

24H Classic im Rahmen des 24H Rennens auf dem Nürburgring

Beim ersten Kampf der Zwerge Wochenende in Hockenheim, hörten wir von Frank und Stefan, dass sie sich bereits seit Januar für das 24H Classic Rennen eingeschrieben hatten. Bekanntlich, ist dort schnell die höchst zulässige Zahl der Nennungen von etwas über 200 Fahrzeugen schnell voll, da auch ein Teil der FHR Serie dort teilnimmt. Alex hatte das eigentlich schon abgeschrieben, da er nicht wieder vor leeren Rängen, bei diesem für einen allein startenden recht teuren Startgeld von über tausend Euro. Wir verabschiedeten uns daher erstmal von Hockenheim bis zum Rennen in Spa Francorchamps, und wünschten den Schmelter Brüdern gutes Gelingen. Je näher das 24H Rennen kam, umso besser wurden die Corona Nachrichten. Über 10000 Zuschauer vermeldeten die Tageszeitungen seien bei Vorlage eines negativen COVID 19 Test erlaubt. Prima da können wir wenigstens von der Tribüne unseren NSU Freunden die Daumen drücken. Als dann kurz vor Pfingsten die Absage von Spa eintrudelte, kam bei uns in Bleckhausen Hektik auf. Alex meldete auf den letzten Drücker beim 24H Classic an, was nicht eingeplant war. So musste in aller Eile der Feuerlöscher neu abgenommen werden, der 70 Liter Tank aus meinem roten TT umgebaut, und das Differential gegen ein längeres getauscht werden. Teamchefin Jutta brauchte nun dringend Urlaub, und das Wohnmobil musste gepackt werden. Der Motor bekam eine große Inspektion, und das ganze Boxengeräffel incl. neu zu montierenden Reifen musste in aller Eile zusammengestellt werden. Hierbei zeigte sich, dass die Kupplung bereits am Ende war, denn Hockenheim Spitzkehre geht mit dem sehr langen ersten Gang nur mit schleifender Kupplung. Die Bremsen, die noch ein Kampf der Zwerge Rennen gehalten hätten, wurden rundum erneuert und jede Schraube am Fahrwerk nachgezogen, nachdem der Wagen für die Nordschleife höher gelegt wurde. Es war das erste Rennen auf der Nordschleife für Alex alleine in seinem Auto, dazu musste noch die schon beantragte Nordschleifen Permit beim DMSB in aller Eile zu uns finden. Ohne die darf selbst Hamilton oder Vettel auf dem großen Ring nicht starten. Besonders hat uns gefreut das 4 NSU am Start waren, denn der 135PS Lada in unserer Klasse hatte schon mehrere Starts erfolgreich auf der Strecke gemeistert, und könnte um den Klassensieg kämpfen.



Lada 2101 von Michael Weißenborn (Foto-Privat)

Am Ring angekommen, hatte nach Wochenlangem Mistwetter endlich die Sonne wieder Einzug gehalten. Mit meiner treuen NSU Fox (incl. Anhängerkupplung für den Reifen Anhänger) wurden die Renndienste abgeklappert, Benzin Booster, Panzertape und eine Trinkflasche mit Schlauchen und Rückschlag Ventilen beschafft. Nur zu gut konnte ich mich an meine Nordschleifen Einsätze in den 90er erinnern, bei denen ich fast verdurstet wäre. Ansonsten war nicht viel zu tun, es sah tatsächlich nach einem perfekten trockenen Rennwochenende aus, zumindest aus Sicht des Fahrerlagers, wo man tatsächlich Sonnencreme brauchte. Für uns wäre da der Pflichtboxenstop mit 210 Sekunden ein Kinderspiel gewesen, nachtanken, Trinkflasche auffüllen fertig. Am Donnerstagmittag zum Training wurden wir eines besseren belehrt. Beim Vorstart waren alle 200 Fahrzeuge auf Slicks unterwegs, dann ein Wolkenbruch. Die Boxengasse war total überfüllt, das Training gestoppt, nichts ging mehr. Alex und die anderen NSU wurden in der letzten und dritten Startgruppe eingeteilt, kamen daher zu allerletzt an die Box. Da wir nur einen gebrauchten Satz Regenreifen hatten, den wir für das Rennen dringender gebraucht hätten, kamen die Straßen zugelassenen leicht geschnittenen Semis drauf, die wir nur für Testfahrten im öffentlichen Verkehr und auf dem Anhänger benutzen. Aus seinen Kart Zeiten wissen wir aber, dass Alex sich mit solchen widrigen Bedingungen sehr wohl fühlt, und somit führte er das Training von Anfang an in seiner Klasse an.



