

## Rennbericht 24H DUBAI 2016

Hier der Bericht von Lars zu unseren Erlebnissen am 24H Rennen in Dubai:

Wieder einmal früh im Jahr in der Wüste. Nicht, dass ich den Teil der Erde mittlerweile nicht ganz gut kennen würde... letztes Jahr war ich dort ganze 17 Mal. Aber, es ist ja wirklich ganz schön dort, vor allen Dingen zu dieser milden Jahreszeit. Im Januar draussen frühstücken hat was, hatte Lothar von der SORG Truppe gesagt. Hätten wir auch gerne, konnte man in unserem Hotel leider nicht ;-)

Dienstag vor dem Rennwochenende waren für mich alle Vorbereitungen abgeschlossen: es ging ja nicht nur ums Rennen fahren, sondern ich wollte auch das Live-System in drei Autos einbauen und ausgiebig unter Wettbewerbsbedingungen testen. Dazu hatte sich vor Weihnachten noch kurzfristig die Zusammenarbeit mit Race-Navigator ergeben, die sich super flexibel und schnell reagierend präsentiert haben. So macht das Spass; dazu später mehr.

Ich kam Dienstagabend in Abu Dhabi an. Macht der Gewohnheit würde ich sagen. Mir sagt der Flughafen persönlich wesentlich mehr zu, da etwas kleiner und überschaubarer. Die Zeit, die man bei der Mietwagen-Abholung in Dubai verliert, entspricht locker dem Transfer von Abu Dhabi nach Dubai. Dort bekommt man von Sixt das Auto nämlich direkt an das Terminal gebracht; ohne Aufpreis und gibt es dort auch dem Fahrer wieder ab. Ersparnis in Summe locker 2 Stunden wenn man an das gruselige Parkhaus in Dubai denkt. Weiterer Vorteil: Flüge nach Abu Dhabi sind gemeinhin billiger und selten so voll wie von und nach Dubai. Das konnte ich dann auch gleich beim Hinflug sehen; 22 Passagiere und ein freundlicher Stewart, der mir ein günstiges Upgrade auf Business anbot. Da konnte ich nicht nein sagen. So fing das alles schon mal sehr entspannend an. Die Business Class im neuen Ethihad Boeing Dreamliner ist wirklich klasse; Platz satt und Service ausgezeichnet.

Über den Dienstag haben die Teams schon begonnen, die Container zu leeren und die Boxen einzurichten. Wenn ich also am Mittwochmorgen in Dubai an der Rennstrecke ankommen würde, wird schon alles parat sein. "Arrive and Drive" heisst es ja so schön. Obwohl es mich auch mal reizen würde, auch da mitzuhelfen. Man lernt ja nie aus...

In Dubai lief dann alles wie geplant; angekommen, den ganzen Kladderadatsch des Videoequipments durch den Zoll gebracht, das Auto in Empfang genommen und dann noch die SIM-Karten für das Video-System abholen... das lief nicht ganz so gut, denn die vorbestellten Karten waren nicht da. Kaum eine halbe Stunde später hatte ich sie dann auch in den Händen, obwohl der Mensch hinter der Theke nicht wirklich wusste, ob man Prepaid Karten online aufladen kann oder nicht. Das wäre schlecht, denn mit 25GB kommen wir in den drei Tagen nicht weit.

