CLASSIC DRIVER

Das Rennen mit dem Team Maranello Concessionaires 2003

Während bei der FIA GT Meisterschaft 2003 im Donington Park an vorderster Front die Scuderia Italia Ferrari 550 um die Führung kämpfte, spielte sich ein wenig abseits im 360 N-GT Feld ein mindestens genauso spannender Kampf zwischen den privaten Rennteams ab. Mit dabei natürlich auch das erfolgreiche Team Maranello Concessionaires.

Die Idee, die 360 N/GT-Serie talentierten Privat-Fahrern zur Verfügung zu stellen, ist nicht neu – bereits vor vierzig Jahren wurden professionelle Rennwagen wie der 250 SWB, der GTO und der 250LM Privatleuten zur Verfügung gestellt und ihnen somit die Chance ermöglicht, ihr fahrerisches Können auf internationaler Basis unter Beweis zu stellen.

Wir hatten das Glück, John Newman, dem kommerziellen Direktor von Team Maranello Concessionaires bei den diesjährigen Vorbereitungen der FIA GT über die Schulter zu gucken und die Atmosphäre der FIA hautnah miterleben zu dürfen.

Während die freien Tage meist für den Aufbau des Wagens, Reifenwechsel und diverse Kraftstofftests reserviert bleiben, geht es dann nach den Samstags-Qualifizierungsrunden am Sonntag endlich ins große Rennen. Seitdem die Rennläufe von sechs auf drei Stunden Fahrzeit gekürzt wurden, müssen die Teams noch mehr auf Kraftstoffverbrauch und Teileverschleiß der Rennwagen achten, da der Zeitverlust bei zusätzlichen Boxenstops auf der kurzen Distanz kaum wieder aufholbar ist.

Das Team Veloqx konnte in diesem Jahr in jedem Rennen seine Wagen erfolgreich an den Start schicken und die Fahrer Davis/ Mullen lagen nur drei Punkte hinter dem Team von JMB Racing Ferrari mit Simone/Bertolini. Der Heimvorteil spornte an und das Team aus Brackley entschied sich, einen dritten Wagen ins Rennen zu schicken, der von keinem Geringeren als dem Gewinner des 24-Stunden von Le Mans Guy Smith zusammen mit Andrew Kirkaldy, der ebenfalls 2002 für Veloqx schon einmal am Start war, gefahren wurde.

Die größten Rivalen für das Team Maranello Concessionaires waren das Team JMB Racing sowie das sich rasant verbessernde Freisinger Motorsport Porsche 996 GT3-RS Team – wie ein Schatten verfolgte der GT3 gefahren von Stephane Ortelli und Marc Lieb den 360 GT von TMC im letzten Rennen. Nicht abschütteln ließen sich auch die Teams EMKA und RWE, die ebenfalls in einem Porsche unterwegs waren. Nur der Wagen mit der Nummer 89, gefahren von Kelvin Burt und Darren Turner, konnte für das Team Veloqx eine „Pole Position“ für das Samstagsfinale erkämpfen.

Die FIA GT Meisterschaft und die European Touring Car Championship waren aber nur ein Teil dieses „LG-

Super Racing Wochenendes“, welches ausführlich von Eurosport übertragen wurde.

Beim Besuch des Fahrerlagers wurde der multinationale Charakter dieses Events deutlich. Nicht nur die Großen wie Ferrari, Porsche und die anderen GT-Teams erlaubten Einblicke in ihre Arbeit, sondern auch BMW, Seat und besonders eindrucksvoll Autodelta Alfa Romeo. Wie schon erwähnt dauert ein Rennen nur noch drei Stunden. In Donington sind das 125 Runden, in denen die Entscheidung zu fallen hat. Die Konzentration auf diese kurze Zeit verlangt Fahrern und Wagen eine Menge ab. Den Zuschauer hingegen fällt es nun leichter das Rennen zu verfolgen und einen Überblick zu behalten.

Grauer Himmel, Regenwolken – so zeigte sich der Himmel an diesem Wochenende. Doch regnen tat es zum Glück nicht. Planmäßig hatte Veloqx zwei reguläre Wagen am Start, die wie immer tadellos präsentiert wurden. In letzter Sekunde wurde noch entschieden, ein drittes Fahrzeug an den Start zu schicken. Leider verlor der Wagen auf der Strecke seinen Scheinwerfer. Anschließend versuchte das Team verzweifelt die Lücke zu schließen und danach den Anschluss an das Feld wieder zu erlangen.

Den ersten Unfall der Maranello-Mannschaft hatte die Nr. 89, die sich mit einem defekten Zahnradgestänge zurück ziehen musste. Aus dem neuen, für Donington entwickelten und der Boxengasse nachempfundenen Kontroll-Center sah die Mannschaft traurig den beiden verbleibenden Wagen zu. Die Möglichkeit lag nahe, dass das Problem bei Nummer 80 ebenfalls auftreten könnte, aber da das Ende des Parcours nicht mehr in all zu weiter Ferne lag, ring sich auch niemand zu der Entscheidung durch, das Fahrzeug aus dem Rennen zu nehmen. So blieb nur ein weiterer unplanmäßiger Zwischenstop. Fast ungebremst fuhr Nr. 88 in die Boxengasse ein und verschaffte mit drei defekten Reifen dem Team einen neuerlichen Rückschlag. Währenddessen dröhnte Porsche vorbei- allerdings nicht ohne eigene Probleme, denn Tim Sugden und Emmanuel Kohl fielen wegen eines Getriebewellenfehlers aus.

Ein wenig Enttäuschung auf den Gesichtern der Maranello Concessionaires - Mannschaft war nicht zu übersehen, als das Team an der Zielflagge vorbeifuhr, doch mit dem fünften und sechsten Platz konnten immerhin noch einige Punkte gut gemacht werden, so dass sich die Sieger nur über einen knappen Sieg mit einen Punkt Vorsprung freuen durften.

Die verbleibenden Termine der 2003 FIA GT Championship:

- **PORTUGAL** Estoril 5. Oktober
- **ITALY** Monza 19. Oktober

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.veloqxtmc.com.

Text/Fotos: Steve Wakefield

Galerie

Hide gallery
Hide gallery
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/das-rennen-mit-dem-team-maranello-concessionaires-2003
© Classic Driver. All rights reserved.