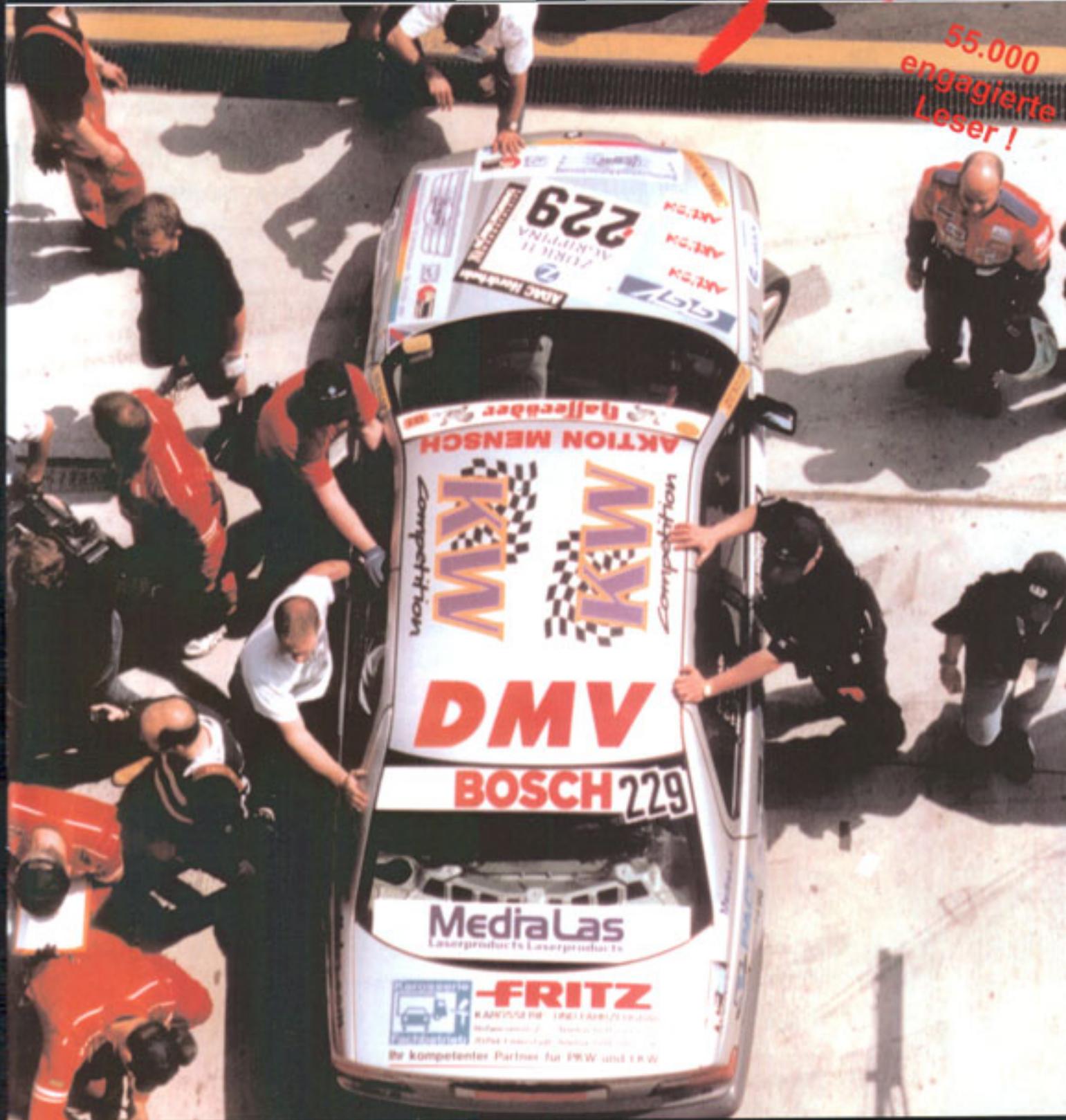




# mx



■ DMV Einer von uns: Frank Diefenbacher

■ Reisen Karibik unter Segeln

■ Sport 24h Grüne Hölle Nürburgring

■ MSJ Motorsportjugend im DMV



Aus dem Renntagebuch

## 24 Stunden Grüne Hölle

Gesamtsieg für die gelbe Viper

Seit sechs Jahren starten Motorsportler helfen beim Int. 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring zu Gunsten der AKTION MENSCH/ AKTION SORGEN-KIND. Nach dem Motto "Für jede Runde eine Heiermann" stiften Fahrer und Sponsoren für jede gefahrene Runde 5 Mark für den guten Zweck. Mehr als 43.000 Mark kamen auf diese Weise bisher zusammen. 2001 starteten die engagierten Motorsportler erstmals unter der Bewerbung des DMV und hatten sich zum Ziel gesetzt, die 50.000 Mark Spendengrenze zu überschreiten. Hier der Bericht über ein außergewöhnliches Rennen:

### Freitag, 18. Mai 2001

Sie kommt spät, aber sie kommt - die Nennungsbestätigung. Schon am 27.04. war Nennungsschluss. Der Veranstalter lässt die Teilnehmer lange zappeln. Überraschender Weise wurde noch eine weitere Klasse für die Fahrzeuge der Honda-Challange ausgeschrieben. Offensichtlich kennt der Veranstalter

den §66 des FIA Sportgesetzes nicht. Und der DMSB hat diese kurzfristige Änderung der Ausschreibung genehmigt? Für uns ist es besonders ärgerlich, da wir nun zu wenige Fahrzeuge in der Klasse haben und unser BMW 325 mit der nächsthöheren Klasse zusammengelegt wird.

### Dienstag, 22. Mai 2001

Wir starten ins Abenteuer 24h-Rennen. Gegen 11.00 Uhr treffen wir im Fahrerlager ein. Hier brodelt es schon mächtig. Jeder will einen guten Standplatz hinter den Boxen belegen. Riesige Trucks haben schon ihre Position gefunden. Irgendwo passen wir