

## **Rennbericht – 24h-Rennen Nürburgring (17.-20. Mai 2012)**

Das Rennen, das zwei Mal rund um die Uhr geht. Das Rennen, das einer der vier grössten Motorsport-Veranstaltungen der Welt ist. Das Rennen, das Alles von einem fordert. Das Rennen, in dem einem nichts geschenkt wird – es ist ganz einfach - es ist DAS RENNEN!

Vor zwei Jahren hatten Michael und ich den grossen Traum und Wunsch, am grossen 24h-Rennen Nürburgring mitzufahren. Der Weg dahin war lange und arbeitsintensiv. Mit Lizenzkursen und VLN-Rennen (mehrere Klassierungen waren erforderlich) erfuhren wir uns unsere Starterlaubnis.

Die lange Vorbereitungsphase startete schon im Dezember 2011 mit dem Besuch der Essen Motorshow. Dort wurde das neue Reglement präsentiert und auch die Termine bekannt gegeben. Die weitere Vorbereitung betrafen das Organisieren des Hotels, der Verpflegung, der Mechaniker Crew sowie des Transports. Im Weiteren mussten Sponsoren und Helfer gefunden werden. Neben den sechs Fahrern, hatten wir eine elfköpfige Boxencrew, vier Damen sorgten für die Verpflegung und drei Personen waren unsere Filmcrew – total waren wir 24 Personen.

Zwei Wochen vor dem Rennen wurde in einer grossen Vorbesprechung bei Widberg Motorsport in Gerlafingen der Ablauf des Wochenendes besprochen. Beim gemütlichen Apéro danach merkte man schon bei allen eine leichte Anspannung.

Am Wochenende vor dem Rennen ging es endlich los. Mit vielen Helfern wurde der Lastwagen gepackt, damit er pünktlich am Montag Richtung Eifel starten konnte. Roland und Anthony fuhren im Wohnmobil mit Anhänger. Role und Claudio übernahmen den Lastwagen. Nach leichten Zollproblemen wurde der Transport via Deutschland und Frankreich erfolgreich abgeschlossen und der Konvoi erreichte den Nürburgring am Montagnachmittag. Roland konnte nach langem Warten die Einfahrtspapiere und den grossen Teil der Administration vor Ort erledigen. Auch Ronny war bereits an der Nordschleife und nahm das zweite Wohnmobil in Empfang. Dieses war dann die Herberge für die TV Crew.

Die Einfahrt ins Fahrerlager und somit der weitere Aufbau verzögerte sich am Dienstag um sechs Stunden. Die Wartezeit konnte wenigstens mit der Fahrzeugabnahme überbrückt werden. Diese ging reibungslos über die Bühne - hier machte sich die tolle Arbeit von der Widberglern und Roli bezahlt. Michael und ich trafen am Nachmittag ein, assen unsere obligate Currywurst und erledigten dann unseren administrativen Teil: Helm, HANS und Rennbekleidung zeigen, Tankkaution hinterlegen und weitere Papiere holen.

Endlich konnte der Lastwagen ins Fahrerlager und dann nach diversen Versuchen endlich der neue Standplatz besetzt und die Wagenburg aufgestellt werden. Leider fing es zu regnen und dann sogar zu „schneien“ an! Das Fahrerlager wurde weiss ... und das Mitte Mai. Nach mehrstündiger Aufbauarbeit beschlossen wir, den Rest am Mittwochmorgen zu machen. Nach dem Abendessen bezogen wir die Ringvilla in Adenau - unsere Basis für die nächsten Nächte.

Nach einem ausgiebigen Frühstück am Mittwoch wurde weiter aufgebaut. Der Rest der Mannschaft traf vereinzelt im Verlaufe des Tages ein.

### **Donnerstag 17. Mai – Freies Training und Nacht-Qualifying**

Am Donnerstagnachmittag war der erste Fahrzeugeinsatz. Die Fahrer und Fernsehcrew besuchten die morgendliche Fahrerbesprechung des Veranstalters, während die Mechaniker die Rennwagen für das erste freie Nachmittagstraining vorbereiteten. Die Spannung im gesamten Team war mittlerweile gross, denn alle warteten auf den grossen Augenblick, dass es endlich losgeht.