In Abu Dhabi angekommen fiel mir ein, dass in der Mediacity ein DU Outletshop ist, quasi die Zentrale des Providers in den UAE. Was für ein Glück, unser Hotel war direkt daneben. Am nächsten Morgen gleich um 08:00 vor der Tür gestanden und mit meinen Karten den Laden gestürmt. Die Dame am Schalter schaute etwas ungläubig, als ich Ihr sagte, sie möge doch bitte prüfen, ob ich auf alle Karten 100GB laden kann, ich würde das in den nächsten drei Tagen aufbrauchen...??? Was ich denn damit machen würde, soviel könne man doch gar nicht telefonieren. Ein gefühlte Ewigkeit später hat der dazu gerufene Shopmanager dann auch verstanden, was ich von ihnen wollte. Der Hinweis, dass ETISALAT das sicher gerne machen würde öffnete dann alle Türen und im Nu waren die Karten aufgeladen. Ich musste ihnen ja nicht sagen, dass ich das gleiche Spiel auch noch bei der Konkurrenz machen musste. :-)

Im Frühstücksraum war schon die komplette Hofor-Küpper Mannschaft zu sehen. Freundlicher Empfang allerortens. Eine wirklich nette Truppe die Deutsch-Schweizer Mischung. War nun nicht neu für mich und nach zwei Rennen in der Creventic in 2015 und ein paar VLN Läufe kennt man sich auch schon etwas näher. Ich hatte mich wirklich gefreut, alle wieder zu sehen!

Gemeinsam ging es dann zur Strecke.

Mein Programm für Mittwoch sah folgendermassen aus:

- 1) Scrutineering (Klamotten- und Papierabnahme), Routine, schnell erledigt.
- 2) Videosysteme einbauen und konfigurieren (die Mechs der Teams waren mir dabei behilflich. Mittlerweile ist das nur noch eine Sache von max einer halben Stunde)
- 3) Rental Car Ride auf der Strecke
- 4) Videosysteme testen

An der Strecke angekommen Händeschütteln hier und da, die SORGs begrüßen, die auch ein System in einen der beiden M235i bekommen sollten. Alles war parat. Da stand er schon der schöne blaue Bob und der nicht minder schöne SLS. Box picobello aufgeräumt, fertig für die ersten Runden. Feinjustage hier und da, kurz neu vermessen, um ganz sicher zu gehen. Schöne Überraschung, SORGs waren direkt neben uns in der Box. Das würde es mir wirklich erleichtern, auch während der Trainings-Sessions und des Rennens die Systeme zu betreuen. Klasse.

Punkt 2 lief perfekt. Pünktlich zum Start der Rental Car Ride Session auf dem Track waren alle drei Systeme verbaut und fertig angeschlossen. Chantal, Martin und Roland (wirklich Roland?... ich kann mich beim besten Willen nicht erinnern, NEIIIIIN, Oli war`s natürlich) stiegen zu mir ins Mietauto und wir drehten ein paar Runden auf dem Kurs. Immer gut, sich die Ideallinie nochmals einzuprägen. Die Session wurde nach 4 Runden wegen starkem Regen abgebrochen. Richtig gelesen; in der Wüste rote Ampel wegen Regen.....nicht zu fassen. Durch die fehlende Drainage auf der Strecke stand das Wasser an manchen Stellen knöcheltief. Das war dem Veranstalter zu gefährlich.

In der Box angekommen hörte es dann auch schon wieder auf, die Session wurde aber nicht wieder eröffnet. Egal, wir hatten die Strecke gesehen; geändert hat sich nichts, der Rest würde auch so gehen.

Nun zu Punkt 3. Systeme anschalten und testen. Alles läuft perfekt in unseren beiden Autos. Gestochen scharfes Bild auf Antrieb. Die neue Software arbeitet hervorragend. Das System im SORG Auto zickt ein wenig rum. Maximilian Schnitzler von Race-Navigator hatte am Vormittag das neue RN-Pro eingebaut. 3 Kameras im Auto dazu noch ein paar Telemetrie Daten und Sponsor-Einblendung im Bild. Krasse Sache, dass das so reibungslos funktioniert hat! Nun wurden die beiden System zum ersten Mal miteinander verbunden. Wir waren gespannt. Leider war das Ergebnis dann nicht so toll. Das Videosystem erkannte zwar die Auflösung des RN-Pro, lieferte aber kein Bild. Fehlersuche... mal kam Bild, mal nicht. Es liess sich nicht wirklich nachvollziehen. Zusehends deutete die Testerei auf einen Hardwarefehler hin. Aber wo? Bei uns oder beim RN-Pro. Letzteres konnte man eigentlich ausschließen, da auf dem Vorschaumonitor ein Bild zu sehen war. Am Donnerstagmorgen kurz vor Beginn des Trainings dann die Lösung; es lief nun einwandfrei. Der Fehler lag auf dem Mainboard des Videosystems; wo? Keine Ahnung, wahrscheinlich irgendeine Lötstelle....

