NASS ZELLE

Eigentlich scheint die Sonne im August sogar in der Eifel. Doch der VLN-Saisonhöhepunkt geriet zum Wettschwimmen, bei dem viele Protagonisten absoffen. Wer siegte warum? Und wie steht es um den Titelkampf in der VLN?

Text Bianca Leppert · **Fotos** BR-Foto

Bei strömendem Regen jubeln Jan Seyffarth und Thomas Jäger in Taucheranzügen auf der obersten Stufe des Siegerpodests. In den Händen halten sie jeweils ein Paddel, das Kanu steht angelehnt an der Wand hinter dem Treppchen. Die Szene kommt Ihnen komisch vor?

Zu Recht. Natürlich haben wir die Taucheranzüge, die Paddel und das Kanu frei erfunden. Den Fluss auf der Nordschleife haben wir uns aber nicht ausgedacht. Den gab es wirklich. Denn im kältesten August seit acht Jahren musste die Eifel natürlich zeigen, was sie in Sachen Wetter-Superlative so draufhat. Et voilà, heftiger Platzregen und überschwemmte Streckenabschnitte machten das 6h-Rennen zur Seepferdchen-Prüfung.

Triple für Rowe Racing

Die einen – wie Rowe Racing – meisterten diese Herausforderung etwas besser, die anderen soffen buchstäblich ab. Am Ende war der Sieg für Seyffarth und Jäger etwas ganz Besonderes, schließlich schafften sie dieses Meisterstück schon zum dritten Mal in Folge. „Dieser Sieg ist bei diesen Bedingungen ganz speziell", sagte Seyffarth. „So etwas habe ich hier oben noch nie erlebt. Ich war gefühlte zehn Mal an der Box."

Die Schlüssel zum Erfolg waren die Reifenwahl und das richtige Timing. Auf Letzteres hatte man nicht immer Einfluss. Weil Jäger zu Beginn von Alexandre Imperatori im Falken-

Dreifacher Saisonsieger
Die Frikadelli-Truppe hat mit dem 911 GT3 R einen guten Lauf und stellt das erfolgreichste Porsche-Team

dem Falken-Porsche von der Piste – aber unabhängig voneinander.

Nach der Erfolgsserie mit drei Saisonsiegen riss die Glückssträhne ab. Im Fahrerlager wunderte man sich schon über die Dominanz der Eifel-Truppe in diesem Jahr. Manche begründeten die beiden Erfolge nach dem 24h-Rennen mit dem leicht ausgedünnten Teilnehmerfeld. Beim Sieg vor dem 24h-Rennen mussten sich Abbelen und Team zudem an keinerlei Politikspielchen beteiligen und konnten ihr Ding durchziehen. Man hörte auch schon, das Aggregat im Frikadelli-Porsche ziehe ganz besonders gut.

Abbelen selbst sieht es natürlich etwas differenzierter: „Wir arbeiten pausenlos. Wir fahren nie mit demselben Set-up, wir versuchen immer etwas anderes. Mittlerweile verstehen wir auch die Vignettenreifen viel besser." Abbelen geht sogar einen Schritt weiter: Das Team nutzt eine Art Spezial-Tape, das die Schwingungen am Auto reduzieren soll und so ein besseres Fahrgefühl gibt. Für viele wilder Voodoo-Hokuspokus, aber manchmal hilft ja auch der Glaube weiter.

Handzettel für Streckenposten

Sonst gab es nicht viele Anwärter auf den Gesamtsieg, die von der fahrerischen Besetzung her ein Wörtchen hätten mitreden können.

Der Dörr-McLaren galt zwar als Außenseiterkandidat, verunfallte aber ebenfalls. Eine stärkere Beteiligung der Top-Autos verhinderte unter anderem die Überschneidung mit der Blancpain Sprint Series am Slovakiaring, bei der zum Beispiel Phoenix und Schubert am Start waren. Die Amateure hatten dadurch eine größere Siegchance, und den Verhältnissen auf der Strecke tat das abgespeckte Teilnehmerfeld gut. Das Rennen lief ohne größere Zwischenfälle ab. Die Streckenposten erhielten noch einmal Handzettel zum Gebrauch der doppelt geschwenkten Flaggen. Sie sollen nur bei Personen auf der Fahrbahn oder bei

