

Rennbericht 12H MUGELLO vom 17.-19. März 2016

Chantal und der SLS Fast



- + Kroll Michael
- + Kroll Chantal
- + Eggimann Roland
- █ Kenneth Heyer
- █ Frankenhoust Christiaan

Mittwoch; Anreise

Nun ging auch die Saison 2016 wieder in Europa los und dies wie vor einem Jahr wieder in der schönen Landschaft der Toskana.

Das Mugello Wochenende startete für mich jedoch erst einmal mit einer Umleitung nach Pisa. Guter Start... Anscheinend war in Florenz zu viel Wind von der falschen Seite, so dass der Flieger da nicht landen konnte. Mein Sitznachbar, wohnhaft in Florenz, erzählte mir, dass dies eher der Normalfall sei und es trotzdem jeweils 45-60 Minuten geht, bis ein Reisebus ready sei um uns nach Florenz zu fahren. So war es dann auch... das „nur noch 10min warten“ verlängerte sich alle 10min auf „nur noch 10min warten“.

Schlussendlich kam ich dann doch noch irgendwann im Schloss von Scarperia an, wo bereits der Grossteil unserer Widberg und Küpper Crew an der grossen Tafel sass, welche so gleich dann mit grossen Platten gefüllt mit der toskanischen Spezialität „Bistecca alla fiorentina“ gefüllt wurde.

Für Mugello hat Widberg Motorsport unseren zweiten SLS mitgebracht, welcher nicht nach Dubai mitdurfte.

Küpper Racing hatte zum erstenmal unseren eigenen BMW Quick Jerry mit dabei, während sich Bob noch zu Hause von den Strapazen in Dubai erholte.

Donnerstag; „Private Test“

Die Crew hatte unsere Boxe und das Essenzelt bereits am Mittwoch fertig eingerichtet. So ging es nach einem kurzen Frühstück direkt los mit Kleider zeigen, Lizenzen zeigen und den ersten Trainingseinheiten.

Christiaan nutzte die erste Einheit um den SLS zu testen und den neuen Motor einzufahren. Währenddessen wartete Michael darauf, bis er endlich seine Runden drehen durfte.

Lars und der BMW Quick Jerry



- █ Küpper Bernd
- + Kroll Martin
- █ Zander Lars
- + Taheri Meisam

Mittwoch; Anreise

Das zweite Rennen der Saison fand in der wunderschönen toskanischen Umgebung in Mugello statt. Mit guten Erinnerungen an das letzte Jahr und mit einer offenen Rechnung aus Dubai im Gepäck traten wir in Basel die Reise nach Italien an.

Dem doch noch recht kühlem Wetter in unseren Regionen zu entfliehen hatte schon was allerdings nicht ahnend, dass es in Italien auch nicht viel besser sein würde: Wolken und Temperaturen um 5° empfingen uns in Florenz auf dem Flugplatz dazu ein heftiger Wind, der am Abend noch für weitere Verzögerungen bei der Ankunft diverser Teamkollegen sorgen sollte. Der Wetterbericht versprach allerdings Besserung, zumindest ab Donnerstagmittag.

Die Übernahme des Mietautos gestaltete sich etwas schwierig, da die Mietwagenzentrale zwar in unmittelbarer Nähe des Flughafens ist, aber nur mit einem Taxi zu erreichen ist. Findige Städteplaner haben einfach eine schöne Schnellstrasse zwischen Zentrale und Terminal gebaut. 2 Min Fussweg werden so zu einer 10min Taxifahrt... nu denn. Dass es manchmal länger dauert, kannte ich schon vom letzten Jahr. Ich darf an dieser Stelle nochmals an den Pizzakurier auf der Rennstrecke erinnern 😊

Wir kamen am frühen Nachmittag in Mugello an und mussten zunächst mal einen Telefonshop finden, um ein paar Prepaid Karten für das Videosystem zu erwerben. Roli`s Instinkt hat uns dann in relativ kurzer Zeit direkt vor den wohl einzig zur Verfügung stehenden Shop am Platz geführt. Die Italienerin hinterm Tresen wusste sofort, was wir wollten und kaum 15 Min später waren wir mit 9 TIM 10GB Karten bewaffnet wieder aus dem Laden. Der Live-Übertragung stand also nichts mehr im Weg.

Am Rennplatz angekommen war erst einmal Warten angesagt...schon wieder; haben auch schon rennfahrende Schauspieler festgestellt, dass die Zeit zwischen den Rennen aus WARTEN besteht. Erst ab 17:00 Uhr durften die Boxen bezogen werden. Einige

Kenneth, Roli und ich standen schon einmal bei der langen Schlange an um unsere Kleider zu zeigen. Dank Lars ging das dann plötzlich ganz zackig. Er wies uns auf den zweiten leerstehenden Tisch mit dem versteckten Schild #1-83 hin. Danke Lars!

Wieder zurück in der Box durfte ich nach Kenneth meine Runden drehen. Ich hatte die Strecke bereits am PC geübt und hatte sie gut im Kopf. Aber trotzdem hatte ich wieder meine üblichen Anlaufschwierigkeiten. Dann machte auch noch mein Funk Schwierigkeiten und und und...