Jetzt wissen wir aber, die Systeme sind kompatibel und arbeiten Plug & Play miteinander. Das Bild ist wirklich klasse!

Nachdem nun alle Systeme arbeiten, konnte auch ich mich langsam auf das Rennen konzentrieren. Bernd hatte am Nachmittag noch den Roll-Out in der Private Session mit dem Bob gemacht. Auch hier kein Grund zur Klage.

Der Mercedes läuft wir immer wie ein Uhrwerk. Christiaan und Kenneth kümmerten sich noch um das Setup. Es ist immer schwierig, eine gute Mischung zu finden, welches allen Fahrern gerecht wird. Der Eine mag es lieber etwas untersteuernd, während der Andere es lieber etwas übersteuernd mag. Alle Fünf auf dem Auto kennen es aber mittlerweile so gut, dass auch diese Arbeit schnell erledigt ist und man sich für das Rennen gerüstet fühlt.

Bleibt nur die Frage der Strategie. In der Klasse A6-Am hat man ein Zeitlimit, welches nicht unterschritten werden darf. Auf diesem Kurs liegt das bei 2:05.00. Für den SLS eher fahren mit der angezogenen Handbremse, da die Bestzeit bei knapp 1:58.00 liegt. Der Vorteil, man darf mehr Tanken und somit länger fahren. Bei 100 Autos auf der Strecke sind Bestzeiten ausser im Quali ohnehin nicht zu erwarten, sodass der Zeitenunterschied nicht so gross sein dürfte und der Nachteil des Limits nicht so gravierend sein sollte. In den ersten Stunden des Rennens wird sich zeigen, ob die Rechnung aufgehen wird oder nicht.....

Mittwochabend; gemütliches Welcome-BBQ mit Pokalverleihung. Aber auch unsere Küche konnte die ganze Zeit überzeugen. Klasse, was Truppe auf die Beine stellt mit Campinggas und grossen Woks! Wirklich lecker und an dieser Stelle auch Euch in der Küche einen grossen Dank für den unermüdlichen Einsatz während der ganzen vier Tage!

Donnerstagmorgen; es wird ernst! Fahrerbesprechung um 10:30. Wer nicht pünktlich ist, kommt nicht rein. Bei aller Lockerheit in der Serie nehmen es die Offiziellen mit offiziellen Terminen wirklich sehr genau. Ist auch richtig so, gerade bei der grossen Anzahl der Fahrer sollte wirklich jeder wissen, worum es hier geht. Die Veranstalter haben einen grossen Sportsgeist und das steht hier ganz klar im Vordergrund; dennoch darf die Sicherheit nicht zu kurz kommen. Über den Tag verteilt gibt es freies Training, 1. Quali am Nachmittag, dann 2. Quali in die Dunkelheit hinein. Jeder Fahrer muss am Tag als auch in der Nacht mindestens zwei gezeitete Runden fahren, damit er starten darf. Hektische Betriebsamkeit in den Boxen. Für die Hofor Truppe Routine; jeder weiss hier ganz genau, was er zu tun hat.

Die Fahrerpaarungen standen:

**#10: Mercedes SLS AMG GT3**

 Kroll Michael  
 Kroll Chantal  
 Eggimann Roland  
 Kenneth Heyer  
 Christiaan Frankenhout

**#101: BMW M3 SP5**

 Küpper Bernd  
 Kroll Martin  
 Zander Lars  
 Bender Oliver

Die Runden werden ruhig und locker abgespult und gleichzeitig nutzt man die Zeit auch zum Trainieren des Fahrerwechsels. Das kann im Rennen einen Unterschied machen.

