

24. Mai 2016

MOTORSPORT aktuell

Ab €2,10 / Spanien, Italien €2,70 / Belgien €2,30



Rallye-WM
VW wieder geschlagen – Sieg für Citroën S. 19



MotoGP
Fotofinish-Triumph für Lorenzo in Mugello S. 26

Formel 1: Red Bull peilt mit Ricciardo und Verstappen den nächsten GP-Sieg an

Bereit für Monaco

Phänomenale Triumph Max Verstappen beim Grand Prix von Spanien hat den Preis von Monaco auf mehr gemacht. Am kommenden Sonntag will Red Bull im Klassiker in Monaco die Wagnisse erneut so reich belohnen. Lesen Sie, warum ein weiterer Sieg durchaus möglich ist. **Ab S. 4**



Jeden Dienstag neu

MOTORSPORT aktuell-Abonnenten: Montag auf dem iPad. Dienstag in der Post. motorsport-aktuell.com

DTM
Zwei BMW-Erfolge am Red Bull Ring S. 14

Moto3
Serie geht weiter – 3. Sieg für Binder S. 32

24h Nürburgring
Vorschau auf das Eifel-Spektakel S. 17



High Perf. Days Driftsport

Ein Fest der Tuner

Nicht nur für die Fans

Die «sport auto»-High Performance Days sind seit mehr als 20 Jahren ein fixer Anlaufpunkt für Tuning- und Motorsportjünger. MSA stattete dem vom Schwesterblatt organisierten Event einen Besuch ab.

Beim Event Mitte Mai drehte sich auch diesmal alles um die DriftChallenge – unterteilt in die «normale» DriftChallenge am Samstag sowie die «Big Entry Challenge» am Sonntag (siehe großer Text) und den Tuner Grand Prix. Darüber hinaus trafen sich auch verschiedene Tuningfirmen im Fahrerlager des Hockenheimrings – wenn auch kurz nach der Tuning World Bodensee nicht ganz so zahlreich.

Der Tuner Grand Prix ist dabei für die Veredler natürlich das zentrale Event, gilt es doch, sich gegen die direkten Konkurrenten im Kampf um Rundenzeiten durchzusetzen – ein starkes Vermarktungsinstrument.

Nachdem Geiger Cars 2015 mit ihren Corvettes einen Doppelsieg feierten, war der US-Sportwagenspezialist auch in diesem Jahr gut dabei. Diesmal hatten sowohl die Viper von Daniel Schwerfeld als auch die Corvette von Dominik Schwager Sieghancen. Schwerfeld schaffte auch als Einziger auf dem kleinen Kurs an beiden Tagen den Sprung unter die 1:07-Minuten-Marke.

Im Finale aber war kein Kraut gegen den Donkervoort D8 GTO gewachsen. Fahrer Denis Donkervoort konnte sich mit seinem rund 360 PS starken «Einbaum» nach anfänglichem Kampf absetzen und souverän gewinnen. Dahinter komplettierten Schwerfeld sowie Larry ten Voorde im Porsche 911 GT3 Cup von Schmid Motorsport das Siebertreppchen. ♦ MBR



Ziemlich perfekter Drift: Uwe Sener mit ordentlich Driftwinkel, Wheelspin und genau auf der Ideallinie der Sachskurve in Hockenheim

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Der Driftsport fristet in Deutschland noch immer eher ein Mauerblümchen-Dasein. Dabei gibt es neben dem sportlichen Aspekt ein echtes Spektakel für die Fans. MSA war bei den «sport auto»-High Performance Days in Hockenheim dabei und schaute den Quertreibern der Drift-Challenge auf die Finger.

Der Streckensprecher heizt die Zuschauer in der Sachskurve an. Dann kommt mit irrem Driftwinkel der weiß-rote BMW M3 von Uwe Sener ins Motodrom geflogen. «Big Entry» nennt man das. Nach zwei ausladenden Heckschwenks, untermalt vom heiseren Brüllen des 3,2-Liter-Reihensechszylinders und einer Reifenqualmwolke, geht es in die enge Linksbiegung. Mit vollem Gegenlenkeinschlag zirkelt der 41-Jährige seinen E36 über die Ideallinie, um mit lautem Getöse in das folgende S hinein den Lauf zu beenden. Die Menge tobt und applaudiert dem Drifter, während sich blaue Schwaden

aus verbranntem Gummi über die Zuschauerränge legen.

So geht Entertainment – und die Anwesenden wissen es zu würdigen. Auch die Jury, die mit Haltungsnoten über Wohl und Wehe der Akteure entscheidet. Sie gibt ihren Segen: Diese Performance hat für den Finalzug gereicht. Auch wenn es bei der natürlich objektiven Jury keine Rolle spielt: Sener hat quasi «Heimvorteil». Als Testfahrer unseres Schwestermagazins «sport auto», das die High Performance Days ausrichtet, fährt er Rundenzeiten auf dem kleinen Kurs in Hockenheim. Genau diese Arbeit als Testfahrer brachte ihn zum Driftsport. «Es ging los, als wir für Fotofahrten Dristeinlagen machen mussten. Da habe ich gemerkt, dass das richtig Laune macht», berichtet er von seinen Anfängen. Das war 2008. Mittlerweile hat er sich in der Driftszene Respekt erarbeitet.

