

Hier will ich sein!

Sie sind nicht einfach Fahrer, Fan, Teamchef oder Schrauber, sie sind Pilger. Egal wie weit der Weg, wie ermüdend oder frustrierend es sein kann: Wenn auf der Nordschleife einmal im Jahr die Nacht zum Tag gemacht wird, müssen sie dabei sein. Es geht um viel mehr als Sieg und Party, Nervenkitzel und Gaudi. Es geht um das größte aller Gefühle: Liebe.

DER TEAMCHEF

James Glickenhauß versucht seit acht Jahren, in der Eifel zu gewinnen



DER PROFIFAHRER

Philipp Eng fuhr in Le Mans und siegte in Spa, doch die Liebe gilt der Nordschleife



DER MECHANIKER

Adrian Heinecken kann sich nicht vorstellen, an einer anderen Rennstrecke zu arbeiten



DER PRIVATFAHRER

Sven Hoffmann träumte zwölf Jahre lang davon, einmal die 24 Stunden zu fahren



DER FAN

Kreuzbandriss hin oder her, Rettungssanitäter Christian Ramseier wollte dabei sein





In der Nacht wird die Grüne Hölle zum schwarzen Schlauch. Langsamer fährt deshalb aber keiner



„Muss ich mich zwischen Le Mans und Nürburg entscheiden, wähle ich die Eifel“

BMW-Werksfahrer und DTM-Star Philipp Eng



„Das Karussell ist die außergewöhnlichste Kurve in der Geschichte des Sports“

Teamchef und Teambesitzer James Glickenhaus

Es sieht immer noch aus wie ein üblicher Scherz, wie sie 1927 diese Piste in die Landschaft geklatscht haben, wie die Strecke vor der Vollgaskurve am Flugplatz noch einen garstigen Buckel macht, wie sie sich hinterm Metzgesfeld wie besoffen seitlich den Berg runterkippen lässt, wie sie sich hinter dem Karussell wie eine panisch flüchtende Schlange über die Hohe Acht zum Brännchen runterwindet. Kein Hügel abgetragen, keine Senken aufgefüllt. Sie haben hier und da frisch asphaltiert, ein

paar gemeine Bodenwellen abgeschliffen. Die Strecke ist schneller geworden, aber auch ein bisschen einfacher. Das finden nicht alle gut. Der wohlige Grusel, den Tiger geritten zu haben, gehört mit zum Genuss. „In Le Mans geht der Puls einmal pro Runde hoch. Hier bist du pausenlos auf 180“, sagt DTM-Star Philipp Eng, der sich auskennt. Er war letzte Woche noch in Frankreich, im Vorjahr gewann er die 24 Stunden von Spa.

Für Ingo Oepen und Sven Hoffmann könnte es schwer werden mit

dem Gesamtsieg. Ihr BMW 325 mit der Startnummer 152 ist Letzter in der Startaufstellung. Sie sind ein Grüppchen von 15 Leutchen aus der Kölner Gegend. Hoffmann arbeitet im zivilen Leben als IT-Fachmann, Teamkollege Ingo Oepen repariert Gabelstapler. Sie haben sich über Gleichmäßigkeitsfahrten und den Langstreckenpokal hochgedient, haben zusammengelegt, um ihren Traum wahr zu machen: einmal die 24 Stunden fahren. „Anfangs haben die Leute gesagt, ihr seid bescheuert“,



sagt Ingo, der am liebsten die Doppel-Rechts runter zum Wehrseifen runtersurft, „weil man da jede Runde anders durchdriftet.“ Dass die Starter in der seriennahen Klasse V4 eigentlich mehr in den Spiegel als nach vorn schauen, stört nicht. Das Einzige, was den Genuss mit 192 Serien-PS trübt, ist der Weg hoch zur Hohen Acht. „Bergauf ist doof“, sagt Sven.

Selbst ist der Mann

Adrian Heinecken schraubt am liebsten an den Damen, doch dieses Wo-

chenende geht es um ein höheres Ziel: „Ein handgemachtes Auto über die Distanz bringen, darum geht es“, sagt der 39-jährige Bauleiter. Es ist sein achttes 24-Stunden-Rennen als Mechaniker, früher war er als Fan hier. Andere Rennstrecken interessieren ihn nicht. Er ist hier wegen der Gänsehaut. „Wenn da welche in den letzten zehn Minuten noch ihr Auto hindengeln, da applaudieren auch die Großen“, schwärmt er.

