

Rennbericht – 24h Nürburgring vom 26.-29. Mai 2016

5 Tage am Ring am Stück, viele Emotionen und Eindrücke standen uns bevor, aber die folgenden Geschehnisse sollten alle Erwartungen bei weitem übertreffen...

Bernd hatte sich mit den LKWs bereits am Dienstag in die lange Schlange eingereiht, so dass er am Mittwoch frühzeitig ins Fahrerlager einrücken konnte. Auch die Fahrertruppe machte sich bereits am Mittwoch aus Richtung Süden auf den Weg zum Ring.

Der Tag stand im Zeichen der Vorbereitungen. Box einrichten, Zelt aufbauen, Scrutineering der Fahrzeuge sowie Papier und Klamottenabnahme für die Fahrer. Ich hatte noch ein wenig an ein paar Fahrzeugen mit dem Videosystem zu tun. Am Ende wurde es leider doch nur in einem Fahrzeug genutzt in Verbindung mit dem neuen Telemetrie-System. Das lief allerdings bis zum Parc Fermé am Sonntag ohne irgendwelche Probleme.

Früh am Abend war nahezu alles gerichtet. Auch die Vorbereitungen für Sam's ersten Einsatz am Nürburgring im Rahmen der RCN am Donnerstagmorgen auf dem Manga-Babywaren abgeschlossen. Wir beschlossen kurzfristig, das Baby auch noch mit einem Videosystem auszustatten. Würde bestimmt tolle Bilder geben.

Ein gemütliches Beisammensein mit ersten Besprechungen im Zelt, welches leider doch recht weit von der Box 29 aufgestellt werden musste (da gab es doch tatsächlich ein Team, welches sein Zelt direkt hinter der Box aufgebaut hatte??) rundete den ersten Tag ab.

Ich trug eine Mörder-Grippe (also echten Männerschnupfen!!) mit mir rum. Hoffentlich würde sich dieses Leid bis zum Samstag verabschieden. Mit leichtem Erschrecken wurde mir auch bewusst, dass wir tatsächlich nur zu Dritt auf dem Auto waren und nicht zu Viert. Also 8h Fahrzeit waren vorprogrammiert. Martin und Chantal waren auf beiden Autos gemeldet und dann jeweils noch zwei Fahrer, macht in Summe SECHS und nicht acht! Nun, das erhöht die Challenge 24h Rennen ein wenig. Sollte sich die Grippe verziehen, sollte die Fitness durchaus ausreichen, dass zu meistern.

Fahrerbesetzung:

#84 Speedy Tom (SP6)

-  Kroll Martin
-  Kroll Chantal
-  Kroll Michael
-  Eggimann Roland

#85 Quick Jerry (SP6)

-  Kroll Martin
-  Kroll Chantal
-  Küpper Bernd
-  Zander Lars

#154 Elizabeth (V4)

- Glenn Simon
- Halse Jody
- Burnett Marcos
- Osman Cemal

Bisher hatte ich mit dem GTR bei VLN 2 gerade mal eine Runde auf der NOS absolviert, das versprach zusätzliche Spannung. Gut, ich kenne das Auto aus der Creventic, aber die NOS ist dann doch noch mal etwas spezieller, in vielerlei Hinsicht. Egal, wird schon laufen. Obwohl es sich bei der Veranstaltung um eine zur Erzielung der Höchstgeschwindigkeit handelt, steht Ankommen ganz oben auf der Liste der zu erreichenden Ziele. Da wird die ein oder andere fehlende Sekunde auf der Uhr hoffentlich nicht allzu viel ausmachen. Aber warten wir es einfach mal ab.

Unsere Konkurrenz war mit zwei Cayman GT4-S und einem 997 GT3 Cup stark aufgestellt. Der GT3 gehört eigentlich in die SP7, aber ähnlich wie der R4R 4er hat auch dieser Porsche einen Hubraum reduzierten Motor. Kommt er durch, wird er kaum zu schlagen sein. Auch die beiden Caymans sind mit ihren starken Rundenzeiten eher weiter vorne zu sehen, aber auch sie müssen erst einmal 24h durchhalten.

