



www.cargraphic.com  
MARC BASSENG

IECARO

YOKOHAMA

cargraphic

D LD G 99

## 1.08,882 min

Mit dieser Zeit errang Marc Basseng im Cargraphic-Porsche GT3 RSC nicht nur den Klassensieg bei den GT, sondern auch den Gesamtsieg. Teamchef Kurt Eckel (Bild) übernahm die Ehrenrunde, da sich Basseng schleunigst auf den Weg zur VLN machte



# Sieger-Land

**sport auto** **YOKOHAMA**  
Hochleistungsreifen  
**Tuner GP 2007**

Dem olympischen Gedanken folgend waren alle 56 gewerteten Starter des diesjährigen **sport auto-Yokohama Tuner GP** absolute Siegertypen. Ganz oben kann es jedoch nur einen geben – und das war wie bereits im Vorjahr Cargraphic-Pilot Marc Basseng

**E**in Ausspruch wie aus der Endlosschleife einer Tonbandansage oder als hätte die aufgelegte Schallplatte einen Sprung: „Das Paket hat heute einfach gestimmt.“ Ein Satz, mit motorsportlichem Nostalgiecharakter, der den Siegern heutzutage immer noch so sicher über die Lippen kommt wie dem Pfarrer das Amen in der Kirche. Ob inhaltsleer oder abgehalftert, dieser Spruch hat Tradition und fällt mit dem Fallen der Zielflagge – mit hundertprozentiger Sicherheit. So griff auch Thomas Schnarr am Ende des diesjährigen sport auto-Yokohama Tuner Grand Prix auf das gängige Bonmot zurück, welches die weitreichenden Mühen bei der Vorbereitung zwar andeutet, aber bei Weitem nicht offenlegt. Der Chef der Cargraphic-Mannschaft lobte also im Formel 1-Stil die Seinen, den angeheuerteten Profi-Pilot Marc Basseng und insgesamt eben jenes viel zitierte, perfekt geschnürte Paket. Anhand der drückenden und überzeugenden Überlegenheit tat er das mit dem Brustton der Überzeugung.

Dabei hatten die diesjährigen Gesamtsieger die wichtigsten Parameter für ihr siegreiches Päckchen bereits im Vorjahr sorgsam zurechtgerückt. Schon 2006 setzten sich die Pfälzer in Hockenheim die Krone der Tuner-Gilde auf. Damals zwar noch mit einem Porsche GT3 der Modellreihe 996, aber mit dem gleichen Rezept, wie sie es auch 2007 mit dem aktuellen GT3 RS 997 anrührten. Der Schlüssel zum Erfolg war also hinlänglich bekannt: Nicht eine exorbitant hohe Motorleistung führt zum Sieg, sondern ein möglichst geringes Gewicht.

1345 Kilogramm attestierte die Waage dem Cargraphic-GT3 RSC 4.0 bei der Technischen Abnahme – immerhin rund 80 kg weniger als ein Serienwagen. Es hatte fast den Anschein, als wögen die vorgelegten Ordner mit den nötigen TÜV-Gutachten zur Einhaltung des Reglements deutlich schwerer. In den Unterlagen war – wie vom Ver-



**1.22,003 min**

Ohne besonderen Konkurrenz-Druck chauffierte Jans Breitfeldt den **Rothe Motorsport-VW Caddy** in der Kleinwagen-Klasse auf Rang eins. Schließlich war der 265 PS starke Kleintransporter das einzige in dieser Klasse angetretene Fahrzeug

ansteller gefordert – piekfein dokumentiert, aus welchen technischen Parametern sich das Paket zusammensetzt: Aus einem vier Liter großen Boxermotor beispielsweise, dem eine Leistung von 465 PS attestiert wird. Und aus erlesenen Karosserie-Komponenten aus Kohlefaser, um die streng verordnete Diät auch optimal einhalten zu können. Weniger Gewicht brachte an diesem Pfingstamstag nur ein Porsche auf die Waage. Und das war der für den Straßenverkehr umgebaute, ansonsten aber reinrassige Cup-Renner von AP Car Design.

In direktem Konkurrenzkampf standen jene beiden Leichtbau-Elfer jedoch nie. Der 400 PS starke AP Car-GT3 Cup wurde auf Grund der eingeschweißten Sicherheitszelle und der aufgezogenen Sportreifen in der Offenen Klasse geführt. Und diese zählt bekanntlich, bedingt durch ein großzügigeres Regelwerk, nicht zum Gesamtsieg. Cargraphic nahm dagegen – mit einer lückenlosen Gutachten-Dokumentation der Modifikationen und dem Einsatz herkömmlicher Dunlop Sport Maxx GT-Reifen –, die GT-Klasse und somit auch den Gesamtsieg ins Visier.



