



GO FOR GOLLEK

24 Stunden Motorsport – das sind 24 Stunden Wechselbad der Gefühle. Wir berichten nicht live vom Streckenrand, sondern direkt aus dem Cockpit von der wohl längsten Offroad-Veranstaltung Deutschlands.

Team-Chef Alexander Gollek steht ganz locker neben seinem Suzuki-Racer. Mit einem breiten Grinsen im Gesicht schaut er auf sein Auto mit der Startnummer 206. „Ich bin gespannt, ob wir durchhalten. Das Wichtigste ist Konstanz. Wir dürfen nicht zu viel wollen – 24 Stunden sind lang.“ Recht hat er. Wir, das OFF ROAD-Team Bastian und Julian, sind zum ersten Mal echte Team-Mitglieder mit klarem Einsatzplan: Die ersten beiden Stunden fährt Alex Gollek mit seinem Beifahrer Maik Hergert, um 21 Uhr entert dann Julian mit Rookie-Pilot Andreas Söldner den Suzuki, bevor Stefan Henken und Bastian ab 23 Uhr ihre Runden drehen. Danach – so der Plan – beginnt das ganze Spiel wieder von vorne. Als die 7 km lange Strecke in Jänschwalde um 19 Uhr freigegeben wird, scheint zunächst alles zu funktionieren. Wir stehen direkt an der Absperrung zur staubigen

Passage neben dem Fahrerlager und zählen die Minuten. Alex fährt mit gedämpftem Gasfuß entspannt seine Runden, hält sich aus Positionskämpfen raus. Niemand will riskieren, hier schon in den ersten Minuten den Wagen abstellen zu müssen. Gut so – immerhin stehen wir auf heißen Kohlen. Wann dürfen wir uns endlich mit dem Rennsattel in die Sitze schnallen, die Piste abfahren und staubi-

ge Rennluft schnuppern? Gleich nach dem nächsten Toilettengang – die Blase wird nervös.

21:02 Uhr EINSATZ JULIAN

„Keine Probleme bisher, wir kommen rein.“ Wie lange habe ich auf diesen Funkspruch gewartet? Endlich geht's los! Alex kommt die Boxengasse mit einem unbeschädigten Suzuki entlang. Bastian und ich klatschen uns noch kurz ab,

OFF ROAD
LIVE VOR ORT



OFF ROAD-Reporter Julian Hoffmann und Bastian Hambalga entern den Beifahrerplatz im Grand Vitara des Teams Gollek – Renn-Feeling hautnah!

» Bilder aus dem Fahrerlager:



Kaum ein Fahrzeug überstand die 24 Stunden ohne operative Eingriffe.



Absoluter Hingucker: Platz fünf (T1) für den Jimny von Blue Jaap Racing.



Gewohnt schnell ließ es die Truppe von Moto Fink angehen.



Bernd Jäger jagte seinen Syncro nur zu Testzwecken über den Kurs.



Kampfspuren: Auch der G von MBC Racing kam nicht unbeschadet davon.

dann bin ich schon unterwegs auf die Piste. Langsam müssen wir fahren, hat uns Team-Chef Alex noch mit auf den Weg gegeben. Ganz glücklich sah er dabei nicht aus. Was ist bloß los? Wir liegen gut im Rennen, der Suzuki fährt top. Kein Grund, die Euphorie zu verlieren. Denke ich. Bis zur dritten Kurve. „Das sieht ja aus wie ein Truppen-Übungsgelände – ein Loch ist größer als das andere. Wie soll das denn unser Fahrwerk pa-

cken?“, schreie ich zu Andreas. Die Antwort erhalte ich prompt – er hebt den Finger, deutet mir, ruhig zu sein. Und was ich höre, hört sich nicht gut an: Quietsch, quietsch, quietsch. Die hinteren Dämpfer streiken gegen die unzumutbaren Arbeitsbedingungen. Nach weiteren zwei Runden hören wir langsam auch die Vorderachse kommen – immer wieder knallen wir in die Bump-Stops. Mehr als 15 bis 20 km/h sind unter diesen Umstän-

den kaum denkbar. Andreas tastet sich langsam über die ziemlich final ausschauenden Pisten. Leise formuliere ich meine Zweifel: „War das echt so geplant? Glaubst du, das hält unser Material durch?“ Ratlosigkeit. Jänschwalde, du bist ab heute unsere offizielle Dämpfer-Vernichtungs-Anlage. Aber wie heißt es so schön? „Nur die Harten kommen in den Garten.“ Wir drehen weiter unsere Runden, fahren so materialschonend wie möglich

und machen der offensichtlich weniger gestressten Konkurrenz eifrig Platz. Nach zwei Stunden greife ich tatsächlich freiwillig (und das hätte ich wirklich nicht erwartet) zum Funkgerät: „Alex – wir kommen rein. Alles gut so weit. Keine besonderen Vorkommnisse.“

22:47 Uhr **EINSATZ BASTIAN**

Unsere Taktik scheint aufzugehen. Während die Konkurrenz schon vier Stunden nach dem Start des



Staubig-glücklich: Ingo Kaldarasch und „Icey“ Haendschke.



Nachtruhe? Im Fahrerlager kann darauf keine Rücksicht genommen werden.



Die staubige Piste in Jänschwalde verlangt Mensch und Maschine alles ab.



Am T1-Podium vorbei: Team procredo-pharma landet auf Platz 4.

