

24 Stunden Pfingsten in der Eifel:

Langsam macht sich doch ein wenig Vorfreude breit. Der Winter ist endlich vorbei. Unglaubliche 7 Monaten mit Schnee hat es in Deutschland bisher noch nicht gegeben. Und alle reden von der Erderwärmung !? Na ja, wir sind nur ein kleiner Teil einer großen runden Welt und in Summe kann niemand leugnen, dass die Durchschnittstemperatur unserer Erde langsam ansteigt. Hier bei uns in Deutschland macht sich das eher durch heftige und extreme Wettersituationen bemerkbar. Doch jetzt erfreut sich die Seele erst mal an dem frischen Grün des Frühlings. Die Gartenmöbel sind auf ihrem gewohnten Platz, die Sonne kann kommen.

Ideale Voraussetzungen um das Motorsport Ereignis des Jahres, das 24H Rennen am Nürburgring, zu feiern. Beim Termin fiel dieses mal die Wahl auf das Pfingstwochenende. Aus verschiedenen Gründen eigentlich eine gute Wahl. Der Termin ist noch einen Tick später als „Christi Himmelfahrt“; besser für das erhoffte Sonnenwetter. Aber wie sagt schon das Sprichwort: „Es kommt anders, als man denkt !“ Und es kam anders !!! Aber dazu später.

Warum dann der Terminplan so endlos „ausgewalzt“ wurde, wird wohl nur die Organisationsleitung wissen. Bei aller Begeisterung für den Motorsport sollten die Veranstalter berücksichtigen, dass es auch noch ein Leben neben dem Motorsport gibt. Man hätte die Tage der notwendigen Anwesenheit auch locker um einen verkürzen können. Und der Start um 17.00 Uhr ist ja wohl nur damit zu erklären, dass man nicht mit der DTM gleichzeitig im Fernsehen übertragen wollte. Für Fahrer und Zuschauer am Ring ist 17.00 Uhr einfach nur gaga. Deshalb mein Vorschlag: Das 24H Rennen in den Juni zu verschieben. Nebel Risiko eliminiert; mit Regen muss man in der Eifel immer rechnen. Der Start spätestens um 15.00 Uhr, dann ist nach dem Rennen noch genügend Zeit für Siegerehrung, Auschecken und Heimfahrt. Die Familie wird es den Organisatoren danken, denn jetzt kann Pfingsten mit den Ferien wieder für die Familie genutzt werden.

Zurück zum Rennen und seine Vorbereitung. Bis Mittwoch war ich noch beruflich unterwegs. Am Donnerstag habe ich dann meine Rennsachen gepackt um gemütlich zum Ring zu fahren. Über die Jahre hat sich eine entsprechende Routine ergeben. Selbst eine Liege und ein Klappstuhl gehören zum „Equipment 24H“. Meine Frau Linda möchte immer gerne helfen beim Koffer packen, aber das sollte man unbedingt selber machen.

Die Situation am und um den Ring war Donnerstag Mittag noch sehr entspannt. Verkehr war so gut wie keiner vorhanden und auch die Parkplatzsituation in der Dorint Tiefgarage bot noch reichlich Auswahl. Also erst mal einchecken, Sachen aufs Zimmer, gemütlich aufs Bett legen und entspannen.



Natürlich rufe ich erst mal meine Linda an. Partnern von „Hobbyrennfahren“ mit anspruchsvollem Beruf, wird sehr viel Toleranz und Verständnis abgefordert. Beruflich viel unterwegs und dann auchnoch die Wochenenden nicht zu Hause, dass macht nicht jeder Partner auf Dauer mit. Aber ich

habe ja den besten Schatz der Welt, der mir dieses eine Hobby gönnt. Dann rufe ich meinen Motorsportfreund und Nachbarn Werner Gundacker an. Er rückt am Freitag mit seinem Wohnmobil an. Standplatzkarte und Eintrittskarte für Ring und Lounge hinterlege ich an der Rezeption. Jetzt noch meine Eifelfreunde Thorsten und Hartmut Haas informieren, dass auch ihre Karten hinterlegt sind. So, das wäre jetzt erst mal Phase 1. Thorsten und Hartmut kümmern sich seit Jahren sehr professionell um unsere Web-Side www.ring-tts-fanpage.de. Phase 2 ist die Papierabnahme (Rennlizenz), und die Abnahme der Rennkleidung mit Helm und Handschuhen. Auch das ist in weniger als einer Stunde erledigt. Der Rest des Tages wird mit Benzingesprächen gefüllt. In der Lounge von meinem Freund Heinz Schmiersal bin ich perfekt untergebracht. Die „Gute Seele“ ist Susanne, die mich schon mit einer Umarmung begrüßt. Jetzt bin ich am Ring angekommen und habe mein „anderes Leben“ hinter mir gelassen.

