

Rennbericht – 24H DUBAI vom 12.-14. Januar 2017

Januar, ein Monat, der frostig, nass, trüb, widrig, voll von guten Vorsätzen ist (die sich meistens im Februar schon wieder erledigt haben dürften), nicht gerade einladend ist, die neue Rennsaison zu beginnen; könnte man meinen....

Wenn man aber die Creventic 24h Series vor Augen hat, dann kann das durchaus funktionieren, denn der Saisonstart findet nicht auf irgendeiner verschneiten Piste im Herzen Europas statt, sondern in der Welcome to Tomorrow Metropole Dubai in den Vereinigten Arabischen Emiraten; sonnig, warm, blauer Himmel, allerbeste Voraussetzungen für ein tolles Rennwochenende.

Darauf kann man sich quasi den ganzen hässlichen Winter ab Mitte Oktober freuen. Wahr wird es, wenn die Container Anfang Dezember sich dann von Rotterdam auf die lange Reise gen Orient aufmachen; dann muss man hin, kein zurück!

Die Teams Hofor-Racing sowie Küpper-Racing sollten auch dieses Jahr wieder Teil dieses Unternehmens sein. Beide mit ambitionierten Zielen.

„Hofor“ darf Fahrer und Meistertitel in dieser Saison verteidigen, „Küpper“ wird wieder alles daran setzen mit „King Bob“ die Klasse A3 zu dominieren.

Für Hofor sollte es zudem noch die Premiere mit dem neuen AMG GT3 werden, den man in Brunn beim letzten Rennen der letzten Saison bereits zum Roll-Out mitgebracht hatte.

Die Fahrerbesetzung des Titelverteidigers ist gegenüber 2016 unverändert (never change a running team) und bei Küpper fahren neben dem Chef altbekannte Mitstreiter aus der Serie. Das Fahrzeug wurde zudem vor der Abreise noch für Gustav Engljähriger umgebaut, der bereits in 2015 bei Sorg Rennsport die „Mission Possible“ erfolgreich bestritten hat. Dieses Mal im Mix als einziger „Rolli“ im Team.

Fahrerbesetzung:



#1 Mercedes(SP6)

-  Kroll Michael
-  Kroll Chantal
-  Eggimann Roland
-  Heyer Kenneth
-  Frankenhout Christiaan



#131 BMW M3 SP5

-  Kroll Martin
-  Küpper Bernd
-  Engljähriger Gustav
-  Michael Fischer
-  Sergej Pavlovic

Die Teams waren bereits am Montag angereist und konnten sich bei 25° in der Sonne gut akklimatisieren. Die Fahrer mit Anhang trudelten im Laufe des Dienstags im grossen Sandkasten ein, sodass am Mittwoch entspannt mit ersten Testläufen begonnen werden konnte.

Alle waren gespannt, wie sich der neue GT3 gegenüber dem alten SLS machen würde. Die grinsenden Gesichter nach der ersten Testsession der 3 Gentleman Driver (danke Kenneth für die Aufklärung ;-)) und der beiden Pros sprachen Bände. Die Rechenstrategen konnten bereits ihre Aufgaben wahrnehmen und es wurde schnell deutlich, dass ein Start in der Pro-Am die richtige Entscheidung sein würde. Alle Fahrer konnten sich konstant nah an der Minimum Laptime bewegen. Mit dem grösseren Tankvolumen sollten so die Chancen gutstehen, auch im Gesamtklassament weit nach vorne zu fahren. Ein Gesamtsieg wurde nicht angestrebt, sicher aber die Klassenwertung zu gewinnen. Das Punktesystem der Creventic erlaubt an dieser Stelle geschicktes Taktieren, um auch den gemischten Teams mit Amateuren faire Chancen auf den Gesamtsieg der Serie einzuräumen.

Ein „Gentlemen“ muss ja schließlich auch den Ladys-Cup noch verteidigen. Wir dürfen gespannt sein, ob das mit den Damenuhren für die Gentlemans in dieser Wertung dieses Jahr klappt, nicht wahr Chantal ;-)?!

Am Abend des ersten Testtages, den auch das Team Küpper mit Bob erfolgreich über die Bühne gebracht hatte, gab es dann das obligatorische Welcome BBQ der Veranstalter im grossen Fahrerlager. Das ist immer ein nettes Get-Together und wirkt auf mich wie eine grosse Familienparty. Für mich nun im 4. Jahr auch wieder dabei zu sein, ist schon eine grandiose Sache, wenn auch dieses Mal nicht als Fahrer. Den Grossteil der Teilnehmer kennt man nun schon und so ergeben sich immer nette Gespräche auch am Rande des Rennzirkus. Jeder hat ein freundliches Hallo auf den Lippen, wenn auch die Anspannung zu spüren ist.

