

# SPA FRANCORCHAMPS 24 HOURS

Foto: Christoph Maeder

## EXTRA KILOS FÜR ALEX UND LLH

Das Reglement legt fest, dass jedes Fahrzeug, welches nicht von Beginn an in der Meisterschaft fährt oder ein Rennen auslöst, beim Wiedereinstieg mit 40 kg belegt wird. Auch wenn Müller und LLH in Spa angetreten sind - es zählt eben das Auto. Und während Karl und Ryan wegen des Ausfalls ihre Platzierungsgewichte ausbauen dürfen, gilt dies nicht für die 30 kg von der Startnummer 36. Teameigner Lukas Lichtner-Hoyer: „Alex und ich haben uns kurzfristig überlegt, eine spezielle Diät zu machen, sind aber dann doch wieder davon abgekommen. Trotz allem ist es unser Ziel, mit beiden Autos in die Punkteränge zu fahren.“



70 kg Zusatzgewichte für Bukarest



ASTON MARTIN  
SALZBURG • WIEN • GENÈVE



Spa. Das Highlight der Saison und gleichzeitig auch das wichtigste Rennen, denn in Belgien zählt das Ergebnis auf Grund der viel längeren Distanz bei den 24 Stunden doppelt.

Traditionsgemäß beginnt der Langstreckenklassiker mit der Parade nach Spa und fast auch traditionsgemäß musste die Jetalliance Crew auf Teile aus England warten. Das Auto mit der Startnummer 33 wurde pünktlich zum Rennwochenende fertig, aber eben nicht pünktlich zur Parade. 2500,- Euro Strafe kostet so ein Vergehen. Übrigens genauso viel wie

die Überschreitung der 80 km/h auf den öffentlichen Straßen während der Parade. Das war nicht immer so. Aber heute appelliert man dann doch eher an den Geldbeutel der Teams, als dass man auf die Vernunft der Rennfahrer vertraut.

Was das Sportliche betraf, war das Jetalliance Team gut aussortiert. Alle vier Fahrer fuhren konstant schnelle Zeiten und man lag immer unter den Schnellsten. Im abendlichen Qualifying am Donnerstag jagte Karl Wendlinger der Konkurrenz direkt zu Beginn



## DIE VERFLIXTE 7. STUNDE

Wie schon im Jahr zuvor endete das Rennen für Jetalliance in der siebten Stunde...

**JETALLIANCE** **JA**

**CESNA** **CITATION**

einen Schrecken ein. An seine Zeit von 2:14,581 kam auch in der zweiten Qualifikations-Session keiner mehr heran. "Da hab' ich wohl eine sehr gute Runde erwischt," umschrieb der Kufsteiner seine Leistung. Den größten Teil des über zwei stündigen Qualifyings verbrachte Wendlinger im Fahrzeug sitzend, fertig zum kontern, falls jemand an seine Zeit herankommen sollte. Was jedoch nicht geschah. Erst tags darauf in der dritten und letzten Qualifikations-Session sollte sich noch ein Krimi um

die Pole Position entwickeln. Marcel Fässler fuhr eine Stafette von schnellen Runden, alle auf Pole-Niveau und verdrängte Wendlinger vom ersten Platz. Doch dann zeigte Pedro Lamy in den letzten Minuten, was in dem betagten Saleen wirklich steckt und meißelte eine 2:13,923 in den Asphalt. Pole Position.

In der Pressekonferenz wurde er von einem Journalisten mit der Frage überrascht, wie er sich denn diese Leistungsexplosion erklären könne. Der Labre Saleen liegt doch sonst meistens im Mittelfeld um Platz 6 bis 8. Der Portugiese zögerlich: "well, hm, maybe the car improved?" Wahrscheinlich.

Im Warm-Up schlug das Pendel für Labre jedoch in die andere Richtung. Steve Zacchia verlor den Saleen in der Eau Rouge in der Auslaufrunde (!) aus der Kontrolle. Der

sechs Stunden ähnelten einem Sprintrennen. Tempogebolze pur. Kurz vor der ersten Zwischenvergabe der Punkte um 22 Uhr (nach den ersten 6 Stunden), begann es zu nieseln. Einige wechselten auf Regenreifen, das Feld wurde etwas auseinandergerissen und auch das Safety-Car kam zum Einsatz. Als Wendlinger wieder einstieg, lag der Aston Martin auf Rang 6. Er holte drei Sekunden pro Runde auf den fünftplatzierten Mike Hezemans auf, als die beiden im Dunkeln auf drei langsamere GT2 Ferraris aufliefen. Der Asphalt war immer noch an einigen Stellen feucht, als es geschah. Letztes Jahr rollte der DBR9 mit Elektronikdefekt auf der Kammel Geraden aus. Dieses mal war das Rennen ebenfalls auf der Kammelgeraden beendet - nachdem der Aston Martin heftig in die Streckenbegrenzung eingeschlagen hatte. Karl Wendlinger blieb bei

