

Die vier Schweizer GT3-Teams gehörten bei den 24 Stunden von Dubai zu den Favoriten und fielen allesamt dem dichten Verkehr zum Opfer.

Arno Wester

Im vergangenen Jahr sorgte Stadler Motorsport aus dem aargauischen Reinach für den historischen ersten Erfolg eines Schweizer Teams beim 24-Stunden-Rennen von Dubai. Heuer sorgten kleinere Privatteams dafür, dass es auch bei der 10. Auflage im Scheichum in den Vereinigten Arabischen Emiraten etwas zu feiern gab.

Zu den aussichtsreichsten Sieggandidaten zählten gleich drei Schweizer Mannschaften mit vier Fahrzeugen, die das Rennen zweimal rund um die Uhr mit grossem Optimismus aufnahmen. Allen voran das Schwyzer Team Fach Auto Tech. Die Mannschaft aus Sattel, die schon 2014 um den Sieg mitgekämpft hatte, stand heuer mit einem der beiden 997 GT3-R sogar auf der Poleposition. Der Salzburger Martin Ragginger bescherte der Marke Porsche mit seiner Zeit von 1'57,562 Minuten die fünfte Poleposition in Dubai.

Dichter Verkehr

Der allgemeine Tenor vor dem Start zum Rennen lautete: Neben der Zuverlässigkeit der Technik spielt vor allem der enorme Verkehr auf der 5,39 km langen Strecke mit seinen Hochgeschwindigkeitsgeraden und insgesamt 16 Kurven eine entscheidende Rolle. Viele Piloten bezeichneten dies als die grösste Herausforderung in dem Rekordteilnehmerfeld von 89 (9) Tourenwagen und GT-Fahrzeugen. Diese Einschätzung sollte sich schon früh bewahrheiten, und sie wurde auch durch 13 Neutralisationen («Code 60»-Phasen = Tempo 60 für alle auf der Strecke) für insgesamt 3h und 19 Minuten dokumentiert.

Das so hoffnungsvoll gestartete Schweizer Quartett befand sich in den ersten Stunden abwechselnd in den Top-Vier und unterstrich damit die berechtigten Ambitionen auf einen Podestplatz. Doch schon vor Beendigung der sechsten Stunde waren alle vier GT3-Teams von Fach, Stadler und Hofor aus dem Rennen um eine Top-Platzierung.

Rätselhafter Unfall

Bereits als zweites Team konnte die Eggenwiler Mannschaft Hfor-Racing, die 2013 beim 24-Stunden-Rennen von Barcelona siegreich war, einpacken. «Ausgangs von Turn 6 wollte ich einen Renault

