

24h-Rennbericht 2006: Team Ecosoil Zakspeed Viper

Ich reise erst Donnerstagnachmittag an, möglichst spät, um möglichst wenig von dem ganzen Trubel mitzubekommen. Schnell die ganze Mannschaft und „unsere“ Viper begrüßen, Papierabnahme machen, Helme und Overalls checken und mich wiegen lassen.

Anschließend noch die finale Sitzprobe mit meinen Teamkollegen Werner (Mohr) und Hans-Peter (Huppert-Nieder). Dirk (Riebensahm) ist noch nicht da. Er wird erst in einigen Stunden kommen. Verschiedene Sitzkissen ausprobiert, paßt. Schnell noch einen Salat essen, bevor Dirk kommt, anschließend mit ihm die Sitzprobe zu Ende gebracht.

Freitag früh zum Ring. Schließlich soll heute schon um acht Uhr die Fahrerbesprechung starten. OK, das auch erledigt. Dann kann das Training ja endlich beginnen. Auf Grund der bis dahin erfolgten Tests, hatte ich die Ehre das Qualifying zu fahren. Ich sollte eine gezeitete Runde fahren. Anschließend meine drei Teamkollegen jeweils 2 Runden. Also, feuerfeste Unterwäsche, Overall, Sturmhaube, Helm und Handschuhe an und ab ins Auto, um ganz vorne an der Boxenausfahrt zu stehen. Doch was ist das? Die Marshalls lassen uns nicht nach vorne! Sch....., große Sch..... Die lassen uns einfach nicht nach vorne! Ich sehe unsere Trainingszeit stark beeinträchtigt, schließlich sind wir in Box 9, wohingegen die meisten anderen Top 10 Teams weiter unter in der Boxengasse sitzen und wohl deutlich weiter vorne in der Schlange stehen werden. Doch plötzlich dürfen wir doch fahren und es gelingt uns fast ganz vorne zum Stehen zu kommen. Nun gilt es noch ca. 15 Min. zu warten, bis daß die Ampel von rot auf grün geschaltet wird und wir das offizielle Zeittraining in Angriff nehmen können. Schön wäre es, einfach abschalten zu können und zu warten, bis daß die Ampel auf grün springt, doch leider geht das nicht und schon fangen die Gedanken an zu kreisen. Bis jetzt habe ich nur ein paar Mal daran denken müssen, doch jetzt steht es in riesengroßen Lettern vor meinem geistigen Auge: „Toll Christopher, jetzt sitzt du hier und bist bis jetzt noch keine einzige gezeitete Runde auf der Viper gefahren, gleich stecken dir die Jungs die vorgeheizten Slicks drauf und du sollst es im Qualifying so richtig fliegen lassen. Ist ja prima!“ Ich bin bis jetzt eine einzige Qualifyingrunde im Regen mit dem Auto gefahren, die ich aber aufgrund von Öl auf der Strecke abgebrochen habe. Auch eine Rennrunde bin ich mit der Viper noch nie gefahren. Langsam werde ich zugegebenermaßen richtig nervös. Verdammt, vielleicht hätte ich doch in den Trainings etwas langsamer fahren sollen. Das habe ich jetzt davon. Oh man, was für eine Sch.....! Wenn ich jetzt die Karre weghaue, kann ich den anderen Jungs nie mehr in die Augen gucken. Aber wenn ich hier gleich rumschleiche, kann ich nie mehr in den Spiegel gucken. Ich kann es drehen und wenden wie ich will, beides gefällt mir nicht. OK, ich habe einen Geistesblitz. Ich stelle mir vor ich sitze im V8Star und fahre wie immer. Ja genau, das ist es! Ist doch kein Problem, ist doch auch ein V8Star drin :o). Zum Glück geht langsam ein bißchen Action los, die Mechaniker montieren die Slicks und lassen den Wagen ab. Kurz danach steht die Ampel auf grün und endlich geht's los. Eine Runde Grandprix-Strecke, um auf der Start- und Zielgeraden die Startzeit zu holen und los geht's. Nicht weit vor mir sitzt Christian Menzel im Scheid-BMW und gast auf der Grandprix-Strecke schon richtig an.

