

MOTOR SPORT aktuell

€ 2,00 / Österreich € 2,10 / Spanien, Italien € 2,70 /
Kan. Inseln € 2,80 / Benelux € 2,30

Jeden
Dienstag
neu

Wieder geschlagen:

Das bremst Brawn

S. 10



Sebastian Vettel

Viel Stress beim Heimrennen

Der deutsche Red-Bull-Star blieb trotzdem nett und locker

S. 12



Adrian Sutil

2010 zu Brawn oder zu McLaren?

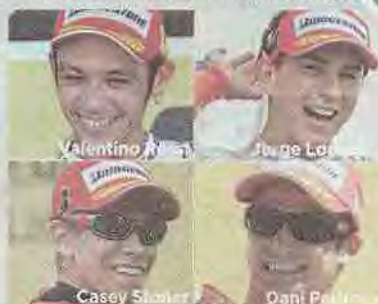
Die Spitzenteams beobachten den Deutschen im Force India genau

S. 14



FORMEL 1 Mark Webber (Red Bull) gewann am Nürburgring seinen ersten GP:

REKORD-RAUSCH



MotoGP

Grosser Vierkampf am Sachsenring

Rossi, Lorenzo, Stoner, Pedrosa: Wer hat die grössten Siegchancen? S. 28

250GP

Der Favorit, mit dem keiner rechnet

Exklusiv-Interview mit Tabellenführer Hiroshi Aoyama (Honda) S. 30

125GP

Deutscher Heimsieg wäre die Sensation

Warum Bradl, Cortese und Folger noch nicht Spitze sind S. 32

Der Australier stellte beim Deutschland-GP gleich zwei Rekorde auf:

Kein F1-Pilot brauchte so viele Starts bis zum ersten Triumph. Und keiner holte

seinen ersten Sieg trotz Durchfahrtsstrafe.

WEITER AUF SEITE 6



GP2

Hülkenberg hoch zwei

Der Deutsche gewann auf dem Nürburgring beide Rennen

S. 16



Motocross-Gespann-WM Hoppich wieder Spitze

Erstmals nach drei Jahren holte Marko Hoppich in Genk einen GP-Sieg

S. 40



Rallye 200

Massen-Bewegung

Fast 6000 Fahrer, rund 1500 Autos sind in dieser Serie am Start

S. 50





Feinste Rallyetechnik unterm alten Blechkleid: Kochs (o.) Kadett



Beliebte Meisterschaft: Der Schotter-Cup in der 200er-Szene



Oft eingesetzt: Nicht nur in der DRM tummeln sich Hightech-Evos

Teilnehmer / Hintergrund

Die Power-Ladies

Frauen haben es in der Rallye-200-Szene ebenso schwer wie in anderen Disziplinen des Motorsports – zumindest am Steuer. Immerhin gibt es gelegentlich Ausnahmen

Steffi Zorn aus Pinneberg ist eine davon. 2008 schafft sie im Renault Clio Gesamtrang 3 bei der Holsten-Rallye. 2009 hebt sich Leonie Stiem aus Hagnau am Bodensee im Ford Puma bereits zwei Klassensiegen in Ulm und auf der Ostalb. Und im Volvo Original Cup mischen gleich zwei Frauen mit: Anja Frese aus Niedersachsen und Jana Buchhorn aus Müncheberg. Auf dem

heissen Sitz bringen es die Frauen auf eine Quote von rund 20 Prozent – und auf 13 von 41 Gesamtsiegen in der laufenden Saison 2009. ♦ MH



Anja Frese (r.), Karin Gronwald



Im Schotter-Cup gehts richtig quer (grosses Foto).

Rallye Breitensport / Reportage

Driften als

Von MICHAEL HEIMRICH und ALFRED GORNY

90 Rallyes im Jahr zwischen der Ostsee und den Alpen. Fast 6000 Teilnehmer. Rund 1500 verschiedene Fahrzeuge vom 300 PS starken Ford Escort Cosworth bis zum Trabant mit 45 PS. Das ist die Rallye 200. Wo es maximal über 200 km geht.