Dann wurden die Motoren angelassen und beide Fahrzeuge gingen mit Michael und Roli auf die Strecke. Sie sollten die Fahrzeuge testen, ob alles in Ordnung sei.

Nach zwei Runden kamen beide Fahrer wieder in die Boxe. Roli wechselte von der #94 in die #95 und Chantal übernahm die #94 um den Grand Prix Teil zu erkunden.

Dann nahm das Drama seinen Lauf...

Während Roli auf die Nordschleife einbog, gab es bei Chantal einen Knall, Rauch aus der Motorhaube und das Auto blieb am Rand der Strecke stehen. Das defekte Auto wurde ins Zelt geschleppt und dort wurde das wahre Ausmass sichtbar. Ein Postkarten grosses Loch klaffte im Motorblock. Ein Pleuel hatte sich verabschiedet und war durch den Motorblock geflogen – das war ein kapitaler Motorschaden. Sch...!

Zwischenzeitlich kurvte Roli über den Nürburgring und vor lauter Motorschaden ging er fast vergessen. Die #95 lief wie ein Uhrwerk und war bereit für das anstehende abendliche Qualifikationstraining. Aber was war mit dem Schwesterauto?

Alle schlichen um das kaputte Auto herum, es wurden Theorien gemutmasst, Chantal befragt, das Onboardvideo konsultiert und Keiner verstand, warum das passiert war. Jeder fachsimpelte herum und es gab tausend Theorien. Nur einer war nach aussen die Ruhe selbst: Michael hatte, während alle sich in der Vergangenheit aufhielten, „die Zukunft konsultiert“ und einen Ersatzmotor aufgetrieben. Dieser könnte noch in der gleichen Nacht bei einem anderen Rennwagen aus und in unser Auto eingebaut werden.

Nach dieser Nachricht konnten wir uns wieder dem Fahren widmen. Michael, Ronny, Jürg und ich durften ja noch die Nachtqualifikation fahren, das hiess, jeder durfte zwei Runden um den Kurs fahren. Wir fuhren die Qualifikation für das 24h-Rennen, unseres grossen Traumes!

Ich durfte den ersten Stint fahren: im Gegensatz zur VLN Meisterschaft gibt es eine andere Streckenführung, also erst einmal aufgepasst, wo es langgeht. Dank dem Simulatortraining wusste ich zu mindestens die Richtung, jedoch die Bremspunkte musste ich selber erfahren. Die Grandprix Strecke fuhr ich zweimal, damit ich die Reifen auf die richtige Temperatur brachte, um dann auf der mir bekannten Nordschleife eine gute Zeit hinzulegen. Die erste Runde war gewaltig: überall die Zeltstädte, die Leute, und das bereits am Donnerstag. Es war ein Gefühl, als würde ich durch einen riesigen Campingplatz fahren. Leider waren meine zwei Runden schnell vorbei und nun waren Jürg und Ronny dran. Sie absolvierten ihre Pflichtrunden und langsam wurde es dunkler. Nun war es an Michael, die erforderte Qualizeit hinzulegen. Routiniert erledigte er diese Aufgabe und konnte auch noch die Einstellung der Beleuchtung für die Nacht testen. Die Beleuchtung war gut und somit war dieses Auto für das grosse Rennen gerüstet.

Da wir hofften, dass die #94 am nächsten Morgen wieder fahren würde, mussten wir noch einen Schlachtplan für das zweite Qualifying erarbeiten. Dieses dauerte nur zwei Stunden und wir mussten alle unsere zwei Pflichtrunden absolvieren. Das hiess, die Fahrerwechsel müssen schnell gehen und es darf keine Zeit verschenkt werden.

Nach dem leckeren Abendessen, gekocht von unserer hervorragenden Küchencrew, gingen wir alle schlafen und hofften, dass am nächsten Morgen alles klappen würde.