Und so wie praktisch alle Driftsportler verwendet er mittlerweile auch kein Serienauto mehr. Im Gegenteil: Allein über die technischen Aspekte ließe sich ein Buch füllen. Heckantrieb versteht sich von selbst.

Nicht am wichtigsten, aber sehr hilfreich, ist viel Motorleistung. Seners M3 hat dank Kompressoraufladung rund 500 PS. Das hilft für kräftige Powerslides, und man kann auch mit weniger Lastwechseln die Querfahrt wunderbar kontrollieren. «Ich würde aber immer empfehlen, mit weniger Leistung anzufahren. Alle, die mit weniger Leistung angefangen haben, fahren auch heute eine viel sauberere Linie», rät Sener.

Technik will beherrscht sein

Bei den extremen Driftwinkeln muss auch die Lenkung angepasst werden, damit man den entsprechenden Lenkwinkel zum Gegensteuern einschlagen kann. Das geht entweder über Umbaukits oder in Eigenregie. Spurstangen, Domlager und breitere Querlenker, deren Anlenkpunkte zudem weiter nach innen gelegt werden, sorgen für Lenkwinkel von bis zu über 60 Grad. Zum Vergleich: Im Straßenauto sind je nach Fahrzeug rund 30 Grad normal. Durch die breiteren Querlenker und Spurstangen ergeben sich im Stand abenteuerliche Sturz-

werte an der Vorderachse. Da sich durch die Umbauten aber auch extrem viel Nachlauf ergibt, sorgen genau diese hohen Sturzwerte dafür, dass die Reifen bei Kurven-Querfahrt eine bessere Auflagefläche haben.

Nicht nur die Fahrzeug-, sondern auch die Fahrtechnik will beherrscht werden. Allein, um das Auto vor der Kurve anzustellen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Zum Beispiel mit dem klassischen «Scandinavian Flick», also dem aus dem Rallyesport bekannten Anpendeln der Kurve. Oder über einen sogenannten «Clutch Kick», wo die Hinterachse bei hoher Drehzahl durch aus- und wieder einkuppeln instabil gemacht wird. Der meistgewählte Weg ist aber der über die Handbremse. Im Grunde kann man das Auto auch mit der Serien-Handbremse anstellen, doch die «Fly-off»-Variante (ebenfalls aus dem Rallyesport), welche auf die Betriebsbremse wirkt, ist der schnellere und effektivere Weg. Kurz auskuppeln, am Hebel ziehen – schon steht die Hinterachse, und das Heck schwenkt aus.

Den Drift selbst kontrolliert man fast ausschließlich über



Knapp geschlagen: Geiger



Sieger Tuner GP: Donkervoort

Spektakel



Mit «La Ola»: Die zahlreichen Drift-Freunde feuern die Künstler des Quertreibens an



Siegers Sieg: Fan-Dank



Materialschlacht: Wo Reifen gehobelt werden, fallen auch Späne

el und Gaspedalstel-
nach einer hilft mit
sen nach, wieder an-
auch während der
«Clutch Kick» und
ase. Das vor allem
n der Drift zu schei-

er» des Driftsports
aner Keiichi Tsuchi-
eigentlicher Rund-
er in den 80er-Jah-
er als im sauberen
erwegs war. So er-
bald erste Driftwett-
ie von Japan aus – wo
a. mit der Driftserie
bis heute wohl größ-
professionellste Szene
n Triumphzug über
s vollzogen.
er Heimat des Drift-
speziell die USA
ormula Drift) sowie
– hier ganz speziell
gutes Pflaster für die
s gepflegten Drifts.
chland ist die Inter-
drift Series (IDS) –
e in ADAC Drift Cup
t – die bekannteste
ber hinaus entschei-
tschland vor allem
ourgring Drift Cup,
ort auto)»-DriftChal-

lenge und auch sonst überall
Punktrichter über das Schicksal
der Fahrerarbeiten.
Die Juroren ziehen vor allem
die drei Aspekte Stil, Driftwin-
kel und Linie zu einer Gesamtnote
zusammen, die letztlich
über die Platzierung oder ein
Weiterkommen entscheidet.
Beim Stil geht es um die Konti-
nuität: Ein furioser Start mit
verhaltenem Driftverlauf wäre
zum Beispiel kein guter Stil.
Ebenso zu viele Korrekturen.
Im Idealfall driftet man nur mit
Lastwechseln und mit minima-
len Lenkradbewegungen.