Donnerstag

Der Donnerstag begann pünktlich um 06:30 Uhr mit dem Frühstück im schönen Hotel Rieder. Das für mich bei Hotelaufenthalten obligatorische Lachsbrötchen schmeckte hervorragend und stärkte mich für den Tag. Sam war recht gelassen aber eine gesunde Gesichtsröte und leichte Anspannung war doch zu erkennen.

Wir machten uns auf den Weg, um pünktlich um 07:15 bei der Fahrerbesprechung zu sein, die wie während des 24h Rennens üblich bei der Touristeneinfahrt stattfand.

Irgendwie wurde es dann leicht hektisch und Bernd machte sich schon zeitig auf den Weg in die Startaufstellung. Zu zeitig, wie sich später herausstellte. Leider blieb mir dann keine Zeit, die Kameraeinstellung und das Videosystem zu prüfen. Beim Einbau hatte ich leider den Cam-Switch-Schalter betätigt, so dass das System bei Bernds Stint einen herrlichen Blue-Screen übertragen hatte. Das entsprach zwar weitestgehend der Farbe am Himmel, aber etwas mehr Strecke hätten wir uns auf dem Bild schon gewünscht ;-) !

Bernd lieferte einen tollen Umlauf nach dem Anderen ab und übergab das Auto auf einem starken 2ten Platz liegend an Sam. Es war jetzt schon abzusehen, dass es ein Tankchaos geben würde, denn die Schlange staute sich schon auf die Einfahrt an der T13 zurück. Wir hatten etwas mehr Glück, da wir ziemlich früh mit dem Procedere durch waren. Einige erwischte es dennoch mit Punktestrafen durch die Überschreitung der Maximalzeit. Schade; hätte man anders regeln können. Aber wie beim Fussball sind die Entscheidungen des Rennleiters für den Moment bindend, es sei denn, jemand legt Protest ein. Hat aber keiner, also ist das Resultat offiziell.

Kevin hatte leider in seinem Stint etwas Pech im Abschnitt Wippermann und musste das Fahrzeug abstellen.

Sam fuhr sicher um die Schleife, musste aber im Nachhinein zugeben, dass man die NOS auf dem Simulator nicht trainieren kann. In natura ist es dann doch nochmal etwas ganz anderes. Sein Ziel ist klar. Er muss Runden absolvieren und Ergebnisse sammeln, dass er im Laufe des Jahres mit uns mal VLN fahren kann und darf.

Zum Schluss ist das Manga auf Platz 11 gewertet worden. Immerhin, nichts kaputt gemacht! Das ist ja schon mal was!

Am Nachmittag stand das freie Training an. Bernd und Roland führten die beiden Boliden zu Funktionstests aus. So wenig wie möglich fahren war die Devise; Runden sparen für das Rennen. Beide Fahrzeuge funktionierten einwandfrei.

Die #85 hatte für mein breites Fahrwerk einen neuen Sitz bekommen; der passte hervorragend. Die Sitzposition war ideal, so wie ich es mag, relativ steil und näher am Lenkrad. Leider war das für Chantal nicht so ideal, da sie noch näher an das Lenkrad musste, um an die Pedale zu gelangen. Also nochmal etwas nachjustieren, dann war auch das Problem gelöst und wir konnten alle mit dem Ergebnis zufrieden sein.

Ich war wirklich froh, denn auf die Schmerzen in der Hüfte, die ich nach dem Mugelloeinsatz durch den viel zu engen Sitz hatte, wollte ich wirklich gerne verzichten. Sitzt man entspannt im Auto, dann sind auch lange Stints kein Problem.

Nach dem freien Training setzten wir uns kurz zusammen und besprachen die Reihenfolge für das Nachtquali. Unser Ziel war es, möglichst alle Pflichtrunden auf allen Autos zu fahren, damit wir am Freitag nicht viel würden fahren müssen.