Die Strategie fürs Rennen stand schon lange fest. Ankommen, Ankommen, Ankommen. Nachdem die letzten beiden Jahre eher „bescheiden“ waren, wollten wir uns in diesem Jahr durch eine erfolgreiche Ankunft belohnen. Das Auto wurde ja im Winter sehr aufwendig auf 2Liter mit DSG-Getriebe zurückgerüstet. Wir hatten nur 2 VLN Rennen um die neue Technik zu testen. Die Performance des Autos stimmte auf Anhieb, aber viele wichtige Kleinigkeiten fehlten noch. An erster Stelle ein genauer Tacho, dann ASR, dann Tankanzeige. Um es vorweg zu nehmen, alles wurde vom Team um Martin Raeder und Thomas Claas perfekt erledigt. Nicki Raeder war bei Manthay im Einsatz und stand beim TTRS 2.0 nur beratend zur Verfügung.

Um das Material möglichst zu schonen, fuhren wir nur die Pflichtrunden. Zu unserer Überraschung langte es auf Anhieb für die Position 1 in unserer Klasse und zum 2. Startplatz in der 2. Startgruppe direkt neben dem „Großen Bruder“ dem Audi TTRS 2.5 vom Besaplast Team in der ersten Startreihe. Optimaler könnte das Rennen nicht beginnen. Christoph hat mal wieder gezeigt, wer „König der Nordschleife“ ist. Eine Runde hat ihm gereicht um das Werksteam von Subaru mit dem ehemaligen Formel 1 Testfahrer Marcel Lasee auf Distanz zu halten. Für uns, die anderen Fahrer war der Samstag nur „Freizeit“. Ich war als Seelenmasseur gefordert, denn Heinz Schmiersal hatte seinen neuen Cup-Porsche am Freitag im Nachtraining „weggeschmissen“. Leider irreparabel, das heißt 24 H Ende !!! Bitter, bitter für das ganze Team um Martin Mohr von race&event.

Die Zeit bis Sonntag 17.00 Uhr zog sich wie Kaugummi. Sonntag erst mal lange „vorschlafen“, dann um 10.00 Uhr Frühstück. Ich treffe Peter Mineif von Audi und wir diskutieren die Getriebeprobleme beim TTRS 2.5 ohne eine richtige Lösung zu finden.

Gut das im Team alles im „Grünen Bereich“ ist. Mit Lothar und Petra haben wir in Service&Organisation 2 sehr unterschiedliche, sich ergänzende Experten. Lothar feiert gerade sein Jubiläum !!! 40 Jahre 24H Rennen am Nürburgring. Und Petra ist dieses Jahr neu dazugekommen, als Nachfolgerin von Ines und macht ihre Sache prima.



Lothar Christen

Petra Epple

Um 14.30 Uhr schieben wir unseren TTRS in die Startvoraufstellung. Wir wollen unbedingt noch ein paar Fotos vom Auto, den Fahrern und dem Team machen. Langsam strömen auch die Zuschauer auf die Strecke und genießen den engen Kontakt zu Fahrzeugen und Teams.



„Flitz“

Hartmut

Thorsten

Wo sind „Flitz“ und Hartmut Haas ? Sie sind für die Fotos beim Start zuständig. Aber keine Sorge, es sind wieder tolle Fotos geworden. Auch Andrea und Marcel vom RECARO CV-Team haben es rechtzeitig in den Vorstart geschafft. Sie haben noch Flyer von unseren neuen RECARO LKW Sitzen an die Renn-Trucks verteilt. Voller Einsatz für die neuen Sitze, selbst in der Freizeit !!!



