

# Ein Auto, ein Team, 5 Spuren, 47,5 Meter, 24 Stunden

## *Ein Erfahrungsbericht*

Die Idee, am diesjährigen 24h-Rennen teilzunehmen, entstand sehr spontan nach dem letztjährigen Rennen in Dietlikon, dass ich sehr aufmerksam und mit großem Interesse bei Facebook verfolgt hatte. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich weder ein SSR24 Auto, geschweige denn ein Team.

Das erste SSR Fahrzeug ließ dank Pauki nicht lange auf sich warten und auch das erste Team Mitglied war mit Michi aus Salzburg per Zufall sehr schnell gefunden. Bei der Findung des Team Namens hielt ich mich weitestgehend raus, das erledigte meine Frau für mich.

PIP's Hot Wheel Slotracing Team war also fortan auf der Suche nach weiteren Team Mitgliedern für das Abenteuer 24h, was sich anfangs recht schwierig gestaltete.

Erst ein Aufruf im sozialen Netzwerk brachte den Durchbruch.

Mit Jockel und Peter konnte ich zwei absolute Top-Fahrer der Szene in meinem Team begrüßen und somit stand der offiziellen Anmeldung nichts mehr im Wege.

Als mich beim Fifty-Fifty Anfang des Jahres Pauki fragte, ob ich noch einen fünften Fahrer im Team brauchen könnte, war ich nicht nur sehr überrascht, denn eigentlich wollte er kein 24h-Rennen mehr fahren, sondern auch sehr erfreut darüber, denn wir hatten bereits in Altach als Team sehr gut harmoniert.

Nun waren wir also da, an der wunderschönen Bahn beim USS Westhausen und drehten am Trainingstag eine Runde nach der anderen, um das beste Chassis und die Spuraufteilung unter uns 5 Fahrern zu finden. Der Nachmittag und Abend machte Hoffnung, dass es auch im Rennen einigermaßen laufen könnte.

Chassis: gefunden und gut vorbereitet. Renn- und Ersatzkaro: bestens gebaut und eine Augenweide. Räder: ausreichend Sätze perfekt vorbereitet. Ersatzteile und Werkzeug: in ausreichender Zahl vorhanden. Es kann losgehen!

Samstag, 08:00 Uhr: pünktlich zu Türöffnung vor Ort. Ein paar Runden einfahren. Die anderen Teams trudelten auch so langsam ein, sodass gegen halb 9 die Ausgabe der Rennmotoren und deren Einbau in die Rennchassis beginnen konnte.

Bis 10:00 Uhr konnten die Autos noch Probe gefahren werden, um das beste Setup für's Rennen zu finden, danach ging's zur Fahrzeugabnahme und in den Parc Fermé, bevor dann auf Spur 4 das Qualifying gefahren wurde. Peter fuhr für uns Platz 5 heraus.

Mit einer kurzen Verzögerung wurde das Rennen dann um 11:30 Uhr gestartet. Erster Fahrer unseres Teams war Jockel, der die Spur 5 während des kompletten Rennens sensationell im Griff hatte und nahezu durchgängig Top Zeiten fuhr. Und dabei ging es mit einem Fehlstart und 2 Abflügen in der ersten Runde los. Wahrscheinlich hat ihn das so sehr gewurmt, dass er sich dachte: jetzt erst recht!

Nach einer effektiven Fahrzeit von 3,5 Stunden beendeten wir den ersten Lauf auf dem vierten Platz, wenn auch nur hauchdünn vor dem Team SRT Vorarlberg. Ein Ergebnis, auf dem sich aufbauen ließ.

Auf den Spitzenplätzen bereits zu diesem Zeitpunkt die schon im Vorfeld hoch gehandelten Teams der GermanSwiss Community, Yellow Green (die es tatsächlich mit nur 2 Fahrern über die lange Distanz versuchen wollten) und Nandi Champion Racing.

Unser Auto lief super und wir mussten in der 2-minütigen Servicepause vor dem nächsten Lauf lediglich neue Schleifer einbauen, den Eigenwackel der Karosserie neu justieren und die Antriebsräder abziehen.

Lauf 2 lief trotz langsamer gewordener Bahn hervorragend für uns. Wir konnten auf Platz 3 abschließen und uns auch in der Gesamtwertung einen Platz nach vorne schieben.

Mittlerweile war es dunkel geworden und es duftete bereits nach leckerem Essen, sodass wir unsere Rennpause nach der ersten Spur von Lauf 3 dazu nutzten, einen Teller von dem sehr lecker zubereiteten Gulasch zu verzehren. Kompliment noch mal an den Koch!  
In diesem Atemzug sollte nicht unerwähnt bleiben, dass nicht nur die Bahn und die Räumlichkeiten perfekt vorbereitet waren, sondern auch das leibliche Wohl zu keiner Zeit zu kurz kam!

In der Mitte von Lauf 3 fiel uns beim Umsetzen auf, dass die Hinterrädern an den Kanten bereits arg in Mitleidenschaft gezogen waren und so entschlossen wir uns, trotz noch recht gut vorhandenen Grips dazu, 2 Spuren vor Schluss die Räder zu tauschen. Peters Räderwechsel innerhalb von nur knapp 20 Sekunden wird uns glaube ich für immer im Gedächtnis bleiben...

Mit den neuen Rädern lag das Auto nun wieder wesentlich sicherer in den kurvigen Passagen, allerdings kamen die Zeiten, die wir vom ersten Radsatz noch gewohnt waren, irgendwie nicht mehr.