Das Quali lief im Grunde ohne gröbere Vorkommnisse ab; in meinem Stint fing es wie üblich an zu regnen und ich war natürlich mal wieder auf Slicks unterwegs. Bernd teilte mir mit, ich solle die Traction Control auf 4 stellen. Da war dann auch irgendein Drehschalter, den ich in der Dunkelheit als den richtigen Knopf identifizierte. Wirklich Veränderungen am Fahrverhalten bemerkte ich allerdings nicht. Nach zwei Runden übergab ich an Bernd. Der verliess mit Regenreifen die Box und funkte sogleich zurück, dass ich Depp nicht die Creventic Driver ID, sondern die Traction Control verstellen sollte, dann würde es auch funktionieren. Wir mussten alle etwas lachen... als es allerdings heftiger zu regnen begann, brachen wir ab. Am nächsten Morgen mussten damit nur noch Martin und Chantal ein paar Runden drehen; damit waren wir durch und qualifiziert.

Freitag

Der Freitag machte damit seinem Namen alle Ehre; wir Fahrer hatten (fast alle) FREI!

Dennoch verfolgten die Teammitglieder das Geschehen gespannt im Zelt oder in der Box. Ich konnte mich derweil in aller Ruhe um unseren Kunden und das Telemetrie-System kümmern. Das Script zum Auslesen des CAN-Busses musste nochmals angepasst werden, damit die Daten auch anständig übertragen werden. Laura von 2D war dabei sehr hilfreich; sie kennt die IDs nahezu auswendig und so hangelten wir uns Schritt für Schritt durch den Datenschungel.

Am Abend liessen wir erneut den Tag bei einem gemütlichen gemeinsamen Essen im Teamzelt ausklingen. Die Anspannung stieg so langsam...

Samstag Raceday!!!!

Trotz aller Unkenrufe zeigte sich die Eifel von ihrer schönen Seite. Blauer Himmel, nur ein paar Wölkchen am Horizont. Sollte der Wettergott ein Einsehen mit uns haben?? Kann ja fast nicht sein.

Das Warmup war im vollen Gange als ich gegen 08:30 Uhr im Fahrerlager ankam. Bei uns war noch Stille, denn wir wollten die Session auslassen. Bringt nichts und bedeutet nur unnötiges Risiko...

So langsam kamen dann auch die anderen Teammitglieder aus Ihren Löchern und die Box füllte sich zusehends mit Leben. Da alles perfekt vorbereitet war, waren auch alle relativ entspannt. Jetzt kam es auf uns Fahrer an, die ersten Stunden gut über die Bühne zu bringen und das Ding ins Rollen zu bringen. Durchfahren, ankommen, schauen wo wir landen war die Devise.

Dann ging es auch schon in die Startaufstellung. Das war ein Gewusel! Man hätte ja denken können, dass durch die schlechte Wettervorhersage sich einige lieber zu Hause den Livestream anschauen würden, aber falsch gedacht... es war so voll, wie ich und die anderen auch es noch nicht erlebt hatten. Tolle Eindrücke und vor dieser Kulisse durften wir starten, atemberaubend!

Den Start würden Chantal und Martin übernehmen und dann von Bernd und Roland abgelöst werden. Sollte es regnen, würde die Reihenfolge umgekehrt sein. Michael und ich waren dann als Dritte auf die Liste gerutscht. Schön, dann kann man am Anfang gemütlich das Rennen aus der Box verfolgen. Ich war ganz froh mit dieser Entscheidung, obwohl mir der Start aus dem letzten Jahr noch gut in Erinnerung geblieben ist. Schon irre, die ganzen Fans an der Strecke, die einem in der ersten Einführungsrunde zujubeln. Da ich aber das Auto noch nicht so gut kannte, war es sicher weise!

15:30 Uhr Start in die erste Einführungsrunde. Das Feld macht sich auf den Weg. Die Phalanx der GT3 und Porsche Cup ist ebenso beeindruckend, wie die beiden nachfolgenden Startgruppen. Das Rennen sollte uns durch die WIGE/RTL im Livestream mit 11 onboards und Kameras rund um die Strecke in die Box gebracht werden. Da waren wir gespannt, wie das über die Zeit funktionieren würde. Schon hier kann ich sagen, grossartig; toller Job, der wirklich Anerkennung verdient. Wir wären mit unserem System gerne dabei gewesen, aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Dann der Start der ersten Gruppe; toller Sound, die ganze Anlage bebt; jetzt wird Rennen gefahren!!!