**1** Das wohl skurrilste Auto brachte Joe Welzel an den Start. Mit dem lediglich 110 PS starken Monoposto N6-824 erreichte er eine Zeit von 1.14,099 Minuten. **2** Katharina Felser, ansonsten in der Langstreckenmeisterschaft aktiv, schlug sich mit dem Bio Ethanol-Renault Mégane von Elia beachtlich. **3** Stuntprofi Rainer Schwarz heizte auf Buell- und Harley Davidson-Bikes der Menge ein. **4** Oliver Bliss brachte seinen Mitsubishi Lancer EVO IX bei den Limousinen und in der Offenen Klasse an den Start. **5** Anthony Carpignano musste sich mit dem wuchtigen RS 4 der Mitsubishi-Konkurrenz geschlagen geben



**1.16,468 min**

Der Kampf in der Kompaktklasse war an Spannung nicht zu überbieten. Die drei Erstplatzierten lagen innerhalb einer halben Sekunde. Am Ende hatte Mike Rothe im radikalen **Rothe Motorsport-VW Golf R32** die markante Golf-Front vorn



Der zu erwartende spannende Schlagabtausch in der lediglich mit einer Corvette Z06 durchsetzten Porsche-Klasse blieb jedoch aus. Marc Basseng machte den Sack bereits in seiner allerersten gezeiteten Runde zu. Die fantastischen 1.08,882 Minuten für den Kleinen Kurs bedeuteten nicht nur eine Verbesserung der Rundenzeit vom Vorjahr um eine gute halbe Sekunde, sondern sorgten bei der Konkurrenz auch für die Erkenntnis, dass bei Temperaturen von Schweiß treibenden 30 Grad Celsius das Reiten weiterer Attacken zur Sinnlosigkeit schmilzt.

„Du kannst nur einmal schießen, dann muss es passen“, brachte Techart-Pilot Frank Schmickler die Taktik auf den Punkt. Will heißen: Nach der ersten schnellen Runde haben die Reifen ihren Zenit meist überschritten. Auf Grund der vorherrschenden Temperaturen wurden auch die Motoren kurzatmiger. Vor allem die vergleichsweise schweren Porsche Turbo hatten unter den äußeren Bedingungen zu leiden. Den Ladeluftkühlern mit Pressluft die Hitze zu nehmen und Frischwasser auf die Wasserkühler zu kippen war bei den nach jeder schnellen Runde eingelegten



1 Ruhe vor dem Sturm: Die perfekt vorbereitete und professionell ausgerüstete Mannschaft von Corgraphic ließ es gelassen angehen. Wohl mit dem Wissen, dass man bei umfangreichen Testfahrten ein optimales Paket geschnürt hatte. 2 Die Techart-Mannschaft mühte sich hingegen, bei Temperaturen um die 30 Grad Celsius dem Turbo-Motor bei jedem Boxenstopp zusätzliche kühlende Frischluft zuzufächeln. 3 Herbert Schürg waren im Imhof-Opel Speedster Kompressor nur drei gezeitete Runden gegönnt. Diese reichten jedoch aus, um in der Offenen Klasse mit einer Zeit von 1.12,679 Minuten aufhorchen zu lassen



**1.18,247 min**

Manfred Wollgarten erkämpfte sich im **AC Schnitzer-BMW 335d Touring** den Siegerpokal bei den Dieseln. Dabei musste er im schweren BMW vor allem die Attacken von Timo Kluck im leichten Sorg-VW Polo abwehren





**1.12,435 min**

Oldies und Goldies: Ex-Ski-Trainer und Hobby-Rennfahrer Dieter Heubacher verlor sich rundenlang im **MTM-Audi 51**. Eigentlich nur aus Spaß an der Freude, denn gegen das Flügelmonster war bei den Youngtimern eh kein Kraut gewachsen

Renault-Tuner Elia sah die Möglichkeiten dieser einzigartigen Marketingplattform jedenfalls auch nicht nur aus sportlicher Sicht. Zwar legte der in der Kompaktklasse eingesetzte Mégane ein überaus respektables Zeugnis bezüglich der Rundenzeit ab. Die eigentlichen Schmankerl bei Elia waren jedoch, dass der knapp 250 PS starke Turbomotor mit umweltfreundlichem Bio Ethanol betrieben und von der Renn-Amazone Catharina Felser äußerst engagiert pilotiert wurde. Die Aufmerksamkeit eines großen Teils der über 30 akkreditierten, meist ausländischen Medienvertreter war der Elia-Truppe demnach in mehrerlei Hinsicht sicher.

Um bei den Kompakten zu bleiben: Rein sportlich betrachtet war der turbogeladene VW Golf R32 von Mike Rothe das Maß der Dinge. Auch wenn der Allradler mit 1540 Kilogramm das Schwergewicht der Klasse darstellte, so machten die 460 PS das Übergewicht wieder wett. Obwohl die deutlich leichtere, frontgetriebene Konkurrenz aus der Schweiz, namentlich Edi Kamm und Ruedi Jost, eine schnelle Runde nach der anderen abspulte, um den Platzhirsch eventuell doch noch vom Thron zu stoßen. Am Ende jedoch vergebens.