Samstag, 18.20 Uhr in Sulzdorf. Die kleine Gemeinde in Nordbayern erlebt die alljährliche Invasion der Rallyefans. Autos mit fremden Kennzeichen parken an Strassen und Wegen, Zuschauer mit bunten Kappen und noch bunteren Hemden bevölkern Wiesen, Vorgärten und Seitengassen.

Mit der Startnummer 4 feigt ein giftgrüner Opel Kadett über den kurzen Rundkurs. Ein C-Modell Jahrgang 1978, das mit 110 PS vom Band lief. Jetzt treibt ihn ein unüberhörbarer 16V-Motor mit 260 PS an. Breite Walzen bringen die Leistung auf den Asphalt. Die Karosserie besteht zum grossen Teil aus Plastik. Ein markanter Flügel krönt das Heck.

Mit diesem Renn-Kadett gewinnen Marco Koch und Stefan Assmann die Grabfeldrallye.

Dahinter ein Opel Ascona von 1979 und ein Ford Escort RS 2000 anno 1985. Ein schwitzender Fan Mitte 50, der einen Mitsubishi Lancer Evo beobachtet, kommt ins Schwärmen: «Das sind noch Autos – wie früher beim Röhr!»

Gruppe H wie Hightech-Oldie

Faszination und Fluch zugleich in der Rallye-200-Szene sind die Gruppe-H-Boliden. Dank des geringen Gewichts – Kochs C-Kadett wiegt 890 kg, ein Gruppe-N-Mitsubishi 1380 kg – beherrschen sie die sommerlichen Asphalt-Rallyes. Marco Koch (34) und Copilot Stefan Assmann (29) haben 2008 und 2009 23 Rallyes bestritten, neun Gesamtsiege errungen.

Unzählige Arbeitsstunden in Kochs Werkstatt stecken in ihrem 78er-Kadett. Oft nachts, denn «am Tag muss der Laden laufen, sechs Mitarbeiter wollen beschäftigt und bezahlt sein», sagt der selbstständige Mechaniker Marco Koch. Stefan Assmann hat die Kosten für den Umbau des Kadett notiert: 45000 Euro für Teile und Fremdkosten wie das Steuergerät, das ein befreundeter Profi programmiert. Die Betriebskosten und die Arbeitsstunden nicht mitgerechnet.

Bei Assmann sind die Urlaubstage knapp, bei Koch bedeutet jeder Tag ohne Werkstatt einen Einnahmeverlust. Deshalb fahren sie fast immer erst am Morgen zur Rallye und noch in der Nacht zurück. Deshalb sind sie auch in der Rallye-200-Szene unterwegs (siehe Kasten rechts).

Warum betreiben sie trotz der Belastungen Motorsport? Stefan Assmann zögert kurz. Dann zählt er auf: «Der Spass, ein Auto auf der Strasse mal voll ausfahren zu können. Die Technik zu beherrschen. Die Herausforderung durch die starke Konkurrenz.» Solche Argumente sind typisch für den Motorsport-Amateur.

Aber warum gerade Rallye? «Früher sind wir Slalom gefahren. Da hat der Konkurrent von morgens bis abends dein Auto schief angeschaut. Bei den Rallyes hauen wir uns tagsüber die Zehntelsekunden um Ohren, am Abend sitzen wir zusammen, sprechen über die Veranstaltung und trinken ein Bier – eine Atmosphäre wie in einer Familie», antwortet Assmann.

F2005 – die Trendgruppe

Ortswechsel – der gleiche Samstag, 17.25 Uhr in Feldmark Langenhessen: Auf der fünften

Volkssport



Patrick Schmidt gilt als begnadeter Drifter, Vater Roberto Schmidt weist seinem Sohn den Weg (unten)



Wertungsprüfung der Rallye Sachsenring schießt der rote BMW 318is mit Startnummer 16 über eine Vollgas-Kuppe, wird vorm engen Linksabzweig abgebremst. Während die Vorderäder in eine ganz andere Richtung zeigen, zieht der Pilot per Gasfuss den BMW durch die Kurve. Lässt das Heck in die folgende Rechts einpendeln und entschwindet im Staub über die nächste Kuppe. Die 200 Zuschauer sind genau so begeistert wie das halbe Dutzend Fotografen – schöner kann man nicht driften.

