



**AB IN DIE KISTE** Die beiden Porsche 911 GT3 R werden in den Container geschoben und am Boden verzurrt, bevor sie in einen vorfabrizierten Holzverschlag eingezimmert werden.



**CHAOS MIT SYSTEM** Ersatzteile, Werkzeug und sonstiges Equipment sind bereit zum Einladen nach Plan.

FOTOS: RICHARD MEINERT

# DAS RENNEN VOR DEM RENNEN

**LOGISTIK FÜR 24H VON DUBAI** Mit zwei Porsche 911 GT3 R startet das Schweizer Team Fach Auto Tech am 14./15. Januar ins 24-Stunden-Rennen von Dubai. Das ist nicht nur eine fahrerische, sondern besonders auch eine logistische Herausforderung.

**W**enn am 14. Januar 2011 um 14 Uhr die Motoren aufheulen und 90 Touren- und GT-Rennwagen zu den 24 Stunden von Dubai starten, wird sich weisen, wie gut das Schweizer Team Fach Auto Tech gearbeitet hat. Bis zu 570-mal werden dessen zwei Renn-Porsche das 5,39 Kilometer lange Autodrome umrunden. Da gilt es, die optimale Balance von Schnelligkeit und Zuverlässigkeit zu finden und blitzschnell auf unerwartete

Probleme zu reagieren. Da entscheidet sich, wer sein Rennauto am effizientesten präpariert hat. Und wer nicht das richtige Equipment dabei hat. Denn das Rennen beginnt nicht erst mit dem Erlöschen der roten Startlichter, sondern Wochen zuvor in der heimischen Werkstätte. Nach 15 Jahren Motorsport in diversen Serien und mehrmaligem Gesamtsieg im Porsche Super Sports Cup will Alex Fach mit seinem in Sattel SZ beheimateten Team

2011 im internationalen GT-Sport Fuss fassen, und er hat dafür drei der total 22 gebauten Porsche 911 GT3 R gekauft. Zwei davon stehen zusammen mit vier Tonnen Material bereit. Es ist Freitag, der 3. Dezember, und alles wartet auf den Lastwagen mit dem 40-Fuss-Container. In nur drei Stunden muss alles rutschsicher verladen sein; jede Stunde mehr kostet Geld. Teamchef Alex Fach ist nervös. Ist alles bereit, nichts vergessen? Später kann höchstens noch leichtes Material mitgenommen werden, wenn das Team mit dem Flugzeug nach Dubai fliegt: 28 Personen, darunter die acht Fahrer und ihre mit genauen Funktionen betrauten Mechaniker, ein eigener Koch, ein Arzt, ein Physiotherapeut und zwei Telemetrie-Fachleute. Der Container ist da, direkt vor der Lagerhalle abgesetzt von zwei Lastwagenkränen. Nun geht alles Hand in Hand. Das erste Auto wird rückwärtig in die stählerne



**ZWEITER STOCK** Zentimeternah der Fahrzeugkontur angepasst, wird ein Zwischenboden eingezogen, um den Stauraum im rund zwölf Meter langen Container dachhoch nutzen zu können.



**FALSCH BERECHNET** Der Heckflügel des zweiten Autos ist zu hoch für den Bretterverschlag, muss kurzfristig demontiert und separat verpackt werden.



**DA GEHT WAS REIN** 32 Felgen finden ebenso Platz wie eine Palette Bremscheiben sowie Rollwagen mit Reifen-Equipment und Werkzeug. Auch ein Grill darf nicht fehlen. Selbst die Rennautos wurden mit Material beladen.



**ES IST VOLLBRACHT** Nachdem Fahrer/Manager Carlo Lusser und Teamchef Alex Fach (Bild rechts v. l. n. r.) das Zollproblem gelöst haben, wird der Container vom engagierten Werkstattteam endgültig verschlossen.



### Feintuning für den Porsche 911 GT3R

Die von Porsche nach FIA-GT3-Reglement aufgebauten, 1200 Kilo leichten Rennsportwagen (Stückpreis: 279 000 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer) mit 480 PS starkem Vierliter-Boxermotor wurden von Fach Auto Tech in sechswöchiger Feinarbeit auf den Dubai-Einsatz vorbereitet. Dazu gehören eine geänderte Benzintankanlage (oben) und lichtstarke Frontleuchten (unten) sowie Modifikationen und Verstärkungen an Auspuff, Kupplung, Getriebe, Bremsen, Stromversorgung und Cockpit, dazu der Einbau von Daten-Telemetrie und Boxenfunk.



Kiste gerollt und per Spannset an den mit speziellen Ösen versehenen Radmuttern verzurrt. Nun wird ein vorfabrizierter Bretterverschlag darüber gezimmert, zentimetergenau der Fahrzeugkontur angepasst, um möglichst wenig Raum zu verschwenken. Denn auf die zweite Ebene müssen gestapelt werden: 32 Felgen, 28 Bremscheiben, Kotflügel, Spoiler, Bremszangen und -klötze, Radnaben, Spurstangen, Schläuche, Lager und Beleuchtungsteile. Ein grosser Grill darf ebenso wenig fehlen wie der Fernseher und das Werkstattzelt. Zum Glück keine Reifen, der Pneunachschub wird vor Ort von Dunlop gestellt. Im heissen Rennbetrieb sind schon mal alle eineinhalb Stunden ein neuer Satz Slicks fällig.

Nun das zweite Auto, vorwärts, und wieder ein Bretterverschlag. Doch, Sch...! Falsch berechnet! Der Heckflügel ist zu hoch. Also demontieren und separat obendrauf mit dem Rest des Materials. Zum Schluss die Werkstatt-Trolleys und die Box mit der Lenkgeometrie-Ausrüstung.

Plötzlich Hektik, ein Problem? Carlo Lusser, mehrfacher Schweizer Supertourenwagenmeister und Porsche-Cup-Sieger, einer der erfahrensten Piloten des Teams, telefoniert aufgeregt. Der Veranstalter, der den Transport des Containers organisiert, hat vergessen, dass die Schweiz kein EU-Land ist und deshalb eine zusätzliche Zollabfertigung in Basel notwendig wird. Auch dieses Problem wird gelöst – am Telefon. Das Vorhängeschloss kommt dran, dann geht die mit 632 000 Euro veranschlagte Fracht auf die Reise nach Arabien.

Ein anstrengender Tag, der den Fahrern das Fitnessstraining erspart, das für morgen wieder angesetzt ist. Schliesslich wollen Carlo Lusser, Thomas Gruber, Swen Dolenc und Heinz Arnold mit Startnummer 12

sowie Raffi Bader, Otto Klohs, Heinz Bruder und Frank Spautz mit Nummer 14 fit sein für lange Stints und Fahrerwechsel in nur 35 Sekunden.

Beide Fahrzeuge ins Ziel bringen, das hat für Fach erste Priorität bei seinem – ohne Fahrzeuge – 550 000 Franken teuren ersten Rennen. Aber gern hätte er auch den Titel «Bestes Porsche-Team» oder gar «einen Podestplatz, wenn alles gut läuft». Da wünschen wir viel Glück! 

CHRISTOF GONZENBACH

