

Rennbericht - 9. Lauf der VLN am 29. September 2012 (4h)

Am Freitagmorgen fuhren Daniela und Stefan (unsere Gäste), Roli (der Verletzte) und ich wie gewohnt über Strassburg in die Eifel. Die Autos waren seit Dienstag und Donnerstag unterwegs. Michael und Role waren auch bereits seit Dienstag in „geheimer“ Mission unterwegs. Telefonisch wurde ich immer auf dem Laufenden gehalten.

Aber was war so „geheim“? Michael und Role nahmen unser neues „Baby“ in Empfang, den Mercedes SLS GT3 Flügeltürer. Sie wurden in die Technik des Fahrzeuges eingewiesen und bekamen Tipps für das Auto. Für Michael wurde ein Probesitz gebastelt, damit er ihn testfahren konnte.

Eine weitere geheime Mission war ein Besuch am Donnerstag bei Küppers, unserem Dubai/Barcelona Team. Im Vorfeld war der Besuch nicht angekündigt, auch nicht das „Geschenk“ an Bernd. Er durfte am Samstag auf dem BMW mit der #221 fahren. Die Überraschung war geglückt und die Freude war natürlich gross.

Pünktlich um eins kamen wir am Freitagmittag an. Als ich an die Box ging, sah ich Michael strahlend in unserem SLS sitzen. Er war den ganzen Vormittag gefahren und ich hatte das Gefühl, er wolle noch weiterfahren. Das machte er auch bis zum bitteren Ende der Trainingszeit und des Sprittankes. Alle standen dann um den Flügeltürer herum, die Fans machten Fotos und wir mussten Auskünfte geben.

Unsere Gäste und wir gingen dann die obligate Currywurst essen und dann bereiteten wir die Gästefahrten vor. Daniela war sich am Anfang noch nicht sicher, ob sie das mitmachen wollte, aber bei der Anmeldung war sie tapfer dabei. Soviel Heldenmut musste belohnt werden und sie fuhr als erstes mit mir um den Ring. Mittels Zeichensprache unterhielten wir uns und die Runde war schnell vorbei. Dann kam Stefan mit und jetzt ging es ein wenig schneller rum, da die Reifen jetzt warm waren. Danach übernahm Bruno das Steuer, um noch ein paar Trainingsrunden zu fahren.

Am Abend beim Essen wurde noch der Sieg in Barcelona gefeiert. Michael hielt wie immer seine tolle Rede und alle Helfer bekamen diesmal Pokale. Denn ihnen gehört der grosse Dank für den schnellen Getriebewechsel (siehe Bericht Barcelona). Leider konnten wir nicht allzu lange bleiben, weil alle am nächsten Tag noch ein Rennen zu fahren hatten.

Der Wetterbericht für Samstag war trocken und ca. 12 Grad. Regen war keiner angesagt und zum Glück hielt sich Petrus daran.

Bei der Fahrerbesprechung gab es wieder die leidigen Diskussionen bezüglich der gelben Flaggen. Längere Diskussionen bezüglich Tempo 60 bei Doppelgelb geschwenkte Flagge führten ab und zu Gelächter, aber die Neuerung war klar: Tempo 60 bis zur grünen Flagge, ab dann wieder Rennspeed, eigentlich einfach.

Das Qualifying lief wie geplant. Mit der #221 fuhren Michael, Chantal, Bernd und dann ich. Mit der #222 fuhren Bruno, Martin, Michael und am Schluss Chantal. Diese Reihenfolge war auch für das Rennen geplant.

Endlich gab es wieder ein grosses Starterfeld und dementsprechend war das Gewusel in der Boxengasse und der Startaufstellung gross. Durch das trockene Wetter waren auch wieder viele Zuschauer zum Nürburgring gekommen, um den vorletzten Lauf zu geniessen.



Michael und Bruno fuhren den Start. Es lief alles problemlos und sie beide fuhren sehr gute Zeiten, Michael sogar die schnellste Zeit für das Hofor Racing Team an diesem Wochenende. Dieses Kunststück brachte er bereits in der zweiten Rennrunde zustande. Klasse Leistung!

Dann kam der erste Fahrerwechsel. Beide Wechsel klappten und Chantal und ich fuhren unsere Turn sicher zu Ende. Nach Hälfte der Renndauer kam Bernd das erste Mal zu seinem Renneinsatz bei uns im Team. Er kam mit dem SP6 Auto gut zurecht und fuhr schnelle Zeiten. Auch Michael fuhr mit der #222 schnelle Zeiten und in unserer Klasse war zu diesem Zeitpunkt noch keine Entscheidung gefallen. So kam es schlussendlich auf Chantal und mich an.

Als mein Auto in die Box kam, war ich noch nicht bereit. Geplant war der Wechsel erst in der nächsten Runde, aber aufgrund eines Missverständnisses war Bernd schon da, als ich noch gemütlich an der Boxenmauer stand. So schnell war ich noch nie fertig, aber ich hatte weder etwas getrunken, noch war ich auf dem gewissen Örtchen. Auch das Energy-Bounty fiel aus. Kopfhörer rein, Maske angezogen, Helm drüber und los. Zum Glück geht der Tankstop eine gewisse Zeit und so war der Zeitverlust gering.

