

sport **auto**

24h-SPEZIAL



ADAC Nordrhein e.V.



DAS RENNEN



ZURICH
ADAC 24h
35. ADAC Zurich 24h-Rennen
Nürburgring Nordschleife
7. - 10. Juni 2007

Präsentiert von offiziellen Partnern des Internationalen ADAC Zurich 24-Stunden-Rennens:



ZURICH
www.zurich.de



YOKOHAMA
Hochleistungsreifen
www.yokohama.de



BILSTEIN
www.bilstein.de



Wetter-Karussell

Alle 24h-Klassensieger



N1-N2: Für die vier Neuseeländer Rollinson, Owers, McKay und Eden hat sich die lange Anreise gelohnt



S1: Der 120d von Viebahn, Sorlie, Riemer und Schubert schaffte wieder den Klassensieg, kam aber nur auf Platz 27 ins Ziel



S2: Bei den großen Dieselwagen konnte unter anderem Ellen Lohr mit dem Alfa 147 einen Klassensiegerpokal einheimen



SP1: Für die kleinen Teams ist ein Klassensieg besonders wertvoll. Das Polo siegte mit 6 Runden Vorsprung

Beim **24h-Rennen** feierte der Rennstall von Olaf Manthey mit dem Porsche 911 GT3 RS den zweiten Sieg in Folge. Das hoch dramatische Rennen bot alles: Startverschiebung, Rennabbruch, Nebel, Regen und Sonnenschein



Allein auf weiter Flur: Der Manthey-Porsche fuhr trotz verspätetem Rennstart, Nebel, Regen und Rennabbruch mit über einer Runde Vorsprung ins Ziel

Fotos: BR FOTO (12); MÜLLER (9); GARGOLOV (7); ARENZ (2)

Romain Dumas war glücklich und entsetzt zugleich: Der Franzose in Porsche-Diensten krabbelte am Sonntagfrüh um 4.10 Uhr aus dem Manthey-Elfer. Das war Rennen war soeben wegen des immer stärker werdenden Nebels abgebrochen worden, und Dumas hatte entsprechend viel zu erzählen: „Die Nordschleife ist ja für sich betrachtet schon der absolute Hammer, aber was da draußen im dicksten Nebel los war – total crazy.“

Die Sicht sank in einzelnen Streckenabschnitten unter zehn Meter, so auch in einer 500 Meter langen Nebelbank mitten auf der Döttinger Höhe. „Du ballerst mit kaum reduzierter Geschwindigkeit im fünften Gang rein, und 500 Meter weiter spuckt dich die weiße Wand wieder aus. Dahinter hast du erneut klare, kilometerweite Sicht bis zur nächsten Nebelbank. Irre, völlig verrückt!“

Die Wetterkapriolen der Eifel schlugen bei der 35. Ausgabe des 24-Rennens im Jahr 2007 wahre Purzelbäume. Rennleitung und Rennfahrer hatten alle Hände voll zu tun. „Ich komme mir vor, als wäre ich wieder im Jahr 1992“, schüttelte Teamchef Olaf Manthey den Kopf.

Auch damals drehte das Wetter hohl: Sintflutartige Regenschauer ließen das Karussell voller Wasser laufen, eine ewig lange Safety-Car-Phase zwang den Nikotinsüchtigen Jockel Winkelhock im Werks-BMW, sich beim Streckenposten in der Fuchsröhre in jeder Runde eine Kippe zu borgen. Im Nebel brüskierte Walter Röhrl im Procar-Porsche die Herren Werksfahrer mit Rundenzeiten von einem anderen Planeten – zweieinhalb Minuten schneller.

