

Renn-Protokoll 24h LeMans 26.11.-27.11.2005 (Helmstedt)

Fahrer: Martin Später(D) / Jens Paul(D)
Team: ELMTEK-Racing
Fahrzeug: Maserati MC12
Motor: V12 mit 5998ccm
Leistung: 465 kW (632 PS) bei 7500 U/min
max. Drehmoment: 652 Nm bei 5500 U/min
0 auf 100 km/h 3,8 s
Höchstgeschwindigkeit 330 km/h



ELMTEK



ELMTEK



Samstag, 10:55 Uhr

1. Freies Training

11:00 Uhr endlich, es geht los! Exakt um 11:00 Uhr Ortszeit verlässt der blaulackierte ETR-Masarati mit der Startnummer 15 zum ersten Mal die Box. Am Steuer Jens Paul, er geht mit einem frischen Satz Reifen und Sprit für 7 Runden auf den 13,8 km langen Kurs, die erste gezeitete Runde steht mit 3:58,5 min im Display, nach dem Funktionstest kehrt er umgehend in die Box zurück. Der Abstand zur Bestzeit beträgt knapp 4,3 sec. Der Wagen wird gecheckt und für den nächsten Turn vorbereitet. Aktuell steht der ETR-Masarati von ELMTEK-Racing auf Platz 4 in dem 50 Wagen umfassenden Starterfeld.

11:17Uhr

Martin Später(D) beginnt seinen Stint. Kleiner Zwischenfall auf der langen Gegengeraden: Ein Porsche schmeißt die Tür zu und die Fahrzeuge berühren sich leicht, wodurch Martin in einen Dreher gezwungen wird. Laut Telemetriedaten sollte aber alles okay sein, wenn auch die Pneu's etwas gelitten haben. Eine erste wertbare Zeit wird noch nicht erwartet, da Martin mit dem Maserati sein erstes RollOut überhaupt hat und sich erst einmal an das doch recht eigenwillige Fahrverhalten des Boliden gewöhnen muss. ELM-TEK-Racing entschied sich in letzter Minute für den Wechsel auf Maserati, da wir glauben, nur so eine ungefähre Chance haben, aufs Podium zu fahren.

11:27Uhr

1.gezeitete Runde Martin Später: 4:33.xxx (wie bereits erwähnt, nicht aussagekräftig)

11:43Uhr

Rundenzeit 4:06.xxx,

12:40 Uhr nun wird es ernst! Die Tagssession des 1. Qualifyings beginnt. ELMTEK-Racing hat sich die beiden Qualy's gut vorbereitet, so fährt Jens Paul das Tagqualy und Martin Später das Nachtqualy. Diese Aufteilung soll den optimalen Startplatz bringen. Jens entscheidet sich für weiche Slicks und geht mit knapp 35

Litern Benzin an Bord auf die Strecke....schon in der Aufwärmrunde kommt es auch hier zum Gerangel, auf der Mulsanne Straight wehrt sich abermals ein GT2 Porsche gegen seine Überholung - der Vorfall bleibt aber ohne Folgen.



In der 1. gezeiteten Runde kommt es aber in der L'Arche Chicane zu einem kapitalen Dreher, die Runde ist zum Teufel, die Reifen auch! Natürlich muss Jens Paul den ersten Turn komplett abbrechen und den Wagen in der Box für den nächsten Anlauf vorbereiten lassen. Derzeit legt Michael Bartels mit der Vi-taphone Maserati die Bestmarke auf 3:53,629 min.

Um **12:52 Uhr** geht Jens Paul wieder auf die Piste...in der Ford Chicane direkt vor der Zufahrt auf den Start/Ziel Gerade kommt es erneut zu einem Dreher. Frustriert bricht Jens erstmal das Qualy ab. Martin Später übernimmt überraschend das Cockpit.

13:05 Uhr

EuroSport: " Herr Paul, was war los?"

JP: "Verpisst Euch, alles scheiße hier, Drecksreifen, Fuck Yokohama....ich kümmerge mich erstmal um mein Grid-Girl..."