Nach längerer Beratungszeit in unserer Rennpause in Lauf 4, entschieden wir uns dazu, einen weiteren Satz Räder vorzubereiten und so zu schleifen, dass dieser eigentlich wieder die uns bekannten Grip-Verhältnisse aufbauen sollte. Doch leider weit gefehlt. Nach nur 10 Runden mit dem neuen Radsatz tauschten wir die Räder wieder zurück, da die extra neu vorbereiteten Räder das Auto schlichtweg nahezu unfahrbar machten. Leider kostete uns diese Aktion wohl mehr als 15 Runden und auch zwei Plätze im Gesamtklassement. Ein kurzer Schockmoment, als unser Auto nach einem Crash über die Bande auf den Boden flog, konnte sehr schnell verdaut werden, da unserem Boliden zum Glück nichts Schlimmeres passiert war.

Nun mitten in der Nacht, suchten sich viele Fahrer einen Platz zum Ausruhen oder auch Schlafen, denn die Müdigkeit war nun doch allseits vorhanden und kostete dem Yellow Green Team nach der ersten Spur von Lauf 5 auch das komplette Rennen. Sie mussten leider aufgeben. Das Rennen mit einem Zwei-Mann-Team zu bestreiten war dann doch etwas zu optimistisch gedacht.

Lauf 5 ging bis in die Morgenstunden und unser Auto und auch wir zeigten wieder, was geht. Platz 2 in diesem Lauf mit einer hervorragenden Leistung des kompletten Teams brachte uns zurück auf den dritten Platz der Gesamtwertung. Die Reifen waren jetzt perfekt eingefahren, allerdings machte uns sowohl das Getriebe als auch der Leitkiel größere Sorgen. Letzterer hatte sich seit Rennstart durch die hohe Belastung so weit abgeschliffen, dass das Schwert bereits gut 4-5mm eingerissen war. Aufgefallen war uns dies bereits Mitte des vierten Laufes, wir hatten uns allerdings dazu entschieden, zwar alles für einen Leitkiel-Wechsel vorzubereiten, aber erst dann aktiv zu werden, wenn das Auto wirklich nicht mehr fahrbar sein sollte. Genau die richtige Entscheidung, wie sich dann am Schluss herausstellte. Aufgrund der Problematik mit Leitkiel und Getriebe (das sich zum Ende von Lauf 5 bereits nicht mehr wirklich gut anhörte) und der Tatsache, dass wir, auf Gesamtplatz 3 liegend, zu Beginn des letzten Laufes mehr als 50 Runden Vorsprung auf das Team von SRT Vorarlberg hatten, konnten wir Lauf 6 taktisch angehen. So hieß also die Devise: sauber fahren, möglichst keinen Unfall bauen, aber trotzdem das viert-platzierte Team auf ausreichend Distanz halten.

Als ich das Auto für die vorletzte Spur des Rennens übernahm, gaben mir meine Teamkollegen schon den Hinweis, nicht mehr voll zu beschleunigen, da das Getriebe kurz davor war, sich zu verabschieden. Knapp 5 Minuten vor Schluss, Jockel steuerte die Viper mit mittlerweile nur noch sehr durchschnittlichen Zeiten durch Spur 5, passierte es. Ein nicht mehr zu verhindernder Crash beförderte unser Auto ein weiteres Mal über die Bande und im hohen Bogen auf den Fußboden. Dieser Abflug, im wahrsten Sinne des Wortes, gab dem Getriebe den Rest. Das Auto hatte nahezu keine Beschleunigung mehr und ich hatte die extrem große Befürchtung, dass wir es nicht ins Ziel schaffen und so kurz vor Schluss noch unseren Podestplatz werden abgeben müssen. Was ich nicht wusste, war, dass Peter, während ich fuhr, eine komplette Hinterachse vorbereitet hatte und diese nun in Windeseile gegen die mit dem defekten Getriebe tauschte. Nach nicht mal einer halben Minute stand

das Auto wieder auf der Bahn und Jockel legte in den letzten Minute noch mal Rundenzeiten hin, die wir schon lange nicht mehr gesehen hatten. Die Viper ging quasi auf der Zielgeraden noch mal wie die Wutz und so hieß es für PIP's Hot Wheel Slotracing Team nach 24 Stunden und 5335,98 Runden (was im Übrigen einer Distanz von 253,459 km entspricht):

3. PLATZ bei den 24h von Westhausen!!

Und was war sonst noch?

- Der Riss im Leitkiel wuchs auf gut 8mm an. Ich glaube, wir können den Leitkiel für's nächste Rennen noch mal nehmen...
- Peter fährt demnächst vielleicht doch besser nur, wenn's hell ist.
- Klebeband aus einem Verbandskasten klebt überall, nur nicht da, wo es soll.
- Die Favoriten landeten am Ende tatsächlich vorne.
- Die Schwoobagäääng hatte sich so fest vorgenommen, Letzter zu werden, hatte aber nicht mit den Bonsairacern gerechnet.
- Mit Herbert vom Team SRT Vorarlberg werde ich mir hoffentlich noch öfter so spannende Zweikämpfe liefern können.

Mein Dank gilt:

- Zuerst mal meinem Team! Wir waren eine absolut tolle Truppe, die sich hervorragend ergänzt hat! Jederzeit gerne wieder in dieser Besetzung!
- Dem Veranstalter und den Organisatoren. Es war ein rundum geniales Event!!
- Den Fahrern aller Teams! Es hat sehr viel Spaß gemacht mit Euch allen!
- Nicht zuletzt Stefan, von dem ich in den letzten Monaten sehr viel lernen durfte, sodass ich mittlerweile mit den Rennern aus seiner Schmiede ganz passabel umgehen kann.

Am Ende waren alle Teilnehmer Gewinner, denn ohne eine so gute Truppe kann eine Veranstaltung nicht so werden, wie sie war.

Auf ein Neues in 2019!