Auch ich habe den Rennanzug an und freue mich auf die ersten Runden. Mein Manko ist ganz klar, dass ich immer eine gewisse Zeit brauche, bis ich mit Fahrzeug und Strecke zurechtkomme. Bin halt kein Profi... und wenn man vorher zig Runden in einem V-Auto gesessen ist, dann ist Bob eine ganz andere Nummer.

Dennoch lief es ganz gut im Training. Auch Oli kam mit dem Auto zurecht, hatte er doch bereits am Vortag ein paar Runden abgespult, um sich auf Bob einzuschiessen. Wir beschlossen dann, dass nur Bernd im Quali fahren wird. Er ist ohnehin mit Abstand Schnellster auf seinem eigenen Auto und jede Runde mehr lässt nur das Risiko eines Schadens steigen. Mit 2:15.029 hat Bernd uns dann auch ganz früh im Training die Pole gesichert. Wer das versucht, so an das Limit zu fahren, der wird scheitern.

Ich sage einfach mal, dass das Glück und Fügung war! Wäre Bernd nur ein Tausendstel unter die 2:15 gefahren, wären wir in die SP3 aufgestiegen und damit absolut chancenlos gewesen. Dem Altran Peugeot erging es ganz ähnlich. Eingangs Start-Ziel musste der Fahrer ordentlich bremsen, damit er die Marke nicht unterschreitet.

Der Verkehr war wirklich schwer zu beherrschen. Immer kam von irgendwo ein schnelleres Fahrzeug daher, rechts, links, die waren einfach überall. Manchmal hatte ich den Eindruck, dass schon beim Training das Rennen entschieden werden musste. Im Nachttraining sah ich von hinten zwei Fahrzeuge auf mich auflaufen; ich hielt mich recht weit links auf der Strecke, um beiden die rechte Seite für die folgende Rechtskurve frei zu machen. Wieder in den Rückspiegel geschaut, ein Fahrzeug weg. Wo war der hin?

Er tauchte auf einmal links neben mir auf und wollte vor mir nach rechts in die Kurve fahren, verschätze sich dabei aber hoffnungslos was den Abstand zu mir und was die Bremsleistung des Bobs anging. Das auf der rechten Seite befindliche Fahrzeug verbremste sich total und flog an mir mit hohem Geschwindigkeits-Überschuss vorbei. Wo nun hin? Nach rechts? Nein, geht nicht, da kracht's. Nach links? Geht auch nicht, Auto auf der Seite. Also Fahrzeug möglichst gerade stellen.....der Linke fuhr mir dann auf das linke Vorderrad... alles nochmals gut gegangen.

In der Box angekommen... der Bernd; " na, haste Feindberührung gehabt?" Sein Grinsen war echt klasse... war ja nur die Felge...

Beim SLS lief alles reibungslos. Am Ende stand man auf Platz 36 mit einer 2:05.091, 91 Tausendstel über dem Limit. Da hat sich wohl einer mit dem Bernd abgesprochen :-)! Die machen es aber auch immer spannend!

Leider hatten wir beim Bob ein kleines Problem mit dem Motor zu verzeichnen. Es war schnell repariert, aber da nicht klar war, warum dieser Fehler aufgetreten ist, herrschte ein wenig Unsicherheit mit Bezug auf die Haltbarkeit im Rennen.

Die Teams schauten die Fahrzeuge gründlich durch, dass für das Rennen alles 100% in Ordnung ist. Ich habe mit Bernd noch ein paar Wechsel trainiert. Bei 18sec haben wir dann gesagt, das passt jetzt.