Ich sehe zu, daß ich dahinter bleibe, denn eins ist klar, wenn ich am Ende der Runde näher an ihm dran bin als beim Überfahren der Startlinie, stehen wir in der Staraufstellung vor ihm. Die rote Viper sowie die drei favorisierten Porsche werden im Zeittraining nicht zu halten sein,

aber unter den restlichen Top-Autos, soll heißen Raeder Lambo, Getrag-BMW, Scheid-BMW, Duller-BMW, Frikadelli-Porsche, etc., will ich den Wagen so gut es geht positionieren.

Zum Glück kommen wir einigermaßen akzeptabel über die Grandprix-Strecke, um dann eine hoffentlich völlig freie Nordschleifenrunde vor uns zu haben. Im Laufe der Runde werden wir aber durch diverse kleine Autos behindert (ja, kleine Autos, und ja, ich bin auch bis vor kurzem ein kleines Auto, nämlich einen Renault Clio gefahren. Aber auf eine so bescheuerten Idee auf die Nordschleife rauszufahren ohne mir zuvor eine Zeit auf der Start- und Zielgeraden zu holen, wäre ich nie und nimmer gekommen). Die Frage ist, wo liegt deren Motivation? Wie auch immer, das Auto fühlt sich super an, Zakspeed hat einen super Job gemacht, und daß ich mir einbilde im V8Star zu sitzen klappt wirklich gut. Aber was ist das? Habe ich Halluzinationen oder komme ich dem Scheid-BMW immer näher? Ich glaube ich spinne, ich komme sogar deutlich näher. Na dann bin ich ja mal gespannt ob Christian Menzel mich gleich vorbeilassen wird (letztes Jahr bei der VLN hat er mich einmal mit dem deutlich sprint-stärkeren Cup-Porsche beim Start mit dem V8Star ausbeschleunigt und mich dann anschließend eine halbe Runde aufgehalten. Als ich dann im Bereich des Karussells vorbeigefahren war, konnte ich direkt einen Riesen Vorsprung rausfahren. Das hatte ich noch in schlechter Erinnerung, also stellte ich mich auf das Schlimmste ein, nämlich obwohl ich schneller sein würde, nicht vorbeizukommen und somit unnötige Sekunden in der Rundenzeit liegen zu lassen). Doch was ist jetzt schon wieder? Habe ich wieder Halluzinationen oder komme ich dem Scheid-BMW gar nicht mehr näher. Tatsächlich, der Abstand bleibt ungefähr gleich, das heißt jetzt Zähne zusammenbeißen und dranbleiben. Vielleicht habe ich nach dem Galgenkopf eine Chance vorbei zu fahren. Also, volle Konzentration und mit so viel Speed wie es geht auf die Döttinger Höhe drauf. Super, das hat gepaßt, doch zu früh gefreut. Keinen einzigen Meter kann ich dem Scheid-BMW näher kommen. Ich beginne sogar ein paar Meter zu verlieren. Mann der Johannes, hat wieder ein super Auto gehabt, 4.0 Liter Hubraum aber geht ab wie die Sau. OK, noch mal volle Konzentration. Auf keinem Fall in dem letzten Abschnitt das Auto verlieren. Bloß nicht zu spät bremsen. Sauber durch die Hohenrain Schikane, früh am Gas und 9,04 min. Laut Boxenfunk P4 zu diesem Zeitpunkt, zwei Sekunden schneller als Christian Menzel im Scheid-BMW. Ich denke: „War ja gar nicht so schlimm Christopher. Was hast du dich denn so angestellt? War doch ganz leicht und noch überall Luft. Ja, ja, ist klar. Erst in die Hose scheißen und hinterher die große Lippe riskieren“. Zum Glück kann man keine Gedanken lesen und niemand wußte wie es mir in den letzten 30 Min. ergangen ist. Anschließend fuhren meine drei Kollegen wie geplant ihre Pflichtrunden und viel mehr als das kann es auch normalerweise nicht sein, da der Verkehr dafür viel zu dicht ist. Doch im Laufe des Trainings wurden wir eines besseren belehrt. Wenn man ganz viel Glück hat, kann man nämlich doch eine freie Runde erwischen und so fielen wir von P4 auf P6 zurück nachdem der Getrag-BMW eine super Zeit hingelegt hatte, ebenso wie auch der Land-Porsche. Unsere Befürchtungen noch weitere Teams würden an uns vorbeifahren bestätigten sich nicht. Und so blieb es bei Position 6.