Am Ende wurde das Rennen wegen Nebels unterbrochen. Er war so dicht, dass die Piloten teilweise die Tür öffnen mussten, um die Strecke zu sehen. Kurioser Höhepunkt war wie 2007 eine lange Nebelbank auf der Döttinger Höhe und bei Start und Ziel. Dadurch bogen zeitgleich zirka 80 orientierungslose Piloten unbeabsichtigt in die Box ab, weil sie sich alle an der rechten weißen Linie orientierten – und die führte halt schnurstracks von der Döttinger Höhe in die Boxengasse. Olaf Manthey schüttelt noch heute über das umstrittene Rennen den Kopf: „Die haben uns damals um eine Runde beschissen, sonst hätten wir vielleicht gewonnen.“

Es gab im Fahrerlager am Nürburgring auch im Jahr 2007 viele klagende Fahrer und Teamchefs, denn heute wie damals sorgten der Nebel und der Rennabbruch für viel Zündstoff. Im Zentrum der Debatten stand der Rennabbruch. Der Abbruch war gerechtfertigt und kam vielleicht sogar etwas zu spät. Alle Fahrzeuge mussten – wie auch 1992 – auf der Start- und Zielgerade parkieren.

Viele Teams gingen davon aus, dass Parc Fermé-Bestimmungen herrschten, also nicht an den Autos gearbeitet werden dürfte. So war es auch 1992, und es gibt gute



Konnten sich gegen elf Klassenrenner durchboxen: Kruglik, Ramer, ... und Schulze im Fiesta



SP3: Die Kissling-Piloten Rainer Bastuck, Jürgen und Otto Fritsche sowie Stefan Kissling siegten mit dem Zwei-Liter-Sauger



SP3T: Volkswagen Motorsport feierte mit dem Golf in der Turbo-Klasse einen 24h-Nordschleifen-Einstand nach Maß



SP4 - SP5: Der Dörr-Einser mit M3-Motor wurde erst am Rennplatz fertiggestellt – und holte trotzdem den Klassensieg

Gründe für eine solche Lösung: Denn nur so wird verhindert, dass die Teams ihre Autos zur Rennhalbzzeit ein Mal runderneuern. Ein solches Handeln würde nicht unbedingt dem Geist eines 24h-Rennens entsprechen. Schließlich geht es ja darum, 24 Stunden am Stück zurückzulegen, und wer schrauben muss, sollte dies während des laufenden Rennens tun. Alles andere ist eigentlich ungerecht gegenüber all jenen Teilnehmern, die ohne technische Probleme durchfahren.

Doch 2007 kam alles anders: Die Rennleitung zog sich auf den Standpunkt zurück, das sportliche Reglement schreibe bei einem Rennabbruch einen Parc Fermé nicht vor. Ergo führte man alle Autos von der Start- und Zielgerade im Entenmarsch an die Box, wo sich sofort die Mechaniker auf die Autos stürzten, um in der insgesamt fast fünfständigen Unterbrechungsphase alles zu tauschen, was nicht niet- und nagelfest war.



Darling der Fans, ob britisch oder deutsch: Klaus Ludwig, Robert Lechner, Marcel Fässler und Sascha Bert konnten sich mit dem spektakulären Aston Martin DBRS9/8 sportlich exzellent in Szene setzen. Zwölf Stunden tobte man in den Top-Fünf, dann ging der Motor fest

Warum wir dieses Thema so ausführlich behandeln? Es könnte je nach Betrachtungsweise das 24h-Rennen 2007 entschieden haben. Der zu diesem Zeitpunkt in Führung liegende Porsche 911 GT3 RS von Olaf Manthey hat nach offizieller Lesart während der Rennunterbrechung zwar nur einen Getriebe- und Kupplungs-Check vorgenommen, doch Insider schwören, dass das Getriebe komplett getauscht wurde. Hätte das Manthey-Team während des laufenden Rennens auf Grund eines sich anbahnenden Schadens – die Rede war von „komischen Geräuschen“ aus der sequenziellen Schaltbox – wechseln müssen, so wäre der Sieg futsch gewesen. So konnten Timo Bernhard, Marc Lieb, Marcel Tiemann und Romain Dumas den zweiten 24h-Sieg für Olaf Manthey in Folge feiern.