Nebenan in der Box lief es bei SORG leider nicht ganz so zufriedenstellend. Ups and Downs beim Training. Leider hatten sie schon früh am Tag einen der M235 durch einen heftigen Unfall verloren. Dem Fahrer ging es aber den Umständen entsprechend gut. Kompensiert wurde das durch die Pole-Position in der Cup1 Klasse; das lies hoffen. Auch der M3 GT4 machte eine gute Figur. In der SP3 Klasse waren 12 Fahrzeuge innerhalb einer Sekunde. Das versprach ein spannendes Rennen zu werden.

Wir teilten unsere Box mit dem tschechischen RTR Team, die mit dem von Reiter Engineering entwickeltem KTM X-Bow GT4 am Start waren. Ein interessantes Auto. Das würde ich auch gerne mal bewegen. erinnert ein wenig an ein Matchboxauto; klein und kompakt. Fährt sich sicher gut. Die Jungs waren auch mit ihrem Quali zufrieden. Das Rennen konnte also kommen.

Freitag: Raceday!!!

Der Zeitplan war wirklich höchst entspannend. Kurzes Warm-Up am Vormittag, dann langsam in die Startaufstellung und um 14:00 sollte es losgehen. Zuschauer waren wie immer nicht wirklich viele da. Im Grid ging es dennoch eng zu....und heiss war es.

14:00 Uhr, Start! Zwei Runden zum Einrollen. Dann ging die Hatz los. Christiaan im SLS machte gleich richtig Feuer und holte Platz um Platz auf. Man sah schon am Anfang, dass das wirklich was werden könnte.

Bernd kämpfte von Anfang an mit den beiden Altran Peugeots. Das war höchst spannend mit anzusehen und lies auf ein ereignisreiches Rennen schliessen. Ich versuchte, mich auf meinen Stint zu konzentrieren. Nach 14 Runden kam Bernd dann das erste Mal unplanmäßig an die Box. Das Klappern im Motor war zurück. Nochmals kurz raus, gleich darauf zurück und Reparatur. Die Stimmung war natürlich auf dem Nullpunkt. Wir waren konkurrenzfähig und dann gleich zu Beginn so etwas. Echt ärgerlich, dass der Fehlerteufel bei dem sonst so zuverlässigem Bob zugeschlagen hat. Nach der Reparatur nahm ich dann meinen Stint in Angriff. Auf in die Nacht, den es begann schon dunkel zu werden. Die ersten Code 60 Phasen kamen auf. Es schepperte hier und da ganz ordentlich. Ich wurde zum Check an die Box gerufen; Diagnose, schon wieder klappern. Sofort wurde das Auto in die Box gebracht und erneut repariert. Wir waren natürlich schon weit auf den letzten Platz der Klasse zurück gefallen, aber 24h sind lang.....

Oli ging dann auch die Strecke, konnte aber bis zum nächsten Schaden auch nur 22 Runden fahren.

Alles in Allem war die Performance nicht schlecht; wir wären sicher mit bei der Podiumsmusik gewesen. Die Peugeots haben zwar das bessere Fahrerquartett, aber auch da kann der Fehlerteufel schnell zuschlagen. Diese hochgezüchteten Bienen sind ja schon öfters mal im Stock geblieben....

Bernd entschied, nun den Motor zu wechseln.

Im ersten Augenblick dachte ich, lohnt denn das wirklich? Aber weiter gedacht ja, es lohnt sich, für alle, die da mit Herzblut dranhängen, dass das Fahrzeug das Ziel sieht. Olympischer Gedanke also. Mann, haben die Jungs und Mädels reingehauen. Mit einer unglaublichen Leistung war der Motor in wenigen Stunden getauscht. Als das Fahrzeug ansprang lief es mir eiskalt den Rücken runter, Beifall in der Box.