## **Freitag 18. Mai – Tag-Qualifying**

Es war vereinbart worden, dass die Motorenlieferanten uns auch mitten in der Nacht anrufen sollten, damit wir sie in Empfang nehmen konnten um das Auto für die 2. Qualifikationssession vorzubereiten. Als wir morgens um 7 Uhr im Frühstücksraum waren und keiner einen Anruf erhalten hatte, schauten wir ratlos umher und alle dachten dasselbe: „Schade, es wird nicht leider

klappen.“ Dann rief Michael die Motorenleute an und er erlöste uns mit den Worten: „Fahrzeug ist um 8 Uhr da.“ Jetzt hiess es, auf zu Rennstrecke und alle wussten nun genau, was zu tun war. Ohne grosse Worte wurde alles gemäss Plan erledigt und pünktlich standen wir in der ersten Reihe, als das Training losging.

Da es regnete war es fast nicht möglich, die erforderte Qualizeit zu fahren. Ich fuhr wieder als Erstes, dann kam Chantal, beide auf Regenreifen. Doch dann hatte Petrus Verständnis mit uns. Wir konnten auf Slicks wechseln. Roland und Michael machten mit je zwei schnellen Runden alles klar. Wir waren mit beiden Fahrzeugen für das 24h-Rennen Nürburgring qualifiziert!

VIELEN DANK an die Crew von Tschornia Motorsport. Sie haben unseren Wagen 200km zu sich nach Hause gefahren, dort ihren Motor bei ihrem Wagen aus und bei unserem wieder eingebaut (bis morgens um halb 5!) und dann den Wagen wieder rechtzeitig bei uns abgestellt.

Den Freitagnachmittag nutzten wir zum shoppen, konzentrieren, planen und zum Fahrerwechsel üben. Alle waren noch mehr angespannt und es hatte sich im ganzen Fahrerlager eine spezielle Stimmung breit gemacht. Das gute Abendessen im Zelt sowie ein kleiner Schlummertrunk in der Ringvilla rundeten den Freitag ab.

## **Samstag 19. Mai – Der Start**

Dann kam der grosse Tag. Samstag, der Start des 24h-Rennens und wir waren dabei – was für ein Gefühl, als Hauptact auftreten zu dürfen (Zitat Michael). Den Morgen nutzten wir noch für diverse taktische Besprechungen. Ich war bereits wieder mit meinen „Spaziergängen“ beschäftigt, obwohl der Start ja erst am späten Nachmittag war. Role teilte die Crew ein und „briefte“ jeden Einzelnen.

Dann endlich, wir fuhren in die Startaufstellung. Michael auf der #95 und ich pilotierte die #94. Es waren Menschenmassen auf der Startaufstellung, das kann man sich so nicht vorstellen. Alles was ich bisher gesehen hatte, stellte dieses Erlebnis in den Schatten. Tausende von Fans kamen in die Startaufstellung und wollten jeden sehen und mit jedem sprechen. Wir verteilten unsere Kleber und die spontan gemachten Autogrammkarten. Diese Zeremonie dauerte rund zwei Stunden und langsam waren meine Nerven am Ende. Ich wollte endlich meine Ruhe haben und losfahren. Noch einmal „spazieren“ gehen, Helm auf und rein ins Auto. Die Konzentrationsphase konnte beginnen.

Der Rennleiter zeigte die grüne Flagge. Die Anspannung war weg und wir starteten in die Aufwärmrunde. Speziell war (dies wurde unter anderem in der Fahrerbesprechung erwähnt), dass die Fans rund um die Strecke die Möglichkeit hatten, direkt an die Fahrbahn zu kommen, um uns Glück zu wünschen. Das hiess für uns aufpassen und keinen Fan überfahren.

Um 16 Uhr war es soweit. Die Gebrüder Kroll eröffneten ihr erstes 24h-Rennen auf dem Nürburgring! Es war ein unbeschreibliches Gefühl im Pulk mit allen loszufahren und jetzt 24 Stunden kämpfen und hoffen, dass das Material durchhält. Auch muss man aufpassen, dass man nicht mit einem Mitbewerber kollidiert. Mich ärgerte einer, der sich in der Einführungsrunde vorgedrängt hatte, und leider verlor ich so ein wenig den Anschluss, bis ich ihn endlich überholen konnte. Dadurch konnte ich aber in „Ruhe“ die Fans am Rande der Strecke genau anschauen. Die vielen Zelte, Hütten, Tribünen und anderen Aufbauten. Was die alles hingestellt hatten!

