

Rennbericht – 24h-Rennen Dubai 2014

Zum dritten Mal war das grosse Abenteuer in Dubai unsere erste Herausforderung im neuen Jahr. Unser Ziel war es diesmal, den Sieg vom letzten Jahr zu wiederholen – seit dem Gesamtsieg in Barcelona wissen wir alle im Team, dass alles möglich ist!

Dienstagmittag trafen sich Cathy, Chantal, Michael, Roland und ich am Flughafen Zürich. Aus Sicherheitsgründen nahmen wir eine Garnitur der Rennbekleidung inklusive Helm mit an Bord. So hatten wir auch bei möglichem Gepäckverlust etwas fürs Rennen dabei. Leider hatte Michael in seiner Helmtasche noch eine Spraydose Helmreiniger dabei, der für längeren Gesprächsbedarf mit der Security sorgte.

Unser Flug war leider 2h verspätet. Die 6h Flugzeit verbrachten wir zu einem grossen Teil in der Bar! Nachdem wir nach einigem Kreisen endlich lange nach Mitternacht in Dubai landeten, ging wenigstens die Einreise schnell (Nur Michael musste wieder einen weiteren kleinen Umweg machen für einen weiteren Securitycheck). Als Wiederholungstäter wussten wir natürlich den Weg zu den Mietwagen. Dachten wir wenigstens. Aber unser neuer Mietwagenanbieter hatte sich leider im anderen Terminal versteckt. Wenigstens wussten wir nun endlich den schnellsten Weg zum Hotel.

Auf Grund der Verspätung gab es leider kein Schlummertrunk mehr und der Morgen kam sehr schnell. Beim Frühstück trafen wir die Mannschaft von Küpper Racing. Es fanden die ersten Fachgespräche statt und wir freuten uns schon auf die Rennstrecke.

Es war ein grosses Hallo auf dem Rennplatz, diverse Gesichter kannte man von den vielen Nürburgring Rennen her und auch bekannte Schweizer Rennfahrer waren da. Wir liefen neugierig im Fahrerlager umher und begutachteten unsere Konkurrenten genau. Die obligatorische Helm- und Kleiderkontrolle war schnell erledigt und so konnten wir uns der Rennvorbereitung widmen.

Die Sitzproben von allen waren schnell erledigt, doch nun hätte das Training des Boxenstopps mit Fahrerwechsel beginnen sollen. Wir Schweizer „strikten“ und Bernd wollte auch nicht alleine wechseln. Es wurde weiter gefachsimpelt und viel gelacht. Am Abend fand wieder die grosse Welcome Party im Fahrerlager statt. Beim gemütlichen Grillabend wurde viel gelacht.

Am Donnerstag beim Frühstück begrüsst wir meine Schwester Angelika und ihre Freundin Luzia, welche in der Nacht angereist waren. Danach wurde der Tagesplan erstellt und die Helfer eingeteilt. Denn am Nachmittag waren bereits das erste freie Training und das Tagesqualifying angesagt. Auch das obligatorische Nachttraining war noch zu fahren.

Bernd und Roland fahren ein kurzes freies Training. Roland kam in die Boxe und meldete, dass das mit dem 4. Gang etwas nicht stimmt. Danach bestätigte auch Chantal, dass Bob vom 4. Gang immer wieder selber in den 3. zurück springt. Bernd probierte den Wagen noch eine Runde aus und entschied, dass Bob wieder sein altes Getriebe mit der H-Schaltung erhalten sollte. Jetzt wurde die Zeit knapp, der Umbau sollte ca. 2h dauern und dann war unser 1. Zeittraining bereits vorbei. Die Küpper Mannschaft leistete hervorragende Arbeit und zum 2. Zeittraining konnten Chantal, Michael und ich unsere Pflichtrunden fahren. Leider wurde das Zeittraining nach der ersten Runde von Chantal bereits abgewunken und so war ein Besuch bei der Rennleitung nötig. Diese entschied, dass Chantal ihre Runde im Nachttraining nachholen konnte.

Aufgrund dieser hektischen Umbauten und Zeitvorgaben erreichten wir leider keine schnelle gezeitete Qualirunde, sodass wir beim Rennen ganz von hinten starten mussten. Aber die Küpper

Racing Crew hatte bei Bob vor dem Nachtraining und danach noch die Feintuning an der neuen alten Kupplung vorgenommen und ihn gut auf das Rennen vorbereitet.