Das Wetter hat sich entgegen aller Prognosen noch nicht in eine Sintflut verwandelt. Ab und zu gibt es zwar ein paar Tropfen, aber alle Fahrzeuge haben Slicks aufgezogen. Wir entscheiden uns für Slicks vorne und Intermeds hinten; die sogenannte „Sicherheitsvariante“ mit stabilem Heck auch bei Feuchtigkeit. Jürgen wird den Start fahren und die erste Runde konservative beginnen, um jedem Risiko aus dem Weg zu gehen.

Die Zuschauer müssen langsam den Grand Prix Kurs verlassen. Ein letztes Mal wünschen wir Jürgen Glück für den Start. Aber da machen wir uns eigentlich keine Sorgen. Neben seiner Frau Irina hat er auch noch sein Töchterchen Elli (Elisabeth) als Glücksbringer dabei, da kann eigentlich nichts schief gehen.

Um 16.35 Uhr setzt sich die erste Startgruppe in Bewegung. Das Wetter hat sich stabilisiert. Die Zuschauerränge sind gut gefüllt. Aber nicht so „proppe“ voll wie in den früheren Jahren. Nun setzt sich auch die 2. Startgruppe in Bewegung. Ein schönes Bild, die 2 Audi TTRS vorne in der ersten Startreihe. Langsam steigt die Nervosität auch bei mir. Mit unserem 4. Fahrer Danny Kubasik habe ich entschieden den Start von der Gegengeraden (T12) aus zu verfolgen.

17.00 Uhr der Start ist frei gegeben. Die erste Startgruppe donnert an uns vorbei. Die Luft vibriert, einige Zuschauer springen auf, werden aber von den anderen, die jetzt nichts mehr sehen, zum Hinsetzen aufgefordert. Die Geräuschkulisse ist atemberaubend. Motoren der verschiedenen

Bauarten, von 6 Zylinder Biturbo (Nissan GT-R) bis 10 Zylinder Sauger (Audi R8) komponieren eine Symphonie der besonderen Art, die grollend in den Tiefen der „Grünen Hölle“ verschwindet. Da kann die 2. Startgruppe nicht mithalten, auch wenn hier genauso guter Motorsport getrieben wird; beim Geräusch dominieren die „Großen“.

Wie besprochen hat sich Jürgen aus allem rausgehalten. Als 4. kommt er an der T12 vorbei, alles ok. Eine Runde später hat er sich am Hauptkonkurrenten dem Subaru vorbei gearbeitet. Position 1 in der Klasse, genau das, was wir anstreben.



Danny und ich gehen wieder zurück in die Box. Ich habe es mir gerade im Boxenhäuschen vorne an der Rennstrecke beim Fahrzeugleiter Thomas Claas gemütlich gemacht, als dieser hochspringt. „Jürgen kommt unplanmäßig rein, Vibration am rechten Vorderrad nach überfahren eines Curbs!“ Die Truppe ist sofort zur Stelle. Beide Vorderreifen werden gewechselt, das Auto wird dabei wieder aufgetankt und schon ist Jürgen wieder auf der Piste. How, scheint noch einmal gut gegangen zu sein, hoffentlich kein bleibender Schaden!

Als 2. Fahrer bin ich an der Reihe, gefolgt von Danny und Christoph. Durch das Nachtanken muss ich 13 Runden warten um endlich ins Geschehen eingreifen zu können. Rein ins Auto, Peter Oberndörfer von Audi schnallt mich an, neue Slicks vorne, gebrauchte hinten. Auto vollgetankt, alles ok. Thomas gibt das Auto frei. Ich hatte den ersten Gang schon eingelegt und gebe nun Gas. Nur nicht schneller als 60ig in der Boxengasse !!! Und die weise Linie bei der Ausfahrt nicht überfahren !!! Alles geht gut. Mein Auto fühlt sich noch „unrund“ an. Die gebrauchten Hinterreifen waren voll mit „Pikup“ und müssen erst frei gefahren werden. Plötzlich sehe ich den Subaru im Rückspiegel. Ich bin gerade in der Dunlopkehre. Im folgenden „Bergaufstück“ kommt er noch nicht an mir vorbei. Aber meine Hinterachse arbeitet noch nicht richtig und so muss ich im „Schumacher S“ lupfen. Der Subaru zieht danach vorbei. Das Rennfahrerherz blutet !!! Der Hauptgegner hat mich überholt. Jürgen hatte einen tollen Stint gefahren und auch unsere Boxencrew hat wieder perfekt gearbeitet, deshalb hatten wir den Verlust von Jürgens Zusatzstopp schon wieder kompensiert. Und jetzt das, der Subaru überholt mich, das geht ja gar nicht. Ich hefte mich an sein Heck. Mit jeder Kurve mehr arbeiten meine Hinterreifen besser. Im „Hatzenbachgeschlengel“ bin ich an seinem Heck. In „Hocheichen“ fahre ich die rechts-links Kurve so an, dass ich mich danach sofort links neben den Subaru setzen kann. Quiddelbacher Höhe bin ich neben ihm. Er hat für den „Flugplatz“ die schlechtere Seite, ich bin vorbei !!! Juhu, Schmach beseitigt, Selbstwertgefühl auf 100%, jetzt Vorsprung herausfahren.