Am Mittag traf dann auch Martin in Mugello ein und Quick Jerry rollte im 2. freien Training mit. Bernd, Lars, Martin und auch der Gastfahrer Sam. Über die Erfahrungen der BMW Crew könnt ihr im Bericht von Lars lesen. Der beschreibt das Wochenende gerade aus seiner Sicht vis a vis von mir im Flieger.

Auch ich durfte später nochmal auf die Strecke. Meine Zeiten wurden dann besser, als der leuchtorange SLS von Kubica hinter mir auftauchte und mich anschob. Dann hiess es Pit in und zur Tankstelle. Kein Problem dachte ich, fuhr Richtung Pitlane und suche den Eingang zu unplatzierten Tankstelle. Dann war ich bereits schon in der Pitlane... verpasst. Ok, nochmals eine Runde und zweiter Versuch... Wieder bog ich ab Richtung Pitlane und wollte einem vor mir fahrenden SLS nachfahren. Dieser drehte ab zur Tankstelle und blieb dann einfach stehen, was war los? Er hatte die enge Einfahrt verfehlt und stand vor der Mauer fest... ok... nicht so einfach mit dem SLS da rum zu kommen. Zu zweit hockten wir da fest. Ich war schon zu nah dran und konnte weder links noch rechts vorbei. Erst als sie uns leicht zurückschoben konnten wir durch und zur Tanke fahren. Da dachte ich mir schon, dass ich mich gar nicht darauf freue während dem Rennen unter Druck diese Einfahrt zu nehmen.

Nach meiner Fahrt schauten wir in die Daten und verglichen meine schnellste Runde mit der schnellsten von Christiaan. Resultat war ja eigentlich schon vorher klar... zu früh gebremst, zu fest gebremst, während der Kurve zu früh wieder leicht aufs Gas, dann aber zu spät wieder richtig aufs Gas, zu wenig über die Curbs und und und... da war wie immer am ersten Tag noch viel zu holen! Aber immerhin, hatte ich schon die schnelleren Zeiten als mein Vater ;-)

Nach dem freien Training musste der SLS noch zur Abnahme. Diese verlief gemäss den Erzählungen nicht so friedlich ab. Michael wurde wohl kurz mal ein wenig laut, als es hiess, wir müssten für die Leuchtnummern Löcher in die Kotflügel bohren. Die

Teams hatten den Tag schon zu letzten Tests und Roll-Outs genutzt. So wie die neuen Lambos und GT-Mercedes und einige andere schicke Fahrzeuge.

Es war kalt.....

Nachdem die Boxen eingeräumt waren, fuhren wir in ein nahegelegenes Restaurant, um die toskanische Spezialität, das „Bistecca alla fiorentina“ zu verspeisen.

Einige bestellten dieses herrliche, vom weissen Rind stammende T-Bone Steak „well done“. Das Fleisch ist damit quasi zweimal gestorben ☺

Ich konnte meines mit der Gabel auf dem Teller fixieren, dass es nicht weglaufen konnte; ich hatte „rare“; lecker lecker lecker!

Die Zutaten sind für Italien typisch nicht so sehr der Knaller. Aber wer Rosmarin Kartoffeln, Auberginen und Zucchini zu seinen Favoriten zählt, kam auch hier voll auf seine Kosten. Je später der Abend, so schöner die Gäste: auch der amtierende Champion Chantal betrat die Hallen, nachdem ihr Flieger von Florenz nach Pisa umgeleitet worden war und sie mit dem Bus anreisen musste. Außer dem fliegenden Holländer, den das gleiche Schicksal ereilt hatte, war das ganze Team komplett.

Sam, mein Teamkollege im M3, als auch Martin sollten am Donnerstag im Laufe des Tages eintreffen.

Donnerstag; „Private Test“

Zwei Sessions auf den Tag verteilt, um die Fahrzeuge und die dazugehörigen Strategien auszusortieren. Im SLS Team war man sich nicht sicher, ob man PRO oder doch lieber AM fahren sollte. Es galt daher festzustellen, welche Rundenzeiten gefahren werden konnten, sodass man sich eine Strategie zurecht legen konnte. Am Ende rechnete man sich Chancen auf den Gesamtsieg im Rennen aus, also PRO. Der zweite Mercedes des Teams mittlerweile auch im 2016er Design hatte einen brandneuen Motor, den Christian erst einmal einfahren musste, bevor es hieß, Feuer frei.

Das Auto lief den ganzen Tag über perfekt, was man von den Neufahrzeugen nicht wirklich behaupten konnte. Sowohl Mercedes mit dem GT als auch die neuen Audi hatten Probleme.

Das einzig verbleibende Ferrari Team ließ schon an diesem Tag mit guten Zeiten aufhorchen. Sie wollten wohl auf Ihrer Heimstrecke mehr, als nur dabei sein.

Der M3 blieb bis zur letzten Stunde der Nachmittags-Session in der Box. Wir wollten das Fahrzeug schonen. Dennoch gingen wir raus und drehten ein paar Runden. Sam war auf Anhieb sauschnell

die Michael kennen, wissen, was „ein wenig laut“ bei ihm bedeutet... Wie auch immer am Ende konnten wohl alle davon überzeugt werden, dass der SLS keine neuen Löcher braucht und auch wir erhielten dann irgendwann einmal den Startkleber.

