

Mythos Nordschleife

24 Stunden Action auf der längsten Achterbahn der Welt. Das ADAC Zürich 24h-Rennen Nürburgring Nordschleife ist international das härteste Langstreckenrennen und der legendärste Motorsport-Showdown. Manche sagen: selbst die Rallye Dakar sieht gegen die Schlacht in der "Grünen Hölle" alt aus. 663 Fahrer aus 32 Nationen - verteilt auf 180 Boliden - kämpften vor 235.000 anwesenden Zuschauern und 110 internationalen TV-Teams um Sieg und Platz in der 24h-Schlacht. Immerhin überstanden 118 Rennwagen die Tortur. Übrigens: Das diesjährige Rennen wird wohl als das schnellste 24h- Rennen auf der Nordschleife in die Renn-Geschichte eingehen, denn über 150 Runden sind noch nie gefahren worden.

Einzig was zählt ist „Speed“

Während sich die deutschen Fernseh-Teams ganz dem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den favorisierten Porsche und den erstmals teilnehmenden Audi RS8 widmeten, kämpfte sich das Falken Motorsport Team mit ihrem Nissan Z33 Position für Position nach vorne. "Unser Z33 hatte das selbe Set-up wie 2008 doch wir qualifizierten uns, mit der fast gleichen Trainingszeit wie im Vorjahr, diesmal nur für den 39. Startplatz", verrät Pilot Hoshino Kazuki, „daran sieht man, wie schnell das Feld geworden ist.“

.Der mint-blaue Falken-Nissan hatte vor allem in seiner Klasse starke Gegner, denn selbst das Siegerfahrzeug, der Manthey Porsche 997 GT3 RSR, fuhr in der identischen Klasse (SP7)! Dokumentiert man das pure Leistungspotential so stehen den rund 380 PS des FALKEN Nissan etwa 500 Porsche-Pferde und fast 530 PS der Audi R8 V10 gegenüber. Der extra für das diesjährige 24h Rennen reaktivierte Begier Dirk Schoysmann umschreibt die von Anfang an feststehende Unterlegenheit des Z33 so: "Dem Wagen fehlen auf der Döttinger Höhe gute 40 km/h zur Topspeed der Porsche- und Audi R8 LMS Armada." Dennoch konnte das Falkenteam mit den weiteren Fahrern Peter Dumbreck, Tetsuya Tanaka und Hoshino Kazuki nach exakt 24 Stunden und 50 Sekunden in der Gesamtwertung auf Platz 11 über die Zielgerade fahren!

Das perfekte Rennen

"Der Motor war auf den insgesamt 3654 Renn-Kilometern absolut standfest", lobt Peter Dumbreck die 23 zählende Techniker-Crew. "Wir konnten trotz des Showdowns auf der Strecke präzise wie ein Schweizer Uhrwerk unsere Runden fahren." Keine unplanmäßigen Boxenstopps, keine Reparaturen, keine Aufregung - alles lief beim Falkenteam wie geplant. Das 306 PS starke Serientriebwerk aus der letzten 350Z-Generation hat die Nissan Motorsport- und Tuningabteilung NISMO auf etwa 3,7 Liter aufgebohrt. Bis zu 400 PS standen im Lastenheft. Die diesjährige Hitzeschlacht in der Eifel konnte Technik-Chef Toshiomi Oeki jedoch dazu bewogen haben, das Triebwerk lieber etwas zu drosseln – daher auch die fehlende Top-Speed. Doch schlussendlich zahlte sich diese Maßnahme absolut aus – denn ankommen ist bei dem Rennen alles und der elfte Rang im Gesamtklassement weit mehr als man im Land der aufgehenden Sonne erhofft hatte. Viel Energie hatten die Japaner in das restliche Package investiert, vor allem die Aerodynamik und das Fahrwerk wurden fein abgestimmt. Gerade die extremen Sprunghügel und die großen Höhenunterschiede verlangen eine saubere Ideallinie und jeder noch so kleine Fehler wird durch Zeitverlust bestraft. "Unsere Abstimmung war ein Traum", freut sich Tetsuya Tanaka, „denn unsere Rad/Reifenkombi hatte im Vergleich zum Vorjahr gute zehn Millimeter mehr Federweg.“ Dank des perfekten Managements brauchte der Nissan bei seinen 144 Runden übrigens nur 13 Tankstopps von jeweils unter 3 Minuten, der Rekiord unter den SP7 Teams.