„2006 hat Manthey dominiert, 2007 haben sie mit Glück gewonnen“, behauptet Patrick Simon, der in der Dodge Viper von Zakspeed letztlich auf Platz zwei das Ziel sah. Die Viper konnte ganz knapp nicht den Speed des Manthey-Elfers mitgehen, im Mittel fehlten drei bis vier Sekunden pro Runde. Die einzige Chance der Viper auf den Sieg war ihre panzerartige Zuverlässigkeit – und mögliche Probleme am immer noch jungen 997-Porsche von Manthey. Doch die Rennunterbrechung und der kolportierte Getriebe-wechsel brachte die Viper um ihre einzige theoretische Siegchance.

Vor dem 24h-Rennen hatten alle Auguren entweder den Land-Porsche zum Überflieger deklariert oder einen engen Kampf zwischen dem alten Land-Elfer (Chiffre 996) und dem neuen von Manthey (997) vorhergesagt. Zakspeed galt als unbekannter Geheimfavorit. Die Weissagung traf im Prinzip ein: Das Manthey-Team hatte mit leidenschaftlicher Kraftanstrengung in den letzten Tagen und Wochen vor dem Rennen noch mal beim Speed zugelegt. Eine Woche vor dem Rennen stand der „Dicke“ noch mal im Windkanal, mit selbst angefertigten Alu-Teilen. Die Messung fiel positiv aus, auf letzter Rille mussten die Kohlefaserbäcker Nachtschichten schieben. Parallel wurde weiter an der Aufhängung und der Fahrwerksabstimmung geackert, fürs Rennen kamen von Manthey modifizierte Teile unters Auto.

Die Roskur auf den letzten Drücker hatte Erfolg: Mit 8.39 Minuten im Zeittraining war der 997 fast exakt ebenso schnell wie ein Jahr zuvor der Vorgänger 996. „Die Pace stimmt, jetzt muss er nur noch halten“, sagte Manthey nach dem Qualifying.

Zur völligen Überraschung des Zwirbelbarträgers schnurrte der 997, der ihn zuvor in der VLN mit notorischer Unzuverlässigkeit gepiesackt hatte, wie ein Kätzchen. Bis auf das Getriebethema. Just als es akut wurde, kam die Rennunterbrechung. Sollte Manthey das Getriebe gewechselt haben, ist ein Vorwurf dennoch nicht berechtigt: Da kein Parc Fermé herrschte, konnte er machen, was er wollte.

Ob die fehlende Parc-Fermé-Bestimmung dem Geist des Rennens entspricht, steht auf einem anderen Blatt. Olaf Manthey sagt: „Man könnte den Parc Fermé bei diesen Starterzahlen gar nicht mehr kontrollieren, denn es waren zum Rennabbruch sicher mindestens 20 Autos in der Boxengasse, an denen geschraubt wurde. Und in den Zelten außerhalb der Boxengasse wurde ja auch gearbeitet. Man müsste



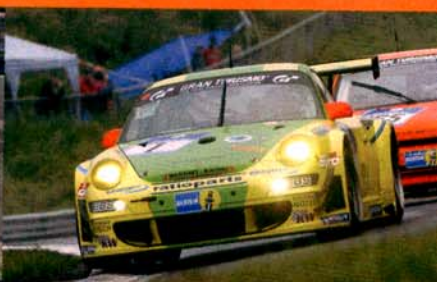
Das 24h-Rennen 2007 war reich an Drama. Sieben Kilometer vor dem Zielstrich riss ein Golf von Volkswagen Motorsport den in der Klasse führenden Civic aus dem Rennen (oben). Der Alzen C man schnurrte problemlos auf Platz vier der Paragon-RSR war starker Sechster, das Land-Team enttäuscht mit einem dritten Schlussrang (von li



SP4: Sebastian Asch, Urs Bressan und Stephan Wölflick holten mit dem Ford Focus die SP4-Trophäe



SP6: In der starken SP6-Klasse erkämpften Strietzel und Johannes Stuck, Claudia Hürtgen und Richard Göransson den Sieg



SP7: Pole Position, Gesamtsieg und Klassensieg – der Porsche 997 GT3 RS von Olaf Manthey ließ gar nichts anbrennen



SP8: Tom Coronel, Duncan Huisman, Christophe Bouchut und Patrick Simon quetschten die Zakspeed-Viper aus



V1 Cup1: Das VLN-Junior-Team kam in der allerletzten Runde sozusagen über Handkuss zum Klassensieg

V2: Die V2-Klasse bot das Rennen im Rennen, weil Startnummer 182 mit 23 Sekunden vor Startnummer 210 siegte

V3-V4: Doppelsieg für das Black Falcon-Team mit ihren beiden BMW E90. Aber es sollte noch besser kommen ...