Dem ebenfalls von Rothe Motorsport eingesetzten VW Caddy genügten zum Klassensieg bei den Kleinwagen hingegen magere



**1** Am fahrerischen Können und Einsatz ließ es Timo Kluck nicht mangeln. Er bewegte den Porsche Cayman von Wendland überaus beherrscht, musste sich in der Coupé/Cabrio-Klasse, wenn auch überaus knapp, Marc Basseng im Cargraphic-Porsche beugen. **2** Und auch bei den Dieseln war Kluck das Glück nicht hold. Im ebenfalls von Wendland vorbereiteten VW Polo TDI fehlten ihm am Ende nur drei Zehntelsekunden zum Klassensieg. **3** Nach langor Abstinenz bereicherte Dettlinger das diesjährige Starterfeld des Tuner-GP. Markus Großmann fuhr mit dem rund 300 PS starken, frontgetriebenen Audi TT auf Rang drei



**1.12,042 min**

Gesamtsieger Marc Basseng sahnte auch in der Coupé/Cabrio-Klasse ab. Mit dem **Cargraphic-Porsche Cabrio RSC 3.8** rang er Timo Kluck im Wendland-Cayman nieder und avancierte somit zum erfolgreichsten Piloten des Tuner-Grand Prix 2007



**1.17,107 min**

Im Kampf der Schwergewichte in der SUV-Kategorie konnte sich Fredy Barth mit dem **Porsche Cayenne Turbo** von Speedart durchsetzen. Michael Seifert im Enco-Cayenne belegte Platz zwei, Andreas Gölten im Váth-ML 500 den dritten Rang



- 1 Der nach Rallyemanier aufgebaute Skoda Octavia von Michael Klein überzeugte durch ein piekfeines Auftreten. Reglementbedingt musste er in der stark besetzten Offenen Klasse starten und heftete sich dort zumindest die Fahne des schnellsten Fronttrieblers ans Revers.
- 2 Der schnellste Allradler und Audi kam hingegen von MTM. Auch in der Offenen Klasse angetreten, wuchtete Florian Gruber den RS4 Clubsport immerhin auf Rang fünf.
- 3 Lobenswerte Bereicherung: Die Corvette Z06 von TIKT Performance war der einzige Nicht-Porsche im Feld der GT-Klasse. Das ist ehrenpreisverdächtig



drei Runden. Eigentlich hätte auch ein einziger gezeilter Umlauf auf dem Kleinen Kurs genügt. Mangels jeglicher Konkurrenz war Fahrer Jens Breitfeld der oberste Podestplatz schließlich schon von vornherein sicher. Bei den dicken SUV gestaltete sich die Siegerehrung ähnlich vorausschaubar: Drei Pokale waren zu vergeben, drei Starter hatten genannt, ganz vorn der an diesem Tag viel beschäftigte schweizer Profi Fredy Barth im Porsche Cayenne Turbo von Speedart.

Nach seinem Einsatz im schweren SUV blieb zumindest dem fahrenden Eidgenossen eine kurze Pause, um sich auf seinen

nächsten Einsatz in der Limousinenklasse vorzubereiten: im Mitsubishi EVO IX von Digit Power. Die Mannschaft der schweizer Turbo-Spezialisten hatte hingegen alle Hände voll zu tun, um den Digit Power-EVO in letzter Sekunde noch reglementskonform zu machen. Mitbewerber stellten den Alpenland-Lancer an den Pranger: Die montierten starren Domlager bringen einen unzulässigen Wettbewerbsvorteil, hieß es. Irgendwann, so ist zu vermuten, kommt wohl auch beim Tuner-GP die Zeit, wo Boxen abgeschirmt und Autos vor den gierigen Blicken der Konkurrenz abgedeckt werden. Schon jetzt hüten diverse Teams



**1.04,828 min**

Die Offene Klasse war wieder einmal mehr ein gefundenes Fressen für Michael Düchting im eigens aufgebauten **Donkervoort R506**. Seine härteste Konkurrenz war die RundENZEIT vom Vorjahr, die er um sieben Hundertstelsekunden verfehlte