13:13Uhr

Sensationell, Martin beendet seine erste fliegende Runde mit 4:02.329 min, das bedeutet Startplatz 18 in diesem Moment des 1.Qualis. Derzeit führender ist Phillip Peter auf Audi mit 3:48,611 min das ist die Referenzzeit.

Derweilen werden im Fahrerlager Stimmen laut, das Jens Paul ausgewechselt werden soll, da er sich anscheinend mehr um australisches Bier kümmert und derzeit allenfalls bei den Damen die richtige Gummimischung findet. Wir bleiben dran.

Mittlerweile befindet sich Martin im zweiten Stint und die gesamte Crew starrt gebannt auf den Zeitemonitor...

WOW....Martin brennt eine sensationelle 3:54,505 in den französischen Asphalt.....Wo steckt Jens? Das ETR Team belegt mittlerweile Platz 12 in der Startaufstellung und in der Box tauschen die Fahrer wieder das Cockpit. Jens ist heiß, jetzt auch wieder aufs fahren. Mit einem frischen Satz Reifen und betankt geht er wieder raus - auf der InLap leistet er sich wieder einen verbremser, diesmal in den tückischen Porsche-Essee, kann seine Fahrt aber fortsetzen. Im Display prangt eine die erste Sektorenenzwischenzeit und er ist 1,2 Sekunden schneller als Martin - der Druck spornt ihn offenbar an - nach der 2ten Sektorenenzeit ist der Vorsprung aber wieder auf 0,03 Sekunden abgeschmolzen - trotzdem beendet er die Runde mit 3:53,149 min und damit ist das Team in den Top-Ten wenn mit Platz 9 auch nur knapp. Die Positionen ändern sich bis zum Ende des 1. Qualy's nicht mehr, damit ist die Zielsetzung für locker erreicht.

2.Qualifying, Nacht in LeMans.

Welch eine Kulisse. Mit atemberaubendem Geschrei brüllt das Maserati-Triebwerk in die Nacht hinein. Feuerzungen schlagen aus den Auspuffrohren, so als wollten sie sagen "Mehr, Tritt mich, Gib mir die Sporen!"

Als erstes geht Martin auf die Strecke, er entschied zuerst, mit Renn-Setup zu fahren, da er die Balance des Wagens besser kennenlernen will.

Nun ließ er trotzdem etwas Sprit ab und versucht sich doch mit einer schnellen Runde. Es ist großartig, was ELMTEK-Racing auf die Beine gestellt hat, in dieser kurzen Zeit die richtigen Leute zu finden und alles zu einem Erfolgspaket zu schnüren.

Kaum schreibt man vom Erfolg, da passiert's: Reifenschaden hinten links beim anbremsen der La Florandiere Chicane...das bedeutet ein langes zurückhumpeln in die Box....aber lieber jetzt als im Rennen.

Generell scheint es ein Reifenproblem zu geben, Martin bekommt die Pneu in der kühlen Nachtluft nicht richtig auf Temperatur, der Wagen liegt mit den mittelharten Slicks sehr unruhig auf der Strecke, zu allem Überfluss gibt es ständig Gelbphasen, da das Fahrerfeld noch nicht richtig mit den Lichtverhältnissen klar kommt. Es ist so nicht möglich eine vernünftige Rundenzeit zusammen zu bekommen. Das Team entscheidet sich für einen Fahrerwechsel, damit auch Jens noch einige Erfahrungen in der Dunkelheit sammeln kann. Offenbar war dieser Entschluss richtig, den Jens setzt bereits in der ersten Runde den Wagen in der Mulsanne Kurve ins Kiesbett und dann vor der Indianapolis einen Hochgeschwindigkeits-Crash aus über 300 km/h hinzulegen - nun muss der Ersatzwagen ran. Letztlich hat das nächtliche Qualy noch einige Erkenntnisse gebracht und die Fahrer können nun gut vorbereitet das Rennen in Angriff nehmen.

Der Einsatzwagen wird währenddessen neu aufgebaut und bereits für das Rennen vorbereitet. Geplant ist alle 30 Minuten einen Boxenstopp zu machen, da selbst die harten Slicks den Extrembelastungen die-

ses Kurse nicht länger Standhalten. Leider gab es zum Ende des Qualifyings noch eine Unerfreulichkeit, das Team von ELMTEK-Racing rutscht in der Startaufstellung auf Platz 10, trotzdem ist man mit dem Ergebnis hochzufrieden.