Am Abend gab es ein leckeres Abendessen in unserem Zelt von unserem Chef Rene und Janine. Gestärkt setzten wir uns zusammen und besprachen unsere Strategie für das Quali und Rennen. Hampe rechnete mehrere Szenarien durch und wir entschlossen uns für die A6 PRO. Dadurch hatten wir für die BOP mehr Gewicht im Auto, durften nur 100 Liter tanken, aber dafür konnten wir so schnell fahren wie wir wollten und mussten uns nicht an die Referenzzeit der A6 AM Klasse halten. Nachdem dies entschieden war ging es schnell zurück in unsere Campingplatz Bungalows. Neben mir waren auch noch ein paar andere erkältet und freuten sich auf eine warme Dusche, ein heisses Neocitran und das gemütliche Bett.

Freitag: Free Practice, Qualifying und erster Teil des Rennens

Am Freitag ging es bereits um 8:30 Uhr los mit der Fahrerbesprechung gefolgt vom Free Practice in welchem wir alle schon unsere Pflichtrunden drehten. Direkt danach fuhr Christiaan das Quali. Es gab nur ein Quali für alle Klassen und er hatte seine Mühe, eine freie Runde zu erwischen. Wir sassen alle in der Box und schauten bei der Liveübertragung zu, wie er immer wieder bremsen musste, weil ein langsamer Fahrer vor ihm nicht in den Rückspiegel schaute und ihm den Weg versperrte. In der Hoffnung, dass es am Ende des Qualis weniger Fahrzeuge haben würde, wartete Christiaan in der Box. 12min vor Schluss fuhr er nochmals raus. Doch dann, kaum waren die Räder warm – Code 60... na super. Christiaan blieb draussen in der Hoffnung, dass es noch für eine Runde reichen würde. Das klappte und er fuhr auf P5 vor! Doch auch der Grasser Lamborghini war noch draussen und fuhr in letzter Sekunde noch auf P1 vor und schob uns auf P6 nach hinten.

Der vor uns platzierte neue Mercedes von RAM Racing beendete das Quali leider durch einen Motorschaden. So standen wir dann kurz später in der Startaufstellung doch wieder auf P5 direkt hinter...

Christiaan fuhr wie immer souverän den Start und bereits nach kurzer Zeit kam bei einer Code 60 Phase die erste Strategieaufgabe. Wir entschieden uns draussen zu bleiben und weiter zu fahren. Nach seinem problemfreien Stint übergab er das Steuer an Roli. Dieser hatte auch Spass nicht auf Referenzzeiten schauen zu müssen und fuhr super

unterwegs; ich hatte so meine Mühen. Wie immer muss ich ja fast schon sagen. Ich kam mit dem Gas nicht ganz so zu recht, was sich in einem elendigen Ruckeln im Fahrzeug bemerkbar machte. Halbgas mag dieser M3 so überhaupt gar nicht. Nach meinen 4 Runden war ich doch etwas zurückhaltend, was die Prognosen für etwaige Rundenzeiten anging. Das machte die Entscheidung in unserem Team auch nicht leichter, in welcher Klasse wir fahren sollten. Es stand die A3 mit 4 Teilnehmern, oder die SP3 mit 9 Teilnehmern zur Auswahl. Die SP3 hat die stärkeren Fahrzeuge, allerdings auch wenig Chancen auf einen Klassensieg, sollten die och deutlich schnelleren Ginettas durchkommen. Hier könnten wir nur einen Achtungserfolg einfahren. In der A3 sollten wir eigentlich gewinnen können, wenn alles gut laufen würde. Durch die wenigen Teilnehmer allerdings auch weniger Punkte erhalten.....knobel, knobel; wir entschieden uns für die A3.

Klasse A3 heisst allerdings auch, dass die Zeit von 2:05.00 nicht unterschritten werden darf. Im Quali würde das bedeuten, automatisch in die SP3 aufzusteigen; im Rennen kostet es 30sec Strafe. Das sollte noch spannend werden!!

Der Testtag verlief ohne grosse Probleme, einzig das für das Team RTR Projects vorgesehene Videosystem konnte nicht installiert werden, da in diesem Carbonkoffer einfach kein Platz für die von mir dafür vorgesehenen Antennen ist. Für Zolder muss ich den Jungs ein paar kleine Stabantennen mitbringen, da lediglich auf den hinteren Kotflügeln vor dem Spoiler ein Eckchen frei ist. Werden wir hinbekommen.

Die Systeme im M3 als auch im SLS liefen einwandfrei. Gerade die erste Einheit aus der Produktion im SLS machte einen hervorragenden Eindruck. Konstantes Bild in HD Qualität. Auch in Deutschland meldete man, gute Bilder zu empfangen.

Freitag: Free Practice, Qualifying und erster Teil des Rennens

Nachdem ich am Vortag eher um die Ecken gehoppelt als gefahren bin, musste ich noch ein paar Runden im freien Training absolvieren. Schon in der zweiten Runde war klar, dass ich nun mit dem Auto zurecht kommen würde. Eine 2:09 stand auf der Uhr; zwar noch 4 sec von der Sollzeit weg, aber ok. Das würde dann im Rennen schon noch werden. Martin spulte auch souverän seine Pflichtrunden ab. Sam schrabhte immer knapp an der 2:05 Marke entlang; Lupfen auf der Start/Ziel Geraden; erinnert mich ein wenig an die Begrenzungen auf der NOS ;-) !