Dann kam endlich der Renntag. Gut frühstücken, Kohlenhydrate bunkern und viel trinken! Ich packte genug Wechselwäsche ein und ab ging es zum letzten Male Richtung Rennstrecke. Es waren noch ca. 3h bis zum Rennen. Wir zogen alle unsere Rennanzüge an (Juhui, auch Bernd kam im rot schwarzen Hofor Racing Look), damit wir von allen fotografiert werden konnten. Man merkte, eine gewisse Spannung war definitiv bei allen eingetroffen und viele „tigerten“ nervös durch das Fahrerlager, um sich abzulenken.

Eine Stunde vor dem Start wurde es dann ernst. Michael fuhr das Auto in die Startaufstellung. Der letzte akustische Check, alles in Ordnung. Die jeweiligen Pulse stiegen, genauso wie die Temperatur. Mittlerweile war es ja nachmittags um halb zwei, ca. 23 Grad draussen, nicht so heiss wie letztes Jahr, aber immer noch warm genug.

Dann endlich der Start: ein grandioser Anblick! Und wahnsinnige Motorgeräusche wenn 79 Rennwagen die lange Gerade runter beschleunigen. Rein in die erste Kurve und raus auf die Rennstrecke. Nach 2 Minuten kam die Spitze bereits das erste Mal wieder an Start und Ziel vorbei und das Rennen war lanciert. Unser Auto lief perfekt und mittels Funk konnte Michael mitteilen, dass alles im grünen Bereich sei.

Wie in der Teamsitzung besprochen, musste der nächste Fahrer wie immer in der Boxe bereit sein, um einen Fahrerwechsel zu machen. Chantal war als nächstes eingeteilt und tigerte nervös und gespannt in der Box hin und her als sie auf den Fahrerwechsel wartete. Wie im letzten Jahr wollten wir längere Stints fahren, umso auf weniger Boxenstopps und Zeitverlust zu kommen. Die nicht so ganz heisse Temperatur spielte uns in die Karten und machte es für uns möglich. Unsere Taktik war mindestens 1h 30min zu fahren. Bei einem Code 60 müsste dann der Fahrer spontan entscheiden, ob ein Fahrerwechsel Sinn machen würde. Code 60 bedeutet, dass alle Rennfahrzeuge mit Tempo 60 um den Kurs fahren müssen, weil es zu irgendeiner Störung auf der Rennstrecke kam, z.B. durch einen Unfall. Mit dieser Geschwindigkeitsreduktion werden die Streckenmarshals geschützt.

Bereits nach 90 Minuten kam Code 60 und Michael entschloss sich zum Fahrerwechsel. Die Crew machte einen perfekten Reifenwechsel und Chantal fuhr los zum tanken. Svenja und Harald warteten bereits an der Tankstelle auf sie und der BMW wurde vollgetankt. Dann war für sie die Fahrt frei, raus auf die Rennstrecke. Als Sie in Ihrem ersten Stint sogar eine schnellere Rundenzeit als ihr Vater fuhr, liess er ihr grummelig über Funk gratulieren ;-)

Nach Chantal war endlich ich an der Reihe. Da ich erst 5 Trainingsrunden gefahren war, hat Bernd entschieden, dass ich noch vor dem eindunkeln meinen Stint fahren sollte. Ich war nun in der Warteposition, von einer inneren Ruhe keine Spur mehr. Meine obligaten Klotäufe waren ja Routine und da sass ich da und wartete. Diesmal erwartete mich ja eine besondere Herausforderung. Plötzlich bekam ich das Zeichen, dass es gleich soweit wäre. Ohrstöpsel und Sturmhaube anziehen, Helm und HANS über den Kopf, alles nochmals kontrollieren - ich besprach alles nochmals mit Bernd. Tempo 40 in der Box, dann zu Svenja und Harald an die Tankstelle (Achtung Tempo 20), dort Motor ausstellen, abwarten bis genug Treibstoff getankt war, mit Tempo 20 aus der Tankstelle rausfahren, in die Boxengasse einbiegen und dann Vollgas auf die Rennstrecke. Plötzlich war ich ganz ruhig, denn jetzt konnte mir keiner mehr helfen. Der Wechsel klappte und auch das tanken ging reibungslos. Am Anfang hatte ich noch ein wenig Mühe mit den Gängen, aber es war ein Angewöhnen und ich fühlte mich wohl.