Ruckzuck flogen die Stunden vorbei und es war schon wieder Zeit sich ins Auto zu setzen zum Abend-Qualifying. Gesagt, getan, Boxentor hoch und siehe da, wir wurden diesmal gar nicht von den Sicherheitskräften aufgehalten. Also, schnell die Boxengasse runter. Fünf Mechaniker schoben an Peters Auto, fünf an meinem und im Laufschrift ging es runter zur Startlinie, Auch Uwe Alzen wurde von seinen Mechanikern im Laufschrift runtergeschoben

und das erste Rennen fand deshalb schon in der Boxengasse statt, wollten doch alle die bestmögliche Position haben. Fast zeitgleich kamen Peter und Uwe nebeneinander unten an und ich konnte sehen wie sich die Mechaniker freundlich abklatschten. Alle mit einem Lachen im Gesicht. War schon eine lustige Situation mit 20 Km/h, und ich glaube die Jungs habe alles gegeben was sie konnten, durch die Boxengasse geschoben zu werden. Rechts neben Uwe stand dann der Land-Porsche und noch daneben der Manthey-Porsche, so daß die vier schnellsten Autos alle in einer Reihe standen und nur darauf warteten loszuschießen. Ich stand in der zweiten Reihe links dahinter. Rechts neben mir stand Christian Menzel im Scheid-BMW. Das was in den kommenden Minuten passieren sollte, habe ich noch nie gesehen und glaube es auch nie wieder zu sehen. Leute ich sag euch, ihr könnt es euch nicht vorstellen. Die Worte die ich jetzt schreibe werden es nur unvollständig wiedergeben und ihr müßt euch die Eindrücke die ihr gleich lest zehnfach intensiver vorstellen: Ich sitz also irgendwie in der ersten Reihe als Zuschauer, aber irgendwie auch mittendrin, schließlich soll ich ja gleich selber losfahren. Inzwischen habe ich ein bißchen mehr Selbstvertrauen, klar ist es doch immerhin meine 2. Runde unter Wettbewerbsbedingungen mit dem Auto :o). Kurz vor dem regulären Start des Trainings lassen alle ihre Motoren an. Doch leider verzögert sich das Training und auf einmal fängt der Seitenschweller von Peters Viper an zu kokeln und der Qualm zieht massiv in den Innenraum. Uwe Alzen zieht seinen Porsche nach vorne links ein bißchen vor und prompt schieben die Scheid Mechaniker den BMW ein bißchen nach links um sich zwischen mir und dem seitlich vor mir stehenden Peter durchzuschieben. Das möchte ich natürlich auf keinen Fall. Schließlich will ich vor dem Scheid-BMW fahren, bilde ich mir doch ein, einen Tick schneller zu sein. Also schreie ich hektisch in den Funk (rufen mit Helm ist völlig aussichtslos) „Schieben, Jungs schieben. Der Scheid darf auf keinen Fall zwischen uns. Schiebt!“ Zum Glück standen 1 oder 2 Mechaniker am Heckflügel und konnte die sich auftuende Lücke sofort schließen, so daß ich später vor Christian Menzel die Zeit noch aufnehmen konnte. Viel interessanter war aber das, was in der roten Viper los war. Ich rechnete eigentlich damit, daß Peter aus dem Auto aussteigt, und ich glaube auch fast alle anderen hätten das getan, aber nicht so Peter Zakowski – definitiv die coolste Rennfahrersau Deutschlands – er sitzt in seiner total verqualmten Karre, kann wahrscheinlich nicht atmen, sieht nichts mehr, aber öffnet seine Tür nur einen Spalt und sitzt da, als wäre alles in bester Ordnung. War es aus seiner Sicht wahrscheinlich auch, hatte Yellow (Peter’s Mechaniker) doch mit Mezzo-Mix die Flammen provisorisch gelöscht. Er macht noch nicht mal den Motor aus. Zieht sogar vor, weil Uwe ja ein bißchen Meter gemacht hat und wartet in aller Seelenruhe auf die grüne Ampel. Leute ich sag euch, diese Situation war einfach super skurril. Zum Glück wird endlich die Ampel auf grün geschaltet. Alle vier Topautos fahren volle Kanone aus der Box als hätte derjenige das 24h Rennen gewonnen, der als erstes durch das Castrol-S ist. Auch ich fahre mit einem tierischen Powerslide direkt am Heck von Uwe Alzen hinterher und paß auf, das tunlichst niemand zwischen die vier und mich kommt. Gerüchten zu folge, haben sich einige der vier Topautos bei der Beschleunigungsaktion sogar berührt. Nicht zu vergessen: es handelt sich hier um die Einführungsrunde, die man fahren muß um sich eine Zeit auf der Start- und Zielgeraden zu holen. Gleichwohl ist es natürlich wichtig möglichst schnell diese Runde zu fahren, um möglichst wenige andere Fahrzeuge in der Zeitrunde auf der Grandprix-Strecke überholen zu müssen. OK, ich klebe dem Uwe an der Stoßstange. Als wir auf die Coca-Cola Kurve zufahren, läßt er extra eine große Lücke nach vorne, damit sein Plan hinterher auch aufgeht, die Lücke im Laufe der Runde zu schließen und damit automatisch eine schnellere Rundenzeit zu fahren als die vor ihm fahrenden. Ich kann ihn verstehen, aber mir ist das nicht so ganz recht, denn hinterherfahren ist immer leichter (ziehen vorausfahrende

