

N'ring 24: Die Trendverweigerer im Fahrerlager

Von **Maximilian Graf** - 21. Mai 2016, 20.50



Zahlreiche Mannschaften entscheiden sich gegen eine Teilnahme an der GT3-Klasse oder einem Markenpokal | © Ralf Kieven

Abseits der Balance of Performance und Herstellerpolitik widersetzen sich etliche Mannschaften dem GT3-Trend – oder verzichten auf die Teilnahme an einem Markenpokal. SportsCar-Info hat eine Zusammenschau besonderer Fahrzeuge beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring erstellt.

Seit geraumer Weile gewinnen GT3- und GT4-Sportwagen sowie diverse Markenpokale nach und nach das Übergewicht beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Schraubergespanne mit Eigenkonstruktionen weichen hingegen zurück. Gleichwohl widersetzen – abseits von Balance of Performance und Herstellerpolitik – sich manche Mannschaften diesem Trend, um der Gleichförmigkeit im Fahrerlager entgegenzuarbeiten.

Skate-aid e.V.: Dodge Viper (AT)

Innerhalb der Szene prallen widerstreitende Meinungen aufeinander: Zahlreiche Liebhaber zollen dem Engagement des Skateboarders Titus Dittmann beim 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife Respekt, zahlreiche Bedenkenräger begegnen dem Einsatz der giftgrünen Dodge Viper wiederum mit immenser Skepsis. Insbesondere [der schwere Unfall im vorletzten Jahr](#) fachte die Debatte um das Programm in der AT-Klasse noch einmal an.

Das Publikum ist sich nach wie vor uneins. Die Mannschaft um den Unternehmer Dittmann zeigt sich indes unbeirrt, tritt in diesem Jahr abermals mit der Dodge Viper an. Die Besatzung rekrutiert sich aus Bernd Albrecht, Reinhard Schall, Michael Lachymer sowie Dittmann höchstpersönlich. In der zurückliegenden Saison belegte das Quartett den einundachtzigsten Rang im Gesamtklassement. Am nächsten Wochenende erfolgt die Nennung unter der Organisation skate-aid, welche internationale humanitäre Kinder- und Jugendprojekte fördert.

Schulze Motorsport: Nissan GT-R (SP8T)

Schon zu Jahresbeginn fasst Schulze Motorsport den Entschluss, den Wirrnissen der GT3-Riege zu entfliehen, vollstreckte stattdessen einen Wechsel [in die SP8T-Division](#) – mit einem Nissan GT-R. Das Spezifikum: Das Nismo-Gefährt verfügt über einen Allradantrieb. Das Pilotenensemble fügt sich aus den Brüdern Tobias und Michael Schulze, Jordan Tresson sowie Mark Olegowitsch Schulschizki zusammen.

Bei den bisherigen Vorbereitungseinsätzen haderte Schulze Motorsport vorderhand noch mit technischen Ungereimtheiten sowie anderweitigen Intermezzi. Ein Fehler an der Elektronik zwang die Equipe aus Weißenfels, den VLN-Auftaktlauf mit Verspätung unter die Räder zu nehmen. Anschließend beendete ein Schaden am Turbolader die Wettfahrt. Beim Qualifikationsrennen fiel Schulze Motorsport einer Kollision anheim.

Wölflick Racing: Ford Mustang GT V8 (SP8)

[Wölflick Racing](#) präsentiert beim 24-Stunden-Rennen am Fuße der Nürburg seine individuelle Alternative zum Massengeschmack: eine Eigenentwicklung auf Basis des Ford Mustang GT V8. Am Lenkrad hantieren Teamchef Stephan Wölflick, Urs Bressan, Jürgen Gagstatter sowie GT-Kenner Tobias Neuser, welche beim Eifel-Marathon in der SP8-Wertung antreten. Der Beiname des Rennpferds: Sally.

Seinen Erstauftritt mit dem Ford Mustang GT V8 vollzog Wölflick Racing beim Qualifikationsrennen des ADAC Nordrhein am dritten Aprilwochenende. Allerdings startete das Mustang-Gespann außer Konkurrenz, ergo war der Klassensieg nur Formsache. „Dass dabei auch noch der Klassensieg herausprang, war diesmal eine leichte Zugabe. Denn wir waren noch allein in der Klasse unterwegs“, äußert sich Teamchef Wölflick im Facebook-Kanal seines Teams.

Ring Racing und Gazoo Racing: Lexus ISF CCS-R (SP8)

Ein Kontrahent für Wölflick Racing in der SP8-Liga: das Lexus-Aufgebot. Sowohl die Werksdelegation von Gazoo Racing als auch die Mitstreiter von Ring Racing treten mit dem Modell ISF CCS-R an – letztgenannter Rennstall stemmt sogar den Einsatz zweier Exemplare. Das Trio der Toyota-Edelmarke setzt sich aus Yoshinobu Katsumata, Masahiko Kageyama sowie Kazuya Oshima zusammen.

Bei Ring Racing sind hingegen noch zweimal zwei Cockpits vakant. Auf dem Fahrzeug mit der Startnummer zweiundfünfzig sind Uwe Kleen und Masashige Itoh genannt, während den Renner mit der Bezifferung dreiundfünfzig die Stallgefährten Christoph Wüest und Thomas Lampert steuern. Damit bildet der Konstrukteur aus Fernost zugleich ein Gegengewicht zur Aston-Martin-Flotte in der SP8-Division, welcher in numerischer Überlegenheit antritt.