Schulterklopper von Carmen, zieh Dir den Helm auf, Du bist der Nächste. Martin wuselte die ganze Zeit der Reparatur durch die Box und mühte sich um gute Stimmung. Der erste Ärger und Verdruss aller war verflogen. Jetzt gilt es, den Bob ins Ziel zu tragen. Bloß nicht in irgendeinen doofen Unfall verwickeln lassen. Wenn wir durchfahren, dann könnten wir es mit der 60% Regel noch in die Punkte schaffen, denn in der Zwischenzeit war schon ein Seat ausgefallen und eine der Bienen stand mit Getriebeschaden und unsicherer Diagnose in der Box. Aufgeben gilt nicht!

Auch nebenan lief es nicht gut. Auch der zweite M235i fiel durch Unfall aus. Das war ein heftiger Einschlag; aber auch hier das Wichtigste: der Fahrer blieb weitestgehend unverletzt.

Es war ein tolles Gefühl, mit dem Bob aus der Box zu fahren; begleitet von Beifall und Mut machenden Klopfen aufs Dach. Carmen gab mir noch mit; max 6.500 U/Min. Ok, daran sollte ich mich halten, dass dieser Motor auch durchhält. Aber.....das war so nicht fahrbar. Mit 6.500 auf der Geraden fahren einem selbst die Clios davon. An Zeiten war nicht zu denken. Ich habe daraufhin nochmals in der Box nachgefragt: 7.500 - 8.000 hiess es dann, ist ja ein standfester Motor.....also Gummi!!!

Dazu kam es aber nicht; kaum, dass ich die Info hatte wurde eine dann etwa 70min Code-60 Phase eingeläutet. Der Scuderia Praha Ferrari hatte eine Ginetta in die Boxeneinfahrt geschickt. Das Fahrzeug prallte so unglücklich in die Betonmauer, dass sich der Fahrer mehrere Knochenbrüche und Prellungen zugezogen hatte. Man musste ihn mühsam aus dem Fahrzeug rausschneiden. Das kostete Zeit. Man könnte jetzt meinen, dass das in einem Rennauto dann eher gemütlich ist, so mit 60km/h über die Piste zu gondeln. Neeeee, ganz und gar nicht. Man verkrampft total, es wird warm, keine Kühlung, das Trinken geht zur Neige... alles doof! Ich war zweimal zum Nachtanken, wenigstens ein wenig Abwechslung. Auch in diesem Stint hatte ich somit keine Möglichkeit, meinen Rhythmus im Rennen zu finden. Immerhin hielt das Auto; somit hatte sich die Reparatur gelohnt! Natürlich macht man sich auch Sorgen um den Kollegen im verunfallten Auto; man kommt alle 5 Minuten an der Unfallstelle vorbei und sieht, wie sich bemüht wird, den Fahrer aus dem Auto zu bekommen. Da kommt einem schon hin und wieder der Gedanke, warum das eigentlich alles?!

Meine 2h waren rum und ich übergab den Bob an Oli. Immer noch alles heile!

Oli fuhr raus und eine Runde später wurde Code 60 aufgehoben. Unter normalen Rennumständen wäre das der perfekte Stop gewesen. Die nächsten Stints verliefen eher unspektakulär. Wir fuhrten konstante Zeiten und knabberten Runde für Runde am Vorsprung der vor uns liegenden Mitstreiter ab. Es kam wieder Rennfeeling auf Würden wir es schaffen, in die Punkte zu kommen? Ich konnte eine knappe Stunde schlafen. Irgendjemand hat mir eine Decke über meinen schlafenden Körper gelegt. Ich konnte mich nicht wirklich dafür bedanken, quittierte es mit einem kurzen Lächeln. Seit 30 Jahren hatte ich nicht mehr auf einem Feldbett gelegen.....bequemer sind sie aber auch nicht geworden :-)

