

Sport auto

12/2009

Dauertest-Bilanz
60 000 Kilometer
im Techart-Porsche
Cayman GT

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Fahrbericht

Ferrari 458 Italia

Weitere aktuelle Themen:

- BMW M3 GTS
- Mercedes SLS AMG
- Cadillac CTS-V
- Mini JCW Cabrio gegen BMW 135i Cabrio

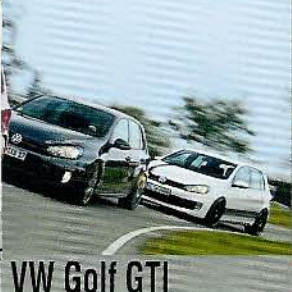


SCW Media Vertriebs GmbH, Abo-Service, 70138 Stuttgart

03883 PVSt Deutsche Post

470600200104/2009012/113

Herrn Peter Sebald

Test Porsche 911 Turbo

Tuningtest Drei VW Golf GTI

Test Novidem-Nissan GT-RS

Deutschland
3,90 €

Österreich 4,40 €, Schweiz sfr 7,80

BeNeLux 4,60 €, Frankreich 5,10 €, Italien 5,20 €

Portugal (Cont.) 5,20 €, Spanien 5,20 €, Finnland 6,00 €, Griechenland 5,80 €, Norwegen 53 nkr, Slowenien 5,20 €



sam am Start. Zusammen mit Dennis Rosteck wurde der zweite Phoenix-R8 auf Platz vier abgewinkt. Die Kissling-Mannschaft stellte erneut unter Beweis, dass die bullige Corvette sich in der Spitzengruppe behaupten kann. Nach sehenswerten Duellen mit den beiden Audi R8 sowie dem BMW Alpina GT3 war Rang fünf für Roland Rehfeld, Reinhold Renger und Gaststarter Mario Merten ein gelungener Saisonabschluss.

Die besagte Alpina-Mannschaft war beim Finale erneut zu einem Gasteinsatz angetreten, um die Entwicklung des GT3-Renners voranzutreiben. Die jüngsten Erfolge aus dem GT-Masters stellten sich aber nicht ein. Nachdem Claudia Hürtgen, Valentin Hummel und Michael Ammermüller nach einer Kollision vorzeitig ausschieden, fuhren Stian Sorlie, Andreas Wirth und Walter Csaba im Schwesterfahrzeug nur auf Platz neun. Der Norweger Sorlie erreichte dabei mit 8:20,840 immerhin eine achtbare Rundenzeit, die in Zukunft auf vordere Positionen des giftgrünen Boliden hoffen lässt.

Apropos Saison 2010 – die Gerüchteküche brodelte bereits, da waren die Motoren der abgelaufenen Saison nicht einmal verstummt. Tapfer halten sich Andeutungen, in der kommenden Saison könnten zwei Ferrari, eingesetzt von Farnbacher, die GT3-Klasse und somit die Spitze des Teilnehmerfelds bereichern. Auch scheint fast sicher, dass die beiden in diesem Jahr eingesetzten Audi R8 LMS Zuwachs bekommen. Eine neue Waffe schickt Porsche mit dem 911 GT3 R 2010 ins Rennen. Zwar ist anzunehmen, dass dieser viel versprechende Wagen zunächst den Teilnehmern der hauseigenen Cups vorbehalten bleibt, spitzfindige Teams in der Langstreckenmeisterschaft realisierten jedoch bekannterweise auch den Einsatz von 997er-Modellen, ehe diese seinerzeit überhaupt außerhalb des Supercups verfügbar waren.

In einem anderen Segment der Leistungsskala kündigt sich ebenfalls Belebung an. Eine – wenn auch nicht offiziell von der VLN ausgeschriebene – Sonderwertung soll der Gruppe H zu einem weiteren Frühling verhelfen. In besagter Gruppe H feierte beim Saisonfinale übrigens ein echter Klassiker sein Comeback in der Langstreckenmeisterschaft. Pilotiert von Achim und Peter Heinrich handelte es sich bei dem bildschönen BMW M1 zunächst um einen Testträger aus der Youngtimer-Trophy, mit dem das verantwortliche Bonk-Team aus

LANGSTRECKENMEISTERSCHAFT

31. Oktober 2009, 28 Runden à 24,369 km = 682,332 km

34. DMV Münsterlandpokal

1. Mamerow/Werner, Porsche 911 GT3 CupS	4:03:08,786 h
2. Tiemann/Collard, Porsche 911 GT3 RSR	+ 1:12,596 min
3. Biela/Basseng/Stippler, Audi R8 LMS	+ 2:38,745 min
3. Stuck/Stuck/Rosteck, Audi R8 LMS	+ 4:04,435 min
5. Rehfeld/Renger/Merten, Chevrolet Corvette	+ 6:03,042 min
6. Schmitz/Abbelen, Porsche 911 GT3 RSR	+ 7:00,553 min

Endstand BFGoodrich Langstreckenmeisterschaft Nürburgring

1. Jöns/Böhm/Bresli	76.88 Punkte
4. Flehmer/Derscheid	75.75 Punkte
6. Marcel Tiemann	75.40 Punkte
7. Deegener/Breuer	74.09 Punkte
9. Silvester/Merten	72.23 Punkte
11. Wolf/Fritzsche/Fritzsche	72.12 Punkte
14. Schwerfeld/Bierther	71.17 Punkte

Münster Fahrwerk, Bremsen und Reifen testete. Unter Rennbedingungen spulten die Fahrer mit dem betagten Renngerät zehn Runden ab. In der kommenden Saison sollen daraus bestenfalls zehn Rennen werden. Dann wird sicherlich auch das bislang einzige Manko des M1 vom Tisch sein: Teamchef Michael Bonk degradierte den empfindlichen Youngtimer nämlich zunächst zum Schönwetter-Renner. Beim regnerischen vorletzten Lauf noch wohl behütet in der Box gefangen, durfte sich der Klassiker dann bei goldenem Herbstwetter am Finaltag endlich in freier Wildbahn austoben.

Trotz Finanz- und Wirtschaftskrise büßte die Langstreckenmeisterschaft in dieser Saison gerade einmal sechs Prozent ihrer Teilnehmer ein – weitaus weniger als befürchtet. Und auch weniger, als andere Serien und Veranstaltungen hinnehmen mussten. Die Vorzeichen für das kommende Jahr sind durchweg positiv. Und sollten sich auch nur einige der Gerüchte bewahrheiten, dürfen sich die Fans schon jetzt auf eine weitere spannende Saison der einzigartigen Nordschleifenserie freuen.

Paul Kuhn

Mit Achim und Peter Heinrich am Steuer feierte mit dem BMW M1 beim Finale ein Klassiker sein Comeback in der Langstreckenmeisterschaft