Bernd stellte das Auto auf P2 im Quali. Der Seat war drei Zehntel schneller und nur gaaaanz knapp oberhalb der 2:05 er Marke. Wie sich später

Rundenzeiten! Kenneth übernahm dann zum Schluss den Doppelstint um das Auto mit viel Benzin und neueren Reifen nach 4 Stunden auf P4 in den Parc Fermé zu stellen. So weit so gut, den ersten Teil des Rennens haben wir gut hinter uns gebracht.

Der erste Teil verlief gut, wir waren sogar kurzzeitig auf P1 und länger auch auf P2. Ein Podiumsplatz war denkbar!

Michael und ich hatten im ersten Teil noch frei. Was mir gerade recht kam, hatte ich doch an diesem Tag wieder verstärkt mit meiner Erkältung zu kämpfen. Direkt nach unserem Hamburgerfestival ging es deshalb wieder ab in Bungalow zu meiner Tasse Neocitran und viel Schlaf.

Samstag; zweiter Teil des Rennens

Der Re-Start war auf 9:30 Uhr angesetzt. Da Christiaan das schon beim ersten Teil gut gemacht hatte, durfte er wieder ran und gleich 1.5 Stints fahren. Danach war ich an der Reihe. Doch kurz bevor das Auto kam, informierte mich Role, dass der Wagen unter Gas Aussetzer hatte. Aber dazu keine Fehlermeldungen auf dem Display anzeigte. Sie hätten das Mapping gewechselt, was wohl das ganze schon verbessert hätte. Ich solle die Aussetzer am Anfang als Referenz nehmen und ihm Bescheid geben, wenn es mehr schlechter wird. Na das fing ja gut an... Und dann Code 60. Mist! So konnten wir ja nur halb voll tanken und das reichte nicht für eine Stunde Fahrzeit. Diese benötigte ich aber für meine Punkte. Jeder Fahrer muss mindestens 60 Minuten gefahren sein. Doch es ging noch weiter... auf der Anzeige kam die Meldung, dass Code 60 gleich zu Ende sei, schnell funkte Role, dass Christiaan weiterfahren soll, damit wir nachher volltanken können... Doch es war zu spät. Eine Handvoll Sekunden bevor Code 60 aufgehoben wurde, fuhr Christiaan bereits an die Tankstelle.

Nun gut, dann fuhr ich raus auf die Strecke und los. Ich wollte möglichst schnell meine Reifen warm kriegen und hielt mich an die Tipps von Kenneth, dann tastete ich mich bei jeder Kurve näher ran mit dem später bremsen, mit dem in die Kurve reinbremsen und bei einigen Kurven mit dem gar nicht mehr bremsen und nur lupfen. Das letztere lag mir nicht besonders... irgendwie fühlte sich das gar nicht gut an und als ich dann beim Kurvenausgang fast im Kies war.. musste ich meinen Kopf nochmals kurz resetten... Auch mit den anderen Autos war es nicht immer einfach. Die einen machten super schön Platz und andere hatten selber mit sich zu kämpfen und sahen mich nicht im Rückspiegel... Aber es ging gut. Auch meine Zeiten waren passabel und so kam als ich richtig warm war unerwartet die Fuel Low Anzeige und schon war es vorbei. Doch leider war es

herausstellte, war dem Fahrer die Marke gar nicht bekannt. Nochmal Glück gehabt.

Jetzt ging es dann Schlag auf Schlag bis zum Rennen. Ich überprüfte nochmals alle Kabel und Befestigungen der beiden Videosysteme; alles gut.

Startaufstellung:

Obwohl der M3 sicherlich nicht zu den langsamsten Autos im Feld gehört, standen wir fast ganz hinten des fast 60 Autos umfassenden Starterfeldes. Die Strecke ist fast so lang wie auch Dubai, aber 40 Autos weniger tat dem Rennen sicher gut. Viel weniger Verkehr, viel weniger Stress für alle Beteiligten.

Ich würde meinen Stint erst am Samstag fahren; also konnte ich mich voll und ganz auf die Video-Streams konzentrieren. Ziel bei diesem Test war es, mit möglichst wenig Datenvolumen auszukommen, aber dennoch ein HD Bild zu streamen. In der Nachbetrachtung muss ich sagen, das ist uns zu 100% gelungen. Wir haben insg. 18h gestreamed und dabei weniger als 20GB pro Fahrzeug verbraucht.

Die ersten 4 Stunden des Rennens verliefen sehr unspektakulär für uns. Bernd erkämpfte schon in der 2. Runde den ersten Platz, den wir auch bis zum Ende nie mehr abgegeben haben. Leider viel aber auch schon sehr früh das Paddleshift System aus, sodass nun doch der Schaltstock herhalten musste. Gott sei Dank hat man diese Redundanz zur Verfügung, sonst wäre schon früh eine Reparatur notwendig gewesen. Man weiss ja nie, was alles so passieren kann.....

Sam stieg als Zweiter ins Auto und fuhr konstante Zeiten immer an der magischen Marke der 2:05 entlang; nur einmal unterbot er diese Marke mit einer hohen 2:04.768. Zack, 30 sec Strafe. Die würden wir im Laufe des Rennens noch absitzen müssen.