Leider hat die Regie es dann verpasst, auch die beiden folgenden Startgruppen zu zeigen; da sieht man dann doch, wo die Präferenz liegt, nicht unbedingt beim Breitensport. Ich denke, davon kann man spätestens nach diesem Event nicht mehr reden. Was die Werke dort oben aufgefahren haben hat DTM und Formel 1 Niveau erreicht. Das ist für den Ottonormal-Racer nicht mehr nachzuvollziehen, warum mit solcher Gewalt dort vorgegangen wird. Anscheinend erkennen die Marketingverantwortlichen der Automobilindustrie nach jahrelanger Abstinenz in kleineren Serien doch, dass sich Motorsport lohnen kann; anders ist dieser Aufwand nicht zu erklären. Schade aber, dass da das der Nimbus des 24h Rennens am Ring etwas ins Wanken gerät.

Dennoch sahen wir tolle Projekte auf der Strecke wie den Opel Calibra (die Jungs waren sogar bei uns in der Box), oder einen VW Golf, nicht zu vergessen der Manta, der leider dieses Jahr das Ziel nicht gesehen hat, trotz der Aufrufe durch das Fernsehen, Ersatzteile herbeizuschaffen, was auch tatsächlich gehört wurde. Der Schaden war aber dann doch zu gross!

Das Rennen wurde im Trockenen gestartet, aber es dauerte nicht lange, bis dann doch die ersten Tropfen kamen.

Martin und Chantal waren mit Slicks unterwegs. Die beiden und die Boxencrew diskutierten den Wechsel auf Regenreifen. Chantal kam als erste auf der Döttingerhöhe an und teilte am Funk mit, dass es noch nicht wirklich nass und nur wenig Regen sei und sie noch auf Slicks bleibe. Martin entschied sich für dasselbe.

Dann überschlugen sich allerdings die Ereignisse, die uns den Atem stocken liessen. Die Kameras am Aremberg zeigten ein Auto nach dem Anderen welches sich ins Kiesbett oder sogar in die Leitplanken verabschiedete. Leider darunter auch zwei unserer Konkurrenten, für die damit das Rennen beendet war. Es war so viel Wasser auf der Strecke, dass selbst 30km/h zu schnell waren. Einige noch mit Slicks unterwegs hatten einfach keine Chance.

Bernd teilte Martin, welcher noch auf der GrandPrixStrecke unterwegs war mit, er solle unbedingt hinten in die Box fahren und Regenreifen abholen. Diese Mitteilung und die Info, dass es bei Aremberg ein Auto nach dem anderen in die Leitplanke rutscht hörte auch Chantal, die bereits auf die Nordschleife abgebogen ist. Als die Regentropfen losgingen reduzierte sie sofort das Tempo.

Langsam konnte sie sicher um die Aremberg kurve zwischen den gestrandeten Fahrzeugen durchfahren und hoffte, dass die Regenwolke bald durch war.

Doch es kam noch schlimmer; in der Folge hagelte es in der Fuchsröhre bis zum Adenauer Forst. Die Strecke glich einer Eisbahn und das ganze Feld staute sich auf. Nach der Kompression musste Chantal stehen bleiben, weil die Autos vor ihr den Berg nicht hochkamen. Eine kleine Ewigkeit lang ging nichts mehr und der Hagel knallte auf das Auto bis es der Lack abprallte.

Da kam die einzig richtige Entscheidung der Rennleitung. Abbruch. Man musste sich in der Zentrale auf die Aussagen der Posten verlassen, denn im Bereich Start/Ziel war es absolut trocken.

Es dauerte eine halbe Ewigkeit, bis sich das Feld wieder in Bewegung setzen konnte und nach und nach alle Fahrzeuge an die Box zurück kamen.

Restart 19:30, Beginn der Einführungsrunde 19:10.

Das waren somit knapp 2h Wartezeit. Da kein Parc-Fermé ausgerufen wurde, hatte das Team Gelegenheit, beide Autos durch zu checken. Bernd und Roland würden den Restart fahren, denn es regnete immer noch heftig.