mit unserem Kleinbus noch dazwischen. Dann richten wir uns in der Box ein. Acht Teams müssen sich in der Garage arrangieren. Da wir mit zu den ersten gehören, können wir uns unsere Ecke noch aussuchen. Reifen, Werkzeug und Ersatzteile müssen untergebracht werden.

### Mittwoch, 23. Mai 2001

Unser BMW wird beklebt - Pflichtwerbung, Startnummern und wieder Pflichtwerbung - eine fahrende Litfassäule. Dann gehts zur technischen Abnahme. Fahrer und Fahrzeug werden gewogen. Helme und Anzüge kontrolliert. Ein TK vermisst das Herstellungsdatum auf dem neuen Feuerlöscher. Die Beschriftung ist nur in italienisch. Glücklicherweise finden wir einen kleinen Aufkleber, mit einem lesbaren Zahlencode. Mit viel Zureden können wir den TK überzeugen, dass es sich hier um das Herstellungsdatum handelt. Wir bekommen den ersehnten Stempel.

### Donnerstag, 24 Mai 2001

Noch immer trudeln Teilnehmer ein. Wir sitzen vor unserem Catering-Zelt in der strahlenden Sonne und amüsieren uns, mit welchem Aufwand riesige LKW auf ihre Plätze bugsiert werden. Mit unserem fünfeinhalb Meter langem Kleinbus kommen wir uns wie die letzten Amateure vor, wenn wir die teilweise doppel-

stöckigen Trucks sehen. Doch das tut unserer Stimmung keinen Abbruch.

#### Freitag, 25. Mai 2001

Jetzt wird's ernst. Für 13.15 Uhr ist das erste Training angesetzt. Schon nach kurzer Zeit kommt unsere "229" an die Box. Das Kühlwasserthermometer zeigt höchste Temperaturen an. Der Kühler aber ist fast kalt. Diagnose: Thermostat klemmt. Das Teil wird ausgebaut.

Glücklicherweise hat der Motor den Hitzeschock überlebt. Aber die Zeit läuft uns weg. Nur noch der zweite Fahrer kann seine vorgeschriebenen Pflichttrainingsrunden absolvieren.

