

Mit Teamgeist ans Ziel

Das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring verlangt von allen Beteiligten Höchstleistungen

840 Fahrer aus 30 Nationen gingen am 24. Mai bei der 36. Auflage des 24-Stunden-Rennens in der Eifel an den Start. Der Langstrecken-Event führte über die Grand-Prix-Strecke inklusive dem ‚Castrol-S‘ sowie der Motorradschikane beziehungsweise über die legendäre Nordschleife. Streckenlänge gesamt: 25,378 km. Eine Herausforderung für Fahrer, Maschine und für die Mechaniker-Crew. KRAFTHAND schaute dem Dörr-Motorsport-Team über die Schulter.



Fahrerbesprechung: Im Fahrerlager beziehungsweise im Werkstattbereich von Dörr-Motorsport gilt es, vor Beginn des 24-Stunden-Rennens noch die Feinabstimmung des BMW Z4 mit der Startnummer ‚69‘ zu klären. Bilder: Blenk

Der hessische Rennstall Dörr-Motorsport hatte sich für das 24 h-Rennen auf dem Nürburgring viel vorgenommen. Ein über 70-köpfiges Team inklusive 16 Fahrern und acht Mechanikern war mit vier Boliden in die Eifel gereist. Zusätzlich unterstützt wurden die Butzbacher unter anderem von BMW-

Motorsport, Castrol, Oki, Diablo Rosso und dem Reifenhersteller Pirelli, der den kompletten Reifenservice übernahm.

An den Start ging das Dörr-Team mit einem BMW Z4 Coupé, einem BMW 130i (M1, interne Bezeichnung ‚Phantom‘), einem weiteren BMW 130i und einem BMW 120d. Hochmotiviert



NGK-Schikane: Während bei Dörr gearbeitet wird, geben die Startnummer 44, das MRP-Motorsportteam mit einem Lamborghini Gallardo, und die Nummer 23, der Ferrari F430 GT3 des Kessel-Racing-Teams aus der Schweiz, im Rahmen der GT-Masters Gas.

ging man zu Werke, doch bereits vor dem ersten Schlagabtausch im Zeittraining stand für die Mechaniker-Crew eine Nachtschicht auf dem Programm: Der Motor eines 130i lief nicht wie gewünscht – ein Bauteil im Ventiltrieb war defekt. Kurzerhand wechselten die Mechaniker vor dem ersten Qualifikationstraining das Aggregat.

Startplätze

Rund zehn Stunden nach dem ersten starteten die Boliden des Teams zum zweiten Training. Es war die letzte Möglichkeit, Räder und Bremsen anzufahren und sich auf die bevorstehende lange Nacht vorzubereiten. Problemlos spulten ‚Mensch und Maschine‘ ihre Runden ab, und am Ende stand der Z4 (gefahren von Rudi Adams, Michael Funke, Arnd Meier, Markus Großmann) mit einer Zeit von 8:53 Minuten auf dem 12. Startplatz der Gesamt- und dem zweiten Startplatz der ‚SP6‘-Klassenwertung. Aber auch die anderen Fahrzeuge hatten keinen Grund, sich zu verstecken: Auf Rang 56 im Gesamtklassement stand der ‚Phantom‘ mit den Fahrern Simon Englerth, Tom Robson, Kristian Vetter sowie Rolf Scheibner (Platz zwei der Klasse ‚SP5‘). Startplatz 133 ging an den BMW 130i mit Thomas Frank, Willi Friedrichs, Olaf Hoppelshäuser sowie Markus Giese und auf dem 196. Platz war der BMW 120d (Heiko Hahn, Thomas Moran, Werner Rieß, Frank Weishar) zu finden.



Thomas Michel, Manager Tire-Development bei Pirelli: „Pirelli ist für die Entwicklung und die Bereitstellung der Pneu für alle vier Dörr-Fahrzeuge zuständig. Außerdem kümmern wir uns um die Organisation – vom Catering bis zur Übernachtungsmöglichkeit der Crew. Darüber hinaus bietet sich die Nordschleife als eine ideale Plattform für das Testen unter anderem der Strukturfestigkeit der Reifen im UHP-Bereich an. Natürlich sind wir hier am Nürburgring mit zirka 200.000 Zuschauern auch direkt an unserer Zielgruppe.“

‚Ausgebremst‘

Um 15 Uhr überquerten die Fahrzeuge zum ersten Mal die Start-Ziellinie, womit das 36. ‚ADAC-Zürich-24h-Rennen‘ eröffnet war. Die Startfahrer verhielten sich korrekt und hielten sich aus jeglichen Rangeleien heraus. Doch auch ohne den im Rennsport üblichen ‚Lackaustausch‘ stellten sich schon

bald erste Probleme ein. So musste der Z4 innerhalb von fünf Runden dreimal wegen Bremsproblemen an die Box. Das übliche Entlüften reichte nicht aus, also wechselten die Mechaniker nahezu alle Komponenten der vorderen Bremsanlage. Die Reparaturen kosteten den vier Fahrern viele Plätze, und so wurden sie um 18 Uhr auf Rang 89 der Gesamtwertung geführt.