Spannend wurde es für die Falken-Fahrer vor allem in letzten Stunden des Rennens. Hans-Joachim "Striezel" Stuck in seinem Audi R8 LMS wollte es noch mehreren Reparaturstopps noch einmal mal wissen und nahm dem vor ihm liegenden Nissan Z33 pro Runde 40 Sekunden ab. Wie ein Samurai behielt Schlussfahrer Tetsuya Tanaka die Nerven und fuhr knapp 60 Sekunden vor dem Stuck-Audi über die Ziellinie.

Glückliches Comeback des Sponsors

Nach drei Jahren (Sponsoren-)Pause meldete sich Falken 2009 beim 37. ADAC Zürich 24h Rennen auf dem Nürburgring wieder als Hauptsponsor zurück und ist auf jeder Eintrittskarte, in jedem Programmheft auf allen Fahrzeugen, an der Strecke und im Fernsehen präsent. Der japanische Reifenhersteller nutzt zudem den Marathon-Einsatz als perfektes Testlabor, denn jeder abgefahrene Rennreifen geht, sorgfältig beschriftet zurück in die Konzernzentrale nach Japan. "Durch unsere Renneinsätze profitieren wir ungemein in der Forschung und Entwicklung zukünftiger Reifen-Generationen", so Reifeningenieur Yoshinao Yasuda der mit Argusaugen über jede einzelne der über 400 mitgebrachten Gummiwalzen wacht.

Leer gingen auch die an spektakulären Events interessierten Falken-Fans am Nürburgring nicht aus, denn das Falken-Driftteam gastierte mit ihren vier Drift Cars in der Grünen Hölle und hatten bei ihrer Nordschleifen-Demorunde sichtlich Spaß fernab der Ideallinie. Wer die vier "Driftenden Falken Holländer" – die am Streckenrand immer wider stoppten, nett fragte, konnte sich von den Fahrern signierte Reifen und mehr ergattern. Während des Rennens gab es für die rund 130 geladenen FALKEN-Gäste noch eine besondere Attraktion: Auf dem eigens abgesperrten ADAC-Testgelände lehrten die driftenden Holländer ihren Beifahrern bei abenteuerlichen Quertreiberein das wahre Gruseln.

Die legendärste Rennstrecke der Welt:

Nürburgring Nordschleife

Wer kennt sie nicht, die Nürburgring Nordschleife? Kurs für das härteste und Teilnehmer mäßig härteste Langstreckenrennen der Welt und dazu, mit Sicherheit, die anspruchvollste Rennstrecke überhaupt. Nicht umsonst taufte sie der dreimalige Formel 1 Weltmeister John Young "Jackie" Stewart „the green hell.“

1927 wurde die Nordschleife, mitten in der Eifel, offiziell als permanente Rennstrecke eröffnet. Zuvor waren die Streckenabschnitte der Nordschleife zum Teil noch ein öffentliche Straßen, über die die Altvorderen des Motorsports wie Fritz von Opel bei den Eifelrennen ihren Rennwagen durch die Dörfer

prügelten. Erstaunlich ist, dass schon in den 1930er Jahren Rundenzeiten unter zehn Minuten auf der damals knapp 23 Kilometer langen Strecke erreicht wurden! Ende der Dreißiger Jahre begann der Ruhm der Mercedes Silberpfeile und der Auto Union Rennwagen. Spektakuläre Rundenzeiten von 9:43 brannten die damaligen "Kamikaze-Rennwagen" in die Geschichtsbücher. Einige Jahrzehnte später, 1975, fuhr Niki Lauda beim Training zum Großen Preis von Deutschland im Ferrari mit einer Rundenzeit von 6:58 den Ewigkeitsrekord. Denn nach seinem schrecklichen Feuerunfall beim gleichen Rennen wurde der Ring für die Formel 1 geschlossen und umgebaut. Seither finden Formel 1-Rennen nur noch auf dem neu eingerichteten Grand-Prix-Kurs statt.

Heute ist die Nordschleife das Mekka von Tourenwagen und für viele Automobilhersteller eine der wichtigsten Referenzstrecken. Der über 25 Kilometer lange Rundkurs verlangt von Mensch und Material alles ab. Kein Wunder, dass zahlreiche Hersteller seit Jahren direkt am Nürburgring ihre Test-Center aufgebaut haben. Wenn ein Serienfahrzeug auf der Nordschleife keine Schwächen zeigt, gibt es für das Auto keine Herausforderungen mehr. Außer vielleicht beim 24h Rennen zu starten und - wenn möglich – auch zu gewinnen.