	Hubraum (l/cyl)	Leistung (P/kW bei (l/min))	Gewicht (kg)	Preis: 0-100 km/h (s)	Höchstgeschw. (km/h)	Bereifung (Hersteller)	Räder und Reifen (Dimensionen in)	Räder und Reifen (Dimensionen in)	Komplettpreis (Euro)	
<b>KLEINWAGEN</b>										
Rothe Motorsport-VW Caddy	1798	265	6200	1200	6,2	225	Yokohama AS20	7,0 x 17 - 225/35-17	7,0 x 17 - 225/35-17	35 000
<b>KOMPAKTWAGEN</b>										
Autohaus Ritter&Gömüs-Seat Leon	1984	260	5100	1370	6,0	251	Michelin Pilot Sport	8,0 x 18 - 235/40-18	8,0 x 18 - 235/40-18	30 000
Brinkmann-BMW CSL Compact	3246	360	7900	1480	5,8	295	Dunlop Sport 9000	8,5 x 19 - 235/35-19	9,5 x 19 - 265/30-19	60 000
ELJA-Renault Mégane RS R26	1998	245	5850	1350	6,2	243	Conti Sport Contact 2	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	34 900
Graf Motorsport-Opel Astra OPC	1998	265	4120	1330	6,0	257	Yokohama Parada	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	31 000
P-Performance-VW Golf GTI	1984	240	5900	1475	6,6	260	Pirelli PZero	8,5 x 18 - 225/40-18	8,5 x 18 - 225/40-18	k.A.
Rothe Motorsport-VW Golf R32	3189	460	6080	1540	3,8	280	Michelin Pilot Sport	8,0 x 19 - 245/35-19	8,0 x 19 - 245/35-19	69 000
Song-Seat Leon Cupra	1984	265	6000	1400	5,8	255	Pirelli PZero	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	36 200
TOPCAR-Seat Leon Cupra	1984	280	6900	1375	5,9	254	Pirelli PZero	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	33 300
<b>DIESEL-KLASSE</b>										
AC Schnitzer-BMW 335d	2993	310	4400	1760	5,4	270	Conti Sport Contact 3	8,5 x 19 - 255/35-19	9,5 x 19 - 255/30-19	65 400
MTM-Audi A6 3.0 TDI	2967	285	4000	1860	6,5	257	Michelin Pilot Sport	9,5 x 19 - 265/35-19	9,5 x 19 - 265/35-19	53 000
Vöth-Mercedes C320 CDI	2987	275	3800	1780	6,2	260	Yokohama AVS Sport	8,5 x 19 - 235/35-19	9,5 x 19 - 265/30-19	48 000
Wendland-VW Polo TDI	1896	170	4000	1230	6,6	225	Bridgestone Potenza 502	8,0 x 17 - 225/35-17	8,0 x 17 - 225/35-17	30 000
<b>LIMOUSINEN</b>										
Blas-Mitsubishi Lancer EVO IX	1997	330	6550	1410	4,9	275	Kumho Ecsta MX KU15	9,0 x 18 - 265/35-18	9,0 x 18 - 265/35-18	55 000
Blas-Mitsubishi Lancer EVO IX	1997	330	7030	1475	4,9	275	Kumho Ecsta MX KU15	9,0 x 18 - 265/35-18	9,0 x 18 - 265/35-18	51 000
carpi-tuning-Audi R84	2671	520	6700	1620	4,3	290	Falken FK 452	11,0 x 18 - 295/30-18	11,0 x 18 - 295/30-18	100 000
DIGIT POWER-Mitsubishi EVO Lancer IX	1997	330	6400	1440	4,8	262	Michelin Pilot Sport	9,5 x 18 - 255/35-18	9,5 x 18 - 255/35-18	48 000
Importtracing-Mitsubishi EVO IX Wagon	1997	350	7000	1555	4,0	275	Pirelli PZero	9,0 x 18 - 255/35-18	8,0 x 18 - 225/40-18	53 000
KW-Mitsubishi Lancer EVO IX	1997	330	6500	1455	4,9	250	Pirelli PZero Rosso	8,0 x 18 - 235/40-18	8,0 x 18 - 235/40-18	50 000
Muggiano-Turbo-Audi A4	1781	330	5750	1378	7,5	269	Kumho Ecsta MX KU15	8,5 x 18 - 245/35-18	8,5 x 18 - 245/35-18	48 000
<b>SUV-KLASSE</b>										
ENCO-Porsche Cayenne Turbo	4806	500	6200	2470	5,1	290	Dunlop SP Sport Maxx	10,0 x 22 - 305/30-22	10,0 x 22 - 305/30-22	130 000
speedArt-Porsche Cayenne Turbo	4806	500	6250	2430	4,9	275	Michelin Diamaris	10,0 x 22 - 295/30-22	10,0 x 22 - 295/30-22	150 000
Vöth-Mercedes ML500 V58	5766	430	6200	2230	5,3	265	Yokohama Advan ST	10,0 x 22 - 295/30-22	10,0 x 22 - 295/30-22	144 000
<b>YOUNGTIMER</b>										
Brinkmann-VW Käfer 110J	1994	200	6000	1058	5,5	200	Toyo Proxes T1-R	7,0 x 16 - 195/45-16	9,0 x 16 - 225/45-16	45 000
carpi-tuning-Audi RS2	2226	315	6500	1775	5,4	275	Michelin Pilot Sport Cup	9,0 x 17 - 225/45-17	9,0 x 17 - 225/45-17	20 000
Junius-Automobile-Audi S4	2671	306	5800	1600	5,2	276	Michelin Pilot Sport Cup	8,5 x 18 - 235/40-18	8,5 x 18 - 235/40-18	40 000
MM exklusiv-Nissan Sunny GTI	1998	160	6800	1150	7,0	216	Hankook Ventus RS3	7,0 x 14 - 205/55-14	7,0 x 14 - 205/55-14	18 000