Für das zweite Training haben wir uns viel vorgenommen. Doch schon nach wenigen Minuten wird das Spektakel mit der roten Flagge abgebrochen. Ein Rettungshubschrauber kreist über der Nordschleife. Es wird ruhig in der Boxengasse, beängstigend ruhig. Erste Gerüchte kommen auf. Dann ist es Gewissheit: ein schwerer Unfall mit Todesfolge im Bereich Schwedenkreuz wird gemeldet. Beklommenheit kommt auf. Es wird diskutiert. Hat das alles noch einen Sinn? Nach zwei Stunden entscheidet die Rennleitung, das Training fortzusetzen.

Wohl kaum jemand wird am Schwedenkreuz vorbeigefahren sein, ohne an den Unfall zu denken. Es hätte jeden von uns treffen können.

Die düsteren Gedanken verfliegen erst, als unser BMW ohne Vortrieb im Bereich des "Audi-S" ausrollt. Dem strengen Geruch nach hat die Kupplung ihren Dienst quittiert. Erst zwei Stunden später - das Training ist fast vorbei - schleppt uns die ONS-Staffel in die Box. Allerdings hatte die Wartezeit auch etwas Positives. Ein Zuschauer, Michael Schmidt, spendete spontan DM 50,- für die AKTION MENSCH durch den Maschendrahtzaun. Einfach so. An der Box dann bestätigt sich die erste Vermutung und die Mechaniker bereiten sich auf eine lange Nacht vor.

#### Samstag, 26. Mai 2001

Leider ist der Austausch der Kupplung beim BMW recht zeitintensiv und so war die Instandsetzung erst pünktlich zum Frühstück abgeschlossen.

Im Vorprogramm zum 24h-Rennen starten imposante Rennserien - so zum Beispiel auch die Boliden der V8 Star. Hier hatte Klaus Panchryz jedoch schon am Start größere Probleme. Sein High-tec-Racer kam nicht von der Stelle.



Einziges Fahrzeug beim 24h-Rennen unter DMV-Bewerbung: der Motorsportler hellfenl-BMW.

Fotos: Gabriele Förster

#### Nachruf

Christian Peruzzi (38), Vorstandsvorsitzender der Fiat Automobil AG, ist am Freitag, 25. Mai 2001, beim Training zum 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring tödlich verunglückt. Er kam mit seinem Rennfahrzeug, einem Alfa 147, im Streckenabschnitt Schwedenkreuz/Aremberg von der Fahrbahn ab, das Fahrzeug überschlug sich mehrfach. Obwohl die Sicherheitszelle intakt blieb, erlitt Christian Peruzzi schwere Kopfverletzungen. Trotz der innerhalb weniger Minuten eingeleiteten Rettungsmaßnahmen verstarb er noch am Unfallort.

Christian Peruzzi war ein routinierter und besonnener Motorsportler. Er war dem Motorsport seit Jahren auf organisatorischer Seite und als Aktiver eng verbunden. So hatte er auf dem Nürburgring im Rahmen des so genannten Langstreckenpokals und mit historischen Fahrzeugen zahlreiche Rennen bestritten, darunter auch zwei 24-Stunden-Rennen.

Das Alfa Romeo Team Scuola Sportiva zog sofort alle Fahrzeuge, die für das 24-Stunden-Rennen und das im Rahmenprogramm durchgeführte Rennen der Deutschen Tourenwagen-Challenge (DTC) gemeldet waren, aus dem Wettbewerb zurück.

Blitzschnell erschien ein R-Wagen der ONS Staffel, der Beifahrer sprang mit dem Abschleppseil heraus, befestigte es an dem Rennwagen und --- suchte vergebens die Abschleppöse am Staffelfahrzeug. Erst der herbeigeeilte Fahrer fand diese im Kofferraum und



montierte sie an die vorgesehene Stelle. Nun endlich konnte Panchryz abgeschleppt werden.