Autos doch irgendwie an :o)) und es ist auch leichter eine Lücke zu schließen. Diesen Vorteil hatte ich am Morgen gegenüber dem Scheid-BMW genossen. Nun war ich etwas besorgt. Denn heute Abend würde es mir umgekehrt ergehen. OK, was soll's. Wie auch immer. Dann eben versuchen dem Uwe so lange zu folgen wie es eben geht. Wir pfeifen also im Meterabstand die Start- und Zielgerade hinunter während sich die Karawane aus der Boxengasse bewegt und zweifelsohne schon die ersten 50 Fahrzeuge rausgefahren sind. Wie auch immer, erneut bleibt es auf der Grandprix-Strecke einigermaßen erträglich und ich klebe beim Einbiegen auf die Nordschleife immer noch an der Stoßstange vom Uwe. Ich kann ihm dann noch ein bißchen nachfahren bis zu einem Überholmanöver, welches Uwe noch vor der Kurve abschließen kann, aber ich nicht und wir somit getrennt werden. Also muß ich jetzt alleine weiterfahren. Mensch, wie ärgerlich! Das hätte mir jetzt wirklich etwas gebracht hinterherzufahren. Ist es doch erst meine 2. Runde mit der Viper die ich Richtung Limit fahre. Was schlimmer ist, daß der Scheid-BMW im Rückspiegel mit voll aufgeblendeten Scheinwerfern und Christian Menzel am Steuer irgendwie nicht so richtig kleiner werden will. Ich bin hin- und hergerissen. Soll ich mehr puschen mit der Gefahr die Reifen zu überfahren und richtig Zeit zu verlieren, oder soll ich versuchen in einem vernünftigen Fenster zu bleiben. Gar nicht so einfach wenn man das Auto noch nicht so kennt. Andererseits geht's dem Christian Menzel ja nicht viel besser. Genau genommen ist er ja in der exakt gleichen Position. OK, gleich ist die Runde geschafft. Döttinger Höhe etwas entspannen aber dann noch mal volle Konzentration. Auf keinen Fall einen Fehler machen zum Ende der Runde. Auf der Uhr steht eine 8,58 min. Aber ich hab keine Ahnung ob der Scheid-BMW näher gekommen ist oder nicht. Also funke ich schon während des Anbremsens des Castrol-S an die Box und bekomme dort die gute Nachricht, daß der Scheid-BMW erneut zwei Sekunden langsamer unterwegs war und wir somit unsere Position 6 behalten haben. Im Laufe des Abendtrainings kam dann noch kurz Hektik auf als Dirk Adorf eine 9,00 min fuhr. Aber wir blieben auf Pos. 6. Also hinter den vier Topteams sowie leider hinter dem Getrag-BMW. Aber doch vor Scheid, Raeder, Duller und den ganzen anderen. In der Hinsicht sehr zufrieden, versuche ich möglichst viel zu schlafen und in der Tat, ich komme rechtzeitig ins Bett und kann volle acht Stunden schlafen. Ich werde meine Kräfte sicher noch brauchen.