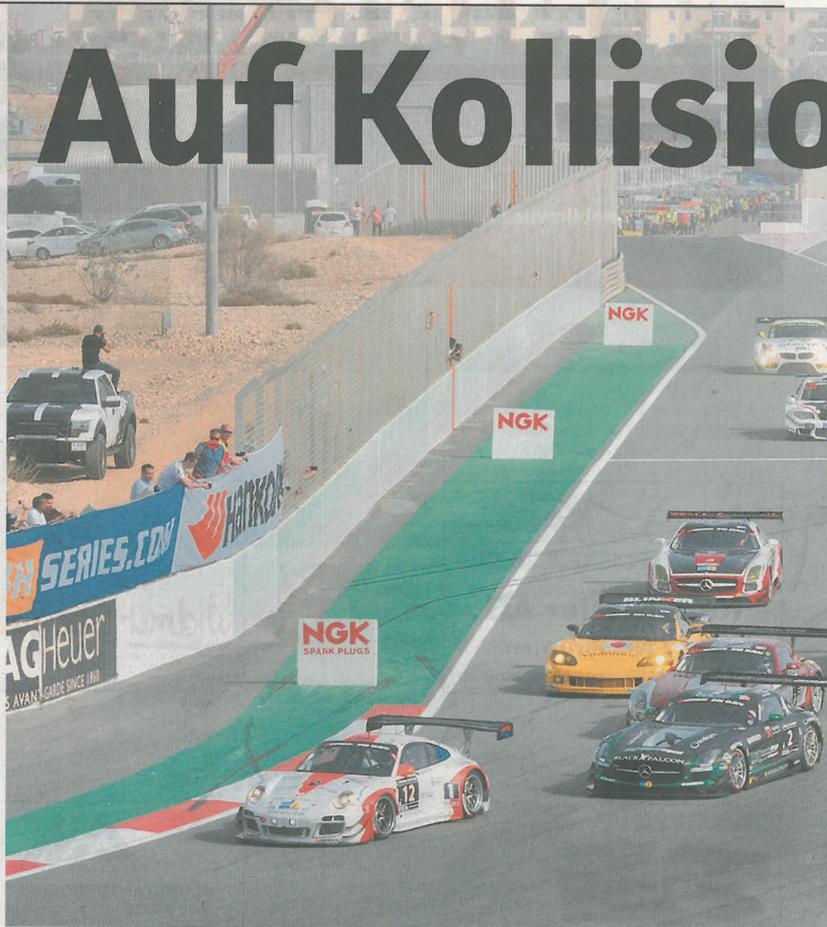
Clio überholen. Beim Beschleunigen brach plötzlich das Heck aus. Trotz sofortigem Gegenlenken (was Inboard-Aufnahmen bestätigen, Red.) hatte ich keine Chance, das Auto abzufangen», erklärte der auf P4 liegende Kenneth Heyer das Missgeschick und stellte fairerweise klar: «Es gab zuvor keine Berührung mit dem Clio. Trotzdem ist mir der Unfallhergang ein Rätsel.»

Nach Meinung von Beobachtern könnte kurz zuvor von Marschalls auf der Strecke verstreutes Bindemittel wegen einer Ölspur der Grund gewesen sein. Ausserdem belegen Daten, dass der Deutsche auf 134 km/h beschleunigt hatte und der fast frontale Einschlag in eine Leitplanke noch mit 89 km/h passierte. Weil dabei das Alu-Chassis beschädigt wurde, nahm Teamchef Roland Zbinden den Mercedes SLS AMG GT3 aus Sicherheitsgründen nach nur etwas mehr als einer Stunde aus dem Rennen. Michael Kroll und Roland Eggimann kamen so wie Christiaan Frankenhout (NL) und Roland Rehfeld (D) gar nie zum Renneinsatz.

Kein Vergleich zu 2014

Auf Platz 3 liegend mussten die Titelverteidiger von Stadler Motorsport ebenfalls frühzeitig einen Rückschlag in Kauf nehmen, als der Deutsche Christian Engelhart eine Kollision nicht vermeiden konnte. Bei der anschliessenden rund einstündigen Reparatur musste laut Teamchef Christoph Stadler unter anderem die komplette hintere rechte Radaufhängung gewechselt werden.

Weil der Porsche anschliessend nicht mehr optimal zu fahren und die Aussicht



auf eine gute Klassierung praktisch zu nichte war, blieb der 997 GT3-R nach nur 61 absolvierten Runden in dreieinhalb Stunden ebenfalls in der Box stehen. Im Gegensatz zu 2014 also kein guter Saisonstart für Carrera-Cup-Amateurchampion Rolf Ineichen (siehe Seite 29), seinen Bruder Mark und Adrian Amstutz.

Zum Haarerlaufen

Nun ruhten die Hoffnungen auf den beiden Fach-Porsche der Deutschen Otto Klohs, Jens Richter und Sven Müller sowie Polesetter Ragginger, der zu Beginn das Tempo an der Spitze bestimmte, und dem Schweizer Fahrerquartett Marcel Wagner, Heinz Arnold, Erwin Keller und Heinz

Start zum Jubiläumrennen: Ragginger führt die GT3-Meute in Fach-Porsche an, dahinter fädelt sich der später siegreiche Mercedes von Black Falcon ein.