14:50 Uhr - Die Boliden stehen in der Startaufstellung, das Wetter ist sehr gut es ist keine Wolke am strahlend blauen Himmel über der französischen Strecke, trotzdem beträgt die Lufttemperatur nur 15 Grad und die Asphalttemperatur 18 Grad. Die Luft über der Start/Zielgerade flirrt von den heißen Auspuffgasen der laufenden Motoren des insgesamt 50 Wagen umfassenden Starterfeldes. Das Feld begibt sich in die Einführungsrunde zum 24 Stundenrennen von LeMans.

15:00 Uhr die chequard flag fällt und das Rennen ist freigegeben. Den ersten Turn für das ETR-Team fährt Jens, allerdings wird bereits nach der ersten halben Stunde ein Fahrerwechsel vollzogen. Alles geht ohne Komplikationen über die Bühne und Jens kann auf der Mulsanne Straight sogar den ersten Platz gutmachen und ist vor der Mulsanne Spitzkehre gar auf Platz 6 vorgefahren. Allerdings gewinnt man so einen Rennen bekanntlich nicht in der ersten Kurve, nach der Indianapoliskurve weiß das nun auch Jens und fährt nach einem Ausflug in Kiesbett auf Platz 12 weiter. Am Ende der ersten Runde liegt der ETR-Maserati auf Platz 11. In Runde 3 fährt Jens mit einer Zeit von 3:55,697 min die bisher schnellste Rennrunde und liegt in der Gesamtwertung auf Position 6. In Runde 6 liegt Jens doch überraschend auf Platz 2



Der 1.Stop von wahrscheinlich 48 verläuft ohne größere Komplikationen, frische Reifen werden aufgefasst und getankt. Währenddessen übernimmt Martin das Steuer. Jens Paul steigt aus dem Auto und gibt seinem Teamkollegen einen Klaps und wünscht ihm alle Gute.

Doch bereits in der 1.Runde von Martin ein beunruhigender Funkspruch:" Das Getriebe hört sich eigenartig an, da knirscht was!".....doch die Telemetriedaten verraten , das alles okay sein muss. "Wahrscheinlich knirscht seine Bandscheibe!" scherzt Teamkollege Jens.

Bei der ersten Vorbeifahrt an Start/Ziel sieht Martin die Tafel mit P24. Nun heißt es, wieder aufzuholen. Gelbe Flagge in Sektor 1, ein irrer Fan schmeißt ein hartes Baguette auf die Strecke, um einen Ferrari zur Aufgabe zu zwingen. Das Baguette wird vom F335 durch die Lufthutze eingesaugt und restlos verbrannt, was kurzzeitig 20-25 extra-PS einbringt ☺.

Die Rennkommissare haben sich zur Beratung zurückgezogen...und wir bekommen Hunger angesichts des Geruchs...

Unterdessen ein perfektes Überholmanöver. Martin geht sensationell an einem Lister-Storm vorbei, nachdem sich beide in der Ford-Schikane etwas beharkt haben. Nun ist unser Schwester-Auto wieder in Sichtweite...15:51 und wir sind gut im Rennen. Mittlerweile konnte sich Martin auf P8 zurückkämpfen. Der weitere Verlauf dieses Stints verläuft ohne weitere Zwischenfälle, bis auf den Boxenfunk, der kurzzeitig nicht funktionierte...

Ein weiteres Sensationelles Überholmanöver, vor den Porsches Esses geht der ETR-Maserati erst rechts an einem Ferrari vorbei um dann gleich links einen Porsche zu kassieren um dann einen weiteren Porsche in der ersten Linkskurve der Schikane innen auszubremsten. Martin macht den Boxenstopp und fährt einen weiteren Turn, kommt als 21. wieder aus der Box. Die Zeiten sind auch in der letzten Runde vor dem Stopp noch so gut, dass das Team beschließt die länge der Stints zu erhöhen - auf die Gesamtdistanz sparen sie so vielleicht 2-3 Boxenstopps und damit sehr viel Zeit.