Das Rennen wurde jetzt richtig heikel, weil mittlerweile die ganz Schnellen am Übertunden waren. Ich musste aufpassen, dass ich Niemandem im Weg stand. Gleichzeitig wollte ich aber auch nicht, dass mich einer mit den Schnellen mitüberholte, der da nicht hingehörte – das ging bei mir gut. Ich fuhr bereits an mehreren „Missverständnissen“ vorbei und leider war für einige Teilnehmer das Rennen bereits zu Ende. Schade, denn es war ja noch nicht einmal eine Rennstunde vorbei.

Geplant war, dass Michael 7 und ich 8 Rennrunden fahren. Doch dann kam ein Funkspruch von Role: „mach no e Rundi“. Dieser Spruch sollte mich das ganze Wochenende verfolgen.

Ich fuhr nochmals um die Nordschleife und war richtig happy. Ich fuhr meinen ersten Turn bei den 24 Stunden. Mein Boxenstop klappte ganz gut, das Auto übernahm nun Chantal. Zuerst brauchte ich eine kleine Pause um mich zu erholen und dann holte ich mir die Infos, wie es meinem Bruder so ergangen war. Michael sass mit schmerzverzerrtem Gesicht auf einem Stuhl - er wurde beim Boxenstop vom eigenen Auto überfahren (?) und nun war der Fuss geschwollen. Deshalb war auch das Chaos in der Boxe und deshalb sollte ich eine Runde mehr fahren.

Jetzt musste erst alles in der Boxe sortiert werden. Chantal und Jürg waren im Rennen, Roli und Ronny waren in Warteposition, Michael und ich am erzählen, wie es im Startstint gewesen war. Die aufgefangenen Impressionen waren gewaltig. Wir fuhren vor mehr als 200'000 Fans, und alle sind friedlich. Michaels Fuss machte uns aber mehr Sorgen und so gab es bereits eine erste Planänderung. Neu sollte Michael seinen zweiten Stint mit der #95 fahren, da dieses mittels Panelschaltung am Steuerrad und ohne Fusskupplung geschaltet wird. Denn das Schalten mit seinem Fuss war zurzeit unmöglich.

Chantal und Jürg fuhren ihre Stints ohne grosse Zwischenfälle und die Fahrerwechsel zu Roli und Ronny klappten. Die „Widbergler-Boxencrew“ machte den schnellen Service routiniert und ruhig – souverän wie Profis. Chantal und Jürg erzählten ihre Erlebnisse und auch sie waren von den Impressionen gezeichnet.

Ich bereitete mich langsam wieder auf meinen nächsten Stint vor - konzentrierte mich in einer ruhigen Ecke, turnte mich ein wenig warm und machte meine „Spaziergänge“. Die Dämmerung kam langsam auf und ich freute mich auf meinen ersten dunklen Turn.

Dann war es soweit, ich übernahm das Steuer der #94. Sarah gurtete mich an, die Spiegel wurden eingestellt, die Frontscheibe geputzt. Wir machten keinen Reifenwechsel damit ich von Anfang an Vollgas fahren konnte. Nach dem tanken fuhr ich los. Jetzt war ich wieder auf mich allein gestellt und ich wurde plötzlich wieder ganz ruhig. Mittlerweile wurde es dunkler und überall brannten helle Lagerfeuer. Ich roch die Steaks und Bratwürste, die überall gegrillt wurden und bekam Hunger. Speziell im Streckenbereich Brünchen und Pflanzgarten waren die Duft- und Rauchwolken so gross, dass es sogar die Sicht einschränkte und die Augen zu tränen angingen.

Im dunklen fahren machte mir nichts aus, ganz im Gegenteil, ich fühlte mich richtig wohl und überholte viele Fahrzeuge. Offenbar kamen diverse Fahrer nicht mit der Dunkelheit klar. Ich fühlte mich wie ein ganz Grosser als ich die schnellen Porsches und Astons überholte. Im Hellen waren die Fahrzeuge für mich nicht erreichbar, aber im Dunklen klappte es – cool!

