

1.000 km-Rennen Nürburgring

von Andres Strucken

Die Sportwagenrennen der Blancpain GT Series sind in zwei Meisterschaften unterteilt. In der Sprint Series werden pro Rennwochenende je ein einstündiges Qualifikations- und Hauptrennen ausgetragen. Die Endurance Series dagegen beinhaltet Langstreckenrennen von drei, sechs oder 24 Stunden Dauer. Zu dieser Serie gehören die 24 h von Spa sowie das 1.000 km-Rennen auf dem Nürburgring. Das Nürburgring-Rennen war der letzte Lauf der diesjährigen Endurance Series. Abgewunken wird das Rennen nach 1.000 km Fahrstrecke des führenden Fahrzeugs, spätestens aber nach sechs Stunden. Da die Rennen von Amateur- und Profirennfahrern bestritten werden, gibt es drei Wertungsklassen. Die Gentlemen-Trophy ist den Amateurrennfahrern und der PRO Cup den Profirennfahrern vorbehalten. Fahrzeuge, die mit einer gemischten Fahrerbesetzung antreten, starten im PRO-AM Cup.

Nach dem Sieg beim 24 h-Rennen in Spa ist Laurens Vanthoor, der zusammen mit Cesar Ramos und Christopher Mies auf einem Audi R8 des Teams WRT startet, der aussichtsreichste Titelkandidat. Ärgster Konkurrent ist der Audi R8 von Sainteloc Racing mit den Fahrern Edward Sandström, Stephane Ortelli und Gregory Guilvert. Eine eher theoretische Chance haben die Bentley-Fahrer Steven Kane, Andy Meyrick und Guy Smith.



Wasser marsch

Alle Fahrer führen im Gegensatz zu den aktuellen VLN- und 24 h-Rennen auf dem Nürburgring sehr diszipliniert. Christopher Mies hatte als einziger freie Sicht, während sich alle folgenden Teilnehmer den Weg durch die Gischt bahnen mussten. Nur der Bentley-Fahrer Antoine Leclerc wurde ausgangs der Mercedes-Arena vom Oman Racing Aston Martin touchiert und in einen Dreher gezwungen und musste das ganze Feld passieren lassen. Im Bereich des Hatzenbach-Bogens verlor dann Edward Sandström die Kontrolle über seinen Audi R8 und machte mit ondulierter Vorderachse die Titelchancen zunichte. Kevin Estre, der seinen McLaren MP 4/12 C mittlerweile auf die zweite Position vorfahren konnte bedrängte nun den führenden Christopher Mies und setzte sich bald in Führung. Die beiden HTP-Mercedes von Titelverteidiger Maximilian Buhk und Nico Verdonck hatten sich mittlerweile nach vorne vorgearbeitet und kämpften nun um den dritten Platz. Zwischenzeitlich haben es die Sainteloc-Mechaniker geschafft, den havarierten Audi R8 wieder rennfähig zu machen und mit Rundenrückstand wieder in's Rennen geschickt.

Das Training fand bei perfekten Wetterbedingungen statt, aber am Renntag herrschte wieder das „typische Eifelwetter“: Tiefhängender Nebel, dichte Regenwolken und eine völlig durchnässte Rennstrecke. Das WRT Team belegte mit den beiden Audi R8 LMS Ultra und den Fahrern James Nash / Marc Basseng / Frank Stippler und Cesar Ramos / Christopher Mies / Laurens Vanthoor die Startplätze eins und zwei. Von den fünf gemeldeten Mercedes-Benz SLS AMG startete der vom Team HTP Motorsport gemeldete Wagen mit den Fahrern Maximilian Buhk, Stef Dusseldorf und Sergei Afanasiev aus aussichtsreichster Position in der vierten Startreihe.

Der Start selbst ging nach aus Sicherheitsgründen 20 min hinter dem Safety-Car absolvierten Runden trotz der widrigen Wetterbedingungen reibungslos über die Bühne.