Ich kann mich schnell absetzen. Der Audi arbeitet jetzt perfekt. Es ist eine wahre Freude dieses Auto zu fahren. In den „Gelbphasen“ kommt der Subaru immer wieder ein wenig näher, aber ich habe mir vorgenommen bei Gelb extrem diszipliniert zu sein. Dabei denke ich immer an die Streckenposten, an Manni und Thomas die in der Aremberg „Dienst schieben“ und mit unglaublichem Einsatz und Engagement diese Rennen erst ermöglichen. Nach einer halben Runde ist der Subaru im Rückspiegel verschwunden. Jetzt habe ich auch die Zeit Manni und Thomas Lichthupe zu geben und auch Uwe Schmidt in der „Klostertal“, wird nicht vergessen. Er hat wieder tolle Plakate für uns gemacht. Danke Uwe !!!

Es gibt sehr viele „Gelbphasen“ und erst gegen Ende meines Stints habe ich 2 freie Runden. Klare Order des Teams...keine Curbs !!! Ich halte mich genau an die Vorgabe. Fahre mit 9.23 min. unsere schnellste Rennrunde und bin mit mir, dem Auto, dem Team und der Welt rund rum zufrieden.



Mit Diesem Gefühl übergebe ich das Auto an Danny. Die aufgezogenen „Intermeds“ erweisen sich eine Runde später als zu mutig. Danny muss noch einmal rein und zieht Regenreifen auf.

Ich gönne mir in der Lounge erst mal eine kleine Zwischenmahlzeit, bevor ich mich auf den Weg ins Dorint mache um eine Runde zu schlafen. Es ist 21.30 Uhr als ich frisch geduscht den Wecker stelle. Bei Regen haben wir ca. 5 Std. zwischen den Stints. Ich bin um 20.30 Uhr reingekommen, also wäre der nächste Stint um 1.30 Uhr. Zur Sicherheit stelle ich den Wecker auf 24 Uhr und schlafe ein.



Doch schon um 23.30 Uhr werde ich wach. Keine Laut, keine Motorengeräusche, das kann nur eines bedeuten, Rennabbruch. Ich rufe Thomas an und bekomme die Vermutung bestätigt. Zu dem starken Regen hat sich in der Nacht noch der Nebel gesellt. Unmöglich das Rennen fortzuführen. Die Rennleitung hat bekannt gegeben, das man 1.30 Std. vor dem Neustart eine Info an die Teams gibt. Also weiterschlafen !!! Im 2 Std. Rhythmus schaue ich auf die Uhr. Um 6.30 Uhr höre ich die das SMS Signal. Um 8.00 Uhr Neustart. Da vor mir noch Christoph und Jürgen dran sind habe ich reichlich Zeit. Erst um 11.30 Uhr ist mein Einsatz eingeplant. Eine solch komfortable Nacht hatte ich beim 24H noch nie. Ich denke wieder An die Streckenposten und auch an Hartmut und Uwe, die alle in der Kälte und Nässe die Nacht über draußen ausgeharrt haben. Das sind wahre Fans !!!