Doch bereits zwei Stunden später hatten sie um mehr als 20 Platzierun-



Rennservice: In einem eigenen Bereich bei Dörr-Motorsport montieren die Mechaniker von Pirelli Slicks, Regenreifen und wenn dringend gewünscht Intermediates.



Professionelles Umfeld: Im überdachten Werkstatt-Bereich des Dörr-Teams arbeiten acht Mechaniker und unzählige Helfer an den BMW-Fahrzeugen.

gen aufgeholt. Die Rundenzeiten der Spitze konnten sie zu diesem Zeitpunkt nicht nur halten, sondern deutlich unterbieten. Und dank der bis weit nach Mitternacht anhaltenden Regenschauer war das Profi-Quartett in der Lage, in knapp acht Stunden 72 Plätze gut zu machen. Doch das Brechen eines Radträgers der Vorderachse, was vermutlich auf die vorangegangenen Bremsprobleme zurückzuführen war, bremste die Aufholjagd wieder. Nach der Repa-

Jetzt liegt es an den Fahrern: Rainer Dörr (rechts) ist über Funk mit den ‚Piloten‘ verbunden. Kurz nach dem Start läuft alles bestens.



ratur gelangte das Z4 Coupé um 08:00 Uhr morgens jedoch wieder in Reichweite der Top 20. Das Auto lief nun reibungslos und mit dem ‚Glück der



Rennbolide pur: Das BMW Z4 Coupé, ein Fahrzeug von BMW-Motorsport, ist von der Firma Schnitzer aufgebaut worden. In der Klasse ‚SP6‘ lag es am Ende auf dem zweiten Platz.

Tüchtigen‘ sowie dem Engagement der Mechaniker-Crew schafften es die vier, am Ende Rang 14 im Gesamtklassement zu belegen. In der Klasse ‚SP6‘ lag der Z4 somit auf dem zweiten Platz.

‚Antriebslos‘

Mit viel Motivation starteten auch die vier Fahrer des ‚Phantom‘. Konstant und präzise drehten sie ihre Runden und wurden zu Mitternacht auf Rang 30 geführt. Erst nach etwa zwölf Stunden machten sich auch bei diesem

Fahrzeug die ersten Technikprobleme bemerkbar, was einen mehr als zweistündigen Stillstand zur Folge hatte. Grund: Die Antriebswelle war defekt – und somit auch eine gute Platzierung im Gesamtfeld und in der Klasse passé. Die reine Reparaturzeit hielt sich zwar in Grenzen, doch was wirklich Zeit kostete, waren die Bergung von der Strecke und der Weg zurück in die Box. Um 10:00 Uhr lag der BMW auf Platz 84 und um 14:00 Uhr auf Platz 79, um am Ende als 74. über die Ziellinie zu fahren. In der Klasse ‚SP5‘ musste man sich mit Rang fünf zufrieden geben.

‚Abgeschlagen‘

Mit dem anderen BMW 130i im Serientrimm gelang Startfahrer Frank von allen 16 Fahrern des Teams der größte Sprung nach vorn. In nur einer Stunde machte der Bäckermeister aus Stutt-

Hallen- und Gewerbebau nach Maß



BWI BAUR+WILLIG
INDUSTRIEBAU GmbH

www.meine-halle.de

D-67122 Altrip, Tel: 06236 - 2026, Fax: 06236 - 30622

gart 83 Plätze gut und fuhr mit der Aussicht auf einen Rang unter den ersten Hundert durchs Feld. Diesen hatte er elf Runden nach dem Start erreicht und übergab den BMW an Giese auf Platz 84 liegend. Der setzte die gute Arbeit weiter fort. Zwölf Runden später war Friedrichs an der Reihe, der die herausgefahrenere Position verteidigte, bis in seiner dritten Runde das Differential Probleme bereitete. Knapp vier Stunden benötigten die Mechaniker zum Tausch. Um 22:00 Uhr lag der BMW

130i auf Rang 191 – freilich abgeschlagen. Dennoch gaben die Fahrer nicht auf, fuhren und kämpften in erster Linie für die gute Arbeit der Mechaniker. Trotz langer Reparaturpause umrundeten die Vier exakt 122-mal die Nürburg – im Schnitt mit über 111 km/h.