Da wir aber Runde um Runde einen Vorsprung herausfahren konnten und stetig um bis zu 10 sec schneller waren als die Konkurrenz, kratzte uns das nicht besonders.

Beim Mercedes lief es auch gut und die gute Startplatzierung konnte gehalten werden. Teilweise ging es bis auf den 2ten Platz nach vorn, sogar kurz die Führung. Das ließ für den zweiten Teil des Rennens am Samstag hoffen.

Martin fuhr die letzten 40 Minuten des Tages im M3 und konnte die Führung behaupten.

Nach 4 Stunden Zielflagge; Bilanz; nichts kaputt, P1 in der Klasse, P42 gesamt.

René und seine Truppe haben uns ein herrliches Abendessen gezaubert und wir saßen noch lange zusammen, um den zweiten Teil des Rennens

nicht vorbei mit den Herausforderungen... die Tankstelleneinfahrt in Kombination mit dem schlechten Einlenkwinkel des SLS lag noch vor mir. Ok, bis zur 40er Tafel runterbremsen. Links auf der Wiese ausholen und dann rechts rum ziehen... das sollte keine Problem sein. Doch dann Sch... zu spät ausgeholt und eingelenkt. Da war noch ein kleines Stück Mauer im Weg. Hoffentlich war jetzt das Livebild nicht auf mich gerichtet... Mann war das peinlich! Dass die Leute in meiner Box beim live onboard stream den Kopfschütteln war mir klar. Was mache ich jetzt? Dieser eine Typ konnte mich nicht alleine zurückschieben. Ok neutral drücken, dann Rückwärtsgang rein und dann rückwärts fahren, ganz einfach, oder? Ne denkste, direkt war wieder Neutral drin. Ok, nochmal und jetzt lasse ich den Rückwärtsganghebel einfach gedrückt. Ne, Auto bewegte sich nicht. Sch... sch... sch... und dann kam endlich ein zweiter Marshall. Sie schoben mich zurück und weiter ging es an die Tanke...

Ich übergab den Wagen an Michael und ging wütend und enttäuscht in die Box. Da erwartete mich Kenneth schon kopfschüttelnd. Super Zeiten gefahren und dann am Ende alles vermasselt. Ich hoffte echt, dass uns diese 30 Sekunden am Ende nicht fehlen würden um auf einem Podiumsplatz über die Ziellinie zu fahren. Und das schlimmste... ich musste ja noch meine fehlenden 15min fahren und das bedeutete ich muss auch nochmals durch die idiotische Tankstelleneinfahrt!

Nach Michael übernahm Kenneth den SLS für einen Doppelstint. Wir lagen immer noch gut im Rennen aber hatten nicht viel Luft nach hinten. Hampe rechnete wie ein wilder und es gab wieder verschiedene Szenarien. Aber erst mal hatte ich Pause, konnte was essen und mich erholen. Gestärkt kam ich wieder in die Box und erhielt den Auftrag ab jetzt immer ready zu sein, falls es eine längere Code 60 geben würde. Dann sollte ich reinspringen und meine fehlenden 15 Minuten absolvieren.

Christiaan fuhr schnelle Zeiten, aber die Gegner auch. Dann kam eine Code 60 Phase. Ich war ready. Soll er in die Box fahren? Soll ich einsteigen? Los gingen die Rechnereien und Diskussionen und dann war die Code 60 Phase schon wieder zu Ende. Ich zog Handschuhe, Helm, Sturmhaube und Ohrstöpsel wieder aus und beobachtete das weitere Geschehen auf unserem LiveTV, Live onboard Stream und der Rundenzeitenanzeige. Um mich herum diskutierten alle die verschiedenen Szenarien. Soll ich überhaupt nochmal rein? Soll Kenneth am Ende noch einmal ins Auto? Schaffen wir es einen Podiumsplatz zu halten? Der Lamborghini war sehr nahe und muss wohl nur noch einmal stoppen... wir müssten noch zweimal

vorzubesprechen. Für uns war das einfach, die SLS Truppe musste rechnen und rechnen und die Stints sauber planen. Das Podium war für sie in Reichweite und je nachdem, wie weit es nach oben ging, lockte auch der 1.Platz in der Gesamtmeisterschaft der Teams als auch der neuen GT-Fahrerwertung.

Samstag; zweiter Teil des Rennens

Warum finden die 12h an zwei Tagen statt, wenn es doch andersorts 24h an einem Tag geht? Nun, wie auch in Zandvoort, gibt es in der Toskana eine absolute Motorenruhe. Und damit man nicht von 06:00 – 18:00 fahren muss, hat man eben das Rennen geteilt. Der Parc Fermé ist dann schon etwas witzig, da die Fahrzeuge auf der Start-Ziel Geraden aufgereiht stehen und auf Ihren Einsatz warten.

Wir hatten noch das Paddle-Shift Problem am Auto zu lösen. Bis zum Start ist das allerdings nicht möglich zu richten; das musste bis zum 1. Boxenstopp warten. Martin hatte aber mit dem Hersteller Rücksprache gehalten und so glaubte er genau zu wissen, was zu tun ist.