Samstagmittag perfektes Wetter. Es war schon zu schön, nämlich zu warm um Autorennen zu fahren aber sicher zehnmal besser als das Wetter in den letzten beiden Jahren. Da ich mich mit der Viper nun so gut angefreundet habe, ist es an mir den Start zu fahren. Danke noch mal ans Team und meine Kollegen! Möglichst spät gehe ich in die Startaufstellung. Meine Güte, ist das voll hier! Meine Frau und ich können uns kaum einen Weg durch die Menge bahnen, so voll ist es. Gleichzeitig können wir gar nicht glauben wie weit wir nach vorne laufen müssen. Ist es doch mein erster 24h Start auf einem Topauto (mein bestes Ergebnis war bis jetzt 2001 mit dem Renault Clio der 2. Platz in der SP3 mit vierzig Startern, der gleichzeitig den damals ebenfalls sensationellen 16.!!! Gesamtplatz bedeutete). 3. Startreihe ist schon tierisch cool :o). Endlich angekommen, noch ein bißchen smalltalk hier und da und mit unseren Mechanikern ein paar Sachen bequatschen. Jetzt ist langsam Zeit sich fertigzumachen. Aber Mist, ich muß noch mal pinkeln! Nur wohin bei diesen Tausenden von Leuten? Wie auch immer, was sein muß, muß sein. Schnell über die Leitplanken gesprungen, ein einigermaßen unbeobachtetes Plätzchen gefunden und.... Das hätte ich später gar nicht gebrauchen können. Weitere zwei Stunden hätte ich das nicht ausgehalten. Schnell zurück

zum Auto. Helm auf, anschnallen lassen, Funkcheck, usw. Die Einführungsrunde des 24h Rennens ist noch langsamer als die VLN Runde und selbst die finde ich schon total ätzend. Es gibt nichts schlimmeres als im Rennauto im Schneckentempo über eine Rennstrecke zu fahren. Wir versuchen die Reifen warm zu halten und diese ätzende Hitze zu ertragen, weil kaum Luft von draußen reinkommt. Ich kann euch sagen, das ätzenste an jedem Rennwochenende ist die Einführungsrunde. Aber was geht denn hier ab? Was machen denn die ganzen Leute auf der Strecke? Wie cool ist das denn? Im Hatzenbach säumen Tausende die Strecke. Stehen teilweise auf dem Asphalt. Das gleiche Szenario an weiteren Stellen. Ich war noch nie Startfahrer beim 24h-Rennen, aber das hat schon was. Ich nehme alles zurück was die Einführungsrunde betrifft. Das 24h-Rennen ist eine Ausnahme. Ich will jetzt unbedingt immer den Start fahren :o).

