

## Le Mans 24 Stunden Rennen

15. bis 16. März 2008

### Wolfsburg 15. März 2008 18:00 Uhr Ortszeit

Wieder einmal ist Martin in Wolfsburg angekommen – zum Auftakt der Formel1 Saison plant das ELMTEK-Racing Team eine Vorbereitungsrennen für die 24h von Le Mans 2008. Absolviert wird ein 3 Stunden Rennen mit Fahrerwechsel auf einer Lotus Exige. Als Strecke für das Ein-Markenrennen wurde die legendäre Strecke von Imola ausgewählt. Leider fehlt diese Strecke im aktuellen F1-Kalender – in den Jahren 1995 und 1996 waren die beiden Fahrer live an der Strecke an der 1994 Ayton Senna tragischer Weise (neben Roland Ratzenberger) sein Leben verlor. Beide F1 Rennen dominierte damals übrigens Damon Hill auf Williams Renault.

Imola hat neben Spa-Francorchamps eine besondere Bedeutung für die ETR-Fahrer – während ihrer F1-Zeit haben sie viele Rennen über die Simulationen GP1 bis GP4 absolviert, letztlich hat keine andere Strecke eine so emotionale Bedeutung für die ELMTEK-Jungs, naja wohl eher Alte Herren.

Martin hat in den letzten Wochen mit einem Fitnesstraining begonnen, betreut wird er dabei von seinem Personaltrainer Billy Blanks – Martins aktuelles Kampfgewicht liegt bei 75 Kilo. Bis zum 24h-Rennen muss die Fitness noch deutlich gesteigert werden. Jens startet sein Fitnessprogramm am 15. April auch sein Gewicht liegt bei 75 Kilo. ELMTEK-Racing hat dieses Jahr die große Chance zum dritten Mal in Folge Le Mans zu gewinnen. Eigens dafür wurde das Projekt *TriMAX* aufgesetzt – es ist unverkennbar, ELMTEK-Racing will den dritten Titel!

Hier ein paar Bilder des Boliden für das Vorbereitungsrennen:





So sehen ihn unsere Gegner – nämlich von hinten...



...oder so im Rückspiegel beim überrunden...

**18:33 Uhr** Jens fährt mit der grün/gelben Exige zum ersten Mal auf die Strecke um die ersten Testrunden zu absolvieren. „Störrisches Biest“ murmelt er in den Boxenfunk – naja so fängt er immer an...und bügelt dann das gesamte Fahrerfeld. Jens fährt Runden um die 1:48 min und hatte einige kleine Ausflüge in die Regionen die rechts und links der Strecke liegen – gern auch Kiesbett genannt. Der Teamchef hat ihn über Funk gebeten: “Jens, die Rennleitung hat Dich soeben verwarnt, versuch Le Mans 24 Stunden Rennen 2008\_Vorbereitung.docx

