GOGREEN
Der CO2-neutrale Druck mit der Deutschen Post

FASZINATION SPEED

motorsport.lifestyle.magazin

AUSGABE 2 | 2013

Exportschlager

Der Tourenwagensport „made in Germany" erobert ab nächstem Jahr die USA und Japan. FASZINATION SPEED verrät, was die DTM-Fans erwartet. —12—

IN BESTER GESELLSCHAFT

Die Speed Academy wird zehn Jahre alt. Wer 2013 außerdem noch so alles Jubiläum feiert.
—8—

SPRENGSTOFF IM TANK

Raketenautos werden einzig und allein entwickelt, um Speed-Rekorde zu brechen.
—28—

ALOHA IM ATLANTIK

FASZINATION SPEED macht mal wieder eine Riesen-Welle: Alles übers Big-Wave-Surfen.
—38—

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

noch ist der Tourenwagen-König 2013 nicht offiziell gekrönt. Unmittelbar vor dem Finale in Hockenheim steht aber schon mal fest: Aus Sicht der Deutsche Post Speed Academy, des erfolgreichsten nationalen Förderprogramms für junge Nachwuchsrennfahrer, ist die gerade zu Ende gehende DTM-Saison ein ganz besonders guter Jahrgang! Denn mit Marco Wittmann, Christian Vietoris, Pascal Wehrlein und nicht zuletzt meiner Wenigkeit stehen vier eng mit der Speed Academy verbundene Piloten im Fahrerkader – mehr als jemals zuvor.

Natürlich wirft auch das DTM-Jahr 2014 längst seinen langen Schatten voraus: Nachdem kürzlich bekannt wurde, dass die populärsten Tourenwagenserien in den USA und Japan schon ab kommender Saison nach deutschem Regelwerk fahren sollen, wird überall spekuliert, wie die Zukunft der DTM aussehen könnte. Fahren wir bald noch mehr internationale Rennen? Wird die DTM zur globalen Tourenwagen-Königsklasse à la Formel 1 ausgebaut? FASZINATION SPEED wollte genau wissen, was seitens der Hersteller und der Macher geplant ist. Das Resultat unserer Recherchen lesen Sie in unserer großen Titelstory ab Seite 12. Ich persönlich, so viel vorab, fände es fantastisch, künftig auch im Fernen Osten oder im Wilden Westen richtig Gas zu geben.

Und dann gibt es da natürlich noch einen tollen Grund zum Feiern: Die Deutsche Post Speed Academy ist 2013 zehn Jahre alt geworden. FASZINATION SPEED kommt zum Saisonende deshalb nochmals richtig auf Touren und verlost im großen Gewinnspiel zum Speed-Academy-Jubiläum so viele attraktive Preise wie noch nie. Mehr dazu auf Seite 45. Viel Glück!

Natürlich auch viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe von FASZINATION SPEED. Und überhaupt: viel Spaß beim spannenden Endspurt zur Motorsportsaison 2013.

TIMO GLOCK

HERAUSGEBER Deutsche Post AG, Zentrale Marketing BRIEF, Abteilung Marktkommunikation, 53250 Bonn **PR- UND FANSERVICE** Speed Academy, Postfach 15 20, 89005 Ulm **VERANTWORTL. STELLE I. S. D. BDSG** Deutsche Post Direkt GmbH, Postfach 22 01 59, 42371 Wuppertal **KONZEPTION, REDAKTION UND GESTALTUNG** Publicis München, Zweigniederlassung der PWW GmbH, Implerstraße 11, 81371 München **CHEFREDAKTION UND PROJEKTLEITUNG** Christian Ort **REDAKTION** Sonja Kreye, Detlev Schmidt, Andreas Warmuth **CREATIVE DIRECTION** Robert Neuhauser **ART DIRECTION** Andreas Fisser, Pawel Napiorkowski, Andrea Schwarz **BILDREDAKTION** Judith Egelhof, Oliver Schmitt **LEKTORAT** Katja Lange

GOGREEN
Der CO_2-neutrale Druck mit der Deutschen Post

Wenn Sie künftig unsere Informationen und Angebote nicht mehr erhalten möchten, können Sie der Verwendung Ihrer Daten für Werbezwecke widersprechen. Teilen Sie uns dies bitte möglichst schriftlich unter Beifügung des Werbemittels und Angabe Ihres Namens und Ihrer Anschrift an folgende Adresse mit: Speed Academy, Postfach 15 20, 89005 Ulm. Ganz schnell und direkt können Sie die Medien der Deutsche Post Speed Academy im Internet abbestellen unter: www.speed-academy.de/fan-community/magazin-abbestellung.html