MTM-Audi S1	2188	530	7500	1260	3,1	220	Michelin	9,5 x 16 - 245/55-16	9,5 x 16 - 245/55-16	200 000
TC-Cars-VW Golf III VR6	2792	280	5800	1335	5,8	247	Falken FK 452	9,0 x 17 - 245/35-17	8,0 x 17 - 215/40-17	43 000
<b>COUPÉS/CABRIOS</b>										
Auto Grädel-Honda S2000	1997	245	8600	1150	5,8	244	Yokohama AVS Sport	7,5 x 17 - 205/40-17	8,5 x 17 - 235/40-17	50 000
Cargaphic-Porsche 997 RSC 3.8 Cabrio	3824	382	6400	1540	4,8	295	Dunlop Sport Maxx GT	9,0 x 19 - 265/30-19	12,0 x 19 - 315/25-19	134 000
Gettinger-Audi TT 2.0T	1984	310	6000	1325	5,2	272	Pirelli PZero	8,5 x 19 - 245/35-19	8,5 x 19 - 245/35-19	64 590
Vöth-Mercedes SLK 350	3498	325	6400	1530	5,8	275	Yokohama AVS Sport	8,5 x 19 - 235/35-19	10,0 x 19 - 265/30-19	57 000
Wendland-Porsche Cayman	3824	385	7500	1330	4,6	279	Bridgestone Potenza	8,5 x 19 - 235/35-19	10,0 x 19 - 265/35-19	98 000
<b>OFFENE-KLASSE</b>										
AP-Car-Design-Porsche 997 GT3 RS	3660	444	8150	1480	4,0	320	Michelin Pilot Sport Cup	8,5 x 19 - 235/35-19	12,0 x 19 - 305/30-19	162 000
AP-Car-Design-Porsche 997 GT3	3660	400	7800	1235	4,8	280	Yokohama Advan A048	9,0 x 18 - 235/40-18	11,0 x 18 - 315/30-18	130 000
A.Brüggemann-Mitsubishi EVO VIII	1997	340	6500	1415	5,0	255	Toyo Proxes 8888	8,5 x 18 - 245/40-18	8,5 x 18 - 245/40-18	58 000
Blas-Mitsubishi Lancer EVO IX	1997	330	6550	1410	4,9	275	Kumho V700	9,0 x 18 - 245/35-18	9,0 x 18 - 245/35-18	55 000
Duchting-Dankersvoort RS 06	1984	398	7200	785	3,5	272	Dunlop Direzza	8,0 x 17 - 225/45-17	8,0 x 17 - 235/45-17	150 000
Imhof-Performance-Opel Speedster	2198	280	5850	868	4,0	270	Kumho V700	8,5 x 17 - 235/40-17	8,5 x 18 - 245/35-18	50 000
Imhof-Performance-Opel Speedster	2198	260	5850	910	4,5	260	Kumho V700	8,5 x 17 - 235/40-17	8,5 x 18 - 245/35-18	40 000
Imhof-Performance-Opel Speedster	2198	147	5300	870	5,0	224	Kumho V700	7,5 x 17 - 205/40-17	8,5 x 17 - 245/40-17	35 000
Klein Motorsport-Skoda Octavia	1763	300	5800	1150	4,6	205	Toyo Proxes 8888	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	95 000
Lotus West-Lotus Exige	1796	263	7340	940	4,2	241	Bridgestone RESS5	7,5 x 16 - 205/50-16	8,5 x 17 - 225/45-17	57 000
MTM-Audi RS4 Clubsport	4163	540	6800	1675	4,1	300	Michelin Pilot Sport Cup	9,5 x 19 - 265/30-19	9,5 x 19 - 265/30-19	140 000
speedART-Porsche 997 Turbo	3600	550	6100	1580	3,4	325	Michelin Pilot Sport Cup	8,5 x 19 - 235/35-19	11,0 x 19 - 315/25-19	180 000
speedcourtune-Mitsubishi EVO VIII	1997	330	6500	1470	4,5	260	Pirelli PZero Corsa	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	55 000
TORQUE TEK-Audi TT	1781	320	6400	1250	4,9	268	Dunlop Sport Maxx	8,0 x 18 - 225/40-18	8,0 x 18 - 225/40-18	50 000
TechArt-Porsche GTstreet	3600	580	6000	1592	3,4	340	Michelin Pilot Sport Cup	8,5 x 19 - 235/35-19	11,0 x 19 - 305/30-19	245 000
Wielzel Motorsport-Monoposto H8-824	1263	110	7000	475	3,8	182	Kumho V700	7,0 x 16 - 205/45-16	7,0 x 16 - 225/50-16	35 000
<b>GT-KLASSE</b>										
Cargaphic-Porsche 997 GT3 RSC 4.0	3995	465	7400	1345	3,9	320	Dunlop Sport Maxx GT	9,5 x 19 - 265/30-19	12,0 x 19 - 315/30-19	195 000
ENCO-Porsche 997 Turbo	3600	630	6400	1549	3,4	340	Dunlop Sport Maxx	8,5 x 19 - 255/30-19	11,0 x 19 - 305/30-19	198 000
MG-Racing-Porsche	3600	420	6000	1470	4,3	305	Pirelli Asimmetrico	9,0 x 18 - 225/40-18	11,0 x 18 - 295/30-18	125 000
Porsche Zentrum-Hegau-996 GT3	3600	381	7400	1425	4,6	306	Michelin Pilot Sport	9,0 x 18 - 235/40-18	11,0 x 19 - 295/30-19	115 000
speedArt-Porsche 997 Turbo	3600	550	6100	1580	3,4	325	Conti Sport Contact 3	8,5 x 20 - 245/30-19	11,0 x 20 - 305/25-20	180 000
TechArt-Porsche GTstreet	3600	580	6000	1592	3,4	340	Michelin Pilot Sport	8,5 x 19 - 235/35-19	11,0 x 19 - 305/30-19	245 000
TIKT Performance-Corvette Z06	7011	545	6300	1480	4,0	320	Michelin Pilot Sport	10,5 x 20 - 285/25-20	12,5 x 20 - 325/25-20	105 000