Auch der 3te Stopp verlief sehr gut, die reine Standzeit betrug 49,3 Sekunden, Jens geht jetzt mit 100 Litern Sprit an Bord -also für 9 Runden - wieder auf die Strecke. Bei überfahren der Zielgerade wird Position 20 für ihn angezeigt. In der 25. Runde liegt das Team auf Position 17, der nächste Boxenstopp wird in Runde 30 fällig, diesmal sind die Reifen auch ziemlich fertig, weiter sind die Abstände zwischen den Stopps nicht auszudehnen, beim einbiegen in die Boxengasse liegt Jens auf Position 14 - die ersten 2 Stunden sind nun um und es läuft alles in allem sehr rund. Auch das Wetter spielt weiter mit, zwar ziehen vereinzelt ein paar Wolken über den Himmel aber er scheint noch immer die Sonne. Auf nasse Bedingungen wäre das ELMTEK-Team nicht vorbereitet, zwar sind alle Abstufungen der Regenpneus vorhanden aber nasser Strecke wurde nie trainiert. Martin nutzt die etwa einstündige Pause zur ersten Nahrungsaufnahme und trinkt ein Malzbier um sich auf den nächsten Stint vorzubereiten. Denn das schlimmste ist immer noch der Durst, wie seinerzeit schon Heinz-Harald Frenzen medienwirksam mit einer Dose Red-Bull in der Hand bemerkte. Währenddessen fährt Jens in Runde 35 mit 3:52,9 min die bisher schnellste Rennrunde. Er fährt auf Position 9 in die Box zum Fahrerwechsel.

Nach Martins Übernahme des Lenkkranzes fährt er als 16. wieder über die Ziellinie. Wir kommen gut voran und holen konsequent auf die Spitze auf. Nach dem ersten Stopp waren wir „nur“ 24ter!

Mittlerweile wurde bekannt, das die Verärgerung von Jens Paul während des Qualifyings "Früchte getra-

gen" hat: Der bisherige Reifenlieferant YOKOHAMA kündigte ab sofort das Vertragsverhältnis zwischen sich und ELMTEK-Racing Ltd.

"Es tut mir sehr leid, dass es so kommen musste, aber immerhin haben wir kurzfristig PIRELLI für uns gewinnen können und ich muss sagen, ab diesem Zeitpunkt waren wieder gute Zeiten für mich möglich. Gott sei dank kommt auch mein Teamkollege sehr gut mit den Reifen zurecht." so Jens Paul.

"Nun ist wirklich erdgebundenes Fliegen möglich und ich konnte richtig pushen. Scheiß die Wand an, jetzt macht es richtig Spaß, die Gegner reihenweise zu verblasen....Apropos blasen, hat jemand mein Boxenluder gesehen?"



In Runde 41 stößt Martin auch, und zwar vor auf P14, leistet sich aber leider einen Dreher. Nach 3 Stunden liegt der ELMTEK-Maserati auf P12, eine beeindruckende Leistung des Traditionsrennstalls, der dieser Tage ja sein 10jähriges Bestehen feiert. In der Runde nach Martins 2.Stop kassiert er eine Verwarnung wegen Abkürzen über die Curbs, jetzt heißt es Obacht geben, eine Stop-and-Go-Strafe würde uns jetzt gar nicht gut bekommen.

In der 47. Runde dreht Martin seine bis dato persönlich beste Runde mit 3:53,2 Min., der aktuelle Reifensatz baut aber dann sehr schnell Grip ab, in der Folge muss Martin seinen Vorwärtsdrang drosseln und fällt auf Platz 13 zurück, den er aber bis zum Boxenstopp verteidigen kann. In Runde 54 übernimmt nun Jens wieder das Steuer und fährt als 20. wieder auf den Kurs. Weitere 2 Runden später leistet er sich in der Dunlop-Passarelle ein Duell mit dem schwarzen Ferrari. Nach 4 Kurven (!) kann Jens das Duell für sich entscheiden und in Runde 56 zaubert Jens eine Fabelzeit von 1:51 auf den Asphalt!