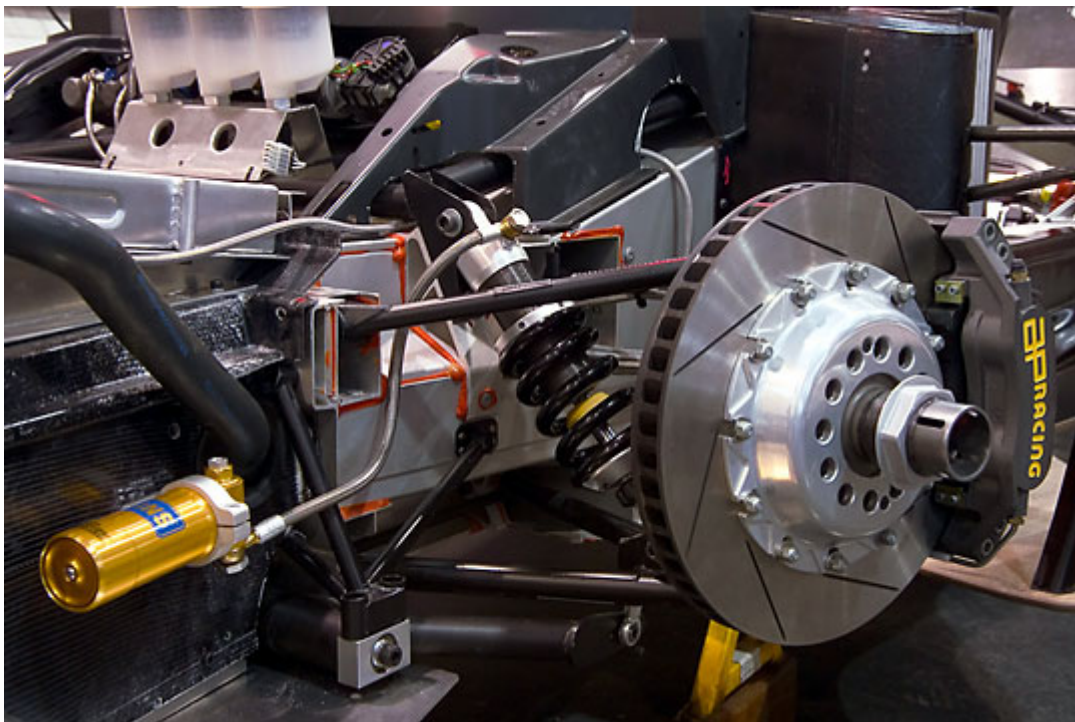
zwischen den beiden weißen Linien zu bleiben.“ Martin wird es aber nicht besser ergehen, zwar kennen beide die Rennstrecke wie ihre Westentasche aber der Einsatzwagen ist für beide völlig neu. Da die Entscheidung für den diesjährigen Einsatzwagen beim 24h Rennen noch immer nicht klar ist, war der Lotus eine gute Alternative. Er kommt für den Renneinsatz in Le Mans nicht in Frage vermittelt aber mit gut 500 PS bei 800 Kilo Gewicht absolutes Rennfeeling. Das Handling des Hecktrieblers erinnert sehr stark an ein übermotorisiertes Kart mit Vollverkleidung – Fazit: einfach nur geil...

**19:10 Uhr**, Jens übergibt das Steuer an Martin, der sich erst einmal eingewöhnen muss.

Eine 1:55er ist die erste Marke, die er in den Asphalt setzt... er gewöhnt sich langsam an das Auto und an seine Tücken, gefühlvoll Gas geben ist das Stichwort. Zuerst hat Martin erschrocken in den Funk gerufen:“Die Schilder! Die Schilder! Wo sind die Schilder??? Ich find keine Bremspunkte!“... nach einigem Rätselraten in der Box wurde es allen klar: Die Brems-Schilder 300 200 100 sind nicht installiert. Teamkollege Jens Paul dazu: „Martin würde in den ersten 5 Runden sowieso alle wegrasiert haben, also hat man sie erst gar nicht aufgestellt.“