GRIP WIE NIE ZUVOR
nokian TYRES
ADAC
Test
sport auto
Empfehlenswert
gute Fahrt
Empfehlung
Auto Bild
VORBILDLICH 2012
AUTO
auto motor sport
Auto
ACE TEST
empfehlenswert
auto TEST
empfehlenswert
nokian WR D3
nokian WR A3
80 JAHRE seit der Erfindung des Winterreifens.
1934 - 2014
Eine Klasse für sich. Überall, wo der Winter zuschlägt.
Nokian Tyres hat über 80 Jahre Erfahrung in der Herstellung von Reifen für extreme Witterungsbedingungen. Im Jahre 1934 haben wir den ersten Winterreifen der Welt entwickelt.
Trust the Natives.

Die Fluten geteilt
Rowe Racing holte mit Jan Seyffarth und Thomas Jäger den dritten Sieg in Folge beim 6h-Rennen

Porsche aufgehalten wurde, kam er im Gegensatz zur Konkurrenz schon nach der dritten Runde zum Service an die Box. Beim nächsten Halt fuhr man ausgerechnet in dem Moment mit Slicks raus, als der Himmel seine Schleusen öffnete.

Den Rückstand holte man mit etwas mehr Glück bei den folgenden Stopps und einem ruhigen Händchen am Lenkrad wieder raus. Die Verfolger im Haribo-Porsche hatten das Nachsehen. Dieses Mal griff Uwe Alzen mit ins Lenkrad, weil sein BMW Z4 GT3 noch aufgebaut wird. Motor und Getriebe sind nach dem heftigen Überschlag beim sechsten Lauf wohl zu retten, es muss aber eine neue Karosse her. „Ich denke, wir sind bis Ende September oder Anfang Oktober wieder mit dabei", meinte Uwe Alzen.

Manthey auf dem Podium

Mit Platz drei feierte der Wochenspiegel-Manthey-Porsche ein kleines Erfolgserlebnis. Ein Trost für die Mannschaft aus Meuspath, denn an einem Porsche 911 Cup S wie auch am 991 von Christian Menzel und Co versagte der Motor nach dem Qualifying den Dienst.

Die Konkurrenz in der SP9-Klasse eliminierte sich teilweise selbst. Der Aston Martin in Bilstein-Farben wurde mit Stefan Mücke und Pedro Lamy am Steuer als einer der Favoriten gehandelt. Doch schon im Qualifying wurde Mücke auf seiner Out-Lap unglücklich in einen Unfall verwickelt. Die Mechaniker schraubten sich einen Wolf, um die beschädigte rechte hintere Aufhängung und das verzogene Heck rechtzeitig zum Rennstart hinzubekommen.

Auf den letzten Drücker wurde das Auto in der Startaufstellung vermessen. All die Mühe zahlte sich nicht aus. Im Rennen schieden die Briten nach zwei Stunden aufgrund eines Unfalls aus. Aston Martin hatte sich mehr ausgerechnet, schließlich reisten eigens die Motorsport-Bosse David King und John Gaw in die Eifel. „Wir planen, im nächsten Jahr zwei Autos beim 24h-Rennen einzusetzen, und haben gemerkt, dass man eine intensivere Vorbereitung für dieses Rennen benötigt", sagte King. Im Rennen wollte man die Bilstein-Dämpfer mit einem neuen Kennfeld testen und weitere Erfahrungen sammeln.

Auch die schnellste Frikadelle der Welt erwischte es: Der Frikadelli-Porsche von Klaus Abbelen, Sabine Schmitz, Patrick Huisman und Frank Stippler rutschte fast zeitgleich mit

Chef und Titelkandidat
VLN-Geschäftsführer Karl Mauer kennt sein Fahrerlager – und natürlich auch den Titelkandidaten Nummer eins: BMW-Pilot Rolf Derscheid

Schwarzer 911, Grüne Hölle
Das Haribo-Porsche-Team verbuchte mit Platz zwei beim 6h-Rennen wieder ein zählbares Resultat

einem Bergungsauto auf der Strecke gezeigt werden.