V5: ... denn die Truppe holte auch noch den Pokal in der großen Klasse der Sportwagen mit dem Coupé. Hut ab da...



Cup1: Das VLN-Junior-Team kam der allerletzten Runde sozusagen per Handkuss zum Klassensieg

V2: Die V2-Klasse bot das Rennen im Rennen, weil Startnummer 182 mit 23 Sekunden vor Startnummer 210 siegte

V3-V4: Doppelsieg für das Black Falcon-Team mit ihren beiden BMW E90. Aber es sollte noch besser kommen ...

V5: ... denn die Truppe holte auch noch den Pokal in der großen Klasse der Seerennenwagen mit dem Coupé. Hut ab dafür

das ganze Fahrerlager unter Quarantäne stellen, um die Parc-Fermé-Bestimmung kontrollieren und durchsetzen zu können. Und dazu bräuchte man vielleicht 50 oder sogar 80 Sportkommissare vor Ort.“

Manthey gewann das turbulente 24h-Rennen mit einer Runde Vorsprung. Die Viper, die nur über die Zuverlässigkeit hätte punkten können, wurde Zweite. „Vor denen hatte ich am meisten Bammel“, gesteht Manthey, „weil die auch die guten Michelin-Reifen hatten.“ Viper-Pilot Patrick Simon relativiert: „Unser Auto ist hundert Kilo schwerer als der Manthey-Elfer. Und mit dem vom Reglement kastrierten Motor herrscht nahezu Power-Gleichstand. Wir konnten nichts anderes machen, als auf Fehler oder technische Gebrechen bei Manthey zu warten.“

Die Piloten ließen sich wenig zu schulden kommen, bis auf einem kurzen Ausrutscher von Duncan Huisman zu Rennbeginn. Ein weiter Trumpf von Zak-speed: Mit Christophe Bouchut, Tom Coronel, Duncan Huisman und Patrick Simon war eine erstklassige Fahrerbesetzung am Start.

Auf dem dritten Platz landete der eigentliche Topfavorit der Buchmacher: Der exzellent aussortierte Land-Porsche drehte in den vergangenen Monaten allen Teams bei den VLN-Rennen eine lange Nase. Nicht so beim 24h-Rennen. Warum?

Im Hintergrund spielten sich wahre Dramen ab: Reifenpartner Pirelli kam mit einer neuen Reifenvariante (Code D3) an den Nürburgring. Das Team bestand auf der ausgetesteten Variante aus den VLN-Rennen, aber die wurde gar nicht mehr produziert. Prompt stand man mit der Abstimmung im Wald, der Rhythmus war schon vor dem Rennen gebrochen. In den ersten Stunden war man zu langsam, dann lieferte Pirelli doch noch sechs Sätze der alten Variante – und auf einmal war man wieder schnell und brannte in der Nacht starke Zeiten in den Asphalt.

Letztlich war das Kind da schon in den Brunnen gefallen, zur Rennunterbrechung nach knapp elf Stunden betrug der Rückstand acht Minuten. Nach dem Restart wollte Marc Basseng mit hohem Risiko Zeit und Position gutmachen – und donnerte dem Manthey-Auto während einer Gelbphase ins Heck. „Das geht auf meine Kappe“, so ein frustrierter Basseng. Der Wechsel des Kühlers kostete weitere zehn Minuten – damit war der Fisch geputzt.

