

Rennbericht – 12H MUGELLO vom 17.-19. März 2017

„Wenn Du was wissen willst, dann lies doch Zeitung“, das war zwar nicht das Motto des Rennwochenendes, hat uns aber hier und da begleitet und sorgte immer wieder für ein Schmunzeln auf verschiedenen Gesichtern.

Es stand das zweite Rennen der Creventic auf dem Programm, wieder einmal in der schönen Toskana bei geplant schönstem Wetter mit 20° Aussentemperatur. So kann der Frühling beginnen und hoffen wir mal, dass wir auf dem Heimweg nicht wieder von Schneestürmen überrascht werden wie im letzten Jahr... der Winter war lang genug.

Das Team machte sich mit den Rennfahrzeugen bereits am Dienstag aus Kriegstetten auf den Weg. Sie hatten neben dem AMG GT3 auch den Rentner SLS im Hänger, für den Fall der Fälle, sollte etwas mit dem neuen Streitwagen während der Private-Test-Sessions schief laufen.

Die Fahrer trudelten am Mittwoch am Rennplatz ein und fanden eine bereits komplett eingeräumte Box vor. Alles war für den geplanten Test am folgenden Tag parat.

Das obligatorische toskanische Nachtessen mit dem gesamten Team bestehend aus Bisteca Fiorentina, Rosmarinkartoffeln, Blattspinat und frittiertem Fenchel und Auberginen. Es war wie immer hervorragend. Gut gestärkt und wohl genährt ging es gegen Mitternacht ins Bett.

Donnerstag, Private Test Day

Herrliche Stimmung schon am Morgen. Die aufgehende Sonne, leichte Nebelschwaden in den Senken, erste Blumen auf den Wiesen, blühende Kirschbäume, die frische Luft und ein strahlend blauer Himmel begrüßten uns an der Rennstrecke. Nicht viel mehr als ein guter Cappo ist notwendig, um das Ganze perfekt abzurunden. Den Sound der Motoren und der „Duft“ von sich in dem Teer abreibendem Gummi wahrlich nicht zu vergessen ;-)

Anthony liess den Boliden schon warmlaufen und so konnten Chantal, Michael, Roli, Christiaan und Kenneth früh beginnen, sich auf Kurs und Auto einzuschiessen. Der Testtag verlief absolut reibungslos. Alles funktionierte einwandfrei und auch die neue 360° Kamera im Auto lieferte beeindruckende Bilder und sorgte hier und da doch für Erstaunen, dass das heute schon möglich ist.

Natürlich kamen wieder Diskussionen auf, in welcher Klasse man denn nun melden sollte, obwohl eigentlich allen Beteiligten klar ist, dass es immer wieder auf die Pro-AM Wertung hinausläuft. Es macht einfach am meisten Sinn, den Vorteil zu nutzen, mehr Sprit tanken zu dürfen, dafür aber sich auf eine Min-Zeit einzulassen, die von allen Fahrern ohne grossen Stress erreicht werden kann.

Das Qualifying am folgenden Tag würde zeigen, wo man sich mit der Referenzzeit von 1:55 einfinden würde.

Das erneut leckere Abendessen im Teamzelt rundete den perfekten Tag ab.

Freitag, Qualy und Rennstart der ersten 4h:

Eigentlich wie bei der VLN; früh raus, Qualy, Rennaufstellung, 4h Rennen, Parc Fermé.

So könnte man in Kurzform den Freitag des in zwei Teilen gesplitteten 12h Rennens beschreiben. Vielmehr als das ist auch tatsächlich nicht passiert. Die Referenzzeit sorgte für einen 21. Startplatz des ohnehin nicht so grossen Grids. Die kleinen Klassen glänzten durch Abwesenheit. Ich bin mir an der Stelle nicht sicher, ob man sich mit der Schaffung der TCS wirklich ein Gefallen getan hat. Kein Auto in der A3, nur ein M235i Cup, ein Renault Clio, ein Toyota GT 86 sowie ein Peugeot ZRC und schon sind die „Kleinen“ aufgezählt... das kann eigentlich nicht mehr so richtig Spass machen, zumal man gegenüber den 16 GT3s sowieso nur noch Kanonenfutter ist. Schade, aber das war`s dann wohl für diese Klassen in der Creventic. Bis auf ein paar Hardliner werden die Autos verschwinden, so meine persönliche Prognose. Auch die SP3 (GT4) Klasse war nur mehr mit 3 Fahrzeugen vertreten für die wir eigentlich den Thor geplant hatten.

Auf der anderen Seite erleben die TCR einen regen Zuspruch; allerdings sind die Autos in der Anschaffung und Betrieb so derart teuer, dass sich das der Breitensportler wohl nicht leisten können.