Mittlerweile sind 4 Stunden um, und 58 Runden absolviert, das ELMTEK-Team liegt relativ einsam auf Position 13 und der blaue Maserati mit der Red-Bull Werbung zieht seine Kreise...hin und wieder gibt es zwar ein paar Überrundungen, aber auf die nächste Position beträgt der Abstand konstant 6,9 Sekunden. Die Bewölkung nimmt zu, wir hoffen das es weiterhin trocken bleibt. Die unterschiedlichen Boxenstrategien spülen das ETR-Team in der 60sten Runde auf Platz 10 vor, die Überrundungen werden zunehmend zum Problem. Besonders die Porsche GT2-Fahrer wehren sich trotz mehrrundigem Rückstand gegen die Überholmanöver, die Streckenposten sollten mehr zu ihren blauen Flaggen greifen.

Auf Platz 9 liegend geht Jens in der 62. Runde zum Reifen und Benzin fassen in die Box und geht als 16ter auf seinen 2ten Umlauf. Es sind noch 19 Stunden und 40 Minuten bis zum Zieleinlauf.

Nun übernimmt Martin wieder das Ruder bzw. Lenkrad. Runde 72: Martin im Zweikampf mit dem auf P8 liegenden Vitaphone-Maserati. Ein spannendes Duell zwischen den identischen Fahrzeugen, lediglich die Lackierungen sind unterschiedlich aber die Motorisierung ist exakt gleich. Duelle dieser art zählen zu den spannendsten im Rennsport. Es gibt mehrer Versuche aber der Red Bull kommt nicht vorbei... dann liegen beide vor der Indianapolis-Kurve gleich auf steckt Martin zurück – vorerst. Eine Kollision hilft nichts

und die Vitaphone hatte die bessere Linie für sich.



Doch 2 Runden später Ist er wieder dran, schnuppert ins Getriebe und bremst Babini vor der (weissich) aus.....Resultat: P8 ! Und P7 ist in Sichtweite....



In Runde 77 dann der nächste Stopp, in dessen Anschluss Martin als 13. wieder auf die Strecke geht. Mit noch kalten Reifen dreht er vorsichtig die erste Runde und schnappt sich sofort die Position 12, liefert sich dabei einen offenen Schlagabtausch mit E. Babini im Vitaphone-Maserati....mit noch kalten Reifen hat er erst einmal keine Chance und wird gnadenlos ausgebremst. Dann aber, auf der Mulsanne-Straight zieht er ebenso gnadenlos vorbei und behält die Oberhand, P11 ist gesichert....und in Runde 79 ist sogar P10 wieder in Sichtweite. Und plötzlich geht es Schlag auf Schlag. In diesem Moment macht Martin P9 klar. In Runde 84 dann geht er auf Position 7 liegend an die Box und übergibt das tadellose Fahrzeug an Jens der auf Position 13 wieder auf die Strecke geht. Allmählich merkt man dass es dunkler wird, es sind jetzt noch 18:00 Stunden zu fahren, also ein Viertel der Distanz ist geschafft. Nach der ersten Runde liegen der Vitaphone Maserati auf Platz 12 und eine Saleen auf Position 11 direkt vor ihm. Wie auch Bestellung bricht die Dämmerung herein, vorbildlich schaltet Jens die Scheinwerfer ein. Natürlich nur um den

zu überholenden zu zeigen, dass da jemand kommt. Schade das keine Lichthupe oder Nebelscheinwerfer gibt. Schönen Gruß an die Programmierer von Simbin.

Die 98igste Runde noch etwas mehr als 17 Stunden und wir liegen auf Position 5, auf der Strecke wird es immer dunkler, aber Jens kämpft verbissen um jeden Millimeter - Runde 99 wir sind auf Position 4!!!! Die 100ste Runde wir liegen auf Position 3 offenbar haben einige Fahrzeuge bereits Reparaturbedarf, dank unserer Materialschonenden Fahrweise, hielt sich dies bisher in Grenzen und konnte im Rahmen der normalen Stopps mit gehändelt werden. Gleich ist erneuter Fahrerwechsel und Martin wird in die Nacht hineinfahren...