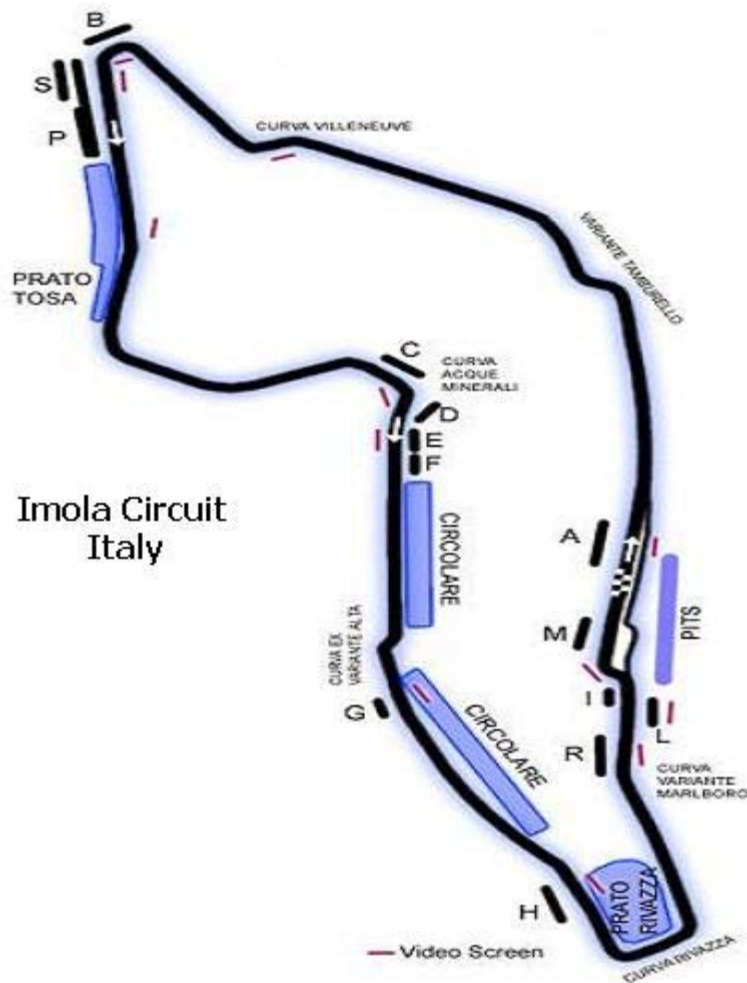
Martin verbessert sich auf eine 1:50,4min, das ist doch eine gesunde Basis, auf der aufgebaut werden kann. Fahrer Jens Paul begibt sich nun zum Helikopter, er muss ab 20uhr ein 33 Runden-Rennen in Melbourne fahren, Fahrzeug LOLA-F3000. Derweil kann Martin sich mit den Ingenieuren und Technikern ein Setup austüfteln. Jetzt purzeln die Zeiten: 1:50,1min..aber die Reifen lassen schon stark nach. Aussage Martin:“Eine 1:48 sollte locker drin sein. Ich denke, wir sind gut gerüstet für das Rennen! Techniker und Reifen-Personal: Zu Mir !!!“

So war der erste Testlauf, jetzt kommt die Nachbesprechung und die Auswertung der Telemetriedaten um das Optimum aus dem Fahrzeug herauszuholen.



Die ausgelesenen MOTEC-Daten zeigen deutlich, dass beide Fahrer Probleme mit Understeering in der Variante Alta haben und Jens in der Arque Minerali mit Oversteering zu kämpfen hat. Die Analysesoftware zeigt klares Optimierungspotenzial in diesen Bereichen. Ansonsten sind die Fahrer mit

dem Handling zufrieden, auch die Telemetriedaten unterstreichen die Fahrerangaben – die Datenbasis wirkt ansonsten schon sehr rund. Das Untersteuern wird als erstes behoben, da das von Jens bemängelte Kurvenverhalten eine direkte Folge des untersteuerns sein kann – die MOTEC-Telemetrie zeigt auf, dass das Kurveninnere Hinterrad die Haftung verliert und somit das Heck ausbricht. Folglich müsste eine Verbesserung des Einlenkverhaltens auch das Oversteering beheben. Die Federung wird vorn weicher gestellt hinten härter, gleiches gilt für die Stabilisatoren, die Bodenfreiheit wird vorn abgesenkt, an der Flügelkonfiguration wird vorerst nichts verändert. Die Fahrer machen eine kleine Pause mit Joeys Pizzen und werden ab 22:00 Uhr die Fahrwerkseinstellung testen.