Es war kein gutes Rennen für die GT3-Teams aus der Schweiz. Der Stadler-Porsche jagt den Hfor-Mercedes – beide blieben früh auf der Strecke.

Start zu einer neuen Langstreckenserie mit FIA-Prädikat und Einheitsreifen von Hankook

Schon vor Beginn der Jubiläumsveranstaltung in Dubai – die zehnte Ausgabe in Folge – konnte der Veranstalter, die niederländische Agentur Creventic, die Sektorkorke knallen lassen. Der Motorsport-Weltrat des Automobil-Weltverbands FIA hatte nämlich auf seiner letzten Sitzung im vergangenen Dezember in Katar einen Antrag auf internationalen Status für die Langstreckenserie abgesegnet.

Ein logischer Schritt

«Seit wir neben den 24 Stunden von Dubai weitere Langstreckenrennen ausrichten, haben Teams immer wieder den Wunsch geäussert, die Serie zu einer richtigen Meisterschaft aufzuwerten», erklärte Creventic-Promoter Gerrie Willems im Gespräch mit der AR die Entscheidung, einen Vorstoss bei der FIA zu machen. «Nach dem Erfolg in den vergangenen

Jahren war das ein logischer Schritt. Wir freuen uns sehr über die positive Nachricht, denn sie stellt einen weiteren Impuls für unsere schnell wachsende Serie dar.»

Gleiche Reifen für alle

Für die «FIA International Endurance Championship powered by Hankook», wie die offizielle Bezeichnung lautet, haben sich laut Willems für 2015 bisher fast 30 Teams aus aller Welt eingeschrieben, darunter bestimmt auch welche aus der Schweiz. Eine offizielle Teilnehmerliste wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben. Sie kämpfen um Punkte und die Titel in der Fahrer- und Teamwertung sowie dem Ladies' Cup. Hankook ist offizieller Titelsponsor und exklusiver Reifenpartner der gesamten Serie. In 17 Containern wurden rund 5500 profillose Slicks

und 2000 Regenreifen an die Südostküste des Persischen Golfs transportiert. Vor Ort waren mehr als 50 Mechaniker und Ingenieure des Premium-Herstellers im Dreischichtbetrieb und an insgesamt fünf Montagetrassen im Einsatz. Aus Gründen der Chancengleichheit stand den fast 400 Piloten aus fünf Kontinenten ein Einheitsreifen von Hankook mit der Bezeichnung C52 zur Verfügung. Teilnehmer mit einem frontgetriebenen Fahrzeug konnten alternativ eine etwas härtere Gummimischung wählen.

Fünf weitere Rennen in Europa

Unterstützt wird Willems, dessen Agentur aus lediglich einem halben Dutzend Mitarbeitern besteht, vom Dutch National Racing Team (DNRT) und dem niederländischen Motorsportverband KNAF, der bei diesem Schritt in der Entwicklung eine wichtige Rolle gespielt habe.

Die Langstreckenserie wird 2015 erstmals sechs Veranstaltungen umfassen. Mit drei 24h-Rennen in Dubai, Paul Ricard (11./12. Juli) und Barcelona (5./6. September) sowie der gleichen Anzahl von 12-Stunden-Rennen in Mugello (14. März), Zandvoort (30. Mai) und Brunn statt Budapest (10. Oktober) ist der Kalender sehr ausgeglichen. Weltweit ist sie einzige Rennserie mit mehr als einem 24-Stunden-Rennen im Kalender.

Die besten fünf Ergebnisse bei den sechs Veranstaltungen werden für die Gesamtwertung berücksichtigt. Reglement und Klasseneinteilung bleiben für die Saison 2015 im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Lediglich die Balance of Performance (BoP) wird – wenn nötig – von Rennen zu Rennen angepasst. Weitere Infos finden Interessierte auf der offiziellen Homepage www.24hseries.com. **AW**