

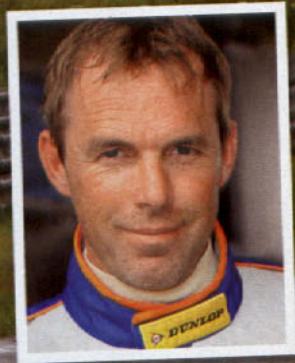


Wasser-Kante

Zum dritten Mal in Folge holte sich das Porsche-Team von Olaf Manthey den Sieg beim Sechs-Stunden-Rennen der Langstreckenmeisterschaft. Über die lange Distanz hat Porsche nach wie vor keine Gegner



Marc Lieb teilte mit dem Porsche RSR die Fluten und legte das Fundament für den dritten Manthey-Sieg in Folge beim Sechs-Stunden-Rennen



„Wir waren klar auf Podestkurs“, so Dirk Adorf. Doch dann kollidierte Ford-Pilot Thomas Mutsch mit einem Nachzügler



Ein Sieg und ein zweiter Platz aus den letzten beiden VLN-Rennen: Phoenix-Pilot Marc Basseng im Audi R8 LMS



Chris Mamerow (rechts) schied mit Radlagerschaden aus, die Kissling-Corvetten (oben) überzeugten im Zeittraining



Wenn man in einem Sechs-Stunden-Rennen nach einem Sechstel der Rennstrecke über zwei Minuten hinten liegt, dann gibt es drei taktische Varianten, um den Kopf noch aus der Schlinge zu ziehen: Man hat Marc Lieb im Team, der alles richtet. Oder man hat Gegner, die sich selber richten. Oder man gibt sich zur Abwechslung einfach mal großzügig: „Das wäre doch mal schön, wenn der Ford GT gewinnen würde“, sagte Olaf Manthey vor seiner Box, als der große Platzregen nach einer Rennstunde beim Saisonhöhepunkt der BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft losbrach.

Manthey hatte das Prestige-Rennen in den vergangenen beiden Jahren gewonnen. Kaum vorstellbar, dass sich der Teamchef auf einmal mit minderen Trophäen zufriedener geben könnte. Bei aller freundlichen Rhetorik lautete der erste Plan natürlich mal: Marc Lieb. Der schien schon zu schnauben wie ein Rennpferd, als er bei platterndem Regen vor der Box stand und auf die lange Rückkehr von Teamkollege Arno Klagen im Manthey 911 GT3 RSR wartete. Klagen krebste auf profillosen Slickreifen durch die tosenden Fluten über die Nordschleife. „Zweiter Gang, 30 km/h, bloß kein Blödsinn machen und das Auto nicht zerdeppern“, so die Ansage von Klagen in der Box, als er wieder trocken war.

Derweil wütete draußen auf der Strecke schon Marc Lieb. Obwohl ja eigentlich fast nur noch Teilzeitrennfahrer – der junge Herr ist mittlerweile Ingenieur mit Diplom und Siegel und könnte wohl sofort einen vollständigen und endgültigen Karriereschwenk vollziehen –, ist Marc Lieb ein Phänomen geblieben. Im Gespräch ein ruhiger, besonnener, nachdenklicher Typ, Familienvater obendrein. Keine Spur von aggressivem Rennfahrergehabe. Stattdessen immer klare und präzise Analysen, hier die Reifenfrage, da die Bremsbalance, dann sein Königsmetier, die Fahrzeugabstimmung, die er in jeder Verästelung dechiffrieren könnte, wenn es ihm sein Status als Werksfahrer nicht verbieten würde.

Ganz anders die Chose, wenn der Typ den Helm auf dem Kopf hat. Dr. Jeckyll und Mr. Hyde. Jackie Stewart bezeichnete Motorsport mal als „pure male aggression“, als reine männliche Aggression, ein Testosteron-Wettbewerb sozusagen. Also beim Sechs-Stunden-Rennen gab es mindestens zwei Fahrer, auf die exakt das zutraf, und der eine hieß Marc Lieb. Die ersten sechs Runden seines Stints zimmerte er Fabelzeiten auf Regenreifen hin, nach 50 Minuten schien die Bahn abzutrocknen, Lieb fasste Slickreifen aus – nur um eine Runde später festzustellen, dass ihn die Regengötter gefoppt hatten. Wieder sprühte das Nass vom Himmel und jetzt legte sich Lieb auch noch mit dem Regen an, blieb draußen auf Slicks, obwohl viele Gegner wieder auf die sichere Reifenvariante zurückwechselten. „Das war furchtbar glitschig und ein Tanz auf der Rasierklinge“, so Lieb nach dem Stint.