Zum Start des 24h-Rennens war diese Episode längst wieder vergessen. Da wir die erforderlichen Pflichtrunden im Training nicht geschafft hatten mussten wir mit neun anderen Fahrzeugen aus der Boxengasse starten. Der Chronist hatte die Ehre, den ersten Törn zu

erstellt - auch die neue Kupplung hatte ihren Geist aufgegeben. Und das nach nur 15 Runden. Doch was sollten wir nun tun? Die Ersatzkupplung hatten wir schon im Training verbaut. Weder beim Renndienst, noch bei den Markenkollegen war eine weitere Kupplung aufzutreiben. Zwar hatten sich die Mechaniker spontan bereit erklärt, noch einmal den Sechs-Stunden-Job Kupplungsein-

#### Sonntag, 27. Mai 2001

Gegen 03.00 Uhr am Morgen war der Motorsportler helfen!-BMW wieder rennbereitet. Raus auf die Piste. Die neue Kupplung funktionierte einwandfrei. Nun hatten die Mechaniker Zeit zum Ausruhen. Sie hatten gute Arbeit geleistet. Ohne Probleme drehte die bayerische Sportlimousine nun Runde für Runde. Turnusgemäß wurde getankt, die Reifen gewechselt und gegen 10.00 Uhr am Sonntag Morgen waren die Bremsbeläge "reif" zur Erneuerung. Mit jeder Runde die wir schafften, stieg die Stimmung im Team. Und auch die anderen Teams in der Box, die uns in der Nacht noch bemitleideten, freuten sich mit uns.

Während andere schon angeschlagen mit halber Kraft dem Ende des Rennens entgegenrollten, spulten wir Runde für Runde ab. Eine halbe Stunde vor dem Ziel war noch ein letzter Fahrerwechsel fällig. Probleme? Keine! Und weiter geht die Hatz durch die Wälder der Eifel. Um 17.00 Uhr steht der Rennleiter mit der Schwarzweiß-Karierten auf seinem Podest. Die siegreiche Viper wird abgewunken, dann andere Fahrzeuge,

denen man die 24 Stunden-Strapaze ansieht - deformierte Kotflügel, eingedrückte Türen, fehlende Stoßstangen. Aber wo bleibt der BMW mit der Nummer 229. "Der hat gesagt, er wollte anhalten und jedem Zuschauer die Hand drücken!" Wieviele Zuschauer hatte der Streckensprecher gesagt - 132.000. Das kann dauern. Aber dann schießt auch der silberne BMW über die Ziellinie. Die Sektkorken knallen. Trotz allem, hat das Team Grund zum Jubeln. Wie auch alle anderen, die das Ziel erreicht haben.

Wie und wann?

Wen interessiert?

Und nächstes Jahr?

Dann wird alles anders!



Auch Exoten, hier ein Morgan, bereichern das 24h-Rennen.

absolvieren. In kürzester Zeit hatten wir 40, ja 50 Plätze gutgemacht. Nach acht problemlosen Runden konnte der BMW an den nächsten Fahrer übergeben werden.

Aber was wollten die Vertreter des DMSB in der Box? Alkoholkontrolle?? Richtig gelesen. Der DMSB liess nach dem Zufallsprinzip verschiedene Fahrer ins Röhrchen blasen. Aber auch hier hatte das Team keine Probleme.

Dann klingelte unheilschwanger das Handy. Der BMW stand in Breitscheid - wieder ohne Vortrieb. Die gleichen Symptome wie am Tag vorher. Shit happens!

Eine gute Stunde später hatten wir den Wagen über die Landstraße in die Box geschleppt. Die Diagnose war schnell

bau auf sich zu nehmen - aber ohne Ersatzteile? Nun wurden die Handys strapaziert - Freunde, Bekannte, entfernte Verwandte angerufen. Doch keiner hatte eine Kupplung für uns. Dann kam jemand auf die Idee, den BMW Notdienst in München anzurufen. Hier versuchte man, uns zu helfen. Eine halbe Stunde später dann der erlösende Rückruf. "Ihre Kupplung liegt abholbereit in der Niederlassung Bonn." Immerhin war inzwischen nach 21.00 Uhr an einem Samstag Abend. Einer der Fahrer wechselte von der Rennpiste auf die Bundesstraße. Als er zwei Stunden später mit dem Neuteil zurück war, hatten die Mechaniker die defekte Kupplung schon ausgebaut.