Wir werden die Entwicklung beobachten; jedenfalls macht es für das Team Hofor-Racing keinen Sinn, alleine einen A3 BMW an den Start zu bringen. Es gibt keine Punkte für die Meisterschaft, die Creventic wird auch im BMW Sportpokal nicht mehr gut bewertet, also bleibt das Auto in der Garage. Schade dennoch, konnte ich doch letztes Jahr meinen ersten Sieg in der Klasse bei einem Langstrecken Rennen hier in Mugello eben in dieser Klasse A3 einfahren.

Zurück zum Geschehen. Alle Fahrer absolvierten am Morgen ihre Pflichtrunden im Training und Christiaan fuhr anschliessend das Qualy und traf mit einer 1:55,050 ziemlich genau die erlaubte Zeit. Auto abstellen und abwarten....

Startaufstellung, Einführungsrounden, Start

Mittlerweile auch schon eine Standard-Routine-Prozedur. Christiaan sollte den Start fahren, Chantal als Zweite ins Lenkrad greifen, gefolgt von Michael. Die Referenzzeit war im Race-Navigator programmiert. Im freien Training am Vortag hatte Michael mit einer 1:54,999 den Nagel auf den Kopf getroffen. Der RN-Pro ist für die Einhaltung der Referenz eine gute Stütze, zeigt er einem im Dashboard doch die entsprechende Abweichung mit grün (zu schnell) und rot (oberhalb der Zeit) an. Solange also alles rot ist, ist es im grünen Bereich; und wer mehr wissen will, soll Zeitung lesen ;-)!

Leider konnte ich beim Vorstart den RN-Pro nicht in Gang bringen; er war nicht zu starten (hier gibt es noch Verbesserungspotential). Das Bosch DDU zeigte auch nicht die richtige Referenzzeit an (+6 sec), so lag es an Christiaan, die Zeit per Gefühl zu fahren. Bis auf zwei Joker am Anfang, machte er das auch hervorragend. Am Ende seines Stints übergab er das Auto auf P1 liegend an Chantal (RN-Pro jetzt an, aber immer noch kein Bild in der Box, grummel.....; mein Fehler, denn ich hatte das Kabel der Reservekamera ausgesteckt für den Versuch mit der 360° Kamera; Checkliste durchgehen beim nächsten Mal würde helfen). Immerhin konnte Chantal nun entspannt nach der RN-Pro Referenzzeit fahren. Durch die verschiedenen Strategien pendelten wir immer in den Top 8 hin und her. Michael übernahm das Auto nun von Chantal auf Gesamt-P5 liegend, jetzt auch mit Bild in der Box... endlich!

Ein grosser Teil der Strategie wird sicher auch durch die Code 60 Phasen bestimmt. Wir hatten gehofft, dass in den ersten 4 Stunden davon nicht so viele passieren würden, damit wir den Vorteil des grösseren Tankvolumens besser würden ausspielen können. Tja, Rechnung ohne die Teilnehmer gemacht. Schon in der ersten Runde krachte es und die erste Phase wurde eingeläutet. Ein paar mehr sollten folgen und wir hatten jeweils Pech mit der Tanksituation. Entweder hatten wir gerade getankt, oder die Säulen waren besetzt, oder, oder, oder.....es lief einfach nicht für uns. Es würde sich schon ausgleichen im Laufe des Rennens, die Hoffnung stirbt ja bekanntermassen zuletzt.

Michael stellte das Auto am Ende des ersten Teils auf P7 gesamt und P2 in der Klasse zufrieden in den Parc-Fermé. Der GT3 würde unter seiner Schutzhaube schlummernd die Nacht auf der Start-Ziel Geraden verbringen. Bei Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt nicht wirklich toll. Aber wir würden am nächsten Morgen die Fahrzeuge vor dem Start aufwärmen dürfen um diversen Schäden, allem voran aber Motorschäden vorzubeugen.

Samstag, zweiter Teil, 8H:

Auf Platz 7 am Vortag ins Ziel gekommen, fanden wir uns auf einmal auf P14 in der Startaufstellung wieder. Die Fahrzeuge wurden nach Klassen aufgestellt... wer auf so eine Idee kommt... nicht nachvollziehbar und im Grunde eine Wettbewerbsverzerrung. Hätte man das gewusst, dann hätten wir am Vorabend noch vollgetankt (so wie ein paar Mitbewerber, die wohl besser informiert waren, ...davon stand aber nichts in der Zeitung).

Kenneth fuhr den Start und korrigierte den Fehler des Veranstalters bereits in der ersten Runde und fuhr als Achter über die Start-Ziel Linie. Wo wäre er bloss rausgekommen, wenn er von P7 hätte starten können. Das bleibt Spekulation...

Jedenfalls konnten wir dieses Mal das Ganze auch live in der Box verfolgen... das System war „an“!

Die Marschroute war klar. P1 in der Pro-Am und möglichst weit oben im Gesamtklassement.