Nachsatz mit Grinsen: „Aber irgendwie auch sehr unterhaltsam.“

In 14 Runden dampfte der Manthey-Pilot den Rückstand von deutlich über zwei Minuten auf 50 Sekunden ein. Er überholte sie alle, Sascha Bert und Thomas Mutsch und Uwe Alzen, den Ford GT und die Corvette und die zahllosen Porsche Neunelf. Nur einen vermochte er nicht einzudosen: Chris Mamerow – das war der andere Pilot mit dem hohen Testosteronspiegel beim Sechs-Stunden-Rennen. Als der dann leider ausfiel, war die Sache für Manthey gefrühstückt – dritter Sieg beim Sechs-Stunden-Rennen in Folge.

Über die lange Distanz auf der Nordschleife scheint es gegen die Kombination Manthey und Porsche momentan kein Rezept zu geben. Und wie zum Hohn reichte Manthey noch eine nette Anekdote nach: Der Siegermotor beim Sechs-Stunden-Rennen hatte mehr als 40 Stunden Laufzeit auf dem Buckel und war der gleiche wie beim Sieg des 24-Stunden-Rennens sieben Wochen zuvor an gleicher Stätte. Nicht einmal extreme Dauerhaltbarkeitstest können Manthey vom Siegen am Ring abhalten.

Alle anderen waren mit Wundenlecken beschäftigt, auch im Porsche-Lager. Der GT3-Manthey von Armin Hahne, Jochen Krumbäch und Richard Lietz verschied nach einem Lambdasondendefekt mit Motorschaden. Ganz dunkle Augenringe trugen Vater und Sohn Mamerow: Chris Mamerow ackerte fast drei Stunden im 911 Cup S, immer an vorderster Front. Sogar Marc Lieb hielt er im Regen auf Distanz, die beiden umkreisten die Nürburg fast exakt gleich schnell. Doch kurz vor Rennhalbezeit, mit 50 Sekunden Vorsprung, spürt Chris Mamerow einen Schlag auf der Döttinger Höhe, die Porsche-Fuhre gerät in eine rumpelnde Seitenbewegung, mit Haken und Ösen schafft er es zurück in die Box. Diagnose: Radlagerschaden.

Die Enttäuschung kannte keine Grenzen, der Husarenritt blieb unbelohnt. Bemerkenswert übrigens die Tatsache, dass der Yokohama-bereifte Mamerow-Porsche im Regen mit Michelin-Reifen fuhr. Viele Gerüchte rankten sich um die Performance der kleinen Truppe mit dem eher schmalen Budget, weswegen Vater Peter Mamerow ein paar Dinge klarstellt: „Man hat uns für die guten Leistungen angefeindet, weil wir ja offensichtlich der einzige GT3-Porsche sind, der ganz vorne mitfährt. Die Erklärung ist simpel: Wir konzentrieren uns voll auf dieses eine Auto und Chris ist ein vorzüglicher Abstimmer und gehört aus meiner Sicht im Moment zu den schnellsten Nordschleifenpiloten.“ Wohl wahr.

Mamerow verweist darauf, dass Marc Basseng den Mühlner-GT3-Porsche beim vierten Lauf ebenfalls auf die Pole gestellt habe. „Das Auto ist nicht einfach zu fahren, im Vergleich zum RSR hat man wenig Leistung und noch viel weniger Abtrieb. Deswegen pokern wir beim Zeittraining regelmäßig und gehen als

Letzte raus, um eine freie Runde zu erwischen. Denn wenn man im GT3-Elfer einmal den Schwung wegen der Übertreibungen verliert, dann kann man die schnelle Runde abhaken.“ Chris Mamerow wird sich für den Rest der VLN-Saison das Cockpit abwechselnd mit Dirk Werner oder Jörg Bergmeister teilen – weitere Gesamtsiege wohl nicht ausgeschlossen.