**21:35 Uhr** Volksauflauf in Wolfsburg – auf dem Parkplatz vor Jensens Wohnung versammeln sich die Eingeborenen der Autostadt. In Windeseile hat sich herumgesprochen das Martins schwarzes 3er BMW Coupe in der Stadt weilt und die „Golfburger“ wollen doch mal ein richtiges Auto sehen. Für einen kurzen Moment geht Martin mit einem Stück Pizza auf dem Balkon und winkt in die begeisterte Menge. (Unglaublich??? Aber tatsächlich so passiert!!!!) BMW – allein unter Gölfen ☺

**22:15 Uhr** Martin hat seine DUNLOP-Rennschuhe angezogen und klettert wieder ins Cockpit, die neuen Einstellungen müssen gecheckt werden um den Wagen im ersten Qualy möglichst weit vorn zu platzieren. Das erste Qualy wird komplett Martin fahren, das 2te Jens – er ist der bessere Qualyfier im ELMTEK-Team. Martin wird in den kommenden 12 Runden das Setup fertigstellen und die Basis für das Ziel PolePosition legen.

MSA: „Herr Paul, Ihr Teamkollege sitzt bereits im Auto und testet die neuen Einstellungen. Wo haben Sie gesteckt?“

Paul: „Sorry, bin gerade aus Melbourne zurück, konnte dort ein hervorragendes Formel 3000 Rennen fahren. Habe mich als 7. Qualifiziert und konnte das Rennen auf P5 beenden. Leider hatte ich einige kleine Probleme, ich denke P3 wäre drin gewesen. Aber egal, nun schau ich nach vorn und konzentriere mich vollkommen auf...auf... wo sind wir hier?“

MSA: „Imola, Herr Paul...“

Paul: „Ja, genau..richtig.. korrekt... wo muss ich hin? Wo is Martin??“

MSA: „Ihr Teamkollege ist gerade eine 1:49,8 gefahren, es scheint, das Setup ist gelungen!“

Paul: „Prima, super. Ich werd dann mal fix duschen gehen und mich auf meinen Einsatz vorbereiten.“

Die Exige scheint zu laufen...das Setup geht in die richtige Richtung. 1:48,8... nun purzeln die Rundenzeiten...es scheint, als hätte ELMTEK-Racing mal wieder die Konkurrenz im Griff!

Druckverlust im rechten Vorderrad. Der Latschen scheint zu heiß zu werden. Ok, Problem erkannt und behoben... 22:57uhr...Martin bügelt eine 1:46,6 in die Strecke. Neuer offizieller Titel: Martin, der Setup-Prinz ! 1:46,207... und damit die provisorische Pole!



PLATZ 1 für ELMTEK-Racing und das mit einer halben Sekunde Vorsprung! Das Setup ist richtig gut, nun probiert Jens den Wagen aus. Wenn es schlecht läuft kommt er nicht zurecht, da Martin eher übersteuern, Jens aber untersteuern bevorzugt. Das Setup sollte aber beiden gerecht werden. Jens kommt sehr gut klar, über den Funk lobt er das Fahrverhalten in der Variante Alta – es läuft!

MSA: „Martin, ihr Setup war der goldene Griff, wie kamen Sie darauf?“

Martin: „Naja, nach der Auswertung der Daten und dem Gespräch mit Jens war die Ursache eigentlich klar, der Rest war Gefühl für's Auto. Immerhin fahren wir die Lotus Exige zum ersten Mal und sind mit dem Werkseitigen Grundsetup gestartet. Damit fährt der Wagen – mehr aber eben nicht. Jens hatte im freien Training schon unsere Standardwerte eingestellt, nun kam das Feintuning – und das heute eben hin.“

MSA: „Wie läuft die Vorbereitung für Le Mans, ihr wollt sicher zum dritten Mal den Titel holen, oder?“

Martin: „Darauf kannst Du Deinen Arsch verwetten! Das hier ist der erste Test, parallel bereite ich mich auch physisch auf das Event vor. Billy Blanks macht mich mit Tae Bo fit dafür – auch wenn das ziemlich hartes Brot ist, aber macht riesig Spaß. Großer Dank an Billy!“

MSA: „Okay wir sprechen uns nachher wieder!“

Jens flucht wie wild über Funk, leider können wir das hier nicht wiedergeben, da wir dann eine FSK 18 für dieses Dokument festsetzen müssten. Aber „Manno, ich will auch so schnell sein!“ trifft es auch sehr schön.

