



Spitzenreiter Neville will Weltmeister Ogier distanzieren

Mit der Rallye Deutschland, die heute startet, geht die WM in ihre entscheidende Phase.
Seite 28



Eine Vuelta-Teilnahme macht für Drucker „wenig Sinn“

Bob Jungels ist der einzige luxemburgische Radprofi bei der am Samstag beginnenden Spanien-Rundfahrt.
Seite 29

Eine junge Erfolgsgeschichte

David und Gary Hauser bilden ein neues Duo, das trotz eines frühen Rückschlags hungrig bleibt

VON JEAN-MARIE RESCH

David und Gary Hauser haben turbulente Monate hinter sich. Das Brüderduo traf zu Beginn des Jahres die Entscheidung, künftig gemeinsam im Auto zu sitzen. Die ersten Erfolge ließen nicht lange auf sich warten, doch ein Unfall kam dazwischen.

Für reichlich Erstaunen in der Luxemburger Autosportszene sorgte Anfang des Jahres das Racing-Experience-Team unter der Leitung von Christian Hauser. Die Mannschaft aus Wormeldingen kehrte nach überaus erfolgreichen Jahren dem Bergrennsport den Rücken. Der in den Niederlanden und in Belgien ausgetragene Dutch GT & Prototyp Challenge stand fortan auf dem Programm. Das neue Einsatzgerät für David Hauser und seinen jüngeren Bruder Gary heißt Ligier JS LMP3, ein mit einem Nissan V8, fünf Liter Motor, ausgerüsteter Sportprototyp, der 420 PS stark ist, und leistungsmäßig zwei beziehungsweise eine Stufe unterhalb den bei den 24 Stunden von Le Mans startenden LMP1- und LMP2-Autos anzusiedeln ist.

Galt es zuvor, den Spagat zwischen mittlerweile erfolgreich absolvierten Studien und Rennsport zu schaffen, muss jetzt der fordernde Beruf – David Hauser arbeitet als Ingenieur bei Renault und sein Bruder im Finanzsektor – mit der Rennerei vereinbart werden. Entsprechend knapp fällt dann auch der, neben den Rennen, für einen Neueinsteiger sehr aufschlussreiche Testbetrieb aus. Trotz dieser Nachteile zieht Vater Christian Hauser nach den ersten Rennen eine positive Bilanz. „Ich bin mehr als zufrieden. Wir treten hier gegen Profiteams an, die jährlich bis zu 20 Rennen bestreiten. Wir beschränken uns auf wenige Tests und die sechs Meisterschaftsläufe. Allerdings sind wir vom technischen Know-how und von der Fahrerseite her gut aufgestellt. Das ermöglicht uns diese Resultate unter den ungleichen Voraussetzungen. Dass meine Mannschaft das so gut hinkriegt, ist für mich die größte Leistung“, zeigt sich der Teamchef voll des Lobes.

Bei den Rennen selbst bleibt Christian Hauser wie gewohnt im Hintergrund. Regie via Funkverkehr mit den Fahrern und der Crew führt Mélanie Macron-Dagand, die Freundin von David Hauser, die Ingenieurin ist. Für diese sind Boxenstopps mit Fahrerwechseln und den obligatorischen minimalen Standzeiten Neuland. Da man den Ligier auch in der European Le Mans Series einsetzen kann und dieser Fahrzeugtyp, ähnlich einem Formel-3-Wagen, als Sprungbrett für höhere Klassen dient, hat Racing Experience mittelfristig eine Teilnahme in dieser Rennserie ins



David und Gary Hauser (r.) mussten sich noch an die neue Rollenverteilung gewöhnen. (FOTOS: MICHEL KAVENA)

Auge gefasst. Aufgrund der Leistungen habe das Team momentan bereits das Niveau, um die Sache so anzugehen, wie man sich das vorstelle. Sponsoren und Fahrer hätten auch schon Interesse gezeigt, stellt Christian Hauser fest. „Danach muss man sehen, wie es mit der Verfügbarkeit von David und Gary aussieht. Einst ging die Schule vor, heute der Beruf. Viele andere Fahrer in ihrem Alter, auf die sie in ihren Anfangsjahren in der Formel Renault und der Formel 3 trafen, sind mittlerweile Profis in großen Rennserien bis hin zur Formel 1. Zudem sind beide neben dem Fahren auch noch anderwärtig involviert“, gibt der Teamchef zu bedenken.