1, 2 Die Hockenheimring GmbH berichtete von knapp 25 000 Zuschauern, die ein illustres Feld an Tuning-Preziosen zu sehen und zu hören bekamen – auch in den Boxen und der Boxengasse. 3, 8 Auf der Ausstellungsfläche sowie im Fahrerlager war Sportliches und Schnitziges zu bewundern. 4 Die Initiative „Tune it Safe“, vom Verband Deutscher Automobilturner (VDAT), stellte das Safety Car, das nicht ernsthaft zum Einsatz kommen musste. 5 Trotz aller Bemühungen konnte die Wendland-Mannschaft ihren Klassensieg vom Vorjahr nicht wiederholen. 6 Wohl aber Michael Düchting (rechts), der einmal mehr die Tagesbestzeit markierte. 7 Showact vor der DriftChallenge: Klaus Bönighaus im Luftkissenboot. 9 Mitfahraktion im Fahrerlager: Rallyemeister Hermann Gassner pilotierte wagemutige Beifahrer im Mitsubishi Lancer EVO VII Gruppe A





zumindest Federraten und Sturzwerte wie die Briten ihre Kronjuwelen.

Wie dem auch sei: In der Digit Power-Box glühten die Schlag-schrauber und wirbelten die Hände. Just in time: 11.10 Uhr, Boxenampel auf Grün, 30 Minuten, um auf Zeitenhatz zu gehen. Fredy Barth fuhr mit dem Digit Power-EVO als einer der Ersten auf die Strecke und mit einer Zeit von 1.13,470 Minuten am Ende auch überzeugend den Klassensieg bei den Limousinen ein – Domlager hin oder her.

Zweiter in dieser Klasse wurde ein Kombi. Auch ein Mitsubishi Evo, allerdings rechts gesteuert von Alexander Wutzke und ausgerüstet mit einer relativ eigenartigen technischen Raffinesse. Um dem tendenziellen Untersteuern des Allradlers entgegenzuwirken, stand der Importracing-Lancer vorn auf 255, hinten auf 225 Millimeter breiten Pirelli-Reifen. Also eine wohl eher seltene als schöne, aber auf jeden Fall absolut legitime und wirkungsvolle Lösung, gegen die auch die technischen Kommissare keine Einwände hatten.

Ebenso wenig wie gegen die technischen Gegebenheiten des größten Schmuckstücks in der Youngtimer-Klasse – dem MTM-Audi S1. Die Kommissare kamen mehr ins Schwärmen als zum Prüfen: „Das Auto sollte man sich eigentlich ins Wohnzimmer stellen“ – Geschmacksache.

Jedenfalls griff auch bei den Oldies das freizügigere Reglement der Offenen Klasse, womit der beeindruckenden Show des MTM-Audi S1 nichts im Wege stand. Mit einer Rundenzeit von 1.12,435 Minuten hatte Fahrer Dieter Heubacher den Rest des etwas betagten Feldes schon nach einer Runde locker im Griff, was ihn jedoch nicht zügelte, noch einige Runden mehr aufs Parkett zu legen. Teamchef Roland Mayer: „Wir haben heute einen Menschen sehr glücklich gemacht. Ich habe den Dieter gar nicht mehr aus dem Auto rausbekommen. Der ist eine Runde nach der anderen gefahren – bis der Tank endlich leer war.“

Timo Kluck nahm im Wendland-Porsche Cayman ebenfalls reichlich Umläufe in Angriff. Den erhofften Sieg bei den Coupés und Cabrios brachte ihm der aufopferungsvolle Einsatz trotzdem nicht ein. „Das Auto lag perfekt, aber die fünf Zehntelsekunden Rückstand auf Marc im Cargraphic-Cabrio waren nicht zu knacken“, gestand Kluck, dem auch bei den Dieseln der Klassensieg verwehrt blieb. 15 Runden lang biss er ins Lenkrad des Wendland-VW Polo TDI, musste Manfred Wollgarten im AC Schnitzer-BMW 335d dennoch den Vortritt lassen – wenn auch denkbar knapp.