Da ich als Zweiter fahren sollte, freute ich mich auf die Tatsache, dass mir das System wohl wieder zur Verfügung stehen würde. So war es dann auch. Die Sicherung wurde getauscht und siehe da, die Paddles machten das, was sie sollten.

Ob ich den Stint allerdings überleben würde, da war ich nicht so ganz sicher. Der Sitz in dem M3 ist nicht für Männer meiner Bauart konzipiert. Ich musste meinen Brauereigaularsch in den Sitz pressen. Breite Hüftknochen und ein L-Sitz von Recaro => NO FIT !!! Wie schon in Dubai wusste ich, das würde schmerzen. Da hier die Kurvengeschwindigkeiten deutlich höher als in Dubai sind, würde das sicher auch noch mehr Schmerzen bedeuten.....man wird sehen. Ich hatte Sam, der nach mir das Steuer wieder übernehmen sollte, schon gebeten, mir beim Aussteigen zu helfen. Das war dann echter Slapstick.....

Am Ende der Boxengasse stand Martin mit seiner Zipfelmütze und winkte mir heftig zu; was will er denn? Ach so, da war ja was: ich musste die 30sec Zeitstrafe absitzen.

Zeit genug, mich nochmals zu sortieren. Martin zählt runter wie bei der Rallye; 4/3/2/1-----los. Quer aus der Boxengasse; ohhhhhhh, neue Reifen. Geil! Das erste Mal bei der Creventic durfte ich mit neuen Reifen auf die Piste. Womit hatte ich das verdient?

Erstmal im Verkehr ankommen; Rhythmus finden, dann Attacke. Ich wollte auch an die 2:05 fahren. Das war mein Ziel. Damit wäre ich dann 10sec schneller als letztes Jahr im Bob. 2te Runde; 2:07 Yeaaaahaaaa! Geht doch. Dann.....dann fällt doch

stoppen. Dann plötzlich kam der führende Audi #14 in Richtung Pitlane, fuhr an der Tankstelleneinfahrt vorbei und rollte auf der Pitlane aus. Hat er die Einfahrt verpasst? Dürfen die ihn zurückschieben? Dann kam das Audi Team und schob ihn der Pitlane entlang. Müssen sie ihn aussenrum schieben? Sie schoben sie in die Box. Er scheint Probleme zu haben. Wie lange bleibt er in der Box? Können wir den Rückstand aufholen? Es wurde immer spannender. Doch dann fuhr er wieder raus und war immer noch auf P2. Wir aktuell auf P3 wenn uns der Grasser Lamborghini nicht mehr einholt...

Die Diskussionen und Rechnereien hörten nicht auf und ich wurde immer angespannter. Aber ich wollte nochmals fahren! Ich wollte zumindest meine Mindestzeit haben! Ich zog mich kurz zurück, weg von den Diskussionen und den nervösen Blicken um mich selber wieder zu beruhigen. Der erste Stint lief von den Rundenzeiten sehr gut, wieso sollte das beim zweiten Stint anders sein?

Zurück in der Box wurde plötzlich der führende Audi in Nahaufnahme gezeigt. Er war langsam unterwegs und rollte dann ganz aus. Die Getriebeprobleme waren wohl nicht behoben. Ein kurzer Blick nach hinten zu Hampe – hat er es gesehen? Und plötzlich ein Aufschrei in der Box! Der stehende Audi wurde von einem Porsche gerammt. Nicht nur das, der Porsche hätte auch noch fast unseren SLS erwischt. Doch Christiaan kam Haarscharf davon und konnte weiterfahren. Das musste aber eine Code 60 geben. Die Fahrer der beiden Autos stiegen zum Glück unversehrt aus den Autos! Aber bis alles aufgeräumt ist, würde es wohl länger gehen!

Schnell Ohrstöpsel rein, Sturmhaube auf, Helm an, Handschuhe an, Sitzschale und Getränkeflasche ready. Das Rennen dauerte nicht mal mehr eine Stunde, das Benzin sollte reichen, vielleicht lassen sie mich ja fertig fahren!?

Christiaan kam vor die Box gefahren, stieg aus, Sitzschale raus, meine Sitzschale rein, er hielt die Gurte fest, ich stieg ein, er machte links unten fest, ich rechts unten, er links oben, ich rechts oben... Mist! Gurt zu kurz, nochmal länger ziehen, einstecken, Pedale näher ran, Steuerrad näher ran, Christiaan steckte den Funk ein, machte das Netz zu, Tür zu, Driver ID war schon eingestellt, ASR aus, Motor starten und los!

Ende Pitlane stellte ich das ASR wieder ein, die Räder wurden ja nicht gewechselt und somit hoffentlich noch warm. Dann Pitlimiter aus uns Gas geben! Moment stopp, ist ja noch Code 60! Also nicht zu viel Gas geben! Doch dann als ich schauen wollte wie schnell ich denn bin war das Display

dieser Laptimer aus und ich hatte ab der vierten Runde keine Ahnung mehr, wie meine Rundenzeiten sein würden. Ich musste also nach Gefühl fahren. Marco und Bernd teilten mir zwar ab dann die gefahrenen Zeiten immer mit; aber sie fahren muss am Ende ich. Ein paar Runden lang konnte ich im Kopf die weiter laufende Zeit mit aufaddieren, das war aber irgendwann vorbei. Ich dachte mir dann, mit 10 Runden Vorsprung kannst Du es auch mal riskieren.