### AUSZEICHNUNG XXL

Den wahrscheinlich größten Pokal seiner Sammlung wurde Karl Wendlinger in Spa übergeben. Er ist mit 14 Gesamtsiegen der erfolgreichste FIA GT Rennfahrer. Der Wanderpokal ist so sperrig, dass



Karl die Mechaniker bat ihn (also den Pokal) mit dem Quad abzuholen.

### IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

In der Packliste für ein 24 Stundenrennen finden sich auch Gegenstände, die man eher selten mit Motorsport in Verbindung bringt - wie eine Gartenliege zum Beispiel. Hier schaut Lukas Lichtner-



Hoyer etwas TV und bereitet sich mental auf seinen Stint vor.

Totalschaden war irreparabel. Das Team ließ das Rolltor der Box runter, Aufgabe bevor das Rennen überhaupt begann.

Das Rennen nahm Jetalliance wegen der verwaisten Labre-Pole vom zweiten Startplatz aus in Angriff. Es entwickelte sich ein äußerst enges Rennen, die ersten

dem  
Crash

unverletzt. Die Elektronik funktionierte noch, denn er funkte "big crash, big crash!" an den Kommandostand. Wieder war es die 7. Stunde des Rennens.

## VORSCHAU BUKAREST

Das einzige Rennen der Saison auf einer nicht permanenten Rennstrecke ist der bevorstehende Lauf in Bukarest. Der Straßenkurs führt rund um den gigantischen rumänischen Parlamentspalast. Ursprünglich wegen der zu engen Boxengasse wird das normale 2 Stunden Rennformat nur für diesen Lauf geändert. Ein einstündiger Qualifikationslauf findet bereits am

Samstag Abend statt (18.15 Uhr) und wird am Sonntag von einem ebenfalls einstündigen Wertungslauf um 14.15 Uhr gefolgt.

Seit kurzem kann man das TV Signal auch live im Internet verfolgen. Die Firma Gigawave als eines der weltweit führenden Unternehmen bei Onboardkameras zeigt die Bilder per live-stream auf ihrer Webseite:

[www.gt1live.tv](http://www.gt1live.tv)



Komm' mit, wir geh'n im Wald spielen... Sechs kilometer der Strecke führen durch Wälder

## FEURSPUCKER

Andrew Jacks, Motorengeieur von Aston Martin, trimmt das Engine Mapping auf den geringstmöglichen Ver-



brauch. Andere Teams wie zum Beispiel Reiter trimmten eher auf größtmöglichen Spektakel und wurden mit Rang fünf belohnt.



## HOSPITALITY ALPIN

A g'scheite Ski-hütt'n findet man, wer hätte es geahnt, auch in Belgien. Die Ardennen sind doch schließlich eine Bergkette oder?



## ENDE EINER DIENSTFAHRT

Etwas zusammengestaucht kauerte der DBR9 die ganze Nacht bei Les Combes



an der Leitplanke. Auf die Mechaniker wartet viel Arbeit vor Bukarest. PS: man beachte den trendigen Haarschnitt des Streckenpostens.



## PARADE NACH SPA

Traditionell gab es auch bei der 60. Auflage des Langstreckenklassikers die Parade aller GT Boliden auf den öffentlichen Straßen in den Ortskern von Spa. Die Teilnahme an der Ausfahrt ist obligatorisch, die Startnummer 33 musste dennoch verzichten. Einige Getriebeteile wurden erst so spät angeliefert, dass das Auto erst Mittwoch Nachmittag in der Box fertig wurde. Immer wieder faszinierend ist der Anblick dieser fantastischen Sportwagen in deren Kampfbemalung in freier Wildbahn. Die Parade hat auch einen weiteren nützlichen Nebeneffekt. Bei insgesamt 44 Rennfahrzeugen und Fahrerbesetzungen von meistens vier Fahrern gilt es ca. 160 Fahrer im Driver's Briefing in einem Raum unter zu kriegen. Da kommt das Casino von Spa ganz gelegen. Und wenn die Fahrer

eh vor Ort sind, gibt es auch eine große Autogrammstunde vor dem angrenzenden Rathaus. Unter dem Jubel der tausenden Spalier stehenden Fans fahren die GT Boliden bis vor die Rathaustrampe.