Rennens technische Probleme hat, bringen Andreas und Julian den Grand Vitara unbeschadet an die Box. Und das an dritter Stelle der T2! Jetzt liegt es an Stefan und mir, diese Position zu halten oder vielleicht sogar ein wenig auszubauen. Voller Euphorie schwinde ich mich auf den Beifahrersitz und kämpfe mit dem Renngurt. Julian wirkt etwas desillusioniert ... Aber darüber kann ich mir jetzt wirklich keine Gedanken machen, wir haben schließlich ein Rennen zu gewinnen! Nach einem schnellen Tankstopp springt endlich der Motor an und wir bereiten uns auf eine längere Nacht-Etappe vor.

Schon auf den ersten Metern zeigt sich, dass diese kein Zuckerschlecken wird. Die Dämpfer haben ihren Dienst quittiert und ächzen vor sich hin. Doch Stefan ist zuversichtlich: „Der Vitara ist nur ein wenig angeschlagen. Wenn wir

mithalten. Als Stefan artig Platz macht und unseren Racer fast schon im Wald parkt, touchiert unser der Polaris mit seinem rechten Hinterrad an der Frontschürze. Im Cockpit habe ich den Treffer kaum gemerkt, eine Runde später finde

mehr haben. „Solang die Schürze sauber ab ist, stört uns das nicht“, höre ich aus dem Fahrersitz. Also: Weiter geht's. Die Piste wird inzwischen von Runde zu Runde härter und wo einst Sand lag, klaffen nun riesige Löcher. Wenig später wird uns genau das zum Verhängnis. Als wir nach dem Schock der Feindberührung endlich erneut unseren Rythmus gefunden haben und wieder etwas Zeit gutmachen, gibt es in einer Spitzkehre auf einmal einen lauten Schlag. Mein fragender Blick wandert zu Stefan. „Mir hat's das Lenkrad aus der Hand geschlagen ... sowas habe ich auch noch nicht erlebt.“ Die Antwort auf mei-

„Der Vitara ist nur ein wenig angeschlagen. Wenn wir clever fahren, kommen wir locker ins Ziel.“

clever fahren, kriegen wir das Ding locker ins Ziel.“ Nach nur drei Runden auf der ausgefahrenen Strecke werden wir auf den Boden der Tatsachen zurückgeworfen. Von hinten prescht der Polaris des ASS-Teams heran – keine Frage, da können wir nicht

ich mich auf der Strecke wieder und versuche gegen das grelle Licht unserer Lightbar den Schaden zu begutachten ... Mit einer einfachen Handbewegung quer über den Hals signalisiere ich Stefan, dass wir ein Problem oder zumindest keine Frontschürze

TEAM GOLLEK
Guter Start, jähes Ende!



Zuversichtlich: Team-Chef Alex Gollek wenige Minuten vor dem Start.



Reparaturversuche scheitern. Auf Platz drei liegend ...



Trotz Schaden: 3. Platz (T2) für Team Grand Erg I.



So sehen Sieger aus: Team ASS The Boss Racing.



Mit 122 Runden setzte der Polaris ASS RR2 die unerreichte Marke für die T1. Herzlichen Glückwunsch!

ne Frage, ob wir noch weiterfahren können, ist eindeutig und ich höre mich via Funk sagen: „Alex, wir kommen in die Box. Wir sind rechts vorne eingeschlagen.“ Während wir im Cockpit immer noch nicht genau wissen, wie schlimm es mit unseren Grand Vitara steht, verraten die hell erleuchteten Gesichter in der Box die bittere Wahrheit: Das war's.

SCHADENSAUFNAHME

Am Ende kostete uns die falsche Linie eine realistische Chance auf das Treppchen. Eine Runde zuvor konnten wir die 180°-Kurve noch problemlos durchfahren, jetzt waren selbst die kaum messbaren 5-10 Kilometer pro Stunde zu schnell für unser Fahrwerk. Das

rechte Vorderrad schlug durch und beschädigte so die Einzelradaufhängung schwer. Weiterfahren war keine Option, denn dann hätte der Vitara noch größere Schäden davongetragen. Damit war nach gerade einmal fünfeinhalb Stunden und 20 Runden das Schicksal von Team Gollek besiegelt. Aber auch die anderen Teams hatten hart mit dem Kurs in Jänschwalde zu kämpfen. Bis weit in den nächsten Morgen wurde überall im Fahrerlager geschweißbt, gehämmert, geflext und montiert. Ein kleines Trostpflaster bleibt uns: Immerhin prangt auf unserer Frontschürze ein besonderes Autogramm des Siegers.

T | Bastian Hambalگو / Julian Hoffmann

F | Rallyewerk / jh

GORM 24-h-Rennen T1

01	ASS The Boss Racing	Polaris ASS RR2	122 Runden
02	Team Hinz	Mercedes G	106 Runden
03	Rallye Rent	Land Rover Discovery	96 Runden

GORM 24-h-Rennen T2

01	Team Möbus	Mitsubishi Pajero	96 Runden
02	Moto Fink	Mitsubishi Pajero	83 Runden
03	Grand Erg I	Land Rover Defender	77 Runden
...			
08	Suzuki Gollek	Suzuki Grand Vitara	20 Runden

GORM 24-h-Rennen T3

01	Parthen Powersports	Can-Am Maverick 1000	128 Runden
02	Team Stuhlkreis	Polaris RZR 800	122 Runden
03	Team Quadrausch	-	120 Runden



... müssen wir frustriert das Handtuch werfen.



Ab nach Hause: Am zweiten Tag blieb uns nur der geordnete Rückzug.