OK, was ist unsere Strategie? Die vier Topautos sind zu schnell, aber „Best of the Rest“ wäre ich am Ende des Turns schon ganz gerne. Platz 5 oder Platz 6 in der Gesamtwertung wär doch schon ein tolles Ergebnis und wenn jemand ausfällt, wären wir die Ersten, die davon profitieren können. Also Christopher, halt dich ran und dokumentiere den Anspruch „Best of the Rest“ sein zu wollen. Das Grid-Schild wurde uns gezeigt und der Manthey-Porsche reduziert das Tempo in der Hohenrain-Schikane massiv und wir fahren ganz langsam im ersten Gang. Mit dem rechten Fuß stehe ich auf dem Gas, mit dem linken Fuß auf der Bremse und das ist auch gut so, denn plötzlich beschleunigt der Manthey-Porsche schon in der Schikane voll. Ich kann zum Glück gut folgen, während der Getrag-BMW (Startposition 5, in der 3. Reihe links neben mir) das wohl nicht so ganz mitbekommen hat und auch der links dahinter stehende Scheid-BMW nicht mitkommt. Zum Glück ist auch Dirk Adorf ein Stück hinter mir. „Der macht doch hoffentlich keinen Scheiß!“ denke ich (bin innerlich froh ihm eben vor dem Start gesagt zu haben, daß ich nicht der Manthey-Porsche bin und es kein sechs Stunden Rennen ist :o)). Zum Glück kommt die Spitze gut und komplett gut durch das Gastrol-S und siehe da, ich bin in 5. Position. Relativ knapp dahinter ist Dirk Adorf, aber der war ja auch im Training schließlich langsamer, also soll er auch da gefälligst bleiben wo er ist! Vor der Dunlop-Kehre ist Dirk aber schon verdammt dicht an meinem Heck und ich fahr vorsichtshalber nicht ganz außen um keine Mißverständnisse zu provozieren. Dirk bleibt brav hinter mir. Hoch zum Audi-S habe ich auch den Eindruck, daß er schneller könnte als ich und entscheide mich daher, vor der Bit-Kurve etwas früher vom Gas zu gehen und zu bremsen damit er links vorbeikann. Klappt prima, Dirk ist vorbei. Er hat auch vollkommen Recht. Höchstwahrscheinlich werden sie nur wenige Runden fahren und müssen sich ja auch dem Publikum und den Sponsoren gegenüber in der kurzen Zeit so gut wie möglich verkaufen. Und das geht eben dann nur, wenn man, auch wenn es ein 24 Stunden Rennen ist, die paar Runden so schnell fährt wie es eben geht. Und ich will ihm da sicherlich nicht im Weg stehen, ist er doch ein sympathischer und sau-schneller Zeitgenosse. Dirk wird in dem Auto im Laufe des Jahres sicher noch für größere Aufmerksamkeit sorgen. Da bin ich mir ganz sicher. Ich laß mir, wie schon im Qualifying, noch ein bißchen Luft, fahre aber schon so schnell wie es geht ohne die Reifen und den Motor zu hart ran zu nehmen. Schon in der 2. Runde laufen wir auf die langsamsten Fahrzeuge der dritten Startgruppe auf und die Überrascherei, die über das ganze Wochenende hinweg die größte Herausforderung darstellt, beginnt. Ich bin überrascht, wie gut das Überholen funktioniert. Leider werden später meine Teamkollegen das nicht bestätigen können und, wenn man darüber nachdenkt ist es auch ganz logisch, denn den Start fahren bei verschiedenen stark besetzten Rennautos meist die stärkeren Fahrer und da die Unterschiede in der Stärke der einzelnen Fahrer teilweise gravierend sind, ist es im Startturn noch nicht so

schlimm, wird aber dafür später um so schlimmer und genau das kann ich nach dem kompletten 24h-Rennen zurückblickend sagen. Es ist teilweise haarsträubend wie sich manche Fahrer verhalten. Um ehrlich zu sein, ich würde bei dem einen oder anderen noch nicht mal einsteigen um zur nächsten Eisdielen zu kommen!