Das laue Lüftchen um die Nase bei 20° Außen-Temperatur lassen einen für den Moment die Strapazen, die auf einen jeden bei diesem zukommen, vergessen. Andererseits kann man sich dann auch bei einem Blick in den Sternenhimmel fragen, warum macht man das eigentlich?? Kurzes Kopfschütteln, es gibt keine vernünftige Antwort auf diese Frage, oder doch? Genieße jeden Tag, es könnte immer dein letzter sein....

Donnerstag:

Ein strammes Programm stand auf dem Zettel. Alle fünf Fahrer der #1 sollten genug Zeit bekommen, sich weiter auf den neuen Boliden einzustimmen. Kenneth und Christiaan standen Chantal, Michael und Roland mit Rat und Tat zur Seite. Hier später bremsen, da früher ans Gas, später einlenken, früher aufmachen, Strecke ausnutzen, rollen lassen... als wenn das alles so einfach wäre!

Ein Blick aufs Tableau im freien Training sagte schon aus, dass man sich mit der Mindestzeit von 2:05min, die für die Pro-Am Klasse vorgegeben war auch mitten im Feld der starken 991 Cup Fahrzeuge, sowie auch der Klasse SPX Boliden bewegen würde. Unweigerlich würde das am Ende im Qualifying einen Startplatz weiter hinten zur Folge haben. Bei einem 24h Rennen nicht ganz so entscheidend, wenn man ohnehin den Gesamtsieg nicht im Auge hat. Hier zählt nur eines; Konstanz!

Bei einem Feld von knapp 100 Fahrzeugen sollte man sich zudem aus allen Scharmützeln rauszuhalten versuchen. Das alleine ist schon eine deutliche Herausforderung; gerade auch bei Nacht. Auf der Gegengeraden ist der Geschwindigkeitsüberschuss zwischen den Frontruntern und den kleinen Klassen teilweise bis zu 90km/h groß. Da heißt es, immer wieder hellwach zu sein! Dazu dient auch das Nachtraining, um sich an die Dunkelheit und den Verkehr gewöhnen zu können.

Die Küpper-Jungs mussten zudem noch den Fahrerwechsel mit Gustav üben. Gut, dass wir „Big-John“ dabei haben, der macht das gerade mal mit Links.

Am Ende stand ein 33. Platz für den GT3 auf der Starterliste. Bernd konnte mit dem BMW die Pole in der Klasse A3 herausfahren. Ein Differential-Wechsel von Mittwoch auf Donnerstag zahlte sich aus. Der BMW rannte nun nicht mehr in den Begrenzer.

Die Mechaniker kümmerten sich mit Routinearbeiten nach Beendigung des Nachtrainings noch um die Fahrzeuge, um sie für die kommende Hatz zweimal um die Uhr rennfertig zu haben. Bremsbeläge, Bremsscheiben, Trinkvorrat für die Fahrer, Funk, Reifenvorrat, Zeitnahme, Video- und Datensysteme, alles wird nochmals auf Funktion und Richtigkeit überprüft, um nichts dem Zufall zu überlassen.

Hofor-Racing ist bekannt für seine Zuverlässigkeit, so auch der BMW vom Team Küpper, der nur im letzten Jahr etwas kränkelte. Alle wünschten ihm eine ruhige, dennoch erfolgreiche Veranstaltung!

Freitag Raceday:

Spätes Frühstück, entspannte Anfahrt an die Rennstrecke (dreimal rechts ist auch einmal links... Michael weiß das, geht nur im Kreisel nicht), warten bis man in die Startaufstellung fahren kann. Die Spannung steigt.

Dann endlich „Gentlemen, start your engines!“ Könnte man auch mal dran arbeiten an dem Spruch; Gott sei Dank ist Motorsport ja keine reine Männerdomäne mehr. Immer mehr weibliche Talente drängen an die Front; es gibt sogar schon komplette Ladies-Teams und das nicht erst seit gestern (an dieser Stelle herzliche Grüße an @Liesette Braams; werde gesund und komm bald wieder!!).

Der Start verlief ohne nennenswerten Ereignisse. Unser Geburtstagskind Christiaan machte Platz um Platz gut und fuhr einen soliden ersten Stint.

Die ersten Code 60 Phasen wurden ausgerufen, unsere Fahrzeuge blieben jedoch davon verschont. Bob zementierte sich auf dem 1. Platz der Klasse A3 ein und kletterte Platz um Platz auch im Gesamtklassement nach oben. Nach knapp 3 ½ Stunden Fahrzeit erneut eine Code 60 Phase; ein Lambo und ein Seat waren sich nicht ganz einig und landeten im Duett abseits der Strecke. Die Bergung dauerte relativ lange und so machte ein Fahrerwechsel und Auftanken bei beiden Mannschaften Sinn. Sergeij stieg in den BMW.

Die grosse Problematik bei Code 60 Phasen sind immer die abkühlenden Reifen und Bremsen. Nicht selten passiert es, dass es nach Beendigung einer Code 60 Phase gleich eine neue gibt. In der Box werden also immer die Fahrer darauf hingewiesen, doch bitte Bremsen und Reifen auf Temperatur zu halten.