Hinterreifen hält vier Läufe

Der Driftwinkel ist ein logi-
sches Bewertungskriterium: je
querer, desto besser. Last but
not least zählt auch die Linie,
wobei diese meist – zumindest
auf Rennstrecken – die Ideall-
nie darstellt. In jedem Fall ist
diese durch «Clipping Points»
gekennzeichnet, an die so nah
wie möglich herangefahren
werden muss. Speziell in Japan
zählt auch die Geschwindigkeit,
spielt jedoch auch dort eine
untergeordnete Rolle.
Eine spezielle Form des Drif-
tens sind die «Battles», bei de-

nen immer zwei Gegner los-
geschickt werden. Hier zählt
neben der Einzelperformance
auch, wie nah der Hinterherfah-
rende dem Führenden hinter-
herdriften oder ihn sogar über-
holen kann. Gibt es nach zwei
Läufen, wobei jeder jeweils ein-
mal vorne bzw. hinten liegt, ei-
nen Gleichstand, so entscheidet
ein dritter Lauf.
Trotz des kurzen, knackigen
Formats ist so eine Driftveran-
staltung übrigens eine wahre
Materialschlacht. Klar, irgend-
wo muss der Reifenqualm ja
herkommen. Bei der Big Entry
Challenge in Hockenheim hält
ein Satz Hinterreifen rund vier
Läufe. «Ich habe im vierten
Gang fast ausgedreht, das sind
also knapp 200 km/h am Hin-
terrad», erklärt Sener. Folge:
Rund 15 Sätze Hinterreifen sind
pro Veranstaltung als Ver-
schleißteile eingeplant.
Für den «sport auto»-Tester
lohnt sich der Aufwand diesmal
ganz besonders. Im Finale der
Big Entry Challenge entscheidet
der Jubel der Zuschauer über
den Sieg – und da hat Sener die
Nase vorn. Eine schöne, zusätz-
liche Motivation, in Zukunft vie-
le weitere Drifts zu zaubern. ♦

Rennsimulator «upracer»

Selber driften und viel mehr

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Bereits im letzten Jahr durfte MSA den Rennsimulator «upracer» testen (siehe MSA 39/2015). In der erhältlichen höheren Ausbaustufe wird neben allen möglichen Rundstrecken- und Rallye-trainings auch Driften erlebbar gemacht.

Wen das Driftfieber packt, dem stellen sich auf jeden Fall diese zwei Fragen: Womit soll gefahren werden? Und vor allem: Wo kann man das tun? Mit Papas (oder dem eigenen) Golf und so ziemlich jedem anderen Auto wird es mangels Heckantrieb natürlich schwierig. Und selbst, wenn man ein geeignetes Gefährt sein Eigen nennt, ist der öffentliche Straßenverkehr natürlich völlig ungeeignet. Dazu kommt: Wer anfängt, hat eine steile Lernkurve zu meistern. Da ist es ratsam, weder das eigene Auto noch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Die Antwort liefert die Firma upgraded mit ihrem «upracer». Dieser hat je nach Ausführung nämlich alles zu bieten, was das Rennsportler-Herz begehrt. Auf der Rundstrecke können Formel-, GT-, Sport- und Tourenwagen pilotiert werden – alles natürlich mit dem passenden Lenkradaufsatz. Für NASCAR gibt es zum Beispiel ein extra-großes, geschülletes Exemplar. Für historische Renner kann ein Holzlenkrad im Stil der 60er-Jahre montiert werden.

Mit der ebenfalls umgesetzten Rallye-Simulation und der dabei verbauten Simulator-Version der Fly-off-Handbremse ergibt sich auch die Möglichkeit, den Driftsport nachzuahmen und zu trainieren.

Dafür ließen sich die Auto-motive-Spezialisten extra einen Drift-Wagen programmieren, welcher nun in der Simulation seine Übungszwecke erfüllt. Vor allem für Drift-Neulinge ist das Gold wert, kann man sich doch völlig gefahrlos die Bewe-gungsabläufe einprägen.

Vom Sim- zum Drifttraining

Meine ersten Gehversuche en-den wechselweise im Kies, mit einem Dreher – oder mit einem Dreher in den Kies. Ich rufe mir das Gespräch mit Drift-Profi Uwe Sener (siehe großer Text) in Erinnerung, in dem er die verschiedenen Fahrtechniken erklärt. Das Anpendeln einer Kurve will mir nicht so richtig gelingen. Auch der Clutch Kick ist nur halb erfolgreich. Der Ruck am Handbremshebel bringt endlich den gewünsch-ten Effekt. Wenn auch hier der eine oder andere Versuch im virtuellen Kies endet, weil die Eingangsgeschwindigkeit noch nicht perfekt passt.

Nach einer zunehmend weni-ger frustrierenden halben Stun-de passt in der Theorie alles. Mit dem Erlernten die realen Drifter danach live anzuschau-en, sorgt für noch mehr Respekt vor dem Gezeigten als zuvor schon. Dafür braucht man defini-tiv mehr als eine halbe Stun-de. Aber zumindest die Grund-lagen sind vom Simulatortrain-ing ja jetzt intus.

Wer übrigens beim virtuellen Driften Blut leckt, der kann bei der Firma upgraded mit dem «updrift»-Training für einen schmalen Taler auch erste reale Drifterfahrten sammeln. Unter Anleitung von Kult-Drifter Jochen Reich kann man in drei Erfahrungsstufen das Drift-Handwerk erlernen. Mehr Infos unter www.upgraded.de. ♦



Gefahrloses Testen der Drifttechnik: Das geht am Simulator