Ich hatte ein paar Runden einen schönen Fight mit einem 991 Cup; äh, Moment, 991 Cup? Ja, auf der Geraden war er zwar schneller als ich, aber in den Kurven scheint der BMW deutlich besser zu sein. Aber die Bremse reisst es wirklich raus. Erste Sahne. Bernd hatte das Fahrwerk super eingestellt; nur mit zunehmender Dauer und abbauenden Reifen neigte der M3 zu leichtem Untersteuern, was ich auch einmal mit einem kleinen linksseitigem Besuch im Kies nach er zweiten Schikane quitiert bekam. Ich musste vor der Kurve kurz aufmachen, um einen anderen Porsche vorbei zu lassen; schlechte Idee. Das Auto lenkte nur noch zögerlich ein und mir ging einfach die Strecke aus (oder vielleicht auch kurzfristig das Talent 😊). Auf dem Gas bleiben und durch.....

Der Stint verlief klasse; es hat irre Spass gemacht. Das Auto war toll zu fahren. Paddel Shift ist schon eine krasse Hilfe. Gerade beim Reinbremsen in die Kurven....könnte man sich dran gewöhnen.

Unsere Konkurrenten konnte ich 3 mal überholen. Dem Seat habe ich mal freundlich ins Heck geflashed, wofür hat man sonst auch diesen netten Knopf am Lenkrad 😊?! Nachdem ich vorbei war, blinkte er zurück und ich winkte freundlich. So ein Spass!

Stint nach gut 50 Runden zu Ende.

Zum Tanken und dann zur Box; boaaaah; ich spürte meine Hüfte nicht mehr. Wadenkrämpfe in den letzten 4 Runden sprachen Bände. An der Box angekommen riss Sam die Tür auf und ehe ich mich versah, zerrte er schon an meinem Oberkörper, um mich aus dem Auto zu bekommen. Halt halt halt.....so war das nicht gemeint. Ich wollte mich auf die Türstrebe des Käfigs setzen und hätte dann nur etwas Halt von hinten gebraucht. So verlor ich das Gleichgewicht, rutsche mit dem linken Fuss unter das Kupplungspedal und klemmte fest. Das hat von aussen sicher super ausgesehen.....alter Mann fällt entkräftet aus dem Rennfahrzeugmanno mann.

Von der Physis hätte ich locker weitere 2 Stunden fahren können. Aber die Hüfte??? Kaputt....

Sam konnte den Laptimer resetten und wenigstens die Stoppuhr Funktion nutzen. So vermied auch er eine weitere Strafe, durfte aber die vom Bernd aus

schwarz! Wieso das denn jetzt? Wie soll ich denn jetzt aufpassen, dass ich nicht schneller als 60 fahre? Zum Glück war weiter vorne ein Porsche, dem durfte ich einfach nicht näher kommen. Über Funk gab mir Role die Anleitung, dass ich kurz einen Reset machen muss. Also während dem Rollen die Kupplung drücken, Zündung aus, Strom aus, Strom wieder ein, Zündung an, Motor an und Kupplung langsam lösen und weiter geht's... das Display war wieder an!

Nun musste ich nur noch schauen, dass die Räder nicht kalt werden und warten bis die grüne Flagge kommt! Dann hörte ich im Funk Role, nur leider verstand ich wieder kein Wort. Auch die Wiederholung verstand ich nicht. Na Super, schon wieder spinnt der Funk. Wie soll ich denn wissen, ob ich in die Box muss zum Fahrerwechsel? Während dem dritten Funkversuch von Role sah ich eine grüne Flagge und gab Gas! Jetzt wusste ich auch was er mir sagen wollte!

Konzentriert versuchte ich meine Runden zu fahren, jedoch merkte ich, dass die Reifen nicht mehr so genau das machten, was ich wollte... Mittlerweile waren auch sicher meine 15min schon um, aber ich bekam weder per Funk noch Boxentafel die Meldung, dass ich rein kommen sollte. Anscheinend darf ich fertig fahren! Jipiiiiiiii! Aber jetzt bloss keine Sch... bauen. Wie peinlich wäre das denn, wenn ich jetzt in den letzten Runden noch das Auto wegschmeisse! Mit diesem Gedanken im Kopf war es auch plötzlich nicht mehr so einfach, mich zu konzentrieren und das sah ich auch an den Rundenzeiten. Ich hatte auch keine Ahnung auf welchem Platz wir denn stehen... wo war der Lamborghini?

Dann kam wieder ein Funkspruch. Ich verstand nur 3 Dinge: Lamborghini, Rückstand, ziehen lassen... Was heisst das? Wer hat Rückstand? Und dann kam das giftgrüne Ding auch schon im Rückspiegel. Wie befohlen, liess ich ihn vorbei und hoffte, dass er im Rückstand war!

Dann endlich nach ein paar Runden die Zielflagge!!! Ich hatte es geschafft!!! Im Funk hörte ich Gejohle, verstand aber nichts. Auf welchem Platz waren wir denn nun??? Gabys Antwort im Funk verstand ich nicht... hat sie nun zwei oder drei gesagt oder gar kein Podestplatz??? Mann war das fies!