Doch dieses Wohlfühlen war nur von kurzer Dauer. Die schnellen Fahrzeuge schossen nur so an mir vorbei. Beim Überholen wurde es zeitenweise sehr knapp und ich entschied, noch mehr Platz zu lassen, damit diese Fahrt ohne Unfall zu Ende ging. Dann kam Code 60. Es war ein grösserer Unfall und die Leitplanken Reparatur dauerte lange. Unsere Taktik war nun diese, dass ich solange

wie möglich draussen bleiben sollte und so kam es, dass ich die maximale Zeit von 2h am Steuer sass. Da es mittlerweile am eindunkeln war, musste ich eine kurze Boxendurchfahrt machen, anhalten, Motorabstellen und das Lichtsystem aktivieren. Dieses geht nun bei ausgestelltem Motor. Da dies aber in einer Code 60 Phase war, bedeutete dass einen Zeitverlust von nicht einmal 10 Sekunden.

Der Wechsel mit Roland klappte gut. Auch er musste zum Tanken und dann ging es bei ihm im Renntempo weiter. Diesmal war er der Glückliche, der das Feuerwerk um 8 Uhr auf der Strecke geniessen konnte. Aufgrund eines weiteren Unfalls war wieder Code 60 und er konnte richtig zuschauen. Langsam holten wir auf den 5. Rang in der Klasse auf. Dann kam Bernd an die Reihe und wir gewannen eine Position nach der Anderen.

Michael und Chantal fuhren ihren Abendstints ohne Probleme und wir verbesserten uns weiter. Bernd und ich diskutierten ein wenig und wir beschlossen, die Fahrerreihenfolge ein wenig zu verändern um so unser Auto weiter nach vorne zu bringen. Ich wechselte mit Bernd die Reihenfolge. Er und Roland gaben jetzt richtig Gas. Mittlerweile waren wir in den Top 30 gesamt und auf Rang 2 in der Klasse!

Dann war ich wieder an der Reihe. Langsam ging mein Puls in die Höhe und geistig fuhr ich nachts durch die Wüste. Dann endlich kam das Kommando. Das Auto kam in die Box und los ging es für mich. Anschnallen und ab zur Tankstelle. Mittlerweile hatte der Auspuff ein kleines Loch bekommen und es war ein grosser Krach im Auto. Zum Glück hatte ich ja Kopfhörer an. Nach wenigen Runden hatte ich meinen Rhythmus gefunden und ich war relativ zügig unterwegs. Die Beleuchtung war gut und auch im Innenraum war es genug hell. Der funk klappte auch und es war schön, mit der Boxe zu reden, da war man nicht ganz so allein.

Die anderen Teilnehmer waren jetzt ein wenig aggressiver unterwegs und es gab wieder diverse Code 60 Phasen, in denen ich mich ein wenig erholen konnte. Der Lärm war jedoch sehr lästig. Meine 2h waren wieder um und der nächste Fahrer konnte übernehmen. Da sich Michael nicht so wohl fühlte, gab es wieder einen Wechsel in der Reihenfolge. Chantal übernahm den Stint für ihren Vater.

Kaputt ging ich zum Zelt, trank etwas und schaute auf den Zeitenmonitor: cool, im noch auf Rang 2 in der Klasse und gesamt auf Rang 28, nicht schlecht, wenn man bedenkt, wo wir losgefahren sind.

Ich wollte gerade was essen, da kam der Ruf „ Auto kommt!“ Chantal war ein paar Runden gefahren, als Bob plötzlich ab erhöhter Tourenzahl anfang enorm zu vibrieren (Die Vibration war später auf dem Video zu sehen). Da sie direkt vor der Boxeneinfahrt war, entschied sie gleich reinzukommen und gab über Funk Bescheid. Da die Crew am Auto nichts erkennen konnte, fuhr Chantal wieder auf die Strecke. Leider kam sie nicht weit. Nach ca. 5 Turns gab es einen heftigen Knall, als sich die Kardanwelle verabschiedete. Der Knall war so heftig, dass sich sogar das Videosystem ausschaltete.

Die Streckenmarshals wollten Chantal zuerst an der Leine zurück in die Box ziehen. Die Kardanwelle und das Getriebe knallten jedoch so heftig beim Drehen der Räder, dass sie die Aktion abbrach und einen Abschlepper holen liess. Plötzlich kam über den Funk, dass Bob wohl auch am auslaufen sei und die Marshals hinter ihr einen Kanister Ölbinder nach dem anderen austreuten. Doch dann kam Entwarnung. Es sei der Abschlepper, der das ganze Öl verliert und so musste sie auf einen anderen warten.