Alex auf Semis (Foto - Knut Keller)

Die unangefochten erfahrensten NSU Fahrer, Michael und Friedrich Benra hatten im Training leider einen Abflug mit eigentlich kaum zu reparierender Verformung der linken Front und Kofferhaube. Die Haube hätte ich denen gerne geliehen, weil ich ja nur 20 Minuten vom Ring weg wohne. Mit Hilfe von Bruder Willi haben sie dann aber den TT an die Hängerkupplung des Wohnmobils gehängt, und an der Stoßstange öse angebunden die Front und den zusammen gefalteten Kotflügel wieder in Form gebracht. Ein dicker Hammer und 2 Rollen Klebeband besorgten den Rest.



Der notdürftig reparierte Benra NSU (Foto-Knut Keller)

Auch die Haube bekamen die wieder gerade gebogen. Mit ihrer noch im Regen gefahrenen Trainingszeit standen sie zwar ganz hinten, aber Hauptsache sie waren dabei, was bei einem 4 stelligen Startgeld auch schmerzlich wäre nicht zu fahren.

Alex fuhr gute Trainingszeiten im Regen, war von Anfang an in den Top 100 von 181, die anderen NSU tauchten in der Anzeigentafel, die nur bis 120 ging nicht auf. Gegen Mitte der Trainingssitzung trocknete die Strecke immer mehr ab, was bei einigen Teams dazu führte, das die teuren Regenreifen verbrannten, denn über die Hälfte der Strecke war trocken. Es gab zahlreiche Unfälle und Code 60 Phasen. Alex stieg daraufhin erst mal eine Weile aus um eine zu rauchen. Kurz vor Schluss ging er nochmal mit Slicks raus und fuhr Top 20 Zwischenzeiten damit, bis er durch Code 60 oder gelbe Flaggen eingebremst wurde. Platz 54 war dann aber für den ältesten Youngtimer, mit dem kleinsten Motor inmitten der Porsche und BMW bis Baujahr 1994, die bis zu 400 PS hatten mehr als ausreichend. Alle NSU hatten sich Qualifiziert, hinter uns mit größerem Abstand Klaus Frank, und natürlich auch unsere Brüder Stefan und Frank Schmelter auf dem gelben TESS NSU.



Klaus Frank am Limit (Foto-Knut Keller)



Der gelbe TESS NSU (Foto-Knut Keller)

Zufrieden konnten wir dann zum gemütlichen Teil übergehen und zusammen den Grill anwerfen. Kummer bereitete mir lediglich, dass unser 2020 neu aufgebauter Motor kaum ein Wochenende Kampf der Zwerge übersteht, wo nicht die Auslass Ventile fast bis auf null Ventilspiel einhämmern. Obwohl die NSU Händler erklären, die seien Bleifrei, scheint das Original Teil stabiler zu sein. Nach über einer Stunde Training waren die Auslass wieder enger geworden, und ich war mir nicht sicher ob das 3 H hält. Somit stellte ich die auf 0,30mm ein, klapperte dann ganz schön aber ich wollte dass der Junge ins Ziel kommt. Zusätzlich wurde dem Tank die doppelte Menge Bleiersatz zugeführt.