Im Audi-Camp war nach dem Hochgefühl des ersten VLN-Sieges beim fünften Saisonlauf Ende Juni leichte Ernüchterung angesagt: Bei den kühlen Außentemperaturen verlor das Quartett Hans-Joachim Stuck, Marc Basseng, Frank Biela und Frank Stippler einfach zu viel Zeit, erreichte am Ende aber immer noch Platz zwei. Fairerweise sollte man hinzufügen, dass das Phoenix-Team für die VLN-Saison auf Dunlop-Reifen wechselte, was eine Neukalibrierung beim Setup zur Folge hatte.

„Wir haben beim Sechs-Stunden-Rennen mit dem wechselhaften Wetter viel für die Abstimmungsarbeit gelernt“, unterstreicht Marc Basseng. „Natürlich spiegelt das Rennergebnis nicht die wahre Performance wider, aber wir hatten aufgrund der kalten Temperaturen Probleme, die Reifen ins optimale Fenster zu bekommen.“ Graining an der Vorderachse heißt das im Fachchinesisch. Zudem verlor das Phoenix-Team noch eine Minute beim Tankstopp, weil die Zapfsäule belegt war.

Zum vierten Mal Platz drei – „das wäre das Maximum, das wir mit unserem Material herausholen können“, sagte Uwe Alzen vor dem Rennen. Der Westerwälder bringt die arrivierten Topteams mit einem vergleichsweise günstigen Cup-Porsche seit dem 24-Stunden-Rennen regelmäßig zur Weißglut, sportlich und politisch. Alzen vermag den Erfolg plausibel zu erklären: „Wir schöpfen das Potenzial unseres Autos zu 100 Prozent aus, das ist das Geheimnis.“ Mit seinem Teamkollegen Lance David Arnold setzt Alzen auf eine reine Profipaarung, die beim Speed keine Vergleiche scheuen muss.

Bei der Technik gibt es laut Alzen wenig Kniffe. „Wir schöpfen das Gewichtslimit von 1150 Kilo voll aus, dazu haben wir die Auspuffanlage modifiziert, fahren mit der Keramikbremse und setzen auf rollengelagerte Dämpfer von H&R.“ Die Porsche-Treter Alzen und Arnold haben bei den Vier-Stunden-Rennen sogar noch den Nachteil zu verkraften, wegen des 90-Liter-Tanks einen Boxenstopp mehr als die Konkurrenz einschieben zu müssen. Der mattschwarze Elfer taugt für Rundenzeiten von unter 8.30 Minuten. „Aber nur mit dem Messer an der Kehle, sonst schafft man das nicht“, betont Alzen. „Wir fahren im Rennen jede Runde am absoluten Limit und gehen keine Kompromisse ein.“

Na ja, der letzte Satz kam Alzen vor dem Rennen über die Lippen. Weil das baugleiche Schwesterauto bereits am Freitag verunfallte, wurde ein Pilot auf den Nummer-Eins-Wagen umgepolt. Wie sich herausstellte: kein guter Plan. Klaus Rader glaubte, die Uhr habe nach

Sport Auto 8/09



Meld Dich Montag

einfach krank.

MACH DICH AUF WAS GEFASST. DER NEUE NÜRBURGRING.
Jetzt buchen: www.nuerburgring.de oder 02691 - 302 630



Ab diesem Sommer kannst Du am neuen Nürburgring so richtig Gas geben.

Ob mit Deiner Familie oder Deinen Kumpels. Ein Wochenende hier bedeutet volles Programm: Zum Beispiel bei einer Fahrt im ring^oracer, der schnellsten Achterbahn der Welt, im ring^owerk, dem Motorsport-Abenteuer für die ganze Familie, auf dem ring^oboulevard mit Traumaautos oder im Eifeldorf Grüne Hölle mit Bars und Party nonstop. Falls Du dann immer noch nicht genug hast, melde Dich Montag einfach krank. Oder besser: Komm nächstes Wochenende wieder. Mach Dich auf was gefasst!





Mit dem Cup-Eifer bis zum Sechsstunden-Rennen drei Podestplätze in Folge: Lance David Arnold und Uwe Alzen

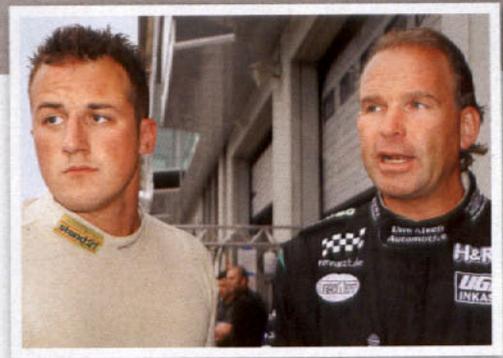
sechs Rennstunden um 18.00 Uhr auch für ihn geschlagen, sprich: das Rennen sei beendet. Er fuhr auf Platz drei über die Ziellinie, die noch keine war. Denn der Rennleiter winkt erst nach dem Gesamtsieger ab, und wenn der erst um 18.06 Uhr über die Linie fährt ...