Subaru Technica International: Subaru WRX STI (SP3T)

Mittlerweile vermerkt auch Subaru gleichsam obligatorisch die Teilnahme am 24-Stunden-Rennen in der Vulkaneifel auf seiner Agenda. Die Mannschaft von Subaru Technica International tritt mit einem Subaru WRX STI an. Das Pilotenquartett formieren Carlo van Dam, Marcel Lasse, Moderator Tim Schrick und Hideki Yamauchi. In der SP3T-Kategorie trifft der japanische Hersteller auf Hyundai, LMS Engineering, den MSC Sinzig, Mathol Racing und auch Gazoo Racing.

Kissling Motorsport: Opel Manta (SP3)

Ein Publikumsliedling ist seit Jahren ein integraler Bestandteil des Starterfeldes beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring: Kissling Motorsport mit dem Opel Manta. Wichtiges Markenzeichen: der Fuchsschwanz, befestigt an der Antenne auf dem Fahrzeugdach. Am Steuer des kultigen des Fünfsitzer-Coupés drehen Olaf Beckmann, Volker Strycek, Peter Hass und Jürgen Schulten.

TJ-Racing-Team: Opel Calibra (SP3)

Unkonventionelle Pläne hegt das TJ-Racing-Team. Während der Wintermonate war die Truppe auf den Gedanken verfallen, einen Opel Calibra DTC für den Einsatz auf der Nordschleife des Nürburgrings zu präparieren. Als Basis fungierte eine Variante des Rüsselsheimer Sportcoupés, welches während der neunziger Jahre in der Deutschen Tourenwagen-Challenge fuhr. Tatkraft verhalf dem Projekt sodann ins Dasein.

Bei der ADAC-Westfalenfahrt debütierte der Opel Calibra DTC schließlich in der VLN-Langstreckenmeisterschaft. Und: das TJ-Racing-Team verbuchte umgehend eine Zielankunft beim Saisonöffnungsrennen. Beim vierundzwanzigstündigen Wettstreit am kommenden Wochenende rekrutiert sich die Fahrermannschaft aus Teamchef Tobias Jung, Marcel Müller, Patrick Boidron und Andreas Kundert.

Gazoo Racing: Lexus RC F (SP-Pro) und Lexus RC (SP3T)

Die Sportwagen-Spezialisten von Gazoo Racing gehen in diesem Jahr daran, ihr Programm in der Eifel zu diversifizieren. Demgemäß startet die Lexus-Abordnung mit zwei Derivaten seiner RC-Baureihe. Die F-Variante in der SP-Pro-Klasse steuern Tatsuya Kataoka, Takeshi Tsuchiya, Kazuya Oshima und Takuto Iguchi; in der SP3T fahren Takayuki Kinoshita, Takamitsu Matsui, Naoya Gamo und „Morizo“ die Version ohne Namenszusatz.

Gazoo Racing: Toyota C-HR Racing (SP2T)

Es mutet ein Stück weit absurd an: Dank eines gerüttelten Maßes an Mut, auch verquere Vermarktungsstrategien zu applizieren, ermöglicht Gazoo Racing den Einsatz [eines Crossover-SUV-Vehikels](#) beim 24-Stunden-Langstreckenrennens auf dem Nürburgring. Die Haudegen am Volant des Semigeländewagens C-HR Racing: Masahiko Kageyama, Kumi Sato, Tomoyuki Katayama und Herwig Daenens.

Scuderia Cameron Glickenhaus: SCG003C (SPX)

In diesem Jahr gibt Teamchef James Glickenhaus [hochfliegende Ziele](#) aus. „Wir fahren hier gegen Marken mit einer unglaublichen Tradition und Geschichte an und wollen gewinnen – nicht nur in der Klasse, sondern auch in der Gesamtwertung“, formulierte Glickenhaus auf der Pressekonferenz in Köln die Maßgabe für den Einsatz in der Grünen Hölle. Fraglos eine ambitionierte Zielsetzung. Aber realistisch?

Nach der Premiere im vergangenen Jahr startet die Scuderia Cameron Glickenhaus am nächsten Wochenende abermals mit zwei SCG003C-Prototypen in der SPX-Liga. Eine Besatzung rekrutiert sich aus Manuel Lauck, Franck Mailloux, Jeroen Bleekemolen und Felipe Fernández Laser, die andere aus Thomas Mutsch, Jeff Westphal, Andreas Simonsen sowie Felipe Fernández Laser. Westphal hat sich sogar schon ein Billet für das Einzelzeitfahren der besten Dreißig gesichert.

Scuderia Cameron Glickenhaus: P4/5 C Mk III (E1-XP-Hybrid)

Last but not least: Selbstverständlich genügt Glickenhaus der Einsatz zweier Eigenkonstruktion nicht. Daher hat der Investmentbanker, Regisseur und Publikumsheld am Ring den Entschluss gefasst, den P 4/5 Competizione aus der Garage zu schieben und zum P4/5 C Mk III umzurüsten. Nach anfänglichen Konflikten mit dem Reglement beim VLN-Auftakt, hat der Bolide beim N'ring 24 schlussendlich eine Zulassung für die Klasse E1-XP-Hybrid erhalten.

Und wer pilotiert den Exoten? Im Cockpit wechseln Jethro Bovingdon, Manuel Lauck, Chris Harris und Patrick Bernhardt einander ab. Eine Einstellfahrt unter Wettkampfbedingungen unternahm die Scuderia Cameron Glickenhaus mit dem P4/5 C Mk III bei der sechsstündigen Qualifikationsveranstaltung auf der Nordschleife des Nürburgrings. Das Resultat: ein Ausfall.