Aber um 23:23 Uhr mit viiiiiiiiiiiiiiiii Windschatten schafft Jens ein 1:44,9 min, trotz (oder wegen?) Windschatten – Hut ab! Die Pole kann uns wohl keiner mehr nehmen, der Zweitplatzierte liegt noch immer mit 1:46,76 min deutlich hinter uns.



Martin unternimmt nun noch einen Test mit 80%-gefülltem Tank, um das Verhalten der Reifen und der Balance für den Renneinsatz auszuloten. Das Auto ist nicht wirklich schön zu fahren und liegt ziemlich schwammig - aber es sollte gehen. Zum Setup basteln fehlt uns leider die Zeit, wenn man

bedenkt dass wir sonst nicht die Pole hatten und dennoch überragend gewonnen haben, können wir das Risiko sicher eingehen.

Das Rennen wird um 0:00 Uhr MEZ gestartet. Den ersten Teil bis zum 1.Stop wird Martin Später fahren. Wir sind gespannt, wie ELMTEK-Racing das Rennen meistert. Die Erwartungen sind hoch, wie immer. Wer ELMTEK-Racing kennt, der weiß, dass sich die beiden Piloten nicht mit irgendwelchen Platzierungen abgeben, sondern nur den Sieg wollen. Der Rennverlauf wird es zeigen, bleiben Sie dran!



MSA: „Martin, in 10 Minuten startet das Rennen wie sieht Eure Strategie aus?“

Martin: „Naja ein 3-Stunden Rennen fährt man anders als ein 24-Stunden Rennen. Du kannst nicht auf Zeit „spielen“ sondern musst schon anders rangehen. Wir müssen uns von Anfang an in der Spitzengruppe festsetzen. Bei der Boxenstrategie zocken wir, leider fehlte die Zeit für eine fundierte Analyse – aber wird schon!“

MSA: „Okay, dann viel Erfolg!“

**0:00 Uhr** START! Kalte Reifen, Kalte Bremsen...richtich zickich das gute Stück. Aber Martin hat alles im Griff. Beim Start verlieren wir 5 Plätze, aber nach 2 Kurven sind wir schon wieder auf P3 und in der Curva Villeneuve sticht Martin ins Kurveninnere und....P1 !!! Es läuft... damit haben die wenigstens gerechnet. Die Menge tobt!!! 1:49,7 steht nach dem 1.Umlauf auf dem Tableau und wir führen mit 6 Sekunden Vorsprung. Die Telemetriedaten sind alle im grünen Bereich, hoffen wir, dass es so bleibt. Aber das Rennen ist lang und es kann noch einiges passieren...

1:48,7 ..... der Vorsprung pendelt sich um die 3 Sekunden ein... kleiner wird er nicht, aber auch nicht wirklich grösser... Verbremser ... Martin fliegt in der Acque Minerale ab und pflügt durchs Kiesbett ... und kommt zurück auf die Strecke ... leider nur noch P2 ... aber er kämpft sich sofort zurück auf P1, der Wagen scheint nichts abbekommen zu haben. Da scheint uns eine Exige zu ärgern. Sie sitzt Martin im Heck, kann den Windschatten ausnutzen, kommt aber nicht vorbei. Trotzdem fragen wir uns, ob die Konkurrenz leichter unterwegs ist? Wegziehen können wir jedenfalls nicht. Nunja, die Zeit wird es zeigen.

ELMTEK-Racing in trouble.... BIG Trouble.... Nach einem Ausrutscher ins Kiesbett liegen wir nur noch auf P5. Martin liegt im Clinch mit L. Daniel, der einfach keinen Platz machen will. Mühsam muss Martin sich jetzt wieder nach vorne kämpfen. Ein Kinderspiel.. ab heute wird der Motorsport neu definiert!!! Sagenhafte Vorstellung. Ein Überhol-Manöver nach dem anderen und ZACK.....P1 gehört wieder uns. 15 Runden sind absolviert und wir halten uns wacker.