Gespannt und nervös tuckerte ich die Auslaufrunde durch, winkte den Marshalls am Streckenrand und wartete bei der Boxeneinfahrt auf das Zeichen, ob ich in die Pitlane darf. Und ja! Er winkte mich raus. Das war ein tolles Gefühl! Bei der Fahrt in die Pitlane öffnete ich die Tür und mein Vater kletterte zu mir

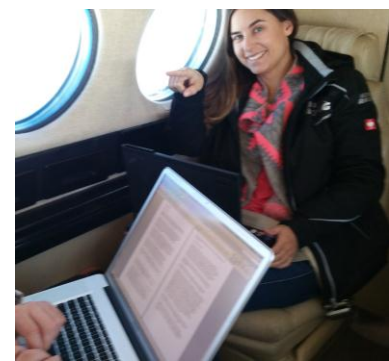
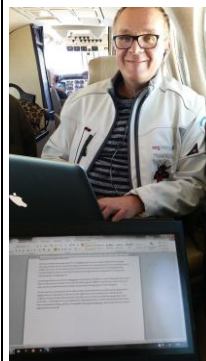
dem ersten Stint absitzen; Gerechtigkeit siegt würde ich sagen.

Der Abstand wurde immer grösser und beruhigender. Mittlerweile hätten wir uns sogar eine 30min Reparaturpause gönnen können.....später sogar 40 min.

Das Rennen verlief im Gegensatz zum Einsatz in Dubai völlig störungsfrei; zumindest von unserer Seite. Martin setzte sich zu seinem zweiten Einsatz ans Volant und konnte seine Zeiten auch bis zum Schluss konstant verbessern. Die Teamleistung spricht für sich. Wenn alle annähernd auf gleichem Niveau fahren, dann rennt es sich tatsächlich ziemlich entspannt.

Nach weiteren knapp 100min übernahm Bernd das Steuer für den Schlussspurt, obwohl es eher einer entspannten Kaffeefahrt glich. Dann der kurze Schrecken, als auf dem Tableau eine Zeit von 1:57.589 zu lesen war. Das war auf Augenhöhe mit den AM Drivern der GT Fahrzeuge. Leider entpuppte sich das aber als Ente. Bernd blieb brav über der 2:05, obwohl ihm die Zeit oben wohl tatsächlich jeder gönnt hätte.

40 Minuten vor Schluss war uns der Sieg mit 17 Runden Vorsprung nicht mehr zu nehmen und so konnten wir uns ganz auf den Schlussakkord bei den Grossen konzentrieren. Das sollte am Ende richtig spannend werden. Aber wie das ausgegangen ist, das lest doch auf der Seite von Hofor Racing nach, auf der Ihr den Rennbericht von Chantal finden werdet ☺!



Ich für meinen Teil habe mich riesig gefreut und es war ein versöhnliches Wochenende. Wir führen mit dem Team in der Tourenwagenwertung und als Fahrer liegen wir allesamt auf Platz 2.

Grossartig, mal ganz oben auf dem Podium zu stehen! Tolles Gefühl....., macht Lust auf mehr!

Ein toller Einstand auch für den neuen Anzug, den Peter Hoffmann nach dem Sparco Vorbild gezaubert hat. Dadurch wird man zwar nicht schneller, aber es hilft, wenn wenigstens das sitzt!

aufs Auto. Zusammen fahren wir nach vorne unters Podest. Doch wohin muss ich? Die Marshalls waren sich nicht ganz einig ob ich nun links oder rechts vom Gewinner hin muss und dann kam Gerry von Creventic und sagte „P2! Auf die andere Seite!!!“

Mann war das cool!!! Mein erstes Rennen in der A6 Pro Klasse und auf den Gesamtplatz 2 gefahren!!!

Ich danke euch allen für euren Support und das ihr mir nach dem Tankstellenfauxpas den Kopf nicht abgerissen habt. Im Gegenteil ihr habt mich bis unters Podest fahren lassen!!! Danke!

Liebe Grüsse
Chantal

Wie schon auf FB geschrieben, wird die Saison für mich nun eher weniger aktiv verlaufen, da ich mich um das Streaming-System kümmern muss. Der Einsatz in Mugello war wieder ein Erfolg. Darauf lässt sich weiter aufbauen.

Ich danke dem ganzen Team um the Big Boss Carmen für das tolle Wochenende, Michael für den Taxi-Ride nach Mugello.

Neues Team, neuer Anzug, neues Auto, erster Sieg: was will man mehr????

Gruss,
Lars

Gute Besserung an den Tankmann Benny vom Grasser Racing Team!

Wir Fahrer bedanken uns bei der super Widberg und Küpper Crew für den tollen Einsatz. Ebenfalls ein grosses Dankeschön an die Superküche mit Janine und René!

Im Namen des gesamten Teams bedanken wir uns bei allen Sponsoren, Gönnern und den vielen gedrückten Daumen.

Für uns geht es im April mit der VLN weiter bevor Anfangs Mai das 12H Rennen in ZANDVOORT ansteht. Dort werden wir voraussichtlich mit beiden SLS antreten und zwei Überraschung-Gastfahrern ;-)

Hofor Racing

20.03.2016