Draussen auf der Strecke konnte ich mich dann ein wenig anpassen und plötzlich sah ich unseren Klassengegner vor mir. Durch die vielen Boxenstops wusste ich nicht, ob ich vor ihm positioniert war oder ob das ein Kampf um die Position werden sollte. Ich fuhr am Schluss einer Gruppe von 4 Fahrzeugen, die alle schneller waren als wir, aber die waren ja nicht relevant. Ich dachte, ich hänge mich an den letzten dran und würde den Klassengegner auch überholen. Aber das ging nicht, da macht er doch schnell die Lücke zu. Jetzt wusste ich, dass wir um die Position kämpfen. Da waren noch viele Runden zu fahren und statt das Auto sicher ins Ziel zu bringen, durfte ich kämpfen. Immer wieder versuchte ich, ihn zu überholen. Das ging leider nicht so einfach. Immer wieder mussten wir andere überholen oder den schnellen Fahrzeugen Platz machen. Das ging eine ganze Weile so und langsam wurde die Zeit knapp. Auf der langen Gerade fuhr ich aus dem Windschatten raus, konnte mich neben ihn fahren und so fuhren wir ca. 1.5 Kilometer nebeneinander her. Bei der nächsten Kurve überliess ich ihm aber den Vortritt, sonst wäre einer von uns garantiert abgeflogen und das wollte ich nicht riskieren.

Es war 7 Minuten vor Rennschluss, als wir über die Ziellinie fuhren, dass hiess, es war noch eine Runde zu fahren. Also musste ich jetzt alles oder nichts spielen. Auf der Grand Prix Strecke wäre es am einfachsten. Ich fuhr eine andere Linie und so konnte ich mich bei der Einfahrt zur Querspange wieder neben ihn fahren. Da ich die engere Linie hatte, war ich vorbei, musste aber aufpassen, dass er mich vor der nächsten Kurve nicht wieder zurück überholte. Zum Glück schaffte er es nicht und so konnte ich ein wenig wegfahren. Aufgrund der Zeit fuhren schon diverse Teams langsamer, damit sie ins Ziel kamen. Wir überholten diese Fahrzeuge. Wir kämpften immer noch und hofften, dass uns alle vorbeilassen würden. Auch mussten wir noch diverse andere schnelle Fahrzeuge vorbei lassen. Das war ein Stress, nach vorne wie auch nach hinten musste ich alles genau beobachten.

Wenn ich richtig gerechnet hatte, müsste ich auf Platz 2 liegen. Leider hat sich in der Wechselhektik der Funk nicht aktiviert, so dass ich keine Verbindung zur Box hatte um nachzufragen. Es nützte mir eigentlich ja auch nichts. Ich musste nur vor ihm bleiben, alles andere würden wir nach der Zielflagge sehen.

Wir kamen wieder auf die Döttingerhöhe. Jetzt hatte er den Vorteil des Windschattens. Zum Glück konnte ich auch von einem Windschatten eines langsameren vor mir profitieren und so konnte er nicht vorbei fahren. Zum Glück war es ja die letzte Runde. Wir bogen auf die Zielgerade ein und...

...es winkte keiner ab. Das hiesse, der Führende war noch nicht über die Ziellinie gefahren und wir müssten nochmals eine Runde fahren. Also nochmals 25 Kilometer Kampf. Das war dann aber definitiv die letzte Runde.



Diesmal hatte ich aber ein wenig Glück. Ich konnte mich ein wenig absetzen. Wieder musste ich auf einen langsamerer Fahrer aufpassen und dann war er wieder an mir dran. Ich wusste, dass er eigentlich auf der langen Geraden schneller war, also musste ich vor der Döttingerhöhe einen kleinen Abstand zwischen uns bringen. Beim Streckenabschnitt Pflanzgarten 1 und 2 blieb ich auf dem Gas, sodass ich ein wenig Zeit gewonnen hatte, auch die Einfahrt Galgenkopf erwischte ich gut, geschafft, auf der Geraden konnte er mich nicht mehr schnappen. Endlich die Zielgerade und es war geschafft!

Im Parc Fermé stiegen wir gemeinsam aus, fachsimpelten und beide stellten fest, dass wir fair miteinander gekämpft haben und alles ohne Feindberührung ausgegangen ist. Er gratulierte mir zum 2. Platz und nun wusste ich erst definitiv. Dann kam Chantal dazu. Durch unseren Zweikampf hatte sie viel Zeit gut gemacht und war nur 15 Sekunden hinter uns ins Ziel gefahren. Coole Leistung. Ein so knappes Resultat in unserer Klasse gab es noch nie.