Aber das Ergebnis der Diesel-Klasse steht exemplarisch dafür, dass keineswegs nur schweres Geschütz notwendig ist, um beim Tuner-GP einen Platz an der Sonne zu ergattern. Mit seinen 170 PS war der Wendland-Polo schließlich das vermeintlich schwächste, wenngleich auch das leichteste Auto seiner Klasse. Stimmige Paket gibt es eben viele. Man muss eben nur danach suchen.

Das beim Tuner-GP mittlerweile schon traditionell unschlagbare Konzept rollte einmal mehr Michael Düchting aus seinem Rennaufleger: 765 Kilogramm, wildes Flügelwerk vorn und hinten, dazwischen ein knapp 400 PS starker, zwei Liter großer Turbomotor. Der selbstredend in der Offenen Klasse genannte Donkervoort RS06 hatte auch 2007 wieder die Tagesbestzeit für sich gepachtet. Obwohl Michael Düchting nicht ganz zufrieden war: Mit einer Rundenzeit von 1.04,828 Minuten verfehlte der seit den Anfängen des Tuner-GP am Start stehende Donkervoort Deutschland-Chef seine Vorjahreszeit nämlich um genau sieben Hundertstelsekunden.

Es gab an diesem Pfingstnachmittag jedoch deutlich schlimmere Leiden, wie beispielsweise die von Opel Speedster Kompressor-Pilot Herbert Schürg. Zunächst verdonnerten die Technischen Kommissare den Zweisitzer auf Grund fehlender Gutachten-Unterlagen in die Offene Klasse. Dann rollte Schürg

## Tuner GP 2008 DIE ERGEBNISSE IM DETAIL

Platz	Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Bestzeit
<b>Kleinwagen</b>				
1.	71	Breitfeldt, Jens	Rothe Motorsport VW Polo	1.22,003 min
<b>Kompaktwagen</b>				
1.	66	Rothe, Mike	Rothe Motorsport VW Golf R32	1.16,468 min
2.	67	Kamm, Edi	P-Performance-VW Golf GTI	1.16,725 min
3.	65	Jost, Ruedi	TOPCAR-Seat Leon Cupra	1.16,953 min
4.	64	Kuster, Andreas	Sorg-Seat Leon Cupra	1.17,023 min
5.	70	Rothe, Mike	Ritter & Gümüs Seat Leon Cupra	1.17,462 min
6.	69	Felser, Catharina	ELIA-Renault Megane RS R26	1.18,812 min
7.	68	Graf, Thomas	Graf Motorsport Opel Astra OPC	1.20,321 min
8.	63	Brinkmann, Manuel	Brinkmann-BMW CLS Compact	1.23,311 min
<b>Diesel</b>				
1.	62	Wollgarten, Manfred	AC Schnitzer BMW 335 d	1.18,247 min
2.	60	Kluck, Timo	Wendland-VW Polo	1.18,543 min
3.	59	Gruber, Florian	MTM-Audi A6	1.18,755 min
4.	61	Gülden, Andreas	Vöth-Mercedes C320 CDI	1.21,663 min
<b>Limousinen</b>				
1.	40	Barth, Fredy	DIGIT POWER-Mitsubishi EVO IX	1.13,470 min
2.	39	Wutzke, Alexander	Importracing EVO IX Wagon	1.14,521 min
3.	43	Bliss, Oliver	Bliss-Mitsubishi EVO IX	1.15,074 min
4.	38	Wohlfarth, Jürgen	KW-Mitsubishi EVO IX	1.16,102 min
5.	41	Carpignano, Anthony	carpi-tuning Audi RS4	1.16,826 min
6.	36	Muggianu, Peter	Muggianu-Turbo Audi A4	1.18,950 min
7.	42	Eichler, Matthias	Bliss-Mitsubishi EVO IX	1.20,618 min
<b>SUV-Klasse</b>				
1.	46	Barth, Fredy	speedART-Porsche Cayenne Turbo	1.17,107 min
2.	47	Seifert, Michael	ENCO-Porsche Cayenne Turbo	1.17,923 min
3.	45	Gülden, Andreas	Vöth-Mercedes ML500 V58	1.22,066 min
<b>Youngtimer</b>				
1.	51	Heubacher, Dieter	MTM-Audi S1	1.12,435 min
2.	56	Eggenberger, Fabian	carpi-tuning Audi RS2	1.15,860 min
3.	55	Engel, Andre	Junius-Automobile Audi S4	1.16,170 min
4.	53	Kappeler, Thomas	TC-Cars VW Golf III VR6	1.17,746 min
5.	54	Barth, Sven	MM exklusiv Nissan Sunny GTI	1.20,998 min
6.	57	Brinkmann, Ingo	Brinkmann-VW Käfer 1303	nicht gezeitet
<b>Coupe/Cabrio</b>				
1.	31	Basseng, Marc	Cargraphic-Porsche 997 RSC 3.8	1.12,042 min
2.	25	Kluck, Timo	Wendland-Porsche Cayman	1.12,622 min
3.	27	Großmann, Markus	Oettinger-Audi TT 2.0T	1.15,051 min
4.	32	Grädel, Oliver	Auto Grädel AG Honda S 2000	1.18,579 min
5.	26	Gülden, Andreas	Vöth-Mercedes SLK 350	1.18,737 min
<b>Offene Klasse</b>				
1.	21	Düchting, Michael	Düchting-Donkervoort	1.04,828 min
2.	12	Raja, Michael	AP-Car-Porsche GT3	1.10,508 min
3.	24	Schmickler, Frank	Techart-Porsche GTstreet	1.10,590 min
4.	20	Barth, Fredy	speedART-Porsche 997 Turbo	1.11,446 min
5.	37	Gruber, Florian	MTM-Audi RS4 Clubsport	1.11,785 min
6.	16	Hotz, Peter	Lotus West AG-Lotus Exige	1.12,511 min
7.	22	Schürg, Herbert	Imhof-Opel Speedster	1.12,679 min
8.	17	Welzel, Joe	Welzel-Monoposto H6-824	1.14,099 min
9.	18	Göttling, Stefan	Brüggemann-Mitsubishi EVO VIII	1.14,117 min
10.	14	Bliss, Oliver	Bliss-Mitsubishi EVO IX	1.14,199 min
11.	11	Nater, Thomas	AP-Car-Porsche 997 GT3 RS	1.15,318 min
12.	35	Kraus, Michael	speedcuture-Mitsubishi EVO IX	1.15,376 min
13.	10	Klein, Michael	Klein Motorsport Skoda Oktavia	1.15,870 min
14.	30	Dillmann, Ralf	TORQUE TEK-Audi TT	1.16,501 min
15.	28	Locker, Benedikt	Imhof-Opel Speedster	1.16,531 min
16.	23	Floch, Holger	Imhof-Opel Speedster	1.17,437 min
<b>GT-Klasse</b>				
1.	1	Basseng, Marc	Cargraphic-Porsche 997 GT3 RSC 4.0	1.08,882 min
2.	4	Schmickler, Frank	Techart-Porsche GTstreet	1.11,392 min
3.	2	Seifert, Michael	ENCO-Porsche 997 Turbo	1.12,913 min
4.	9	Barth, Fredy	speedART-Porsche 997 Turbo	1.12,930 min
5.	7	Garbrecht, Martin	MG-Racing-Porsche	1.13,834 min
6.	8	Bodrozic, Tomislav A.	TIKT-Corvette 206	1.15,436 min
7.	6	Schlageter, Thomas	Porsche 996 GT3 RS	1.17,078 min