Dann war leider mein Stint vorbei und Chantal übernahm das Steuer. Ich berichtete ihr, was alles auf der Strecke so abging und an welchen Stellen sie aufpassen musste. Zurück in der Boxe wurde ich von einem Fernsehteam erwartet. Nach einem grossen Schluck Wasser und nachdem ich meine Kleider geordnete hatte (die Sponsoren soll man doch richtig sehen), ging das grosse Licht an und ich wurde gefilmt. Der Reporter befragte mich über meine Emotionen, warum wir Rennen fahren würden und allgemein zur Nordschleife. Ich beantwortete brav meine Fragen und fühlte mich wie ein kleiner Star. Dann war das Interview fertig und ich konnte mich wieder unserer Mannschaft widmen. Ich rapportierte an Role, was alles draussen los war und suchte Michael, um ihn zu fragen, wie es seinem Fuss geht.

Doch dann begann das Drama erneut...

Die #94 stand am Ende der Boxenmauer mit dem Pannenblinker. Warum? Was war passiert? Nach einem Unfall sah das nicht aus, zum Glück. Die Streckenposten schoben den Wagen aus dem Gefahrenbereich und wir konnten ihn zurück ins Zelt schieben.

Wir machten die Motorhaube auf und dann der grosse Schreck: an der genau gleichen Stelle wie beim anderen Motor, ein identisch grosses Loch im Motor!

Sprachlos standen wir im Zelt und schauten kopfschüttelnd in den Motorraum. Chantal war verzweifelt und verstand die Welt nicht mehr. Warum sie? Warum immer bei ihr? Sie tat einem richtig leid, aber die richtigen Worte zum Trost findet man in diesem Moment ja auch nicht. Auch die Aussage, dass sie ja nichts dafür kann, hat da nicht viel geholfen.

## **Sonntag 20. Mai – Die Zieleinfahrt**

Die #95 fuhr unbeirrt eine Runde nach der anderen. Jürg, Ronny und Michael fuhren die Nachtturms. Ronny hatte einen kurzen Ausritt ins Grüne gemacht (siehe Video auf der Homepage) und es musste ein Stabilisator gewechselt werden. Ansonsten war es relativ ruhig. Die Fahrer, die nicht schlafen konnten, besuchen sich einander in den Boxen. Ich machte einen Abstecher zu Bernd Küpper, der in einem Clio unterwegs war. Auch dort wusste man über unser Motorpech Bescheid und es wurden wilde Spekulationen getrieben. Jedoch ohne eine Lösung zu finden.

Ich legte mich noch schnell ein wenig hin, um mich kurz auszuruhen und bereitete mich auf meinen nächsten Turn vor. Langsam wurde es hell und ich freute mich auf den Sonnenaufgang. Doch leider wurde daraus nichts - der Himmel war voller Regenwolken. Zum Glück war es nicht mehr dunkel. Regen in der Nacht wäre nicht so einfach geworden. Ich begann meinen Turn auf Slicks und musste nach vier Runden auf Regenreifen wechseln. Die Hälfte bis Streckenabschnitt Breitscheid war so rutschig und schmierig geworden, dass es nicht mehr anders ging. Der Rest war trocken. Um die Regenreifen zu schonen und kühlen, suchte ich die nassen und feuchten Stellen auf. Nach den geplanten acht Runden wollte ich zum Fahrerwechsel kommen, jedoch kam zum wiederholten Male der Spruch von Role: „mach no e Rundi“. Es sollte so trocken wie möglich werden, damit Michael mit Intermediates Reifen (geschnittene Slicks) starten konnte.

Der Fahrerwechsel klappte hervorragend und Michael übernahm das Steuer. Sein Fuss war immer noch stark geschwollen, konnte aber durch viele Kühlbandagen fahrtüchtig gehalten werden. Ohne Probleme konnten Michael, Jürg und Ronny ihren Turn am Sonntagmorgen absolvieren.

Langsam ging es Richtung Zieleinfahrt. Es waren zwar noch mehr als drei Stunden zu fahren, aber nun wurden alle nervös. Hält das Auto durch? Gibt es einen weiteren Zwischenfall? Sind wir Fahrer noch alle fit? Aber zum Glück war ja bei der #95 alles okay.

Als ich mich auf meinen letzten Turn vorbereitete, wurde die defekte #94 abgeholt. Die zwei kaputten Motoren werden jetzt von Spezialisten untersucht, um die Ursache herauszufinden. Das störte meine Konzentration – nun war es ja Pflicht, wenigstens die #95 sauber ins Ziel zu bringen.