Bei der Siegerehrung dann die Überraschung: Chantal wurde als Bestklassierte Frau gewertet – herzliche Gratulation! Sie bekam einen Pokal, den wir Männer nie bekommen werden!

| Schnellste Runde #221 | | | Schnellste Runde #222 | | |
|------------------------------|----------|----------|------------------------------|----------|----------|
| Michael | Runde 2 | 9:27.261 | Michael | Runde 16 | 9:45.591 |
| Bernd | Runde 17 | 9:39.136 | Bruno | Runde 2 | 9:46.236 |
| Chantal | Runde 9 | 9:54.565 | Chantal | Runde 21 | 9:46.871 |
| Martin | Runde 21 | 9:55.060 | Martin | Runde 7 | 9:51.050 |

Wir bedanken uns bei den Widberglern für die tolle Betreuung, und freuen uns schon auf das nächste Rennwochenende, gleichzeitig unser letztes Saisonrennen in der VLN. Wenn das Wetter mitspielt werden, wir am Freitagmorgen wieder Trainingsfahrten mit dem SLS machen.

Bis dann und liebe Grüsse aus dem sonnigen Widen

Martin

Hofor Racing Team

3.10.2012

Hofor-Racing – Resultate

| Rennen 2012 mit Hofor-Racing Fahrzeugen: | | Distanz | Anzahl Fahrzeuge | Fahrzeug #221 (#94) | | | | Fahrzeug #222 (#95) | | | |
|--|---------------------------------------|---------|---------------------|---------------------|------------------------|--------------------------------------|---------|------------------------|-----------------|--------------------------------------|--|
| | | | | Position | | Schnellste Teamrunde | | Position | | Schnellste Teamrunde | |
| | | | | Klasse (Gesamt) | Klasse (Gesamt) | Fahrer – Rundennr. (Streckenzustand) | | Klasse (Gesamt) | Klasse (Gesamt) | Fahrer – Rundennr. (Streckenzustand) | |
| 31.03. | 59. ADAC Westfalenfahrt | 4h | 3 (174) | 3 (111) | Michael - 3 (trocken) | 9:53.610 | 2 (97) | Roli - 9 (trocken) | 9:56.421 | | |
| 14.04. | 37. DMV 4-Stunden-Rennen | 4h | 3 (181) | 2 (102) | Roli - 11 (trocken) | 9:42.506 | 3 (124) | Michael - 11 (trocken) | 9:49.246 | | |
| 18.-20.05. | 24h-Rennen Nürburgring | 24h | 6 (169) | Ausfall | Roli - 24 (trocken) | 10:13.437 | 2 (68) | Ronny - 99 (trocken) | 10:04.700 | | |
| 23.06. | 43. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy | 4h | 5 (166) | | | | 4 (63) | Michael – 20 (trocken) | 9:34.051 | | |
| 07.07. | 52. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen | 4h | 3 (144) | 2 (56) | Michael – 23 (trocken) | 9:31.438 | 3 (57) | Roli – 16 (trocken) | 9:39.261 | | |
| 21.07. | 35. RCM DMV Grenzlandrennen | 4h | 4 (141) | Ausfall | Martin – 16 (trocken) | 9:28.604 | 2 (50) | Roli – 16 (trocken) | 9:28:424 | | |
| 04.08. | 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen | 6h | 5 (157) | 1 (43) | Roli – 24 (trocken) | 9:17.062 | 2 (50) | Roli – 8 (trocken) | 9:25.883 | | |
| 25.08. | 44. ADAC Barbarossapreis | 4h | 5 (157) | Ausfall | | | 2 (83) | Roli – 2 (trocken) | 9:52.093 | | |
| 29.09. | 36. DMV 250-Meilen-Rennen | 4h | 5 (173) | 2 (71) | Michael – 2 (trocken) | 9:27.261 | 4 (74) | Michael – 16 (trocken) | 9:45.591 | | |
| 27.10. | 37. DMV Münsterlandpokal | 4h | | | | | | | | | |

| Rennen 2012 mit anderen Fahrzeugen: | | Distanz | Fahrzeug | Anz. Fahrzeuge | Position | Schnellste Teamrunde | |
|-------------------------------------|-----------------------|---------|---------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|-----------|
| | | | | Klasse (Gesamt) | Klasse (Gesamt) | Fahrer – Rundennr. (Streckenzustand) | |
| 12.-14.01. | 24h-Rennen Dubai | 24h | Nr. 50 von Küpper-Racing | 2 (73) | 2 (36) | | |
| 28.04. | 54. ADAC ACAS H&R-Cup | 4h | Nr. 430 von Küpper-Racing | 17 (210) | 8 (102) | Roli - 19 (trocken) | 10:13.213 |
| 07.-09.09. | 24h-Rennen Barcelona | 24h | | | | | |

Fahrerwertung (nach dem 9. Rennen von 953 Teilnehmern)

| Fahrer | Rang | Starts |
|---------------|------|--------|
| Kroll Michael | 112 | 9 |
| Kroll Martin | 112 | 9 |
| Kroll Chantal | 253 | 7 |
| Eggimann Roli | 161 | 8 |