Die Außenseiter blieben auch im Rennen die Außenseiter: Der Aston Martin DBRS9 des Phoenix-Teams zeigte wie schon in der VLN erstklassigen

Speed, doch mit acht Runden pro Stint ist auf der Nordschleife kein Staat zu machen. Zudem fuhr der mit Michelins bereifte Aston noch ohne Traktionskontrolle, ohne ABS und ohne optimalen Unterboden. Immerhin hielt man sich konstant in den Top-Fünf, nach zwölf Stunden machte der Motor wegen eines Ölpumpenschadens die Grätsche. Das positive Fazit: Mit etwas Entwicklungsarbeit wäre der DBRS9 für 2008 ganz sicher ein Gesamtsiegekandidat.

Über dieses Potenzial verfügt das BMW Z4 M Coupé nicht, schuld ist der schwachbrüstige Sechszylinder mit nur 420 PS. „Wir bräuchten zwölf Stunden Dauerregen, um eine Chance auf den Sieg zu haben“, so Schubert-Pilotin Claudia Hürtgen vor dem Rennen. „Unter regulären Bedingungen wäre Platz drei das Maximum.“ Das hätte man auch geschafft, wäre Hans-Joachim Stuck nicht in die regenbedingte Massenkollision am Sonntagmittag vor dem Schwedenkreuz verwickelt gewesen: Das Auto war eigentlich okay, doch bei der Bergung riss eine Spurstange ab, die Reparatur setzte den Schubert-Rennwagen auf Platz fünf zurück.

Das 24h-Rennen gebar viele Helden, deren Taten auf der ersten Seite des Zeitenmonitors dokumentiert wurden: Volkswagen Motorsport schaffte beim 24h-

Nach einem harten Einstandsjahr endlich mal ein Etappenerfolg: Hermann Tilke, Dirk Adorf und Peter Oberndorfer schafften im generalüberholten Gallardo acht Stunden – so viel wie nie zuvor. Zudem lag man phasenweise in den Top-Fünf des 24h-Gesamtklassements



Debüt in der Special-Klasse der Zwei-Liter-Turbos gleich den Klassensieg und Gesamtrang acht. Nicht minder beeindruckend Platz neun des Kissling-Teams mit dem Saugmotor-Astra. Oder Platz zehn von Dörr Motorsport mit einem brandneu und auf letzter Rille fertiggestellten BMW 130i. Das 24h-Rennen bestätigte also wieder mal seinen legendären Ruf: Nichts im Rennsport ist unkalkulierbarer, als 24 Stunden Renntempo auf der Nordschleife. *Marcus Schurig*

Zakspeed-Viper
das Schubert Z4 M
eten beide in den
Fünf, aber gegen die
they-Boys (Mitte)
Dumas, Tiemann
Bernhard war kein
gewachsen. Das
id-Team (oben) war
ig glücklich, endlich
wieder die Zielflagge
s 24h-Rennens
ehen zu haben: Platz
ür Scheid, Horn,
h und Kainz

Das vier Wagen starke **Black Falcon-Team** verbuchte ein besonderes Highlight: Drei Autos im Ziel zwei Klassensiege, dazu ein Doppelsieg in der V3-V4-Klasse.



Die haarsträubendsten Geschichten lieferte die SP Cup 1-Klasse, wo die **Honda Civic Type-R** starteten. Der führende Wagen von Rink, Weiland, Stöckli und Rikli schied in der letzten Rennrunde durch Unfall aus. So gewann das VLN-

Honda-Junior-Team. Aber auch das war knapp, denn der Vorsprung auf die Startnummer 225 betrug lediglich 5.11 Minuten.

Das war aber noch gar nichts im Vergleich zur Kategorie V2 der Serienwagen bis 1850 cm³: Hier fuhren die Sieger **Colin Roloff, Georg und Björn Griesemann** mit dem unfassbar knappen Vorsprung von gerade einmal 23,902 Sekunden vor dem zweitplatzierten BMW 318is-Team der Herrschaften Winfried Mäske, Frank

Möller und Alexander Schula über die Ziellinie. Und das Ganze nach einer Gesamtfahrzeit von immerhin 18:00,53,211 Stunden.