## 24h Ergebnis

1. Zakowski/Bartels/Lamy  
Chrysler Viper, 147 Runden
2. Möller/Mannsperger/Wolf/Thüml  
Porsche GT3 Cup, 8 Rdn. zurück
3. Tischner/Thal/Meinerzhagen/Tischner  
BMW M3, 11 Rdn. zurück
4. Silbermayr/Hesse/Schornstein/Seidel  
Porsche GT3 Cup, 11 Rdn. zurück
5. Dören/Lück/Abbelin/Veertee  
Porsche 911 RSR, 12 Rdn. zurück
6. Öbler/Schurig/Bechtel/Ekström  
Mitsubishi Carisma, 14 Rdn. zurück
7. Müller/Althoff/Fink/Zabel  
BMW M Coupe, 14 Rdn. zurück
8. Weiland/Weiland/Weiner/Link  
Porsche GT3 Cup, 15Rdn. zurück
9. Carlsson/Albig/Hürtgen/Lohr  
Honda S2000, 15 Rdn. zurück
10. Imgartz/Klaas/Stäbler/Reis  
Porsche 911 GT2, 15 Rdn. zurück

Im Ziel sind wir 142. von 210 Startern und 8. von zehn Teilnehmern in der Klasse bis 3.000ccm. Trotz des Kupplungsdebakels haben wir noch 74 Runden zurückgelegt. Das macht unter dem Strich 7.000,- Mark für die Aktion Mensch. Damit haben wir unser Ziel erreicht.

Und wir haben neue Freunde gefunden. Z.B. Kai Kruse aus Höxter, der uns während des Rennens eine Kopfhaube von David Coulthard stiftete, die wir via Radio Nürburgring zu Gunsten der Aktion Mensch versteigerten.

Unsere Mechaniker haben unmenschliches geleistet. Zwei Nächte hintereinan-



Die wahren Helden des 24h-Rennens: Mechaniker beim wohlverdienten Nickerchen.

### Fazit:

Diesmal war's die Kupplung. Was ist in den letzten Jahren nicht schon alles kaputtgegangen? Radlager, Antriebswellen, Zahnriemen, Lichtmaschinen - aber die Kupplung. Und dann zweimal in einer Veranstaltung. Nun ja, man lernt nie aus. Das Problem war halt, dass der Austausch beim BMW so viel Zeit kostet.

Bei einem Golf oder Astra hätten wir es in weniger als der Hälfte der Zeit geschafft.

der voll durchgearbeitet und die Tage waren auch nicht ohne. Gut, dass keiner in der Gewerkschaft ist - wir hätten Probleme bekommen können.

Und auch die Fahrer haben gute Arbeit geleistet. Sie waren schnell und haben den Wagen trotzdem geschont. Immerhin hatte der BMW im Ziel keine einzige Schramme.

(foe)



## DMV bei den 24h

Schade, dass nur ein Team unter DMV-Bewerbung ins Rennen ging. Hier herrscht sicherlich Handlungsbedarf.

Kein Glück hatte Klaus Niedzwiedz mit dem zu den Favoriten zählenden, bärenstarken Honda NSX aus Österreich. Bereits in der 17 Runde war die Auspuffanlage den Anforderungen der Nordschleife nicht mehr gewachsen, brach und die nunmehr unkontrolliert entweichenden Abgase brachten Aluminium-Teile des Fahrwerks zum schmelzen. Das war das Aus. Mit dem Honda Accord, auf den sich Niedzwiedz nach dem Ausfall nun voll konzentrieren konnte, belegte er mit 124 Runden den zweiten Platz in der heißumkämpften Klasse A11. Ebenfalls den 2. Platz in seiner Klasse belegte DMV Mitglied Jörg Backhaus mit 128 Runden auf einem Renault Clio. Erwähnenswert ist, dass in der Klasse immerhin 33 Teilnehmer starteten und ein 16. Platz in der Gesamtwertung erreicht wurde. Einen weiteren zweiten Klassenplatz erreichte Wolfgang E. Henkel, der für den ADAC Niedersachsen an den Start ging, mit 120 Runden in der Klasse N3 auf einem Opel Astra. Uwe Reich, der im letzten Jahr kein Glück hatte, vertraute wieder auf einen Porsche von Edgar Dören. In der "PorscheKlasse" A6 belegte er mit 121 Runden bei 24 Startern den 9. Platz.

