



Aktuelle Nachrichten aus der Michelin 24H Series

Zur sofortigen Veröffentlichung: Sonntag, 22. März 2026

BRILLANTER SIEG IN MUGELLO FÜR SAINTÉLOC AUDI NACH SPANNENDEM FINALE

- Saintéloc Junior Team-Audi R8 wehrt starke Herausforderung von Herberth-Porsche ab
- Pierre Kaffer, Elia Erhart, Stephane Tribaudini und Ernst Inderbitzin gewinnen mit 5,7 Sekunden Vorsprung
- Audi bei den Michelin 12H MUGELLO erstmals seit der Saison 2023 wieder an der Spitze
- ARC Bratislava Lamborghini siegt in der GT3-AM und steht auf dem Gesamtpodium
- Klassensieger – Mühlner 992, QMMF 992-AM, Vortex GTX, asBest TCE-TCX

Mugello, Italien (22. März 2026):

Das Saintéloc Junior Team startete am Sonntagabend mit einem grandiosen Sieg beim Michelin 12H MUGELLO perfekt in die Saison 2026 der Michelin 24H SERIES European Series – der Audi R8 LMS GT3 EVO II des Teams gewann nach einer spannenden letzten halben Stunde das zweigeteilte Rennen mit weniger als sechs Sekunden Vorsprung.

Pierre Kaffer, der sich im Audi mit der Startnummer 18 mit Elia Erhart, Stephane Tribaudini und Ernst Inderbitzin abwechselte, musste in den letzten Runden deutlich Sprit sparen, während Ralf Bohn von Herberth Motorsport am Steuer des Porsche 911 GT3 R (992) EVO mit der Startnummer 91 rasch aufholte. Am Ende gelang es Kaffer, die Situation perfekt einzuschätzen und den ersten Audi-Sieg bei dieser Veranstaltung seit 2023 einzufahren.

„Der letzte Stint war insgesamt sehr spannend für uns, weil es mit dem Sprit wirklich knapp war – ich musste viel Sprit sparen“, reflektierte Kaffer, „Es gab zwei Code-60-Phasen, die uns zugute kamen, und am Ende waren meine Reifen kalt, sodass ich sie auf Temperatur bringen musste. Die letzten paar Runden waren ziemlich spannend, denn im Verkehr auf der Rennstrecke kann man Glück haben oder verlieren.“

„Es war ein großartiger Kampf mit Ralf [Bohn] und auch den Herberth-Jungs, so sollte Rennsport sein. Ich denke, wir haben eine großartige Show für die Creventic-Serie geboten. Es ist wirklich schön, wie sich diese Serie in den letzten Jahren ständig verbessert hat, wir sind sehr glücklich, ein Teil davon zu sein.“

Platz zwei für Bohn, Rolf Ineichen und Alfred Renauer war ein großartiges Ergebnis, und der dritte Platz auf dem Gesamtpodium – zusammen mit dem Sieg in der GT3 AM – ging hochverdient an das ARC Bratislava-Team mit Miro und Adam Konopka, Gerhard Tweraser und Zdeno Mikulasko in ihrem Lamborghini Huracán GT3 EVO.

Paul Meijer, Conrad Tox Leveau und Martin Rump von Mühlner Motorsport gewannen einen Kampf über die gesamte Renndistanz gegen ihre 992-Dauerrivalen von Red Camel-Jordans.nl, während das katarische Team QMMF by HRT Performance mit den Fahrern Ahmed Al-Emadi, Abdulla Ali Al Khelaifi und Faesal Al Yafei die 992-AM-Klasse für sich entscheiden konnte.

Sowohl in der GTX- als auch in der TCE-TCX-Klasse gab es eine richtige Materialschlacht. Das Vortex-Team mit Philippe Bonnel und den Brüdern Arnaud und Olivier Gomez holte sich trotz zahlreicher Probleme den Sieg in der GTX, während Pia Ohlsson, Thomas Alpiger und Rafal Gieras von asBest Racing in ihrem SEAT Leon Cup Racer die TCE-TCX gewannen.



GT3

Der Mercedes-AMG GT3 EVO des GetSpeed Team PCX Racing mit Maro Engel am Steuer nutzte die Pole-Position optimal und führte zu Beginn des fünfeinhalbstündigen Rennabschnitts am Samstag, wobei er Kaffer im Saintéloc-Audi abwehren konnte.

Yannick Redant war zu Beginn im Mercedes-AMG von Ajith RedAnt Racing sehr schnell unterwegs und setzte den Porsche 911 GT3 R (992) EVO von Proton Competition mit Manuel Lauck unter Druck; nach 12 Runden übernahm Redant die Führung. Knapp dahinter glänzte auch Jake Hill im Ferrari 296 GT3 von Era Motorsport und kämpfte sich vom neunten Startplatz bis zum Ende der ersten Stunde auf den vierten Platz vor.

Tribaudini übernahm das Saintéloc-Auto beim ersten Fahrerwechsel und konnte den GetSpeed-Mercedes, der zu diesem Zeitpunkt von Jordan Boisson gefahren wurde, zu Beginn der zweiten Stunde einholen und überholen. Die Reihenfolge wurde dann durch zwei Code-60-Phasen durcheinandergewirbelt, woraufhin Ineichen im Herberth-Porsche mit der Startnummer 91 die Führung übernahm.

Auch der Aston Martin Vantage AMR GT3 von E2P Racing beeindruckte, wobei Oliver Campos um das Gesamtpodium kämpfte, doch in der dritten Stunde kosteten ein defekter Dämpfer und eine erzwungene Reparatur fünf Runden. Auch die Chancen von Ajith RedAnt Racing wurden nach einigen unglücklichen Drehern von Ajith Kumar getrübt.