MIT DÜSENANTRIEB DURCH DIE SCHALLMAUER

RAKETENAUTOS

Seit Langem schon trimmen drei Teams auf ebenso vielen Kontinenten ihre Raketen auf Rädern auf Höchstleistung. Alle wollen den Geschwindigkeitsrekord für Landfahrzeuge brechen, zwei davon auch gleich die unerreichte magische Marke von 1.000 Meilen pro Stunde reißen. 2014 soll es zur Sache gehen.

THRUST SSC

Pechschwarzes Kraftpaket: Zwei für gewöhnlich in Flugzeugen verwendete Rolls-Royce-Turbotriebwerke samt Nachbrennern schoben den Thrust SCC mit Fahrer Adam Green 1997 durch die Schallmauer. Sein Geschwindigkeitsrekord hält bis heute.

Der Rekordhalter

Was das Beherrschen von Höllenmaschinen anbelangt, ist Adam Green ein alter Hase: Als Kampfpilot der Royal Air Force flog der britische Offizier Phantom- und Tornado-Jets. Später kommandierte er die Royal Air Force in Afghanistan, heute bekleidet er einen hohen Posten im Verteidigungsministerium. Seit 16 Jahren behauptet er seinen Landgeschwindigkeitsrekord mit dem Thrust SSC.

www.bloodhoundssc.com

D

Die Londoner staunten nicht schlecht, als Ende Juni vor Downing Street 10 ein spektakuläres Vehikel parkte: Ex-Militärpilot Adam Green hatte den Bloodhound SSC (Super Sonic Car) beim Amtssitz des Premierministers vorgefahren, um David Cameron höchstpersönlich jenes mannshohe, leuchtend blaue 135.000-PS-Geschoss zu präsentieren, mit dem er dafür sorgen will, dass die Briten in Sachen Hochgeschwindigkeit Spitze bleiben. Zu verteidigen gilt es seine eigene Bestleistung: Im legendären Thrust SSC von Konstrukteur Richard Noble war er 1997 mit 763 Meilen pro Stunde, umgerechnet 1.228 km/h, über einen ausgetrockneten Salzsee in Nevadas „Black Rock"-Wüste gerast. Das brachte den vom internationalen Automobilverband FIA anerkannten Rekord und es tat buchstäblich einen Riesenknall, denn zum ersten Mal durchbrach dabei ein Landfahrzeug die Schallmauer.

Ins bevorstehende Duell geht Green als Favorit. Er punktet mit viel Erfahrung und in seinem Raketen-Renner stecken fünf Jahre Entwicklungszeit, Know-how des Luftfahrtkonzerns Lockheed und eine Menge Geld – auch von der Regierung. Von der Leine lassen wird er den „Bluthund" im südafrikanischen Hakskeen Pan – Ende dieses Jahres für Testfahrten, zum Rekordversuch dann voraussichtlich im zweiten Quartal 2014. Mit mehr als 1.600 km/h will er dabei schneller fahren, als eine Pistolenkugel fliegt.

DIE RIVALEN

Aber auch Greens Konkurrenz schläft nicht. Selbstbewusst und als „Mann mit einer Mission" präsentiert sich der Extrem-Rennfahrer Rosco McGlashan aus Down Under. Er hält seit 1994 den dortigen offiziellen Landfahrzeug-Rekord; mit dem von einem Mirage-Triebwerk beschleunigten Aussie Invader II schaffte er seinerzeit 500 mph (802,6 km/h). „Ich bin der schnellste Mann Australiens", sagt er, „jetzt will ich Schnellster der Welt werden". Die technischen Voraussetzungen scheinen zu stimmen: Sein neuer Aussie Invader 5R

Es ist Zeit, den Briten den Rekord endlich wieder abzujagen!

