

ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring vom 18. bis 21. Mai 2023:

SP 9 oder SP9 PRO-AM: eine Frage der Klasse

- SP9 (FIA-GT3) die schnellste Fahrzeugklasse bei den ADAC Total Energies 24h Nürburgring
- Die Unterschiede zwischen SP9 PRO und SP9 PRO-AM sind klein, aber fein
- Warum gibt es zwei Klassen mit GT3 Fahrzeugen?

Die SP9-Klasse bei den ADAC Total Energies 24h Nürburgring definiert die schnellste Fahrzeugkategorie, hier kämpfen die Piloten um den Gesamtsieg. Die Klasse entspricht der FIA-GT3 Klasse, die im Jahr 2006 durch den Motorsport Weltverband (FIA) geschaffen wurde und auch technisch reguliert sowie definiert wird.

Bei den Fahrzeugen in dieser Klasse handelt es sich um reinrassige Rennwagen, die auf ihren Serien-Pendant basieren. Dreh- und Angelpunkt für ist hier der „Anhang J Art. 257A“ der technischen Regularien. Hierbei werden durch die FIA und die Veranstalter zwar Vorgaben gemacht, wie beispielsweise Überrollkäfig, minimal erlaubter Reifendruck, maximale Reifengröße oder eine Mindestfahrhöhe. Das Fahrzeugkonzept selbst oder welche Motoren verwendet werden, ist Sache der Hersteller. So gibt es in der SP9-Klasse Fahrzeuge mit dem Motor vor dem Fahrer, Mittelmotofahrzeuge und Fahrzeuge mit dem Motor im Heck. Bei den Motorenkonzepten ist die Vielfalt dann noch größer. Hier treten mit dem Reihen-6-Zylinder-Biturbo aus dem BMW M4 GT3, dem V6-Biturbo im Ferrari 296 GT3, dem V8-Sauger im Mercedes AMG GT3, dem V10-Saugmotor im Audi R8 LMS GT3 evo II und Lamborghini Huracan GT3 EVO 2 sowie dem 6-Zylinder Boxer im Porsche 911 GT3 R fünf Motorenkonzepte gegeneinander an.

Chancengleichheit trotz unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte

Damit bei so vielen unterschiedlichen Konzepten die Chancengleichheit auf der Strecke gewahrt bleibt, gibt es die sogenannte Balance of Performance (BoP). Hier wird dann mittels Luftmassenbegrenzer, Zusatzgewichten und anderen technischen Stellschrauben die Leistung der verschiedenen Fahrzeuge auf das gleiche Niveau gebracht.

Die SP9-Klasse wird noch in die SP9 PRO und die SP9 PRO-AM unterteilt. Die in beiden Klassen eingesetzten Fahrzeuge sind komplett identisch. Der Unterschied besteht in den Fahrern, die in der jeweiligen Klasse in Lenkrad greifen dürfen.

Einstufung der Fahrer nach FIA-Liste

Hierbei spielt die Einstufung der einzelnen Fahrer in die „FIA Driver Categorisation List“ eine Rolle, über die alle SP9-Fahrer verfügen müssen. Hier gibt es vier Kategorien, denen jeweils eine Zahl zugeordnet wird: Bronze 1, Silber 2, Gold 3, Platin 4. Ist der Mittelwert der Einstufungen aller Fahrer auf einem Fahrzeug kleiner oder gleich 2,4 so darf das Fahrzeug in der SP9 PRO-AM gemeldet werden. Ist der Wert höher, muss das Fahrzeug in der SP9 PRO Klasse antreten.

Doch warum wurde diese Klasse geschaffen? Hierauf hat Hubert Haupt, Teameigner von HRT und selbst ehemaliger Profi-Fahrer eine einfache Antwort: „Es gibt viele Fahrer, die keine Profis sind, also in der Driver Categorisation mit Bronze oder Silber eingestuft sind, aber trotzdem gerne mit einem Boliden aus der schnellsten Klasse fahren würden. Man hat hier über zehn Fahrzeuge die als SP9 PRO starten, und die machen dann auch den Gesamtsieg unter sich aus, wenn alles halbwegs normal läuft. Da macht es schon Sinn, eine eigene Klasse bei den schnellsten Fahrzeugen zu haben. Es macht eine Teilnahme in GT3-Fahrzeugen für unsere Kunden einfach attraktiver und hilft uns als Teams damit Kunden zu gewinnen“, so Haupt weiter. „Natürlich kämpfst du als Fahrer lieber um einen Klassensieg, als irgendwo auf Platz 25 oder 30 herum zu fahren und zuzusehen wie dir die ganzen Werksfahrer davon fahren.“