Mit seinem Landhaus-Look, der dunklen Sonnenbrille und dem

Die Begeisterung des Publikums ist ungebrochen: Die Campingplätze waren lange nicht mehr so voll wie in diesem Jahr

Headset unter dem Wildlederhut sieht James Glickenhaus aus, als wolle er gleich eine Rakete von einer Alm schießen, und das trifft es ganz gut. Der New Yorker Investmentmanager und Ferrari-Fan hat mit dem SCG 003 einen extremen Sportwagen gebaut, der so schön wie eine Pininfarina-Kreation aus Maranello sein sollte, aber auch so schnell, dass er das 24-Stunden-Rennen gewinnen kann. Erst hielten sie den 69-jährigen Amerikaner für einen exzentrischen Spinner – bis sein Auto mal auf Startplatz

5:21 Uhr. Sonnenaufgang. 274 km/h. Was für ein Gefühl!

eins stand. Er hat Steve McQueens „Le Mans“ noch im Kino gesehen, er fuhr früher selbst im Lola T70 in Daytona, aber das hier ist noch was anderes: „Heiliger Boden“, raunt er.

Wenn er durch den alten Fahrerlagertunnel komme, laufe ihm auch im achten Jahr noch ein Schauer über den Rücken. Sein Team wird auch dieses Mal nicht siegen, obwohl die Chance da war. Ein Nasenstüber in der Nacht kostete 16 Minuten. Platz drei war futsch, aber das ist nicht so

schlimm: „Egal ob wir gewinnen oder verlieren, es ist jedes Mal eine großartige Reise.“

Wie Woodstock

Es sind die Fans, die für ihn das 24-Stunden-Rennen in der Eifel so anders, so besonders machen. „Ist das nicht toll hier? Fast wie damals in Woodstock“, sagt Glickenhäus über die fröhlichen Massen, die sich hinter den Boxen durchschieben. Glickenhäus weiß, wovon er spricht: Er war

in Woodstock dabei und zückt prompt seinen alten Studentenausweis.

Die Kulisse im Brünnechen würden sich viele Zweitliga-Clubs wünschen. Klassisches Camping ist angeblich auf dem Rückzug – dieses Jahr sind es 15 Prozent Camper mehr. Die Generation Nordschleife 4.0 rückt zur größten Grillparty der Nation kaum noch ohne Terrassenbauer aus und wohnt voll digitalisiert im Wald. Das Partyvolk zückt nicht nur mit Flaschenbier zu „Rhythm is a Dancer“,

es hockt auch vor monströsen Flachbildschirmen am Livestream.

Christian Ramseier ist mit sechs Freunden aus Zürich angereist. Der Schweizer hat zwar nach einem Skiunfall erst vor drei Wochen eine Kreuzbandoperation hinter sich gebracht, doch daheimbleiben war keine Option. Hinter einem Wäldchen am Metzgesfeld haben sie zusammen mit Freunden aus Köln und Euskirchen in einem ruhigen Winkel ein provisorisches Dorf gegründet.

Wolle Petry im Techno-Style vorn am Fangzaun ist ihnen zu aufdringlich geworden. „Man wird ja auch älter“, sagt einer der Euskirchener. Aber so alt dann doch nicht, dass man auf die Carrera-Bahn verzichtet hätte oder auf die Bobby-Car-Parade im Lager.