Die echten PRO Fahrzeuge waren nicht zu schlagen. Der Ferrari einfach zu schnell... (da wird sicher hinter den Kulissen schon an der BoP gearbeitet, der Unterschied war einfach zu krass).

Während der ersten Stunden verabschiedete sich so mancher Mitbewerber entweder durch kapitale Unfälle oder technische Defekte. Auch das eidgenössische GT3 PORSCHE Precote Team erlitt einen kapitalen Motorschaden, wie schon im letzten Jahr in Mugello. Scheint kein Porsche Pflaster zu sein...

Die Hofor Mannschaft hielt sich wie immer aus allen Scharmützeln heraus und manifestierte sich im guten Mittelfeld der Top 10. Mal P5, dann wieder P8... immer hin und her...

Sehr routiniert verliefen die Boxenstopps; da kann man sich auf die Truppe in der Box einfach verlassen. Im zweiten Teil des Rennens hatten wir dann bei einigen Code 60 Phasen das Glück auf unserer Seite und machten so die Rückschläge des Vortags wieder einigermaßen wett. Code 60 bedeutet im Regelfall auch immer ein schwerwiegenderes Ereignis. Leider traf es auch in diesem Lauf wieder einige Teams sehr heftig. So auch unsere Boxennachbarn Capricorn Racing mit ihrem TCR Honda, den sie in der Nacht nach einem Getriebeschaden am Vortag wieder flottgemacht hatten, aber leider in der Mitte der zweiten Rennhälfte unsanft in die Mauer befördert wurden. Da ist wohl eine neue Karosse fällig, ähnlich wie auch bei dem SPS GT3 Mercedes und dem Car Collection Audi, die zu Beginn der Start-Ziel Geraden eine heftige Kollision hatten.

Bei den dort gefahrenen Geschwindigkeiten grenzt es eigentlich an ein Wunder, dass beide Fahrer ohne grössere Blessuren aus den Wracks aussteigen konnten, ebenso wie bei der Kollision zwischen der Ginetta und dem Lorient Cup Porsche. Wir wünschen an dieser Stelle allen verunfallten Piloten eine gute Genesung und hoffen, Euch am Red-Bull Ring in 3 Wochen wieder zu sehen.

Zum Schluss wurde es nochmal richtig spannend, was die Gesamtplatzierung anging. Wir lagen mit knapp 40 sec Vorsprung im letzten Stint auf P5 vor dem PRO Auto der Car-Collection Mannschaft, aber auf P1 der PRO-AM Wertung. Im Grunde konnte es uns egal sein, ob man uns noch schnupfen würde, weil das nächste PRO-AM Auto zwei Runden hinter uns war. Aber, die Gesamtplatzierung ist für Kenneth AMG Meisterschaft wichtig, so wurde alles möglich gemacht, diesen Platz zu halten. Roli pushte wo es ging, aber ohne zu grosses Risiko einzugehen. Der Audi machte Sekunde um Sekunde gut und der Vorsprung schmolz dahin.

Dann zu allem Unglück auch noch eine 14sec Zeitstrafe für uns. Wir mussten also mindestens 14.1 Sekunden Vorsprung ins Ziel retten. 3 Minuten vor Schluss schien es, als ob das nicht gelingen würde. Die Differenz betrug nur noch knappe 10 sec. In der letzten Runde gab der Audi jedoch auf und die Zeit stieg wieder auf 15,8 Sekunden an. Damit war P5 gerettet und alle freuten sich sowohl über den Sieg in der PRO-AM Wertung, als auch die gelungene Verteidigung des P5. Später wurde klar, man hätte gar nicht so pushen müssen; auch der Audi hatte eine Strafe (68sec) und damit war auch klar, warum er zum Schluss zurückgesteckt hatte. Egal, war spannend und damit auch sehr unterhaltsam.

P1 in der Klasse, P5 gesamt; dies bedeutet die Führung in der Meisterschaft mit satten 11 Punkten. Auch die Fahrerwertung wird nun von allen 5 Lenkern angeführt. Nicht schlecht für ein reines Privat-Team.....Kapitel 2 der Meisterschaftsverteidigung erfolgreich abgeschlossen; auf zum Nächsten!

Das familien-interne Duell konnte erneut Chantal für sich entscheiden. Im Rennen brauchte sie sogar einen Joker auf und musste des Öfteren vom Gas gehen, um nicht die 1:55er Marke zu reissen. Der Renningenieur hatte sie hier und da noch auf Potential hingewiesen, offensichtlich mit Erfolg; es läuft einfach im GT3.

Wie immer ein herzliches Dankeschön an alle Helfer und Teammitglieder, Fotografen, Pizzaboten und sonstigen Beteiligten. Es macht grossen Spass, immer wieder auf 's Neue, wenn es auch immer wieder nur im Kreis geht ;-)!

Gruss, Lars