Christiaan, Kenneth, Roli und Chantal brachten den SLS durch die Nacht. Sie hatten sich mittlerweile bis auf Platz 7 vorgearbeitet und lieferten sich ein spannendes Duell mit einem anderen SLS. Würde es noch weiter nach vorne gehen? Michael hatte während des ganzen Wochenendes Schmerzen in der Schulter, sodass das Quintett eher zum Quartett mutierte. Aber Unkraut vergeht ja nicht! Sicher würde Michael zurückkommen und seine für die Wertung erforderlichen Runden drehen. Die Strategen im Team hatten alle Hand voll zu tun, die richtigen zeitlichen Abläufe von Stopps und Betankung zu kalkulieren. Allerdings wurden die Planungen immer wieder durch Code 60 Phasen über den Haufen geworfen. Aber das macht es ja gerade spannend. Wann zieht man den Joker?

Martin und Bernd absolvierten ihre Nachtfahrten ohne grössere Probleme am Auto. Alles schien nun planmässig zu laufen. Bernd drehte nochmals richtig auf und lieferte sich einen tollen, rundenlangen Kampf mit einem der V8 Mazdas aus Australien. In den Kurven war Bernd deutlich schneller; auf den Geraden fuhr ihm der V8 jedoch ständig davon. Wer Bernd kennt, der weiß, dass ihm das keine Ruhe lässt. Seite an Seite durch Turn 12 mit Anlehnen konnte Bernd die Powerbremse endlich hinter sich lassen.

Ich übernahm das Auto im Morgengrauen. Das ist zum Einen der schönste Stint, weil man an einer Stelle der Strecke direkt in die glutrot aufgehende Sonne fährt, zum Anderen aber auch der gefährlichste Abschnitt des Rennens. Einige Fahrzeuge fahren ohne Licht, andere sind komplett übermotiviert und versenken ihre Fahrzeuge gerne mal in die Mauer. Da heisst es kühlen Kopf bewahren. Mein Stint verlief klasse; Runde um Runde konnte ich mich um je 1 bis zu 2 Sekunden verbessern. Jetzt war ich angekommen und im Rennmodus und konnte meine bisher schnellste Runde in Dubai fahren. Dennoch, sobald Verkehr aufkam, habe ich zurück gesteckt und viel Platz gelassen. Es ging bei uns nicht mehr um Rundenzeiten. Eine Sekunde hier oder da zu verlieren spielte keine Rolle mehr. In der langen Linkskurve bemerkte ich zusehends eine Pendelbewegung des Fahrzeugs. Ich schob es auf die Reifen und dachte mir, das wird sich beim Wechsel auf Oli mit den neuen Reifen geben. Ich konnte auf den 4. Platz vorfahren.

Bernd bemerkte bei Stopp jedoch einen Ölfleck auf dem Asphalt und orderte Oli wieder in die Box. Diagnose nach kurzem Check; Dämpfer hinten rechts kaputt. Shit, schon wieder eine Zwangspause.

In erneuter Rekordzeit waren beide hinteren Dämpfer getauscht und Oli konnte wieder auf die Strecke.

Ich machte es mir mit einem Kaffee neben Michael gemütlich, der den Livestream aus dem Bob während meines Stints verfolgt hatte. "Sah gut aus" meinte er. Freut mich.

Dann der Blick auf den Stream; Oli stand in der Linkskurve kurz vor der Boxeneinfahrt ohne Vortrieb aussen an der Strecke an der Mauer. Ziehen, Drücken, Ziehen, Drücken am Schalthebel, nichts geht.....der Abschlepper kommt; Oli mit Bob zurück in der Box. Schnell war der Fehler gefunden; Diagnose => Getriebeschaden => tauschen.....

Was kann jetzt noch alles kommen? So hart kann es einen nicht treffen dachte ich....

Aber auch hier haben die Küppers wieder einen außerordentlichen Kampf- und Teamgeist bewiesen. Das Auto wurde wieder gerichtet und etwa 80min vor Schluss mit Martin am Steuer zurück auf die Strecke geschickt. Die Zeit sollte uns reichen, die erforderlichen 60% der Runden zu fahren. Das Ziel als 4. zu sehen wäre schon eine irre Leistung!