Dann die Schrecksekunde; kaum war die Code 60 Phase beendet, gab es eine neue. Was wir dann auf den Bildschirmen zu sehen bekamen war alles andere als gut; Bob stand mit abgerissenem rechten Hinterrad und deutlich in der Längsachse verformt abseits der Strecke. Etwa 80m weiter ein vorne völlig zerstörter Cup Porsche und zu guter Letzt noch ein KTM X-Bow. Ich sah im Stream, wie Sergeij ausstieg und das war in dem Augenblick tatsächlich das Wichtigste. Die Emotionen kochten hoch; keiner wusste, wie es zu diesem Zwischenfall gekommen war; später wurde klar, dass Bob mit einem technischen Defekt an den Streckenrand gerollt war und keinen Vortrieb mehr hatte. Der XBOW folgte ihm, dicht dahinter der Porsche. Der XBOW wich nach links aus drehte sich von der Strecke und der Porsche hatte wohl soviel Überschuss, dass ihm keine Zeit zum Reagieren blieb und sich in der rechten hinteren Seitenwand des BMW vergrub. Ein typischer Rennunfall an dem niemand eine Schuld trifft; unglücklicherweise an einer sehr unübersichtlichen, aber sehr schnellem Abschnitt der Strecke.

Dass Sergeij sowie auch der Porsche Fahrer diesem Unfall unverletzt entstiegen sind, spricht für die mittlerweile sehr hohen Sicherheitsstandards, die in heutigen Tourenwagen zu erfüllen sind.

Der Schock saß zunächst tief, und da war es wieder, dieses in die Sterne gucken und sich fragen, warum das eigentlich alles?!

Motorsport ist eine Leidenschaft, eine Passion, ein Lebensgefühl. Ich kenne wenig Menschen, die das so in sich haben, wie Bernd und Carmen. Viele Erinnerungen, Schweiß und Arbeit stecken im Bob; das Fahrzeug dann so zu sehen, ist als ob man beiden das Herz rausgerissen hätte und so waren auch die Emotionen zu erklären, die wir im Augenblick des Geschehens in der Box miterlebt haben. Da, wie eingangs erwähnt, in Dubai eine grosse Familie am Start ist, fanden viele den Weg zu uns in die Box und gleichermaßen viele tröstende Worte. Nachdem alles im Container verstaut war und auch Sergeij kurz in der Box war und uns wissen ließ, dass alles i.O. ist, waren auch schon wieder die ersten freundlichen Gesichtszüge rum um das Team Küpper-Racing zu sehen. Mund abwischen, aufstehen, weitermachen; „that`s racing“!

Am Ende ist es nur blödes Blech und kann wie auch immer wieder in Stand gesetzt werden. Und Bernd hegt schon Pläne, soviel war nach dem Abschlussessen am Samstagabend schon klar!

Weiter zum Renngeschehen.

Durch die vielen (in meinen Augen viel zu vielen) Fahrzeuge auf der Strecke kam es immer wieder zu etlichen Code 60. Mit der geballten Routine und Erfahrung im Team konnten wir diese gut ausnutzen und uns Stück für Stück weiter nach vorne arbeiten. Schon bald führten wir die Pro-Am Wertung und fanden uns in Mitte der Top Ten auf Platz 6 Mitte der Nacht wieder. So konnte es weitergehen.

Der neue Mercedes hat sich bezahlt gemacht... die Amateure kämpften nicht mehr darum an die Referenzzeit zu fahren, sondern nicht zu schnell zufahren!

Alle 5 spulten ihre Stints gelassen und ohne grössere Vorkommnisse ab. Am Morgen (auch immer eine kritische Phase) gab es weitere schwere Unfälle, die allesamt glimpflich ausgingen. Mittlerweile hatten wir uns auf einem sicheren 7. Platz eingegraben und hatten einen relativ komfortablen Vorsprung auf den 2ten in der Klasse von 2, manchmal auch von 4 Runden, je nach Tankstopp.

Das Auto rannte wie ein Schweizer Präzisionsuhrwerk und machte so dem Schweizer Team auch alle Ehre. Weiter nach vorne würde es nicht gehen. Die Pro-Fahrzeuge waren einfach zu schnell....

Am Schluss stand ein weiterer Sieg in der Pro-Am Klasse fest! Nach dem Vorfall am Vortag ein versöhnliches Ergebnis!

Danke an dieser Stelle an Widberg Motorsport und Küpper Racing für die erstklassige Unterstützung und Arbeit an den Autos, sowie allen weiteren Unterstützern. Ihr seid alle der Wahnsinn; der Einsatz ist wirklich unbeschreiblich!

Nun geht es schon in die Vorbereitung für Mugello Mitte März!

Ach ja, und Michael wurde im Interview noch gefragt, wie es denn nun weitergehen wird:
„Wie letztes Jahr!“

In diesem Sinne!

Liebe Grüsse,
Lars