Der Restart verlief problemlos. Doch dann, kurze Zeit später das Ungewollte: Roland verlor leider im Kesselchen das Auto durch Aquaplaning und musste zur Reparatur zurück in die Box humpeln. Größerer Schaden vorne und am Heckflügel, der eine längere Reparatur nach sich zog. Michael sagte dann; vorne getaped, in der Mitte unser Auto und hinten der Arsch vom Bob!

Sah aber ganz witzig aus, die blau-grüne Haube auf dem Heck vom Speedy Tom. Unter Applaus verliess dann das Auto auch nach weiteren 100min wieder die Box.

In der Zwischenzeit hatte ich meinen ersten Stint absolviert. Dadurch, dass ich zunächst mit Regenreifen raus bin, da es hier und da noch nass war, musste ich nach vier Runden zurück an die Box und es folgten noch 9 Runden auf Trockenreifen.

Ich schoss mich zusehends auf Quick Jerry ein. Ein tolles Auto und im Grenzbereich super zu beherrschen. Macht keine dummen Sachen das Gerät! Schön, ich war also keine Bremse für das Team.

Allesamt fuhren solide Stints und so kamen wir gut über die Nacht. Ein kleiner Remppler von mir mit einem GT4 Cayman und ein weiterer Stubser von Martin mit dem Z4 GT3 waren die einzigen nennenswerten weiteren Ereignisse. Bis auf den Nebel, der an vereinzelt Stellen das Fahren schon zum Abenteuer werden liess; aber wir wissen ja wo es längs geht.....

Klasse, ich konnte den Stint in den Morgen fahren. Das ist immer ein Ereignis, da bei Trockenheit der Sonnenaufgang schon recht eindrücklich ist. Man kommt zur Hohen Acht hoch und schaut direkt in den gelben Stern, herrlich. Allerdings scheint da auch bei dem ein oder anderen etwas das Adrenalin zu steigen. Die 90 min im Auto glichen dann an vielen Stellen eher einem Demolitionderby als einem Rennen. Man was war da viel Schrott auf der Strecke; schade drum.

Wir waren auf den Plätzen 2 & 3 wie einbetoniert festgebacken. Es ging nach vorne nur etwas, wenn dem GT3 etwas passieren würde. Nach hinten konnte nichts passieren, da die beiden Cayman ausgefallen waren. Also im Grunde konnten wir es ganz entspannt angehen, aber so rumtrödeln ist ja nicht das, wofür man an einer Rennstrecke ist.

Dennoch, arg gepushed wurde nicht.

Mit Speedy Tom ging es eh nicht wirklich, da er doch etwas „krumm“ war und komische Geräusche machte. Wenn das Vertrauen nicht da ist, muss man auch nichts riskieren.

Sonntagmorgen...

...die Nacht lag hinter uns. Nach kurzer Ruhepause durfte ich schon wieder ins Auto klettern. Nach den ersten zwei Runden hatte ich den Eindruck, tatsächlich alleine auf dem Kurs unterwegs zu sein. Nur vereinzelt ein paar Mitstreiter und hin und wieder die Gelbleuchten von hinten. Also, mal probieren was geht mit dem Hobel. Ich kam mehr und mehr in Fluss und konnte den Stint für mich mit meiner persönlichen Bestzeit von 9:47 das Auto wieder an Bernd übergeben. Am Tag zuvor hatte ich noch gesagt, eine 9:45 sollte drin sein. Habe ich nicht ganz geschafft, aber ich bin mehr als zufrieden!

Es gab dann noch einen Zwischenfall, der mich später zur Rennleitung führen würde. Auf dem GP Kurs gab es in meiner vorletzten Runde im Bereich Coca Cola Kurve Doppelgelb, danach im Hatzenbach-Bogen bis zur Einfahrt Nordschleife nichts (auch kein Grün), dann wieder Doppelgelb und dann direkt Grün. Der Haribo-GT3 und der SAB-GT3 waren bis zur grünen Flagge hinter mir und überholten dann. Irritiert waren wir allerdings allesamt, da weder vor der Coca Cola Kurve noch im späteren Verlauf irgendetwas zu sehen war auch nicht neben der Strecke. Später hörte ich, dass der Haribo Sternenkrieger eine Strafe erhalten hatte für Überholen bei Doppelgelb. Ich dachte gleich an die Szene und macht mich mit dem Video aus dem Auto auf zur Haribo Mannschaft und dann zur Rennleitung. Auf meinem Video war deutlich zu sehen, dass erst bei Grün überholt wurde. Leider war es aber nicht die Szene, die zur Strafe geführt hat. Die trug sich ein paar Sekunden zuvor in der Coca Cola Kurve zu, wo beide Mercedes Michael überholt haben. Warum allerdings nur der Haribo eine Strafe bekommen hat..., das wissen die Götter (vielleicht). Dennoch bin ich nach wie vor der Meinung, dass diese Strafen ungerechtfertigt sind, da die Flaggensignale alles andere als eindeutig waren und auch keine Gefahr mehr auf oder neben der Strecke bestand. Wenige Sekunden später wurde es aufgehoben. Nun ja, Regeln sind Regeln... so ist es eben.

