

# Die Helden von hinten

Das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring ist längst zu einer Dauer-Sprintprüfung für Profis geworden. Trotzdem stellen sich weiterhin auch einige **PRIVAT-TEAMS** der Herausforderung. Wir haben eines davon begleitet.

**W**as für eine Schlacht: Der GT3-Mercedes von Black Falcon ist in 8.10,910 min Bestzeit gefahren, gerade 0,137 Sekunden vor den Markenkollegen vom Mann-Filter-Team. Der Manthey-Porsche lag auf 25 Kilometern Nordschleife immer noch innerhalb einer Sekunde. Dabei ging es nur um die Trainingsbestzeit. Gibt es etwas Unwichtigeres bei einem 24-Stunden-Rennen? Von wegen, unken die Extremisten unter den Experten: Alles, was hinter Startplatz fünf in den Marathon geht, kann angeblich eigentlich schon heimfahren.

Wenn um halb vier an diesem Samstagnachmittag vorn die Startampel auf Grün geschaltet wird, befindet sich Startnummer 152 noch auf der Aufwärmrunde in der dritten Startgruppe. 12.14 Minuten ist der silberne BMW 325 Ci mit den blauen Schürzen gefahren, rund vier Minuten langsamer als die Schnellsten, zwei Minuten hinter den Besten in der Klasse V4 für seriennahe Rennautos mit Saugmotoren unter 2,5 Litern Hubraum. 155 Autos haben sich qualifiziert, keines war langsamer. Was ist schiefgelaufen? „Nix“, sagt Sven Hoffmann. Der 36-jährige IT-Systemkaufmann schwört: „Wir gucken nicht so auf die Zeiten.“ Es geht nicht um den Sieg, es geht um den Traum. „Jeder hier sagt: Einmal das 24-Stunden-Rennen fahren! Wir reden seit zwölf Jahren davon“, sagt Teamchef und Fahrer Ingo Oepen. Von Chef will er aber nichts wissen: „Wir sind hier alle Freunde.“ 15 Frauen und Männer sind sie, bunt zusammengewürfelt aus dem Großraum Köln, vom Ingenieur bis zur Kindergärtnerin. Bis in die zweite Reihe hinter den Boxen stehen die 40-Tonnen-Sattelzüge, durch eine schmale Gasse zwischen mächtigen Aufliegern geht es zu Reihe

drei zu einem gedungenen Siebeneinhalbtonner mit angeflanschem Zelt. Die Topteams haben Hospitalitys und Catering; im Hinterhof des Fahrerlagers reicht jemand eine Haribo-Tüte rum. Die Toptruppen heuern DTM-Profis und Le-Mans-Sieger an, geben Millionen für das prestigeträchtigste Langstreckenrennen der Welt aus, Team Oepen kalkuliert mit einem Budget von 35 000 Euro – wenn keiner Blech baut. „Ich habe schlecht geschlafen“, ächzt Thorsten Köppert. Dabei geht am dritten BMW-Lenker der heikelste Kelch noch vorüber: Den Start fährt Klaus Müller. Zu behaupten, der drahtige Saarländer sähe mit seiner grauen Mähne aus wie der Gitarrist einer Ü-50-Rockband, ist eine krasse Untertreibung. Müller geht auf die 70 zu, steht aber noch gut im Strumpf und hat als Einziger der vier Musketiere schon 24-Stunden-Rennen bestritten. Er kommt durch das anfängliche Getümmel problemlos durch und grinst zufrieden, als er nach anderthalb Stunden aussteigt. „Brauchst du einen Rollator?“, flacht einer der Mechaniker.

**Die schlimmste Stunde ist immer die erste** Adrian Heinecken schraubt seit 2006 an Rennautos, immer an der Nordschleife. „Wir haben auch schon mal ein Auto in den letzten zehn Minuten zusammengedengelt. Da applaudieren dann auch die Großen.“ Die schlimmste Stunde aber ist für den 39-jährigen Bauleiter immer die erste. Ist alles ordentlich zusammengebaut? Die Querlenker am BMW sind empfindlich, die Fahrer sollen sich von den Randsteinen fernhalten. Ein Albtraum wäre ein Motorwechsel. Der Sechszylinder im E46-Coupé ist mit seinen 192 PS ein reines Serienaggregat. In der Klasse V4 tritt



Fotos: Stefan Baldauf/SB-Medien, Markus Stier



**MAXIMALER KONTRAST** Serien-BMW mit 192 PS und einem Vierteljahrhundert auf dem Buckel, gejagt von M6 GT3 mit 500 PS. Aber anders als die meisten M6 hielt der 325 Ci durch – trotz gebrochenem Radbolzen am Sonntagmorgen







**ALLE ACHTUNG** Auch im langsamsten Auto will man nicht Letzter werden. Startnummer 152 schafft es am Ende auf Platz 91



**ALLES WARTET** Freudige Erregung in den letzten Minuten. Stress gibt es nur, weil man ihnen das Klettern auf den Zaun verbietet