Leistungsabfall

Eigentlich gilt er im Team als problemloses Auto, der BMW 120d. Offensichtlich aber nicht beim 24 h-Rennen. Mit

langen Stints über 2,5 Stunden, einer bewährten Standfestigkeit und schnellen, aber risikolosen Runden waren die vier Fahrer zunächst zuversichtlich, am Ende weit vorne zu stehen. Anfänglich schien auch nichts die Fahrt des Dörr-Diesels aufzuhalten – Platz 121 um 22:00 Uhr. Selbst die Regenschauer konnten die Fahrer nicht bremsen. Erst ein schlagartiger Leistungsabfall auf der Döttinger-Höhe um 02:30 Uhr bereitete der Mechaniker-Crew Kopfzerbrechen. Fahrer Hahn lies den Wagen langsam über den Rest der Piste rollen und erreichte ‚mit letzter Kraft‘ die Box. Die erste Vermutung, ein Schaden am Turbolader, veranlasste die Service-Mannschaft, das Bauteil zu wechseln. Doch diese Diagnose erwies sich als falsch und es stellte sich heraus, dass die Zylinderkopfdichtung defekt war und in den Zylinder eintretendes Kühlwasser die Glühkerzen beschädigt hatte.

Nachgefragt bei

Rainer Dörr, Mitgründer von Dörr-Motorsport und Geschäftsführer der Autohaus Dörr GmbH



Herr Dörr, wie sehen Ihre Motorsport-Anfänge aus?

Früher bin ich aktiv Moto-Cross gefahren. Aus beruflichen Gründen habe ich aber damit aufgehört. Vor zehn Jahren hat uns dann quasi aus einer ‚Schnapsidee‘ heraus der ‚24-h-Virus‘ gepackt. Wir sind damals hier auf der Nordschleife mit einem BMW 318 Ti Kompakt (103 kW) erstmals angetreten und auch ins Ziel gekommen. Bis heute hat uns die Begeisterung für Langstreckenrennen nicht mehr losgelassen.

„Unser Teamgeist und die Freude an der Sache sind die Schlüssel zum Erfolg“, kommentiert Rainer Dörr (rechts) im Gespräch mit KRAFTHAND-Redakteur Georg Blenk den Zusammenhalt im Dörr-Motorsport-Team. Bild: Krafthand

Wir nehmen es ganz genau

Material-Schwächen

„Es ist schade, dass trotz akribischer Vorbereitung die Technik am Ende versagt hat. Aber ins Material kann mit bloßem Auge noch niemand reinschauen. Im letzten Jahr hat alles gehalten, und andere Teams haben unter technischen Problemen gelitten – diesmal

„Acht Mechaniker kümmern sich beim 24 h-Rennen rein um die Fahrzeuge, zusätzlich nehmen wir auch gerne Lehrlinge mit. Im Grunde arbeiten wir in zwei Schichten – wenn jemand wach bleiben möchte, kann er das natürlich.“ René Schulze, Rennmechaniker bei Dörr-Motorsport, zum ‚Alltag‘ im Fahrerlager.

waren eben wir an der Reihe. Dennoch: Es ist nicht hoch genug wertzuschätzen, wie konzentriert die Mechaniker über den langen Zeitraum gearbeitet haben“, kommentierte Jörg Ullmann, Teamchef und Techniker bei Dörr-Motorsport, zusammenfassend das Rennwochenende in der Eifel. *Georg Blenk*

Wie groß ist Ihr Team an diesem Rennwochenende?

Wir sind mit zirka 70 Personen angereist. Von unserem Autohaus sind eher wenige hier. Die meisten sind einfach ‚Motorsportverrückte‘. Das Team besteht im Grunde aus freiwilligen Helfern, die aus ganz Deutschland kommen. Dabei sind der Spaß und der Teamgeist die Schlüssel zu unserem Erfolg.

Es sind aber auch Spezialisten mit dabei?

Wir haben natürlich unsere Fachleute dabei – darunter Fahrwerks-, Motor- und Elektronik-Spezialisten. Zusätzlich stellt BMW zwei Renningenieure ab, die uns in allen Fragen der Fahrzeugabstimmung unter die Arme greifen. Darüber hinaus brauchen wir aber auch Helfer, die sich um vermeintlich einfache Dinge kümmern, wie Räder waschen oder Essen kochen. Im Übrigen haben wir sogar einen Masseur mit im Boot!

Welche Gelder stecken hinter Ihrem Engagement in der Eifel?

Die Kosten für den Einsatz des BMW Z4 liegen im sechsstelligen Bereich. Bei den anderen Fahrzeugen, die relativ seriennah sind, können wir – formulieren wir es einmal so – kostenoptimierter arbeiten.

Das Interview führte Georg Blenk



febi bilstein. Immer erste Wahl. Die Passgenauigkeit unserer Ersatzteile macht den Einbau einfach und unkompliziert. Erstausrüstungsqualität bedeutet für uns, dass wir das Thema „Einbausicherheit“ ganz genau nehmen. Wir schauen lieber zweimal hin bevor wir ein Produkt empfehlen. Mithilfe unserer Expertentipps garantieren wir einen kinderleichten Einbau und helfen so, Reklamationen zu vermeiden. Unsere Produktübersicht mit mehr als 20.000 Teilen können Sie auch tagesaktuell im Internet abrufen.

febi bilstein – quality first. Original febi bilstein Ersatzteile erhalten Sie bei Ihrem Großhändler.