Am Freitagmorgen schien die Welt in Ordnung, blauer Himmel an Start und Ziel, bis nachts 2 Uhr hatte immer wieder die Wetter Apps nach den Wettervorhersagen durchsucht. Sie schienen sich von Stunde zu Stunde zu verbessern. Leider wurde Alex's Trainingsleistung nicht belohnt, und er musste sich statt am Ende der ersten Startgruppe in die 3. und Letzte anstellen, wo die Ältesten Youngtimer mit den FHR Autos gelistet waren. Bei strahlenden Sonnenschein wurde nach einer Einführungsrunde das Feld beim fliegenden Start losgeschickt. Bis zur 6.Runde gab es zwar den ein oder anderen Unfall oder technischen Defekt, aber die Strecke war hervorragend. An einem Kommandostand eines anderen Teams konnte ich klar erkennen, dass die Benra Brüder mit Ihrem Pierburg Einspritzer uns auf dem langen Bergauf Stück 10-15 Sekunden einschenkten, während Alex in den meisten Kurvenreichen Sektoren und runter nach Adenau die Nase vorne hatte. Sicherlich wären wir unter diesen Bedingungen maximal zweiter in der Klasse geworden hinten den Benras. Aber auch der Frank NSU hatte wohl einen drehmomentstärkeren Motor, was man auf dieselbe Weise an den Daten erkennen konnte. Hinzu kam, dass Alex berichtete zur Steilstrecke hoch in den 3.Schalten musste, ich bin damals mit dem NSU Sport Getriebe gefahren, mit etwas kürzerem 4.Gang, der problemlos im 4. da hoch ging. Die Nordschleife ist aber alles andere als normal wie jeder weiß. So bemerkte ich auch das die Benras und Motorentuner Frank bei mir im 4. Gang vorbei flogen am Ende der Boxengasse, während Schmelters und Alex bei mir erst in den 4. schalteten, um bald schon an der Mercedes Arena wieder in die Eisen zu gehen. Meine Tochter saß mit dem Schwiegersohn auf der streng limitierten Zuschauertribüne, und meldete per Handy, das von Westen her, also im ersten Abschnitt der Nordschleife Unwetter im Anmarsch sei. Sofort begann unsere Boxencrew mit den Vorbereitungen zum Reifenwechsel. Dann sah man auch aus der Boxengasse, dass der Himmel auf einmal schwarz wurde, obwohl an Start und Ziel kein Tropfen Regen fiel, flogen an der Quiddelbacher Höhe, und am Schwedenkreuz die ersten Autos ab, ein Porsche lag auf dem Dach, ein Gruppe 5 Porsche wurde komplett zerstört vom Vorjahressieger Andy Gülden. Nachdem sich die Autos Reihenweise vor der Arembergkurve herauskugelten, was live über Großbildschirm von den hunderten schockierten Helfern in der Boxengasse zu sehen war, ging ein Raunen durch die gesamte Boxengasse. Jeder verfügbare Helfer positionierte sich für einen bevorstehenden Räderwechsel, was bei der großen Anzahl der Fahrzeuge einem Chaos glich. Wie schon im Training erlebt, als der Platz bei weitem nicht ausreichte. Ich beobachte permanent das Transpondersignal von Alex, der sich weiterhin bis zur roten Flagge dem Ziel zügig näherte, denn ab Adenau war es ja noch Trocken bis ins Ziel. Unsere tolle Boxencrew hatte in aller Ruhe alles vorbereitet, auch der Tankwart wusste Bescheid, dass wir gleichzeitig Sprit fassen würden. Anhand der Bilder von der Nordschleife, dachte kaum jemand dass angesichts der Masse von Unfällen ein Neustart in nächster Zeit machbar wäre. So konnten wir dann in aller Ruhe auftanken, und die Semi Slicks wieder montieren, da Alex der Ansicht war, es mache mit Regenreifen keinen Sinn wenn über die Hälfte der Strecke trocken bleibt. Es wurde noch das Öl gecheckt, und die Scheiben erneut mit Rainex von außen, sowie die Innenseite mit Antifog von unseren weiblichen Boxencrew Mitgliedern bearbeitet. Nach dem Restart war unser Vorsprung im Gesamtfeld erneut wertlos. Denn es wurden die 3 Startgruppen wie beim Rennstart aufgestellt und nach einer Einführungsrunde mit 2,5 Minuten Abstand losgeschickt.

Nun begann die Konfusion, die Streckensprecher meldeten, dass nach einer 2.Einführungsrunde das Rennen abgewunken werden sollte. Sofort packten viele Teams, auch wir die Sachen zusammen. Als

einige schon mitsamt Werkzeug und Reifen Richtung Fahrerlager unterwegs waren, revidierte der Streckensprecher das und schon raste die Erste Startgruppe über die Linie im Renntempo. Sofort scherten auch mehrere Fahrzeuge in die Boxengasse, um andere Reifen zu montieren oder den Pflichtboxenstop abzusitzen, denn der Rennabbruch zählte dafür nicht. Alex kam in der vorletzten Runde rein, blieb angeschnallt im Auto und wollte keine Änderungen. Exakt nach Ablauf der Mindest Standzeit fuhr er dem Klassensieg entgegen. Alle NSU wurden im Ziel abgewunken in der Reihenfolge Alex, Klaus Frank, Benra-Benra, Schmelter Schmelter-Sonneborn. Unser LADA Fahrer musste leider mit Differentialschaden ausscheiden. Nachdem wir halbwegs trocken noch unser Material zusammen packen konnten, wurden wir auch schon aus dem Fahrerlager geschmissen. Statt wie in vergangenen Jahren, wollte der Veranstalter während des 24H Rennen möglichst alle Teilnehmer der Rahmenrennen los werden, um die Corona Regeln der Behörden mit weniger Personen vor Ort besser durchsetzen zu können. Hoffen wir dass es zum 50en 24H Rennen 2022 wieder alles normal abläuft. Die Schmelters haben das Rennen als Test mit dem etwas schwächeren Lücke Langstreckenmotor gefahren, denn sie wollen im Herbst das 1000km Rennen mit dem gelben TT auf dem Ring bestreiten. Dennoch waren sie gut unterwegs, und hatten dann das Pech, dass nach ihrem Pflichtboxenstop die Ampel auf Rot ging, weil gerade der Sieger, ein 370PS starker Gruppe 5 PORSCHE gerade abgewunken wurde. Dafür gibt es Strafpunkte, denn das Reglement sagt der Pflichtstop darf nicht in der letzten Runde abgehalten werden. Um wenige Sekunden haben sie so den 3. Platz verloren.

Wolfgang Schneider