Endlich kam der Fahrerwechsel. Ich war so etwas von nervös und heiss auf meinen letzten Turn. Der Wechsel klappte super. Sarah hat mich richtig verzurrt, Roli die Rückspiegel eingestellt, neue Reifen drauf und vollgetankt. Endlich konnte ich losfahren. Langsam, denn mit kalten Reifen geht das sonst schief. Die Reifen kamen dann auf die richtige Temperatur und ich konnte meinen gewohnten Speed fahren. Nach sieben Runden funkte mir Role, ich sollte weiterfahren. Michaels Fuss würde Probleme machen. Also fuhr ich noch eine achte Runde. Plötzlich tönnte es aus dem Funk: „mach no e Rundi“ – ich hätte es mir fast denken können.

Ich genoss die letzte Runde. Die Zeltstätte und die vielen Zuschauer, ich schaute mir alles nochmals an. Ich habe mir das nie so vorgestellt, aber jetzt, wo ich es 1zu1 gesehen habe - einfach gewaltig!

Dann war meine Runde auch schon vorbei und Michael stieg ein. Er hatte das Vergnügen, den Schlussturn zu fahren. Das dieser Stint unter diesen Umständen gar nicht so einfach war, bekam ich erst jetzt mitgeteilt. Wir waren durch unsere konstante Fahrweise, die keine Reparaturen zur Folge hatte, plötzlich auf Rang 3 in der Klasse. Da unserer Klassengegner noch tanken mussten, hatten wir nun die Möglichkeit, auf das Podest zu fahren. Jetzt wurden natürlich alle Daumen noch

fester gedrückt. Aber es war ja noch eine Stunde zu fahren - eine lange Zeit, besonders wenn man warten muss. Wir sassen alle gespannt vor dem Zeitenmonitor und einer beobachtete die Nachbarbox, wo unser Gegner zum Boxenstop einfuhr. Michael kam im gleichen Moment über die Ziellinie und nun waren wir auf dem 2. Zwischenrang.

Noch 3 Runden... Hoffentlich halten der Wagen und Michaels Fuss durch.

Noch zwei Runden...

und dann, die letzte Runde begann... Wir hatten sechs Minuten Vorsprung. Diese sollten doch reichen, aber wenn noch ein Plattfuss oder Unfall passiert? Man kann nie wissen. Die Minuten verstrichen langsam.

Dann war es 16 Uhr. Ein Fahrzeug nach dem anderen – in Schlangenlinie, mit Lichthupe, mit Winken - fuhr an der Zielflagge vorbei. Alles jubelte! Aber wo war Michael?

Endlich, nach bangen Minuten rollte Michael mit unserer #95 über den Zielstrich. Wir lagen uns in den Armen und jubelten mit allen. Wir hatten es geschafft!

## **Resultate**

Gestartet: 169 Fahrzeuge ( gemeldet 176 )

Zuschauer: 235.000

### **#94**

infolge Motorschaden ausgeschieden (nach 34 Runden - 6h 28min)

### **#95**

Klassenrang: 2 (von 6 gestarteten)

Gesamtrang: 68 (von 169 gestarteten)

Anzahl Runden: 123

Wir Fahrer (Martin, Michael, Chantal, Roli, Ronny und Jürg) bedanken sich bei der super Widberg Crew: Gabi, Carmen, Francesca, Natasa, Sarah, Anthony, Bruno, Björn, Claudio, Daniel, Flurin, Marco, Rischard, Role und Thomas. HERZLICHEN DANK FÜR EUREN TOLLEN EINSATZ!

Im Namen des gesamten Teams bedanken wir uns bei allen Sponsoren, Gönnern und den vielen gedrückten Daumen. Auch unseren Mitstreitern sei gedankt, keiner hat uns gerammt (wir haben dafür auch keinen gerammt). Speziell bedanken wir uns aber bei allen Streckenposten und den vielen Helfern um den Ring, ohne sie wäre das 24h-Rennen nicht möglich gewesen.

Die nächste Herausforderung ist das 4h Rennen am 23. Juni.

Bis dann und liebe Grüsse aus dem sonnigen Widen

Martin

PS: Role, i mach de wider e Rundi meh nögscht Jahr!

29.05.2012