bereits nach seiner ersten gezeiteten Runde saft- und kraftlos aus. Beim auf dem Kleinen Kurs notwendigen Räubern über die Curbs witterte der Crashesensor des Opel einen bösen Unfall und kappte kurzerhand den Stromkreislauf. „So etwas ist mir ja noch nie passiert“, wunderte sich Tuner-GP-Veteran Schürg, „aber mit 1.12,679 Minuten bin ich recht zufrieden.“

Techart-Stammfahrer Frank Schmickler hätte sich hingegen gern selbst in den Allerwertesten gebissen. Am Ende fehlten ihm nämlich läppische acht Hunderstelsekunden auf Michael Raja im AP Car-Design-Cup-Porsche. „Hätte klappen können, Pech gehabt“, resümierte Schmickler, der mit Rang drei in der Offenen Klasse aber schließlich doch auf dem Treppchen stand.

Wohingegen Marc Basseng seine wohlverdiente Trophäe für den zweiten Gesamtsieg in Folge nicht persönlich in Empfang nehmen konnte. Auf den Porsche-Profi wartete direkt im Anschluss an seine getane Arbeit beim Tuner-GP ein Helikopter, der ihn auf dem schnellsten Weg zum Nürburgring hievte, wo er für das Team von Land Motorsport im Rahmen der Langstreckenmeisterschaft ins Lenkrad griff. Cargraphic zelebrierte die hohe Kunst des optimalen Pakets also nicht nur in Form von einer ausgezeichneten technischen Vorbereitung, sondern auch in puncto logistischer Perfektion. Oder sagen wir es einfach mit anderen viel zitierten Worten aus der Rennsportbranche: Das Team hat einen wirklich guten Job gemacht. *Jochen Übler*



1 Michael Raja spulte im straßenzugelassenen Cup-Porsche von AP Car Design 17 Runden ab. Die Mühen wurden belohnt: Platz zwei in der Offenen Klasse. 2 Der Enco-Porsche Turbo brachte 1549 Kilogramm auf die Waage. Michael Seifert wuchtete den Allradler auf Rang drei bei den GT. 3 Damit kam auch er zu den Annehmlichkeiten auf dem Siegerpodest. 4 Frank Schmickler ging im Techart-Porsche bei den GT und mit spezieller Sportbereifung auch in der Offenen Klasse an den Start, ebenso wie 5 Fredy Barth im Porsche Turbo von Speedart. 6 Alles im Lot: Pflichtwerbung des langjährigen Tuner-GP-Partners Yokohama