Der Startturn läuft gut. Das Auto läuft perfekt, Zakspeed hat es wirklich gut vorbereitet und ich kann momentan an Pos. 5 liegend gut fahren. Den Vorsprung zum Scheid-BMW kann ich im Laufe des Turns ebenso ausbauen wie den noch größeren Vorsprung zum Getrag-BMW, dem Duller-BMW, usw. Doch eins stört mich ganz gewaltig. Es ist so heiß wie ich es noch nie erlebt habe!. Der V8Star hat den Ruf super heiß zu sein, man redet dort oft über 70 Grad, doch das, was ich jetzt gerade mitmache, habe ich vorher definitiv noch nie gehabt. Es ist so heiß, daß es fast nicht mehr zum Aushalten ist. Was für ein Glück, daß ich seit fast einem Jahr zweimal pro Woche bei 60 Grad 45 Minuten in der Sauna Trimmrad fahre, denn gerade in Kombination mit der Einführungsrunde müßte ich ansonsten jetzt definitiv Speed rausnehmen. Wie oft habe ich das Sch... Saunatraining schon verflucht, jetzt bin ich super happy es durchgezogen zu haben. Trotzdem, es ist verflucht heiß, aber es nützt alles nichts, heul hier nicht so rum und beiß die Zähne zusammen. Ich bin fast froh als sieben Runden vorbei sind und ich den Wagen an Hans-Peter übergeben kann. Wir haben nach wie vor Position 5 inne und damit gezeigt wohin wir aus eigener Kraft fahren können und wo wir, wenn jemand vor uns ausfällt, hin möchten. Ich verziehe mich und trink erstmal 1-2 Liter Wasser und bin so erschöpft wie ich, glaube ich, noch nie war. Ich glaube, wir müssen mal ernsthaft darüber nachdenken ob man daran nichts ändern kann. Hans-Peter fährt seinen Turn über acht Runden solide und zuverlässig wie wir es von ihm kennen um dann aber, anders als wir es von ihm kennen, ebenfalls völlig erschöpft aus dem Auto zu steigen (nur kurz zur Info, Hans-Peter hat schon einen 8.000er ohne künstlichen Sauerstoff bestiegen und läuft Marathon). Anschließend fahren Dirk und Werner mit den gleichen Hitzeproblemen wie wir, so daß wir uns dazu entschließen, vor meinem 2. Turn ein kleines Luftleitschild zu montieren, welches mehr Außenluft in das Fahrzeuginnere leitet. Gesagt, getan, ab da waren die Probleme erledigt.

Das Rennen selbst lief aus unserer Sicht eher unspektakulär ab, wenngleich jederzeit die Gefahr besteht bei einem Übereindungsmanöver zu stranden oder einen technischen Defekt zu erleiden. Wir hatten nur kleinere Probleme, die uns, wenn man sich den Verlauf ansieht, ungefähr 2 Runden Zeit kosteten. Zu dem hatte ich noch ein kleines Problem: Am frühen Morgen trank ich in meinem 4. Turn zum ersten Mal meine Trinkflasche mehr als nur ein Viertel, und dann auch noch leer. Schon während des Turns wurde mir etwas schlecht. Danach wurde es noch schlimmer. Ja Leute, ich weiß inzwischen auch, man tut keinen Orangensaft ;o) in seiner Trinkflasche. Werner (im übrigen trotz seiner 67 Jahre topfit (hoffentlich kann ich dann auch noch so Auto fahren) und im letzten Jahr erfolgreicher „Bezwinger“ einer VLN-Runde beim Nürburgring-Lauf) begnügte sich netterweise mit einer verkürzten Pause und übernahm einen Durchgang früher das Auto. Während dessen konnte ich mich erholen und dann zum Glück wieder vollkommen wiederhergestellt übernehmen. Wir hatten uns dann drei Stunden vor Schluß schon mit Position 4 angefreundet, als wir am Bildschirm völlig fassungslos sahen, daß Marc Basseng kurz vor Start-Ziel mit seinem Porsche einen irreparablen Schaden erleidet. Den Marc kenne ich ein bißchen. Er ist ein sympathischer Zeitgenosse, der, wie die meisten wahrscheinlich wissen, sehr kompetent auf Premiere kommentiert. Schade, daß er die DTM nicht kommentiert. Es war ihm wirklich nicht