Benz in Black



Nach knapp einer Stunde steuerten die beiden Führenden Audi R8 und McLaren MP 4/12 C die Box zum ersten Stopp an. Dadurch „erbt“ Maximilian Buhk den zweiten Platz, den er aber bald an den Nissan GT-R von Alex Buncombe abgeben musste. Kurz vor der Ford-Kurve konnte der Nissan dann sogar die Führung übernehmen. Der nun zweitplatzierte Audi von Cesar Ramos geriet durch Aquaplaning von der Ideallinie und ließ den Flügeltürer von Nico Verdonck vorbei. Nach einem Boxenstopp des Nissan übernahmen die beiden HTP-Mercedes die Plätze eins und zwei. Nach gut zwei Stunden erlebte Bernd Schneider, der zwischenzeitlich den Wagen von Nico Verdonck übernommen hatte, eine Schrecksekunde: Im Castrol-S verlor er kurzzeitig die Kontrolle über seinen SLS, konnte ihn aber wild driftend auf der Bahn halten. Stef Dusseldorp wiederum, der Maximilian Buhk auf seinem Mercedes abgelöst hatte, lief auf den zu überrundenden Bentley Continental von Andy Meyrick auf. Dieser übersah wohl die von den Sportwarten geschwenkten blauen Flaggen und hielt dadurch Dusseldorp unnötig auf. So konnte Bernd Schneider wieder aufholen und während Step Dusseldorp ausgangs der Mercedes-Arena links am Bentley vorbeiging nutzte Bernd Schneider die günstigere, weil innen liegende rechte Seite zum Überholen und nahm soviel Schwung mit, dass er in der folgenden Linkskurve auch an Step Dusseldorp vorbei in Führung gehen konnte.

Nach knapp drei Stunden verlor Stephane Ortelli die Kontrolle über den Sainteloc Audi R8, pfefferte diesen in die Reifenstapel und beraubte sich so aller Titelchancen. Kurz danach entschied die Rennleitung aufgrund des wieder stärker werdenden Regens das Rennen durch den Einsatz des Safety-Cars zu neutralisieren. Das HTP-Team reagierte umgehend und rief die beiden führenden SLS zum Tanken sowie Reifen- und Fahrerwechsel an Harold Premat und Sergei Afanasief an die Box. Da viele Teams diese Chance nutzten, führte plötzlich der ehemalige DTM-Fahrer Hubert Haupt mit seinem Black Falcon-SLS das Feld an. Nach Ende der Safety Car-Phase attackierte der auf dem dritten Platz liegende

Das kann doch keinen Spaß machen, oder?



Auf Abwegen

Christopher Mies den zweitplatzierten Harold Premat und machte sich mit dreieinhalb Sekunden Abstand auf die Verfolgung von Hubert Haupt, den er auch bald überholen konnte. Danach gab es einen spannenden Zweikampf zwischen Sergei Afanasief im SLS und Andy Soucek im McLaren um die dritte Position hinter Mies und Haupt. Nach einem vergeblichen Versuch, bei dem die Fahrzeuge auch einander leicht touchierten, schob sich der McLaren an den Flügeltürer vorbei. Der hinter dem SLS folgende BMW Z4 des Führenden in der PRO-AM-Wertung Nick Catsburg attackierte diesen rundenlang und zog dann sogar an den SLS vorbei. Harold Primat versenkte unterdessen seinen SLS nach einem Dreher in der Zieleingangskurve im Kiesbett und konnte erst nach langer Standzeit mit Rundenrückstand das Rennen wieder aufnehmen. Nick Catsburg gelang es dann, an den McLaren heranzufahren und ihn zu überholen. Auch Sergei Afanasief zog kurz darauf am McLaren vorbei.

Eine gute Stunde vor Rennende war die Fahrbahn soweit abgetrocknet, dass die Belastung für die Regenreifen durch Überhitzung und herausfliegende Profilblöcke stark anstieg. Der erste, der den Wechsel auf Slicks riskierte, war Kevin Estre auf dem ART-McLaren. Intermediate-Reifen, die für solche Mischbedingungen - trockene Ideallinie und feuchte Seitenstreifen - besser geeignet wären, gibt es in der Blancpain-Serie nicht. So musste er höllisch aufpassen, dass er beim Überrunden das Auto nicht abseits der Ideallinie verliert. Selbst diese schien noch einen Hauch zu feucht zu sein, denn immer wieder schwänzelte das Heck des McLaren und endete schließlich in einer doppelten Pirouette mit zweifachem Einschlag in die Leitplanken. Einige Runden später war dann der richtige Zeitpunkt für den Wechsel auf Slicks gekommen, den dann auch alle Teams durchführten.

Gut 30 Minuten vor Rennende, als die Strecke fast durchweg abgetrocknet war, führte wieder der Audi R8 von Laurens Vanthoor, der so seinem Titel in der Blancpain Endurance Series entgegenfuhr. Der nun auf der dritten Position liegende SLS von Step Dusseldorp ging an Abdulaziz Al Faisal, der den Flügeltürer von Hubert Haupt übernommen hatte, vorbei und sicherte sich den zweiten Platz. Bester Teilnehmer des PRO-AM Cup war schließlich der BMW Z4 von Catsburg / Hassid.