Michael, Martin, Bernd, Chantal sowie Roland spulten Runde um Runde ab. Roland legte nochmal einen Doppelstint ein und so ging es Stück für Stück dem Ende entgegen.

Nachdem wir auch die 75% geschafft hatten, war die Spannung irgendwie raus. Am Ende haben wir sogar vergessen, das Teamfoto zu machen... sowas?!

Die letzten Runden übernahmen Bernd und Chantal. Davor besprachen sie, dass es ein Fotofinish geben sollte. Kein Problem!

Doch kaum war Chantal unterwegs, 50min vor Rennende, knallte das Auto die Gänge härter rein als vorher... bis dann nach halber Strecke mit einem lauten Knall der Hinterachsträger aufgab. Alles im zweiten Gang und kontinuierlichem Druck aufs Gas konnte sie zurück in die Box fahren. Sollte es das jetzt gewesen sein mit der Zieldurchfahrt?

Natürlich nicht, die Kupperjungs gaben alles und schweissten das Ding wieder zusammen. Unter Applaus konnte Speedy Tom wieder aus der Boxe geschoben werden. Um nichts zu riskieren, fuhr Chantal erst 10min vor Schluss wieder auf die Strecke. Zu früh für Bernd. Obwohl Chantal langsam fuhr, musste Bernd alles geben um sie einzuholen für das Fotofinish. Aber es hat geklappt und nebeneinander fahren die Beiden über die Ziellinie!

Es war bis zum Schluss nicht sicher, ob wir einen Pokal für den 2ten Platz bekommen würden, denn eigentlich gilt bei den 24h anders als bei der VLN die 25% Regel. Sprich bei 5 Startern gibt es auch nur einen Pokal und zwar für den Klassensieger.

Danielle machte sich auf den Weg und Mirco Hansen bestätigte Ihr, es wird aufgerundet! Was für eine Freude! Damit wurde die harte Arbeit des Teams dann auch mit dem herrlichen Kristall-Stehrumski belohnt!

Auf der Siegerehrung am Abend glänzten dann nicht nur die Pokale, sondern auch die 2. und 3. platzierten Mercedes durch Abwesenheit. Da sieht man mal, wie wichtig am Ende eigentlich nur Siege sind. Dennoch, gegenüber dem Veranstalter und gegenüber den Mitstreitern geht so etwas absolut gar nicht.

Wie schön ist Motorsport doch, wenn man 24h gegeneinander kämpft und dann anschliessend zusammen feiern kann. Wir haben uns jedenfalls gefreut, mit der Oranje-Ackermann-Truppe auf dem Treppchen zu stehen und gönnen ihnen den Sieg von Herzen. Nächstes Jahr greifen wir wieder an! Schauen wir, wo das hinführen wird.

Der Abend endete für das Team bei einem leckeren Essen im Dorint. Ich bin zwar mehrfach mit der Nase in den Teller gestupst, aber geschmeckt hat`s trotzdem!

Danke an dieser Stelle an alle Teamkollegen von Hofor-Racing, dem Team Kupper-Racing für die erstklassige Unterstützung und Arbeit an den Autos, sowie allen Marshals und Helfern rund um die Strecke. Ihr seid alle der Wahnsinn; der Einsatz ist wirklich unbeschreiblich!

Ich freue mich auf weitere Events mit Euch!

Liebe Grüsse
Lars (& Chantal)