Pilot Rader fuhr jedenfalls quietschvergnügt und freudetrunken in den Parc Fermé. Was sein Teamchef Uwe Alzen dort zu ihm sagte, ist nicht vollständig überliefert und wäre vermutlich auch nicht druckreif. Der Alzen-Porsche flog aus der Wertung wegen Nichtankunft, das Mühlner-Team kam mit seinem GT3-Porsche so zum Podiumshandkuss.

Nicht wenige im VLN-Fahrerlager sind übrigens der Meinung, dass die Cup-Porsche viel zu schnell sind, besonders der von Uns Uwe. Dazu gehört auch Stefan Kissling, der beim Sechsstunden-Rennen zwei Corvette nach Special-Reglement an den Start brachte und irgendwie die Welt nicht mehr verstand. „Im Zeittraining zum Sechsstunden-Rennen waren wir genau da, wo wir laut Reglement stehen sollten, nämlich mit 8.20er Rundenzeiten in jenem Zeitkorridor, den die Veranstalter vor der Saison für die Topfahrzeuge vorgesehen hatten. Leider sind die anderen Topautos wie der Ford GT aber um Welten schneller – und

gleichzeitig hat man uns zurückgebunden, die Cup-Porsche aber nicht!“

So fährt Alzen mit einem 120.000 Euro „billigen“ Porsche in der Liga der teureren und technisch aufwendigeren Autos mit. Kissling hat deshalb aufgerüstet und fuhr das Sechsstunden-Rennen mit einem Evolutionsmotor und neuen Fahrwerksteilen. „Aber das kostet jetzt alles wieder ein Heidengeld.“ Den gleichen Frust schieben übrigens viele SP7-Porsche-Teams, die darüber klagen, dass sich die Einstufung ihrer RSR-Verschnitte am Manthey-Mobil orientiere. „Da vergleicht man Äpfel mit Birnen“, schimpft ein Porsche-Teamchef, der nicht versteht, warum sein privater Porsche genauso eingestuft wird wie das Auto eines werksunterstützten Teams mit Profipiloten. Die druckreife Zusammenfassung der Lage von Patrick Simon: „Es wurden halt die Profiautos gegeneinander ausgeglichen – das geht natürlich zulasten der Amateure.“



All jene, die nicht unbefangen zu einem VLN-Rennen reisen, hoffen – endlich – auf einen Ford GT-Sieg. Knapp zwei Stunden focht der brutale Flachmann mit dem markerschütternden V8-Sound an der Spitze mit, doch im Wechselwetter ging die Konstanz einfach flöten. „Mischverhältnisse sind für uns problematisch“, erklärt Dirk Adorf. „Unsere Slicks kühlen bei feuchter Piste stark aus, deswegen müssen wir bei wechselhaften Bedingungen oft mit harten Regenreifen fahren und dann verliert man auf die anderen Topteams eben zu viel Zeit.“ Außerdem verfügt der Ford nicht über die komplexen elektronischen Regelsysteme wie Porsche oder Audi. Bei einem Unfall am großen Pflanzgartensprunghügel wurde der Ford dann auch noch heftig zerknüllt. Aber wie bemerkte sogar Olaf Manthey: „Es wäre doch mal schön, wenn der Ford GT gewinnen würde.“

Marcus Schurig

LANGSTRECKENMEISTERSCHAFT

18. Juli 2009, 39 Runden à 24,433 km = 952,887 km

6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen

1. Tiemann/Klasen/Lieb, Porsche 997 GT3 RSR	6:02.06,889 h
2. Stuck/Basseng/Biela/Stippler, Audi R8 LMS	+ 5.05,894 min
3. Schmickler/Kainz, Porsche 911 GT3 Cup S	+1 Runde
4. Rast/Rosteck/Mies, Audi R8 LMS	+1 Runde
5. Fischer/Seefried/De Bruijn, Porsche 997 RSR	+1 Runde
6. Schmitz/Abbelen/Althoff/Ragginger, Porsche 997 RSR	+1 Runde