zu gönnen und wir wären mit unserem Platz 4 sicher alle sehr zufrieden gewesen. Nun, auf einmal haben wir eine ganz andere Situation, wir liegen auf P3 und waren wir vorher einigermmaßen entspannt, sind wir doch nun aufgrund der Möglichkeit bei einem solchen großen internationalen Rennen aufs Podium zu klettern nervös und haben bei jedem Überholmanöver und jedem Geräusch das wir bei dem Auto vernehmen doppelt Angst. Entsprechend stellen wir unsere Fahrweise ein wenig darauf ein, denn wir haben nach hinten raus für den Normalfall genug Luft. Und tatsächlich, um kurz nach 15:00 Uhr ist es soweit und Hans-Peter fährt mit der Viper 33 Team Ecosoil Zakspeed als 3. über die Ziellinie! Die Riesenlast, die seit zwei Stunden auf unseren Schultern lag, fiel von uns und wir freuten uns alle frenetisch mit dem ganzen Team. Anschließend stiegen wir auf das Podium und konnten es noch gar nicht richtig glauben, daß unser Konzept „Best of the Rest“ zu sein, und somit erster Anwärter im Falle eines Falles zu sein, aufgegangen war.

Anschließend dann die Pressekonferenz im großen Mediensaal und auch wenn man dort als Dritter nur eine untergeordnete Position spielt, so muß ich sagen, es war doch ziemlich cool, dort oben mit ausschließlich DTM, ex-DTM und Werkspiloten zu sitzen. Aber auch wir, alle einzeln, absolvierten die an uns gestellten Fragen sicher nicht unsouverän. Anschließend gab es dann positiven SMS- und Telefonterror sowie Glückwünsche von allen Seiten.

Es war ein tolles Wochenende. Vielen Dank an Dirk, Werner und Huppie, an die gesamte Zakspeed-Truppe mit Peter Zakowski, Andreas Leberle, Dirk Ossenber, Michael Lemb, Yellow, Christian Löhr, Christoph Meier, Jörg Friedrichs, Markus Laux, Wolfgang Thiesen, Dietmar Ackermann, Markus Blick, Christian Firuleasa, Christoph Sattler, Tobias Stahl, Dietmar Haas, Wolfgang Reiferscheid, Tim Brenner, Pascal Nierhaus, Frank Zimmer, Florence Ackermann, Silke Bierfert, Harald Rettig, Sandra Kreuzberg, Isabella Gülden, Yvonne Sausen, Michael Dürbaum, Stefan Róta, Myriam Stein, Malte Tack, Joachim Drügg, Bernhard Koch, Sandra Maurer, Ralf Schröder, „unser Filmteam“ Michael Dulava und Wolfgang Hannich und an unsere treuesten Fans Thorsten und Hartmut Haas.

Ein ganz dickes Dankeschön an meine Frau Anja für ihre Unterstützung während des ganzen 24h-Rennens.

@ Olli: Dein Tip war wirklich gut, ich bin trotzdem froh, daß wir ihn knapp haben „unterbieten“ können.

Christopher Gerhard