Das italienische Rote Kreuz meldet die ersten Herzinfarkte bei den Zuschauern und Michael Schumacher kommentiert die Glanzvorstellung von Martin Später mit den Worten:“Wie gerne hätte ich das früher auch gekonnt...Sensationell!“



Neue schnellste Runde: 1:48,6min in Turn 22.

Dreher in der Rivazza....P9... unser Vorsprung scheint zu schmelzen. Noch 6 Runden bis zum 1.Stop und nur noch P10.

Jens Paul: „Na toll. Ich kann wieder die Kastanietten aus dem Feuer holen! Nur weil Martin mit dem Auto Flamingo tanzt, kann ich nach dem Stoppsenbox zusehen, wie ich vorne wieder komme!!!“

Die Reifen vorne sind völlig runter, kein Grip mehr, Martin wird in den letzten Runden komplett durch das Feld durchgereicht und muss als Letzter in Box einbiegen. Völlig frustriert steigt er aus dem Cockpit und übergibt Jens den Wagen. Der muss schon mit einer Runde Rückstand auf den Führenden auf die Strecke gehen, und wird nach einem kleinen Ausflug ins Kiesbett auch noch durch die komplette Top 10 überrundet...es läuft mächtig schief!

MSA: „Martin, was war das denn?“

Martin: „Ich weiß auch nicht – bis Turn 23 war alles in Ordnung, ein Kampf an der Spitze, der sehr viel Spaß gemacht hat, die Kämpfe waren sehr fair. Dann verlor der Wagen abrupt an Grip und ich hatte Mühe ihn überhaupt auf der Strecke zu halten. Mein Eindruck war auch das ich an Leistung verloren habe und auf den Geraden nicht aufschließen sondern zurückgefallen bin, nur beim Anbremsen kam ich wieder ein bisschen heran – hätte dann aber keinen Grip, fahrerrisch war da nichts mehr zu retten. Das kam so abrupt – das war das schlimmste was ich bisher erlebt habe...“



MSA: „Gibt es schon Anhaltspunkte - aus den Telemetriedaten?“

Martin: „Wir werten noch aus aber, wart mal ... Jens hat auch riesige Probleme – mittlerweile ist er vom 16ten überrundet worden – das deutet auf einen Leistungsverlust hin. Das müssen wir erstmal ermitteln, vielleicht bekommen wir das noch in den Griff. Aber auch unsere Rennstrategie scheint nicht aufzugehen, wir wollten 4 Stints gehen über 3 Stunden. Offenbar bleibt das Fahrerfeld länger draußen und fährt schneller als wir. Es ist bitter, aber wahr nach der klaren Pole scheinen wir das Rennen zu vergeigen.“

MSA: „Wir drücken Euch die Daumen!“

Martin: „Danke, wir werden's brauchen. Oh, vielleicht hilft's schon, Jens fährt gerade eine 1:47,8 min und hat sich bis auf den achtplatzierten zurückgerundet...“

Sensationell Jens hat in Runde 38 die Scharte ausgewetzt und die ETR-Lotus zurückgerundet, in Runde 39 beginnen die ersten Fahrzeuge in die Box zu gehen, schafft Jens das Comeback? Jens donnert eine 1:47,2 min in den italienischen Asphalt und wir sind wieder da! Platz 25 und damit 2 überholt – spannender kann ein Rennen kaum sein. RTL würde sich alle 10 Finger lecken so etwas senden zu können, in diesem Rennen gab es schon jetzt mehr Überholmanöver und Dramatik als in allen Formel1 Rennen der letzten Saison. Aus den MOTEC-Daten lässt sich nicht ableiten, was in den letzten knapp 10 Runden schief ging, es zieht sich komplett durch die Runden – jetzt läuft der Wagen wieder als wäre nichts gewesen.