Einen taffen Job haben in Belgien auch die Gridgirls. Wenn es in Spa mal nicht regnet, ist es meistens windig und kühl, was wiederum den Hauptsponsor in der Frage der Bekleidungswahl jedoch ziemlich kalt läßt. Bis in die letzte Reihe lief unser Fotograf, bis er ein Gridgirl ohne Gänsehaut fand. Diese Dame hielt die Nummertafel des 44. Startplatzes hoch.



Labre brachte 2 Kunststücke fertig, den Saleen auf die Pole und einen Totalschaden im Warm-up.





## GT4 SPA

### FIA GT Fahrerwertung

(Stand nach dem 5. Lauf 2008)

1. Bertolini/Bartels	Vitaphone	44
2. Ramos/Negrao	Vitaphone	31
3. Gollin/Hezemans	Phoenix	29,5
4. Peter/Simonsen	Gigawave	27
5. <b>Wendlinger/Sharp</b>	<b>Jetalliance</b>	24
6. Bouchut/Maassen	SRT	22
7. Fässler/Deletraz	Phoenix	20,5
8. Sarrazin/v.d.Poele	Vitaphone	20
9. Pier Guidi/Lemeret	Vitaphone	16
10. <b>Müller/Lichtner-H.</b>	<b>Jetalliance</b>	13
11. Turner/Thompson	Gigawave	12
12. Aucott/Ferte	JMB	9,5
13. Kox/Rusinov	Spartak	8
Lammers/Enge	Spartak	8
15. Daoudi	JMB	7,5
16. Vosse/Franchi	Labre	6
17. Longin/Kumpen	PK	4,5
18. Bouvy/Mollekens	PK	1,5
19. Lopez/Tuero	ACA	1
20. Menten/Piccini	RBImmo	0

\*hellgrau: zählt nicht zur Teamwertung

### FIA GT Teamwertung

(Stand nach dem 5. Lauf 2008)

1. Vitaphone	Maserati MC12	75
2. Phoenix	Corvette C6	42,5
3. <b>Jetalliance</b>	<b>Aston Martin</b>	35
4. Gigawave	Aston Martin	27
5. SRT	Corvette	22
6. JMB	Maserati MC12	9,5
7. IPB Spartak	Lamborghini	8
8. Labre	Saleen S7R	6
9. PK Carsport	Saleen S7R	4,5
10. ACA Argenti	Ferrari 550	1

### Impressum:

Jetalliance Racing GmbH  
 Promenadenweg 8  
 A-2522 Oberwaltersdorf AUSTRIA  
 Internet: [www.jetallianceracing.com](http://www.jetallianceracing.com)  
 Text & Pictures: Christoph Maeder

Jetalliance Racing bestritt die drei Läufe des GT4 Championships in Spa Francorchamps nur mit einem N24. Die beiden Jetalliance Speerspitzen Klaus Engelhorn und Niki Mayr-Melnhof teilten sich die Startnummer 5. Im ersten Lauf war der Wiener Engelhorn an der Reihe und sicherte sich 10 Meisterschaftspunkte. Im zweiten Lauf übernahm Niki MM das Volant und kämpfte beherzt um den Sieg, schmiss jedoch einen sicheren zweiten Platz weg. Im dritten Lauf, der als 50 minütiges Endurance Rennen mit Pflichtboxenstopp ausgelegt ist, fuhren Engelhorn und Mayr-Melnhof zusammen aufs Podium. In der Meisterschaft hält Engelhorn mit 67 Punkten auf Rang zwei weiterhin Tuchfühlung zur Spitze, die Eric de Doncker mit seinem weißen Mustang und 74 Punkten belegt. MM liegt mit 40 Zählern auf Rang 6.

Bei jedem Rennen dabei ist der Merchandisingshop mit Vicky, die von Vitaphone abgeworben wurde.



Erneut stehen die Jetalliance Fahrer Engelhorn und Mayr-Melnhof auf dem GT4 Podium