Ein möglicher Klassensieg und vierter Gesamtrang sind 30 Sekunden später verspielt. Patrick Schmidt (29), der BMW-Bändiger, schätzt eine Linkskurve falsch ein, verliert vier Minuten im Graben. Seit 2003 bewegt der Kfz-Meister aus Grund bei Dresden den 318er über Rallyepisten – meist mächtig quer. Zweiter im BMW-318is-Cup, Dritter im Schotter-Cup, laut seine Erfolgsliste.

Schmidts BMW 318is fährt in der Gruppe F2005. Das ist ein technisches Reglement in Deutschland, das in der Leistung ungefähr der FIA-Gruppe N entspricht – aber ohne Homologationsblatt. Alles ist viel einfacher, jedes Auto darf hier

mitmachen. Seit dem Start 2003 haben sich die F2005-Autos stark vermehrt. Sie machen heute ein Drittel der Starterfelder aus.

Guter Sport für kleines Geld

Für 1500 Euro hat Patrick Schmidt seinen 3er (Baujahr 1990) gebraucht erstanden. Rund 2500 Euro hat er in die Sicherheit investiert: Überrollkäfig, Sportsitze mit verstärkten Konsolen, 4-Punkt-Gurte, Feuerlöscher und etliche Kleinigkeiten. Das eigentliche Tuning mit Fahrwerk, Reifen, Nockenwelle, Sperre und kurzer Achse schlägt noch einmal mit gut 3500 Euro zu Buche. Natürlich haben auch Sohn und Vater Schmidt an ihrem Rallyeauto alles selbst zusammengebaut.

«Mit 160 PS macht das Fahren einen unheimlichen Spass», erzählt der Junior. Seine Augen leuchten. «Die Technik ist sehr haltbar, der Aufwand gering.» Er fährt freitags nach der Arbeit zu den Rallyes, geschlafen wird im Transporter, der den Hänger zieht. Natürlich hat Patrick Schmidt auch Träume: einen BMW 330is oder gar einen Allrad-Turbo. «Aber ohne Geld geht das nicht, Schulden werden nicht gemacht.»

Nochmals Szenenwechsel: gleiche Rallye, gleiche Stelle, 50 Minuten später. Kaum hörbar kommen im Minutenabstand vier Volvo 940 angeschwebt, werden abgebremst, eingelenkt, neigen sich majestätisch zur Seite und ziehen im Drift davon. Am Steuer: Rallye-Neulinge zwischen 18 und 20.

Der angehende Mechatroniker Arne Hoffmeister (20) aus Niedersachsen ist im Dacia-Logan-Cup Rundstrecke gefahren. Der Zerspaner Dominik Böhme (20) aus Thüringen hat vorher beim Service geholfen. Der Mechaniker-Azubi Philipp Knof (18) hat im Ruhrpott Schotter-slaloms bestritten. Philipp Musholt (18) aus Ostwestfalen hat Erfahrung aus dem Kartsport und dem Einsteiger-Slalom.

Sie alle haben ihre Limousinen selbst hergerichtet, nach einer Idee von Volvo-Cup-Macher Jochen Walther. Er unterstützt sie mit Käfigen, Zubehör und vielen Tipps. Für nur 3500 Euro haben die Nachwuchspiloten ein Rallye-Auto (131 PS) vorm Haus. Damit sind sie die leistungsschwächsten Autos im Feld, Spass haben sie trotzdem im Rallye-Volkssport. ♦

ZUM THEMA RALLYE 200

»»»

Historie In den Sechzigern gab es für Rallye-Einsteiger die Orientierungsfahrt mit kniffligen Aufgaben für den Beifahrer. In den Siebzigern kam die «B2»-Rallye in Mode, wo neben dem Kartenlesen auch Tempo gefragt war, allerdings nur für maximal 800 Meter. In den Achtzigern entstand daraus die Rallye 200 auf abgesperrten Wertungsprüfungen (WP) ohne Orientierungsaufgaben. Heute darf eine Rallye 200 über maximal 35 WP-Kilometer führen und eine Gesamtdistanz von maximal 200 km (inkl. WP- und Verbindungskilometer) haben.