In die Nacht hineinfahren...nicht in die Bande! Bouchon gehört disqualifiziert, erste Proteste sind hinterlegt, denn durch seine ANFÄNGERHAFTE Fahrweise hat es uns von P4 auf P12 nach dem Stopp gebracht.....Tolle Wurst! Nunja, wem man die Schuld gibt, dem gibt man die Macht, also: weiter angreifen und Gas geben...wird schon.

So, nu is dunkel....Runde 116 erneuter Fahrerwechsel vor dem Boxenstopp lag das ETR-Team immerhin wieder auf Platz 8 - Jens hat wieder übernommen und hat sich auf der 14ten Position eingefädelt. Draußen auf der Strecke ist es stockfinster. Es ist immer eine riesige Umstellung von der dunkeln Strecke auf die hell erleuchtete Start/Zielgeraden zu fahren um dann wieder in die nachtschwarze Strecke zu fahren. Das erfordert volle Konzentration. Allmählich macht sich die Anspannung bemerkbar. Es sind noch 15 Stunden und 30 Minuten, wir befinden uns in Runde 120 und sind somit schon 8 Stunden und 30 Minuten im Rennen. Der Wagen läuft noch immer ohne Probleme, das Wetter ist etwas undurchsichtig. Es ist weder der Mond noch Sterne zu sehen, folglich steht zu befürchten, dass es bedeckt ist, aber (noch?) weiterhin trocken.

In Runde 122 kommt es nach Verwicklungen auf der Strecke zu einem unplanmässigen Boxenstopp. Das Team improvisiert und macht das Beste draus, der Wagen wird aufgetankt und mit neuen Pneus wieder auf den Track geschickt. Es bleibt zu hoffen, dass sich dies nicht am Ende noch rächen wird...



Runde 141 (Echte Zeit: 02:01Uhr)...auf dem Tacho sind es noch 14 Stunden zu fahren....stockduster in LeMans, Martins Hände gehen langsam eine Bio-Symbiose mit dem Lenkrad ein....er hält sich beharrlich auf P12, dann....plötzlich: Ein richtig übler Abflug, Dreher, Kiesbett.....

Gott sei Dank ist alles heile geblieben, der Fahrer hat sich nur den Nacken verrenkt, aber weiter geht's.... Gleich ist Jens Paul wieder an den Start, er hat sich mental auf die Nachtfahrt vorbereitet . Er ist nun drauf und dran, ins Cockpit zu wechseln....ah, er kommt gerade an unserem Mikrofon vorbei....

Eurosport: " Herr Paul, ein kurzes Statement aus Ihrer Sicht? Wie läuft's?"

JP: " Nun ja, Sie sehen ja, wir haben doch größere Probleme, im Dunkeln unseren Rhythmus zu finden, pro Turn 2-3 Dreher, das wird sich noch bitter rächen....Mal abgesehen von den ganzen Anfängern auf dem Kurs, die Ihre Rennlizenz wohl aus dem YPS-Heft haben."

Eurosport: " Wie sieht es mit Ihrer Kondition aus? Fit?"

JP: " Im Moment noch, sicher! Sollte ich in den nächsten Stunden etwas müde werden, denke ich einfach daran, ich müsste um 7Uhr aufstehen, grauenhaft. Gibt ja so Leute wie Krankenschwestern, Bäckerinnen oder auch Jägerinnen, die Spaß daran haben, Sonntags um 7 aufzustehen. Außerdem hat unser Maserati MC12 eine Espresso-Maschine eingebaut. MC steht für MoCcabohne und 12 für die Tassen pro Stunde, die man mit der Trinkvorrichtung maximal konsumieren kann."

Eurosport: " Na dann viel Erfolg bei Ihrem nächsten Turn und Hals- und Beinbruch."

3:35Uhr....dunkel...trocken.....Neue Zielsetzung: mind. auf P10 das Rennen zu beenden...denn als Jens Paul gerade in die Box einbog, wurde ELMTEK-Racing vom 5.Platzierten überrundet...:-(((

4:09Uhr: Martin biegt auf P9 zum tanken und Reifen holen in die Boxengasse....

4:15 Uhr: Die Cockpit Uhr zeigt noch 12Std und 2 Minuten...das heißt: Halbzeit! Wir liegen auf P11, knapp 50 Sekunden hinter dem 10. !!!!