Endlich zurück in der Box, wurde das Ausmass des Schadens inspiziert. Das Loch im Auspuff hatte stundenlang die heisse Luft auf die Hardy-Scheibe geblasen. Diese wurde mit der Zeit so weich, dass sich die darin eingebetteten Schrauben gelöst hatten. Leider hat die Kardanwelle, als sie sich verabschiedete, so um sich geschlagen, dass sie alles verbogen hat. Ebenso war das Getriebe aus

seinen Halterungen gerissen worden. Somit konnten die vorhandenen Ersatzteile nirgends mehr befestigt werden.

Nach 16 der 24h mussten wir aufgeben und konnten nicht mehr weiterfahren. Leider gab es diesmal keine grosse Party, aber wenigstens doch Schweizer Bier in der Wüste. Es schmeckte ein wenig bitter nach dem Ausfall, aber was will man machen.

Wir schauten das Rennen zu Ende und drückten unseren Boxennachbarn von Stadler Motorsport die Daumen. Auch sie waren ein Schweizer Team und kämpften um den Gesamtsieg. Ihr Porsche hielt durch und zum ersten Male holten sie einen Gesamtsieg bei einem 24h Rennen - herzliche Gratulation an Stadler Motorsport und Rolf, Marc, Adrian, Marcel und Christian!

Das gemeinsame Abendessen im Hotel war eher ruhig. Alle waren müde und enttäuscht.

Nach einer kurzen Nacht ging es für uns Schweizer bereits morgens um 6 ab Richtung Flughafen. Dank der Beschilderung fanden wir diesen sofort. Auch dort ging alles wieder reibungslos. Mietwagen abgegeben und rein in den Flieger. Im Flugzeug gab es diverse Cüplis zu trinken und Michael und Roli schmiedeten in der Bar stundenlang neue Pläne für Hofor Racing. Ihr dürft gespannt sein!

Nochmals vielen Dank an alle, die uns das ermöglicht haben! Vielen Dank an alle, die uns den Daumen gedrückt haben! Vielen Dank an alle, die an Bob geschraubt oder geputzt haben! Vielen Dank an die Küchenmannschaft! Vielen Dank an die Funker, die uns aufgemuntert haben! Vielen Dank an die Tankwarte für das gute Benzin!

Lieber Bernd, danke dass Du uns wieder dein Vertrauen geschenkt hast und uns Dein Auto zur Verfügung gestellt hast. Leider haben wir es diesmal ziemlich demoliert zurückgelassen, aber wir sind sicher, dass wir bis zum nächsten Rennen wieder einen tüchtigen und schnellen „Bob“ von dir bekommen. Wir freuen uns jetzt schon auf das nächste Rennen mit Euch – nochmals vielen Dank!

Martin

Hofor Racing Team

16.01.2014

Hofor Racing – Resultate 2014

Rennen mit Hofor Racing Fahrzeugen:		Distanz	Anzahl Fahrzeuge	Fahrzeug #		Fahrzeug #	
				Position	Schnellste Teamrunde	Position	Schnellste Teamrunde
				Klasse (Gesamt)	Klasse (Gesamt)	Fahrer – Rundenr. (Streckenzustand)	Klasse (Gesamt)
14. – 15.03.	12h-Rennen Italy (Mugello)	12h					
29.03.	1. Lauf VLN	4h					
12.04.	2. Lauf VLN	4h					
26.04.	3. Lauf VLN	4h					
17.05.	4. Lauf VLN	4h					
30. – 31.05.	12h-Rennen Zandvoort	12h					
19. – 22.06.	24h-Rennen Nürburgring	24h					
05.07.	5. Lauf VLN	4h					
02.08.	6. Lauf VLN	4h					
23.08.	7. Lauf VLN	6h					
05. – 07.09.	24h-Rennen Barcelona	24h					
13.09.	8. Lauf VLN	4h					
03. – 04.10.	12h-Rennen Hungary	12h					
11.10.	9. Lauf VLN	4h					
25.10.	10. Lauf VLN	4h					

Rennen mit anderen Fahrzeugen:		Distanz	Startnummer	Anz. Fahrzeuge		Position	Schnellste Teamrunde	
				Klasse (Gesamt)	()	Klasse (Gesamt)	Fahrer – Rundenr. (Streckenzustand)	
09. - 11.01.	24h-Rennen Dubai	24h	#78 von Hofor-Küpper Racing	7	(77)	Wertung trotz Ausfall 5 (55)	Bernd - 145 (trocken)	2:18.393