Mit nur drei Punkten Rückstand auf Rang zwei liegend, ist auch David Hauser bisher ganz zufrieden mit dieser Saison. Es gebe noch viel

Arbeit, aber man sei auf dem richtigen Weg, meinte der 27-Jährige, für den der Umstieg in ein Auto mit Dach keine große Umstellung war. „Man spürt den Regen und den Fahrtwind weniger am Helm. Die größte Umstellung war die Fahrerposition. Man sitzt nicht mehr in der Mitte sondern rechts. Die Sicht ist relativ eingeschränkt und es gibt eben mehr Autos links als rechts. Also muss man genau wissen, wohin man die Räder positioniert“, so der noch amtierende Bergrennmeister, der im Gegensatz zum Berg, jetzt nicht mehr alleine auf der Strecke ist. „Es ist in der Tat ungewohnt, mehrere Autos um sich herum zu haben und direkt gegen die anderen Piloten zu fahren. Zudem kommt es nicht auf die Bestzeit an, sondern auf die Platzierung. Auch wenn du zwei Sekunden schneller bist als der

Erste, hast du am Ende vielleicht trotzdem nicht gewonnen.“

Dramatischer Zwischenfall

Große Unterschiede gibt es ebenfalls bei der körperlichen Belastung, die entsprechend höher ist. „Am Berg war ich zwei bis drei Minuten unterwegs. Hier bestreiten wir ein Langstreckenrennen mit Fahrzeiten von einer Stunde. Bei der mentalen Vorbereitung haben mir die Bergrennen trotzdem sehr viel geholfen, weil man bei einem Fahrerwechsel sofort zu 100 Prozent im Rennen sein muss. Diese minutiöse Vorbereitung macht sich auch auf der Rundstrecke bezahlt. Es geht darum, möglichst früh, so schnell wie nur möglich zu sein“, erklärt David Hauser mit einem Augenzwinkern.

Fast schon dramatische Züge nahm der Saisonbeginn dagegen

für Gary Hauser an. Bei Vortests auf dem ehemaligen GP-Kurs von Zolder (B) versagten die Bremsen am LMP3-Renner. Der 25-Jährige landete heftig in der Streckenbegrenzung und wurde unter anderem mit einem gebrochenen Rückenwirbel aus dem arg rampollierten Auto geborgen.

Nach drei Monaten Pause war erst wieder ans Fahren zu denken und sein erstes Rennen konnte er ohne Probleme absolvieren. Sein Dank geht nun an die Einsatzkräfte, die ihn in Zolder aus dem Wagen holten, an das medizinische Team in Luxemburg sowie an seine Arbeitskollegen, Freunde und Familie, welche ihn in dieser schweren Zeit unterstützen. Sehr emotional sei der Moment gewesen, als er nach dem Unfall das erste Mal wieder ins Auto stieg. „Ab dem Moment, an dem der Motor gestartet wird, ist das alles aus dem Kopf raus und man muss vollstes Vertrauen ins Material haben. Während des Fahrens hat man überhaupt keine Zeit, an den Unfall zu denken. Man benötigt vollste Konzentration. Schafft man das nicht, dann gehört man nicht zurück ins Auto“, gibt sich Gary Hauser äußerst selbstbewusst.

Mit dem Dallara-GP2-Auto gelegentlich in der BOSS-Serie unterwegs, ist er an Rundstreckenrennen gewöhnt, dennoch gibt es Änderungen: „Der größte Unterschied für mich ist das Gewicht und die im Vergleich zum GP2 geringere Leistung. Mir fehlen noch Kilometer und ich bin erst dabei, meinen Fahrstil auf das Auto umzustellen und das Limit herauszufinden. Allerdings ist es ungewöhnlich, erst zur Mitte des Rennens anzufangen, beziehungsweise aufzuhören.“

Ein Auto, zwei Fahrer

Komplett neu für das Brüderpaar ist die Tatsache, sich erstmals in seiner Karriere ein Auto teilen zu müssen. Die Herangehensweise ist für beide Fahrer quasi dieselbe, als wenn sie alleine an den Start gehen würden. „Wir sind in verschiedenen Meisterschaften gegeneinander gefahren und es war jetzt an der Zeit, sich zusammensetzen. Das Warten an der Box bis zum Einsatz, ist schon ein langer Moment. Aber ich habe großes Vertrauen in seine Arbeit und weiß, dass er immer versucht, das Maximum herauszuholen“, erklärt Gary Hauser. Sein Bruder kann dem nur beipflichten. „Wir geben beide unser Maximum auf der Strecke und versuchen, dem anderen das Auto in bestmöglicher Position zu übergeben. Das klappt nur bei vollem Einsatz“, so David Hauser abschließend. Beide Brüder werden nun am letzten September-Wochenende in Francorchamps (B) wieder gemeinsam an den Start gehen.



Neuer Wagen, neues Glück: der Ligier JS LMP3.