Unglaublich was Jens Paul da zaubert, Runde 44 und er liegt auf Platz 3. So schnell wie es bergab ging geht es nun wieder bergauf, zurück an die Spitze. In Variante Alta kann er zu Bernados orangenem Exige anschließen und geht Ausgangs der Rivazza vorbei. Doch bei überfahren der Start/Zielgeraden wird dem ELMTEK-Team eine Stopp and Go-Strafe aufgedrückt. Völlig unerklärlich – doch alle Proteste helfen nichts, in Runde 45 sitzt Jens die Strafe ab und geht auf Platz 18 zurück auf die Strecke. Es ist wie verhext... Mit einer neuen schnellsten Runde von 1:46,6 min zeigt Jens das er nicht aufgibt sondern kämpft, der Sprit reicht noch für 8 Runden vermutlich sind unsere Konkurrenten auf 3 Stopps unterwegs – dass wird verdammt schwierig aber mit 1:46,4 min untermauert Jens seinen Willen auf den Sieg. Offenbar ist diesmal er derjenige, der als Clockwork die Runden runterspult und zurück in die Top 10 gefahren ist – Großartig!

**01:47 Uhr** Es ist vollbracht – in einer fulminanten Aufholjagd hat Jens P1 zurückgeholt, es sind jetzt 54 Runden gefahren und noch knapp 5 bis zum 2.Stop und die schnellste Rennrunde liegt nun bei 1:46,3 min. Mit einer wahren Glanzvorstellung kann Jens seinen ersten Turn beenden.

Die erste Rennhälfte war extrem Nervenaufreibend – von einer klaren Dominanz der ersten Runden dann der massive Einbruch – die Überrundungen und die fabulöse Aufholjagd, das Zurückrunden, die Fahrt in die Top 10, packende Positionskämpfe eine fragwürdige Zeitstrafe und dann das zurückerobern der Führung. So spannend kann Motorsport sein – wir haben erst knapp die Hälfte des Rennens gesehen...



2. Boxenstopp. Martin übernimmt den Volant. Auch er wird sein bestes geben, da können wir sicher sein. Der Rückstand auf den Führenden beträgt 1:08 min und wir sind Letzter – leider... und wieder

MSA: „Jens Paul, ein kurzes Statement...wie geht es Ihnen und was haben sie während der Fahrt an dem Wagen repariert?“

Jens Paul: „trallala...hopsassa...1,2,3...oh du wunderschöne Lorelei....endlich geht’s nach vorne...“

MSA: „Zurück ins Sendestudio!“

Martin zieht konstant seine Runden, nun heißt es konstant bleiben, möglichst wenig Fehler machen und hoffen, das die Boxenstopps richtig platziert sind, um irgendwie am Feld vorbei zu kommen.

Martin startet seine Aufholjagd mit konstanten Rundenzeiten und knabbert immer mehr am Vorsprung der Vorrausfahrenden Fahrzeuge ab. Schon sind die ersten Boliden in Sichtweite. GO-MARTIN-GO!!!

Gelbe Flagge in Sektor 2 und 3...anscheinend geht es den Herren noch nicht schnell genug. Martin holt kontinuierlich auf und profitiert auch von den Boxenstopps der gegnerischen Fahrer. 5 oder 6 Autos sind zum Service an die Box gekommen, wir können aber noch 7 Runden Späne verteilen und haben 80 Runden hinter uns. Gleich geht’s zum 3. und letzten Stop für dieses Rennen, Jens Paul übernimmt dann wieder das Steuer und fährt das Rennen zu Ende. Wir dürfen gespannt sein, wie es ausgeht. Der Glückstern schien heute jedenfalls nicht über Imola, das steht schon jetzt fest.

Auf Platz 7 nimmt Martin den Boxenplatz ein, als Jens wieder auf die Strecke geht liegen wir immerhin noch auf Position 25 – mit etwas Glück könnte noch die Top 10 drin sein, aber nur wenn Jens sein Teufelsritt wiederholen kann...

MSA: „Martin wie lief der 2te Turn?“

Martin : „Naja letztlich besser als der erste. Wir konnten den Rückstand schon deutlich reduzieren. Trotzdem ist an einen Sieg nicht zu denken. Dafür ging zu viel Schief, sicherlich einiges durch uns verursacht – wenn man nur die Boxenstrategie bedenkt. Ups – Jens hat schon wieder eine Stopp and Go Strafe erhalten – auch diese für uns aus unerklärlichen Gründen.“

MSA: „Ihr bekommt häufig Strafen, in Le Mans – nun hier. Geht das mit rechten Dingen zu, werdet Ihr fair behandelt?