Mein 2. Stint fällt unter die Kategorie stark begonnen und dann stark nachgelassen. Zu Beginn meines Stints war die Strecke noch sehr feucht, trocknete aber mit jeder Runde mehr ab. Mit den Regenreifen war ich spätestens ab der 4. Runde falsch unterwegs. Aber die Wettersituation war so instabil, dass wir entschieden so lange wie möglich draußen zu bleiben. Eine falsche Entscheidung, denn es gab keinen Regen. Mein „Super Audi“ verwandelte sich mehr und mehr in ein unfahrbares „Etwas“. Die Hinterachse war durch die „schmierenden“ Reifen völlig außer Kontrolle. Bei jedem Anbremsen stand der Audi quer. Schnelle Runden konnte man so vergessen. Aber ich brachte den TTRS 2.0 sicher in die Box und übergab an Danny mit Slicks.....Und dann kam der Regen !!!! Aber nur auf dem Grand Prix Kurs. Schon nach einer Runde musste Danny wieder die Box anfahren und auf „Intermeds“ gehen. Mit denen er dann 3 weitere Runden fahren konnte, bevor er dann auf Regenreifen gehen musste.



Und was war mit dem Subaru ? Vor dem Rennabbruch hatten wir uns einen Vorsprung von über einer Runde !!! herausgefahren. Den Subaru hatten wir schon fast nicht mehr im Fokus. Wir schielten auf die Top 20 und lernten erneut, wie schnell man auf der Nordschleife verliert. Durch den missglückten Reifenpoker war der Vorsprung auf wenige Minuten zusammengeschrumpft. 2.30 Std. vor Schluss übergab Danny an Christoph. Vorsprung 4.30 min. den Schlussturn sollte ich dann fahren. Sollte eigentlich kein Problem sein. Aber wie war das Sprichwort am Anfang meines Berichtes ? „Es kommt anders, als man denkt!“ Und es kam anders.

1.30 Std. vor Schluss musste Christoph unplanmäßig die Box ansteuern. „Langes Bremspedal“ wegen Spiel in den Radlagern vorne und dadurch „flatternder“ Bremsscheiben, die dann immer wieder die Beläge nach außen drücken. Unser Team arbeitet phantastisch. Die Radlagerschrauben werden nachgezogen, wohl wissend, dass dadurch die Hauptursache nicht beseitigt ist, ein schadhaftes Radlager. Unser Vorsprung auf den Subaru ist auf weniger als 2 Minuten geschrumpft. Einen Fahrerwechsel konnten wir wegen des unplanmäßigen Stopps auch nicht mehr durchführen. Also muss Christoph jetzt zu Ende fahren. Wir haben über „GPS Auge“ alles unter Kontrolle. Christoph fährt nur noch so schnell, wie es unbedingt sein muss. Ein Ausfall kurz vor Schluss wäre ein Desaster. Da, 2 Runden vor Schluss steuert der Subaru noch einmal die Box an. Ein kurzer „Splash&Dash“ (kurzes Nachtanken) bringt uns eine weitere Minute Luft. Noch 2 Runden fiebern. Die Minuten scheinen zu schleichen. Die Spannung ist kaum auszuhalten. Alle Mechaniker haben den Boxenzaun erklimmt. Wir, die Fahrer und Teamchefs haben uns ins Boxenhäuschen gedrängt. Dann, 17.00 Uhr, die schwarz/weiß karierte Flagge....wo ist der TTRS, wo ist Christoph?Daaa, da kommt er langsam über die Ziellinie. Der Jubel kennt keine Grenzen !!!! Wir haben es geschafft !!! Rennen beendet, Klassensieg eingefahren!!! Ein mehr als versöhnliches Ende eines nicht ganz optimalen Rennens. Viele Dank ans Team, vielen Dank an die vielen treuen Fans, ohne euch wäre das alles nicht möglich.

Mit Thorsten und Hartmut gehe ich schon mal zur Siegerehrung, um einen guten Platz für unser Team zu reservieren. Beide sind durchgefroren und müssen dringend ins Warme. Und wieder denke ich an die Streckenposten, die mehrere Tage Dienst hinter sich haben. Bei Wind und Wetter, Tag und Nacht. Eigentlich müssten sie die Pokale bekommen. Das mindeste ist aber mein persönlicher Respekt und Dank an die Helden und Helfer der Nordschleife. Am 22.Juni sehen wir uns wieder, Manni, Thomas und eure tollen Kollegen.

Elmar Deegener

Stelzenberg, 21.05.2013