man ausnahmslos gegen neuere Modelle der Baureihe E90 an. „Die haben 30 PS mehr, aber das soll keine Ausrede sein“, betont Sven Hoffmann. Die Seriennahen sind auf der Nordschleife die „Opfer“, ihre Fahrer schauen fast so viel in den Rückspiegel wie nach vorn. Ständig müssen sie von der Ideallinie runter und sammeln dort die Gummireste der GT3-Walzen auf, die das Auto manchmal unfahrbar machen. Generell tut all das dem Spaß aber keinen Abbruch. Sie haben noch nie erwogen, alles hinzuschmeißen. Sie haben sich in der Eifel hochgedient für den großen Traum, angefangen mit Gleichmäßigkeitsprüfungen, dann Langstreckenpokal. Es ging nicht nur ums Rennenfahren, es musste Nordschleife sein, diese Achterbahn ohne Stelzen, die längste Rennstrecke der Welt. „Wenn ich manchmal so rede, man könnte ja auch in Spa fahren, ist das eigentlich nur so dahingequatscht“, versichert Ingo Oepen. Sie sind nicht die Schnellsten, aber sie müssen sich auch nicht schämen. Die immer strengeren Auflagen für die Zulassung zum vielleicht härtesten Langstreckenrennen der Welt haben sie problemlos erfüllt. Man lebt in friedlicher Koexistenz mit den Profis und auch den Klassengegnern von Adrenalin Motorsport oder H. A. R. D. Speed. Soziale Verträglichkeit ist wichtig beim 24-Stunden-Rennen. Es gibt nur 33 Garagen am Ring. Man teilt sich Box 14 mit mehreren Teams, darunter die Subaru-Werksmannschaft. Die japanischen Schrauber sehen mit ihren blauen, feuereifsten Kampfanzügen und den mattschwarzen Helmen aus wie ein Sondereinsatzkommando zur Alien-Abwehr. Nebenbei beim Audi-Top-Team Car Collection hockt

eine Handvoll Ingenieure vor einem Dutzend Monitoren. Team Oepen hat zwei Bildschirme: einen für den TV-Livestream, einen mit dem wandernden GPS-Punkt auf der virtuellen Karte. Ansonsten: Campingstühle, Kühlschrank, Kaffeemaschine und einen Korb mit Schokoriegeln. Adrian Heinecken hat die Nacht nicht geschlafen. „Man ist zwar müde, aber zu aufgekratzt.“ Nur am Morgen hat er mal kurz die Augen zugemacht, aber nur so halb. „Wenn du richtig einschläfst, wachst du plötzlich mit dem Edding geschminkt wieder auf.“ Gegenüber in der Box haben die Audi-ner einem weniger wachsamem Teammitglied im Morgengrauen einen Schokokuss ins Gesicht geschmiert.

**Ein Drittel der Teilnehmer scheidet aus** Richtig schlapp sind im Team Oepen nur die Bremsen. Quälend lange ist Nummer 152 auf der Rundenanzeige bei 83 festgeschraubt. Scheiben und Beläge mussten getauscht werden. Dazu ist ein Radbolzen gebrochen. Immerhin ist sonst alles heil, und das heißt schon was in diesem Jahr. Am Ende wird ein Drittel des Feldes auf der Strecke geblieben sein. Nach einer schweren Kollision auf der Döttinger Höhe nennt Nordschleifen-Urgestein Christian Menzel das diesjährige Feld „grottig“. Auch wenn die Schnellsten die Nummer 152 praktisch alle zwei Runden überrennen, müssen sich die Oepener nicht angesprochen fühlen. „Wir hatten noch nie einen Kratzer“, sagt Sven Hoffmann. Das ist allerdings auch seiner Geistesgegenwart zu verdanken. In der Nacht hätte es um ein Haar geknallt, als ihn ein rücksichtsloser Rüpel am Adenauer Forst ohne Not Richtung Wiese drängte. Der große Schreckmo-

ment kommt aber erst am Sonntagmittag, als der vierte Gang bricht. Ingo Oepen wollte unbedingt den letzten Turn fahren, jetzt schwitzt er nicht nur wegen der Sommerhitze und der Lenkardarbeit. In der Box gibt man sich entspannt. Hektik bricht nur kurz aus, als nebenan Profi Markus Winkelhock fürs Fernsehen interviewt wird. Die blauen Mannen drängeln sich vor dem Garageneingang, so sind sie auch mal im Bild. Und als Ingo Oepen in der letzten Viertelstunde auf seine letzte Runde geht, lässt der Boxen-Marshall die Oepen-Mechaniker nicht auf den Zaun steigen. Am Ende hängt dann doch der eine oder andere am Gitter. Kurz nachdem der siegreiche Phoenix-Audi R8 mit dem Fallen der Zielflagge seine 157. Runde komplettiert hat, fallen sich alle in die Arme: Startnummer 152 hat 108 Runden geschafft, das Getriebe hat gehalten. Team Oepen klatscht sich mit der Subaru-Crew ab. Nach 24 Stunden gibt es keine Gegner mehr, nur noch Leidensgenossen. Arm in Arm marschieren sie zum Parc fermé, um ihren Helden in Empfang zu nehmen. „Uns sind so viele Leute um den Hals gefallen“, sagt Adrian Heinecken. Der hünenhafte Ingo Oepen sinkt den Seinen in die Arme, das verzerrte Gesicht eine Mischung aus Angstschweiß und Freudentränen. Man wollte Platz 100 bejubeln, das war außer Ankommen das heimliche Ziel, eine schöne runde Zahl, mit der man immerhin schon im zweiten Drittel rangiert – quasi Mittelfeld. Die exakte Punktlandung haben die 15 Freunde dann doch ein bisschen verfehlt: 101 Autos schafften es ins Ziel des 24-Stunden-Rennens 2019, Startnummer 152 steht nun für immer auf Platz 91 in den Annalen.

Markus Stier



**SEKT STATT SCHAMPUS** 15 Freunde mit bescheidenem Budget tragen ihren handgeschraubten BMW durch Tag und Nacht, erweisen der gebeutelten Manta-Truppe ihre Reverenz und fallen sich in die Arme. Sie haben ihren Traum wahr gemacht