Martin: „Vermutlich, Ja! Ich gehe jetzt Kaffee trinken ist gleich 03:00 Uhr – Tschö!“

Trotz der Strafe liegt Jens in Runde 88 wieder auf Platz 22, in Runde 92 purzelt die Rundenzeit auf 1:45,5 min dennoch liegen wir auf Platz 21. Der Rückstand auf den Führenden beträgt 1:06 min, aktuell sind wir Schlusslicht der noch fahrenden Fahrzeuge, die übrigen sind schon ausgeschieden. Es bahnt sich das erste Überholmanöver an, noch 3 Sekunden Rückstand auf P20 ... wieder 5 Sekunden ... nur noch 2 ... Kontakt ... ein Duell von der Tosa bis zur Variante Alta – teilweise Seite an Seite – dann geht Jens vorbei P20 , und Ausgangs der Rivazza P19. Gerade noch rechtzeitig den 2 Kurven später fällt die chequard flag und das Rennen ist nach 97 Runden bzw. 3 Stunden zu Ende.

Die Generalprobe ging damit grandios in die Hose – eigentlich ein gutes Zeichen!? Tatsächlich auch??? Nun dass werden wir erst im Spätsommer erfahren, wenn das Event des Jahres ansteht – die Titelverteidigung bzw. Hattrick des ELMTEK-Racing Teams beim 24 h Rennen von Le Mans... Bleibt die Frage auf welchen Boliden?



Feststeht, es wird keine Lotus Exige sein, trotzdem großer Dank an Lotus – die Exige macht viel Spaß!

MSA: „Jens, Martin – auf ein Wort!“

Martin: „... auf ein Bier!“

Jens: „eins reicht nicht!“

MSA: „Okay, ich komm mit. Aber trotzdem, woran lag’s denn?“

Jens: „ Es waren sicher viele Faktoren, wir haben uns letztlich zu wenig auf das Rennen vorbereitet. Falsche Strategie, falsches Setup – das sind die wesentlichen Faktoren.“

Martin: „Absolut, wir haben uns verzockt – im wahrsten Sinne des Wortes. Denn wir haben gezockt, wir waren uns zu sicher, nach dem hervorragendem Qualyergebnis haben wir das Rennen unterschätzt.“

MSA: „Was heißt das jetzt Le Mans, für Eure Vorbereitung!“

Jens: „Hä, wieso. Was hat das damit zu tun!“ grinst „Klar ist, dass wird uns in Le Mans nicht passieren!“

Martin: „Genau, das fahren wir keine Lotus Exige!“ grinst auch

Jens: „Für Le Mans werden wir – nachdem der Wagen steht – eine ausgeklügelte Strategie fahren, da werden wir nix dem Zufall überlassen!“

MSA: „Apropos Wagen – mit was werdet ihr fahren?“

Martin: „Das ist noch offen. Geplant war ja eigentlich der Porsche Spyder RS, aber auch der Audi LMP R8 könnte zum dritten Einsatz kommen. Schließlich wollen wir auch zum dritten Mal gewinnen...“

Jens: „Möglich wäre auch eine Maserati MC 12 – mit der haben wir noch eine Rechnung offen. Denkbar wäre auch der Einsatz einer Pescarolo Courage. Wir werden ausgiebig testen und uns dann für das Paket entscheiden, dass am erfolgversprechendsten ist.“

MSA: „Okay – dann viel Erfolg bei der Vorbereitung!“

Jens:“ Danke, und nu Piquet<sup>1</sup>!“

Martin: „Senna!“

MSA: „Hä?“

Fortsetzung folgt im Spätsommer 2008

---

<sup>1</sup> Wer nicht weiß, was es damit auf sich hat, kann bei BMW nachfragen ;-)