»»»

Veranstaltungen 90 gibt es in Deutschland jedes Jahr. Die Grabfeldrallye zählt mit 156 Startern zu den drei Top-Events. Der Durchschnitt liegt zwischen 60 und 90 Startern. Die Starterzahlen sind von 2000 bis 2007 kontinuierlich zwischen 1 und 6 Prozent jährlich gestiegen.

»»»

Ablauf Eine Rallye 200 ist eine Ein-Tages-Veranstaltung. Am frühen Morgen kommen die Teams zur Dokumentenabnahme. Da prüft der Veranstalter, ob die Nennung vollständig und das Nenngeld (100 bis 120 Euro) bezahlt ist. Auch Führerscheine, Lizenzen und Kfz-Schein werden kontrolliert. Bei der anschließenden technischen Abnahme prüfen die Technischen Kommissare vor allem die Sicherheitseinrichtungen des Fahrzeugs, die eintragungspflichtigen Veränderungen, die Fahrerbekleidung und markieren die Reifen. Danach dürfen die Teams die Strecken der Wertungsprüfungen besichtigen und dabei ihr Gebetbuch erstellen.

»»»

Regeln Für alle Rallyes in Deutschland gilt ein einheitliches Reglement. Es gibt aber Einschränkungen bei der Rallye 200: Die Länge einer WP darf höchstens 10 km betragen. Es reicht die Einsteiger-Lizenz, die Neulinge für 23 Euro vor Ort erwerben können. Verboten ist jeglicher Service. Es darf aber an einer Tankstelle Kraftstoff, Öl, Wasser und Luft nachgefasst werden. Arbeiten am Fahrzeug dürfen nur die beiden Fahrer und nur mit Bordmitteln vornehmen. Also ist auch Reifenwechsel verboten. Es sind nur Strassenreifen mit handelsüblicher Größenbezeichnung und E-Norm-Kennzeichen erlaubt.

»»»

Regeländerungen 2008 führten schärfere DMSB-Bestimmungen für Fahrerkleidung und technische Ausrüstung für einen schwerwiegenden Rückschlag (minus 11 Prozent). 2009 stört die Wirtschaftskrise (trotzdem ein Plus von einem Prozent im ersten Halbjahr) natürlich auch die Rallye-200-Szene.

»»»

Einstieg Das Fahrzeug muss mit zusätzlicher Sicherheit ausgestattet werden: Überrollkäfig, Sportsitze, Gurte, Feuerlöscher, Abschleppösen. Empfehlenswert sind Investitionen für Unterfahrschutz, geeignetes Fahrwerk und Reifen. Alle Änderungen müssen im Fahrzeugschein eingetragen werden. Der Fahrer braucht einen Führerschein, der Beifahrer muss mindestens 14 Jahre alt sein. Beide tragen flammabweisende Bekleidung nach FIA-Normen (400 bis 800 Euro) und einen Helm (300 bis 800 Euro, FIA- oder DMSB-Norm). Am Anfang hilft es, wenn man sich Rat bei aktiven Rallyefahrern oder einem Club holt, der Rallyes veranstaltet.

»»»

Tipps Das Internet ist heutzutage das Medium für die Szene, etwa www.rallye-magazin.de. Alle Rallyeveranstalter haben eigene Internet-Seiten, unter den Rallye-Serien lohnen sich besonders www.admv-rallye.de, www.wuermer-rallye-team.de, www.bwf-rallyepokal.de, www.rallye-cup-nord.de, www.volvo-original.de, www.rg318is.de, www.330is-cup.de und www.schotter-cup.de. Beim Deutschen Motor Sport Bund findet man unter www.dmsb.de unter anderem das Rallye-Reglement oder Lizenzbestimmungen und -anträge und viele technische Bestimmungen. Eine Terminübersicht mit Veranstalteradressen bietet die Seite www.top100-rallye.de ♦ MH



Nicht wegzudenken: Grosse Volvo-Kisten in der Rallye 200