Ed Shadle, Initiator und Leiter des US-Teams

Der Herausforderer

Rosco McGlashan ist, mit Verlaub, ein wilder Hund: Der Anfangsechziger aus Perth lotet seit Jahrzehnten die Grenzen des auf Rädern Machbaren aus und hat dabei so ziemlich alles über Rennstrecken gejagt, was bärenstark, schnell und verrückt ist – darunter V8-Motorräder, Dragster und raketengetriebene Gokarts. Adam Greens Raketenauto-Rekord, sagt er siegesgewiss, wolle er „pulverisieren".

www.aussieinvader.com

AUSSIE INVADER 5R

Wenn dieses 3,2 Millionen Euro teure, 16 Meter lange Ungetüm tatsächlich 200.000 PS zu leisten imstande ist, wäre es das stärkste Auto aller Zeiten. So oder so: Drei Tonnen Treibstoff sollen den Invader über die 1.000-Meilen-Marke hinauskatapultieren – wenn er sich dabei nicht verschluckt, gibt es schon knapp 20 Sekunden nach dem Startschuss allen Grund zum Jubeln.

Der Außenseiter

Not macht erfinderisch: Weil Ed Shadle und seinem aus Amerikanern und Kanadiern bestehenden Team weniger Sponsoren unter die Arme greifen als bei der Konkurrenz, sparte er schon an der Karosserie seines Gefährts – die Hülle eines 1957er-Starfighters vom Schrott tat es auch. Hübsch die Anekdote, dass beim Lackabschaben die Seriennummer „60-763" zum Vorschein gekommen sein soll. 763 – exakt die Geschwindigkeitsmarke des Rekordes, den der 70-Jährige und seine enthusiastische Crew knacken wollen! Wenn das mal kein gutes Omen ist.

www.landspeed.com

NORTH AMERICAN EAGLE

„Technologisch stehen wir gut da", so Ed Shadle über seinen ferrariroten North American Eagle. Der Vollgas-Vogel – einst flog er Mach 2 – mutet wie ein F-104-Jet an und wird nach wie vor mit dem Steuerknüppel gelenkt. Mit gestutzten Flügeln, Aluminium-Rädern und 52.000 PS sollte er allemal das Zeug zu einfacher Schallgeschwindigkeit am Boden haben.

wirft aus dem modifizierten Triebwerk einer Atlas-Trägerrakete 200.000 PS in die Waagschale. Wenn die 1.000-Meilen-Geschwindigkeit erreicht ist, sollen ihn Spezialflügel und neun Tonnen Gewicht am Abheben hindern.

Und noch einer mischt mit, wenngleich mit vergleichsweise bescheidenem Ziel: Der frühere IBM-Manager Ed Shadle und sein Team peilen zwar nicht die 1.000-mph-Marke an, aber nach dem Motto „Bring the record back to America" wollen auch sie Adam Green mit ihrem auf Basis eines ausrangierten F-104-Starfighters konstruierten North American Eagle in die Schranken weisen. Allerdings machen den US-Boys finanzielle Schwierigkeiten zu schaffen: Lange suchten sie Sponsoren und zuletzt sogar einen Promi als Piloten, der für PR-Rummel sorgen und so Geld in die leeren Kassen spülen sollte. Nach allerlei Rückschlägen hat nun auch Shadle seinen Rekordversuch angekündigt – fahren will er aber doch selbst.

DIE REGELN

So unterschiedlich ihre Voraussetzungen sind – an die seit 1964 geltenden FIA-Regeln für Raketenautos müssen sich alle Kontrahenten halten. Diese besagen, dass ein Bolide über vier Räder verfügen muss und dass seine Höchstgeschwindigkeit aus dem Mittelwert zweier Fahrten hin und zurück entlang derselben Strecke binnen einer Stunde errechnet wird. Auf wie viel tausend Pferdestärken die Draufgänger dabei reiten, bleibt ihnen überlassen. Der Leistungs-Overkill gibt Rosco McGlashan offenbar zu denken, denn, so der Australier: „Du betätigst den Startknopf und das Ding kann in die Luft fliegen." Hoffen wir das Beste – für ihn und die anderen.

BLOODHOUND SSC

Soll 2014 die neue Rekordrakete werden: Ein auch im Eurofighter verbauter Turboantrieb sowie ein unten liegendes Hybrid-Raketentriebwerk verleihen Adam Greens „Bluthund" reichlich Biss. Mit geladener Rakete wiegt das 13 Meter lange, in Bristol entwickelte Fahrzeug 7,8 Tonnen. Bevor es die Power von 180 Formel-1-Boliden auf den Salzsee bringt, entfesselt es beim Start mehr Lärm als eine Boeing 747.