Auch der SLS war mittlerweile auf P5 angekommen, ständig im Wechsel mit zwei anderen Mitstreitern. Den Abt-R8 werden sie nicht halten können. Der fährt in der Pro-AM und ist mit 3 Runden Vorsprung zu weit weg. Aber der erste Platz in der AM-Wertung scheint gesichert. In den letzten 40min sitzt Michael am Steuer und schafft damit auch noch die Wertung. 3 Runden vor Schluss fällt noch der an Platz drei liegende Lambo aus und das Hofor Team rutscht damit auf einen sehr sehr guten 4. Platz im Gesamtklassement und gewinnt die A6-AM Wertung. Also ein Saisonestand nach Mass. Die Entscheidung, in der AM und nicht der Pro-AM zu starten war damit goldrichtig, denn dort wäre man nur Vierter geworden, eher aber noch weiter hinten gelandet, da man weniger hätte tanken dürfen.

Die Freude war dementsprechend gross!

Auch meine Mannschaft freute sich über die Zielankunft. Das Minimalziel Wertung war erreicht. Ich kann an dieser Stelle mich nur nochmals für diesen grandiosen Einsatz bedanken. Das war ein ganz tolles Erlebnis, wenn es auch nicht mit einem Pokal belohnt wurde. Solche Mühen zahlen sich langfristig aber sicher aus. Wer mit so einem Einsatz daherkommt, wird sicher früher oder später auch belohnt werden. Die Voraussetzungen sind für die Saison zwar nicht optimal, aber ein echter Fehlstart war es auch nicht! Wir haben gekämpft und Bob hat aus eigener Kraft die Zielflagge gesehen; das zählt.

Dann gibt es eben beim nächsten Rennen wieder ein Stehrumski!

Abends haben wir uns noch im Hotel im Restaurant getroffen und den Tag ausklingen lassen. Es waren alle sichtlich angeschlagen. Klar, so ein Rennen geht nicht spurlos an einem vorüber.

Auf der Fahrt nach Abu Dhabi habe ich ein paar Erlebnisse Revue passieren lassen. Teils im Kopf, teils auf der Autobahn... .da muss man ebenso aufpassen, wie auf der Strecke. Lauter Wahnsinnige...

Was nun dieses Jahr wird, werden wir besprechen!

In Summe war das Wochenende ein grosser Erfolg für uns, auch in Bezug auf das Videosystem, welches seine 24h Feuertaufe bestanden hat! So kann es weiter gehen!

Dubai muss man fest im Kalender einplanen; das ist ein tolles Event!

**Danke nochmals an die Familien Küpper und Kroll für dieses tolle Erlebnis, an die Mechaniker (innen) für den sensationellen Einsatz, an die Küche (habe viel zu viel gegessen) und die Besucher, die uns immer unterstützt haben!**

Fairer Motorsport geht vor; der Nachmittag endete noch mit einem Paukenschlag; die Scuderia Praha wurde vom Veranstalter wegen des Verursachens einer vermeidbaren Kollision komplett für das Rennen in Mugello gesperrt. Ob der Schritt richtig ist oder nicht möchte ich hier nicht kommentieren. Dazu kann man tagelang kontrovers diskutieren. Was mir allerdings gefällt, dass hier ganz klar ein Exempel statuiert wird, dass es in dieser Meisterschaft in erster Linie um das faire Miteinander in diesem Sport geht und es somit wohl jedem Teilnehmer bewusst gemacht worden ist, dass Rowdies in der Serie nicht gerne gesehen sind.

Ich freue mich auf weitere Rennen bei der Creventic. Ob es was wird.....let`s see!

Gruss,

Lars

PS: Bernd, Du bist echt ein ganz Grosser mit grossem Herz!