5:15 Uhr noch 11 Stunden und 9 Minuten - endlich steigt Martin mal wieder aus dem Auto, nach fast 2 Stunden liegt das ETR-Team nun wieder gut im Rennen. Der Rückstand auf den 8plazierten lag vor dem einbiegen in Box bei 1:15 min. Das ist zwar immer noch lange, aber auch das Rennen geht noch lange...

Jens setzt dort an wo Martin aufgehört hat und macht konstant Boden auf die Spitzengruppe gut. Langsam wird es wieder hell - die Sonne geht über der Strecke und auch über ELMTEK-Racing auf. Wir sind in Runde 186 und Jens liegt auf Position 11 mit einem Rückstand von 46 Sekunden, dass wird schon. Martin legt sich etwas hin um sich zu erholen für den nächsten Turn. Auf der Strecke wird es langsam wieder heller, die aufgehende Sonne sorgt für stetig mehr Helligkeit und bessere Sichtverhältnisse auf der Strecke. Damit können wir endlich wieder das Tempo erhöhen und pushen.

6:45 Uhr Jens ist in seinem letzten Turn vor dem Fahrerwechsel, die Morgensonne hat die Strecke in ein orangenes Licht getaucht und es sind wieder schnellere und konstantere Rundenzeiten möglich. Es sieht ganz gut aus. Noch knapp 9 Stunden und 30 Minuten und wir sind in der Zweihundersten Runde auch in die Top 10 haben wir uns zurückgefahren. Wenn auch nur ganz knapp, aber ELMTEK-Racing liegt auf Platz 10 hinter unserem Schwesterauto mit der Startnummer 16. Noch 2 Runden, dann steht der nächste Fahrerwechsel an.

7:10 Uhr Martin meldet über Funk Vibrationen im Heck und in Rechtsskurven ein mehrwürdiges Ausbrechen des Hecks. Er zieht den Boxenstopp vor – vielleicht ein schleichender Plattfuss hinten rechts. Auch die Telemetriedaten zeigen hinten rechts ein Problem auf – nur die Ursache für's erste unklar.

Mit neuen Reifen und vollem Tank geht Martin vorsichtig zurück auf die Strecke – das Problem ist noch da, dass stellt sich schon in der Dunlop-Schikane nach Start und Ziel heraus. Also nächste Runde wieder rein und Wagen durchchecken. Wir liegen aktuell auf Rang 13 – aber das können wir wohl vergessen. Der technische Check-Up wird uns sicherlich einiges kosten. Doch vor dem Anfahren der Mulsanne-Straight hat sich diese Überlegung erledigt. Es ist aus! Der Rechtsknick „Virage Du Tertre Rouge“ markiert das Ende das **dieses** Abenteuers. Der Wagen bricht unvermittelt aus und kreiselt über die Strecke und schleift funkenspühend mit dem Heck über den Asphalt – die Hinterachse ist durch! Dabei erwischt der kreiselnde Maserti den gerade überholen schwarzen Ferrari.



Nach fast 15 Stunden und 205 Runden ist der Traum zu Ende – Frustration macht sich breit. Es besteht keine Chance den Wagen an die Box zu retten. Selbst wenn wir noch auf der Strecke wären bis zur Box wären es gute 10 Kilometer – vom Heck, Auspuffanlage, Unterboden, etc. wäre dann nicht mehr viel übrig. Schluss – Aus – Vorbei

Betretene Minen bei ELMTEK-Racing – war es doch die falsche Entscheidung noch so kurz vor dem Rennen von der Saleen auf Maserati zu wechseln? Hätte die Saleen gehalten? Hätte – Wäre – Wenn, alles egal den zu ändern ist es eh nicht. Wir haben Erfahrung gesammelt und gekämpft – vielleicht hätten wir die Top 10 zum Ziel erreicht – ein Podestplatz war ohnehin nicht in Reichweite.

Das Rennen gewinnt übrigens das Audi Team um Tom Kristensen – dazu herzlichen Glückwunsch. Genießt es, denn wir kommen wieder. Im nächsten Jahr...