Die WTCC-Asse Gabriele Tarquini und Tiago Monteiro, die sich mit einem Honda Civic Type R auf den Tourenwagen-WM-Lauf im Rahmen des 24h-Rennens 2015 vorbereiteten, outeten sich beim siebten Lauf als echte Nordschleifen-Neulinge. Die Test- und Einstellfahrt am Freitag war für Tarquini die Premiere auf der Eifel-Achterbahn. „Als ich gehört habe, dass wir mit der WTCC auf der Nordschleife fahren, dachte ich mir: Jetzt bist du 52 Jahre alt. Warum muss ich diese Strecke noch lernen?" Tarquini kam mit Demut zum Ring: „Ich kann mir nicht alle Kurven merken. Deshalb gehe ich das mit Respekt an. Und da ist es mir lieber, mit einem kleineren Auto mit weniger Leistung anzufangen."

Und manchmal sind es diese Zwerge, die in der Meisterschaft am Ende den Ton angeben. Derzeit haben Rolf Derscheid und Michael Flehmer mit ihrem BMW 325i aus der Klasse V4 die besten Chancen auf den Titel. Das Duo war schon im vergangenen Jahr als Außenseiterkandidat mit im Rennen, doch dann legte Derscheid das Auto im Karussell aufs Dach. Wie beim letzten Mal wollen sich die beiden erst gar nicht mit der Meisterschaft beschäftigen: „Für unsere Umgebung ist das ein Thema, für uns nicht", sagt Flehmer. Im Schnitt starten zwölf bis 14 Autos in der Serienwagenklasse. Der BMW 325i vom Team Adrenalin Motorsport ist für Flehmer der härteste Konkurrent, der wie beim 6h-Rennen immer mal wieder den Klassensieg streitig macht. Flehmer und Derscheid kann man als Musterbeispiel für ein VLN-Team sehen: Geschraubt wird selbst und mit Unterstützung von Bekannten. Wo bisher buntes Tohuwabohu herrschte, hat man mittlerweile in einheitliche Teamjacken investiert.

Neben dem BMW-Gespann stehen die Chancen auch für Hannu Luostarinen ganz gut. Er liegt derzeit auf Rang zwei in der Tabelle – mit vier Punkten Rückstand. Der Finne startet gemeinsam mit Tim Schrick im OPC-Cup. Schrick musste jedoch einen Lauf aussetzen und ist deshalb nur Neunter. In der internen OPC-Cup-Wertung sind die zwei außen vor und gelten als Gaststarter, weil sie bei Kissling Motorsport fahren, die für die Cup-Betreuung zuständig sind. Daher wäre der VLN-Meisterschaftsgewinn die einzige Belohnung für die guten Platzierungen.

DERSCHEID UND FLEHMER FUHREN SCHON 2013 UM DEN TITEL – BIS ZUM ÜBERSCHLAG IM KARUSSELL

„Wir sind mit die Einzigen, die mit so wenig Sprit fahren können", sagt Schrick. „Wir schaffen beide neun Runden, die anderen nur acht. Zudem machen wir viel bei den Boxenstopps gut, die Mannschaft ist voll motiviert. Seit dem 24h-Rennen befinden wir uns in einer Positiv-Spirale." So gesprächig Schrick ist, so wortkarg gibt sich Luostarinen – typisch Finne eben. Seine große Stärke ist die Treue zum Team: Bereits seit zwölf Jahren fährt er für Kissling auf einem Opel.

Konkurrenzserie zur VLN?

Apropos Treue: Wie gemunkelt wird, ist der Vertrag der VLN mit der Nürburgring-Gesellschaft gekündigt worden. Das hatte allerdings formale Gründe. Und ist laut VLN-Geschäftsführer Karl Mauer kein Anlass zur Besorgnis, denn der neue Vertrag, der inhaltlich und von den Konditionen her identisch sein soll, muss nur noch unterzeichnet werden. Die Gerüchte um eine Konkurrenzserie, die laut „Radio Fahrerlager" angeblich von Peter Geishecker, ADAC und Capricorn geplant wird, machen Mauer keine Sorgen. Olaf Manthey bringt es auf den Punkt: „Das 24h-Rennen und die VLN brauchen sich gegenseitig." ■