Der Trend geht zum aufblasbaren Spaßbad mit Rutsche. Kurz vor Mitternacht ist im Hatzenbach Schaumparty. Für heimelige Atmosphäre sorgen brennende Stahltonnen mit ausgefräster Nordschleife. Hinter der

Als der Morgen graut, liegen die sechs Besten noch in einer Runde, und die Hartgesottene sitzen in den Zelten vor dem Livestream

Hohen Acht herrschen Sorge und Trauer in der „Manta-Schmiede“, das eigentlich unkaputtbare Opel-Coupé ist am frühen Abend unschön in die Zange genommen worden. Aus gegebenem Anlass spielt Radio Wippermann etwas Getragenes von Rammstein. Im Brünnechen steht in der Masse um Mitternacht ein Grüppchen BMWler und trinkt, um zu vergessen. 30 Meter weiter hat sich Timo Scheider im Werks-M6 von Schnitzer vor ein paar Stunden nach einem



Der Manthey-Porsche kassierte eine Strafe, die BMW gingen kaputt. Es siegte am Ende ein Audi



„Die Freude, wenn das Ding 24 Stunden gelaufen ist, ist einfach unbeschreiblich“

Adrian Heinecken, Bauleiter und Mechaniker im Team Oepen



„Es gibt nichts Schöneres als die Nordschleife. Hier ist man immer voll dabei“

Christian Ramseier, Fan und Rettungssanitäter aus Zürich



Crash noch Carbonsplitter aus den Fingerspitzen gezogen.

BMW erlebt ein Desaster, die Autos sind zu langsam. Und so hat für Philipp Eng der Spaß im Rowe-M6 schon vor dem tödlichen Leck im Kühler ein Loch. Es wird dieses Jahr nichts mit der Fahrt in die Nacht hinein, wenn die Grüne Hölle zum schwarzen Schlauch wird. „Da fühlst du dich ganz allein, aber auf eine schöne Art“, sagt er. Das vorn gefahrene Tempo ist atemberaubend. Ei-

nen Porsche Cayman hast du früher für einen Sportwagen gehalten, hier sind die Baby-Elfer Opfer. Die zweite Rechts am Brunnchen ist eigentlich eine ernst zu nehmende Kurve, jetzt wirkt sie wie eine leichte Biegung.

Plötzlich hellwach

Selbst die Verkaterten sitzen am Morgen wieder kerzengerade vor den Flatscreens, als sich die beiden Werks-Audi R8 auf der Döttinger Höhe nebeneinander bei Tempo 270

die Kotflügel streicheln. Nunzio aus dem deutsch-schweizerischen Lager ist ein bisschen frustriert. Der vorletzte seiner geliebten BMW war in der Nacht keinen Kilometer entfernt hinter der Fuchsröhre eingeschlagen. Nunzio kann sich nicht um alles kümmern: „Ich musste halt auch mal drei Stunden schlafen.“

Mechaniker Adrian hat nicht gepennt, müde ist aber nur der BMW. Am Morgen waren Bremscheiben und Beläge durch, vier Stunden vor

Schluss brach ein Radbolzen. „Läuft“, sagt Sven Hoffmann lässig. Dafür dass der vierte Gang futsch ist, wirkt die Stimmung entspannt. Die Oepener springen nur einmal von den Stühlen, weil draußen der geflickte Manta wenige Minuten vor Schluss unter Ovationen der vollen Tribünen auf die finalen Kilometer geht.

Kurz nach dem siegreichen Phoenix-Audi kommt Ingo Oepen ins Ziel. Der ganz große Jubel bricht erst aus, als sich das Ergebnis rumspricht:

„Platz 100“, schreit Adrian ekstatisch. Das große Ziel erreicht, und jetzt? „Erst mal keine Ziele“, stöhnt Ingo Oepen ausgepumpt mit einem Handtuch um den Hals wie ein Boxer nach der Schwergewichts-WM.

Sie werden wiederkommen. Über andere Rennstrecken haben sie nachgedacht, sind aber am Ende immer wieder auf der Nordschleife gelandet. Christian Ramseier und seine Schweizer haben den Urlaub fürs nächste Jahr schon eingereicht.

Knapp 100 000 Zuschauer bevölkern am Rennwochenende die Eifel. Die ersten sind schon ab Montag da

Philipp Eng will wieder dieses besondere Gefühl spüren: „Wenn du hier in einem GT3 alles rausquetschst, ist das wie schweben.“ James Glickenhäus wird wieder Schlapphut und Headset aufsetzen – neues Auto, neues Glück. „Ich werde hierherkommen, solange ich laufen kann“, sagt er ohne jeden Anflug von Lächeln, „und noch ein paar Jahre danach.“

Text: Markus Stier **Fotos:** Stefan Baldauf, Rossen Gargolov