In den letzten beiden Stunden am Samstag hatten sich sowohl der HAAS RT-Audi R8 von Peter und Nicolas Guelinckx als auch der ARC Bratislava-Lamborghini bis in die Spitzengruppe vorgearbeitet, und bei der vorläufigen Zielflagge am Samstagabend lagen sie auf den Plätzen eins und zwei, gefolgt von Herberth auf Platz drei, Era auf Platz vier und den Audis von Saintéloc und Continental Racing by Simpson Motorsport, die alle in der Führungsrunde waren.

Die sechseinhalb Stunden des Rennens am Sonntag begannen damit, dass Hill sich an die Spitze schoss, gefolgt von Tweraser im Lamborghini und Erhart im Saintéloc-Audi, doch die Rennleitung war mit dem Start nicht zufrieden, und sechs Fahrer, darunter Hill, Erhart und Ineichen, erhielten Zeitstrafen.

Während sich die Reihenfolge durch die wechselnden Boxenstopps veränderte, erlitt das Team HAAS RT, das über Nacht die Führung übernommen hatte, einen herben Rückschlag. Nachdem das Team am Sonntag nach zwei Stunden in Führung gelegen hatte, waren Reparaturen an der Lenkung erforderlich, wodurch es jegliche Chancen auf eine gute Platzierung verlor.

Dreieinhalb Stunden vor Schluss verdunkelte sich der Himmel und es begann zu regnen, wenn auch nicht stark genug, um Michelin-Regenreifen aufziehen zu lassen– obwohl die Strecke eine Zeit lang recht rutschig war. Als der Niederschlag nachließ, spitzte sich der Kampf um den Sieg zu, und als es dunkler wurde, führte Kaffer, doch Bohn holte auf.

Bohn verkürzte den Abstand von einer halben Minute auf 10 Sekunden vor einem späten Code 60 und setzte seine Verfolgung fort, als das Rennen wieder aufgenommen wurde und Kaffer seinen Audi beflügelte. Kaffer konnte kontern und den Porsche in Schach halten und sicherte sich einen hervorragenden Sieg, gefolgt vom Porsche mit der Startnummer 91, während der ARC-Lamborghini einen fantastischen dritten Platz belegte.

Alex Aka von Continental hatte seinen Audi R8 kurz vor Schluss unter die ersten drei und an die Spitze der GT3 AM-Wertung gebracht, doch ein später Boxenstopp führte dazu, dass Aka, Florian



Scholze, Vasily Vladykin und Paul Scheuschner am Ende den vierten Gesamtrang belegten. Engel, Boisson, Benjamin Paque und Patrick Charlaix kämpften sich nach einer schwierigen zweiten Rennhälfte zurück und belegten mit ihrem Mercedes den fünften Platz – Engel fuhr dabei die schnellste Runde.

992

Die Pole in der 992-Klasse ging an Mühlner Motorsport, und das Auto mit der Startnummer 921 wurde beim Rennstart am Samstag von Rump gesteuert, obwohl er bald von Rik Breukers von Red Camel überholt wurde. Rump wurde dann von Yannick Mettler von SebLajoux Racing im Porsche mit der Startnummer 910 auf den dritten Platz zurückgedrängt, woraufhin sich schnell ein spannender Kampf entwickelte.

Red Camel hatte in den ersten paar Stunden die Oberhand, wobei sich Rik Breukers, Fabian Danz und Luc Breukers am Steuer des Nr. 909 abwechselten, und der Nr. 888 von SebLajoux mit Stéphane Perrin sowie der Nr. 928 von HRT Performance mit Igor Sorokin begannen, sich ins Rennen einzumischen.

Zwei Stunden vor Ende des ersten Tages kam Meijer nach starken Stints von Rump und Leveau zum ersten Mal zum Einsatz und zeigte wie gewohnt eine makellose Leistung. Rik Breukers legte zwei späte Stopps ein – einen zum Tanken bei Code 60 und einen zweiten für frische Michelins in den letzten Minuten –, woraufhin Red Camel bei der zwischenzeitlichen Zielflagge vor Mühlner führte. QMMF by HRT lag auf Platz drei vor 992 AM.

Ivo Breukers ging am Sonntag für Red Camel an den Start und behielt die Klassenführung in der ersten halben Stunde, während Meijer im Porsche Nr. 921 den zweiten Platz belegte, aber zu den Fahrern gehörte, denen eine 10-Sekunden-Zeitstrafe im Zusammenhang mit dem Rennstart auferlegt wurde. Nach den ersten Boxenstopps übernahm Meijer die Führung bei den 992ern und lieferte sich einen fantastischen, engen Kampf mit Rik Breukers, der nun im Porsche mit der Nr. 909 fuhr.

Breukers nutzte die Gelegenheit, um während des zweiten Code 60 am Sonntag, etwas mehr als eine Stunde nach Wiederaufnahme des Rennens, an die Box zu fahren, während Meijer weiter auf der Strecke blieb; und im Laufe der Stunden schien das Red-Camel-Team seinen Siegesanspruch zu festigen.

Die Führung wechselte im Zuge der Strategien und Tankstopps mehrmals, doch eine Stunde vor Schluss lag Meijer für Mühlner in der besten Ausgangsposition. Am Ende holte sich das belgische Team den Sieg mit einer Runde Vorsprung vor dem niederländischen Team Red Camel, während QMMF by HRT nach zwei beeindruckenden Tagen einen wohlverdienten Sieg in der 992-AM und den dritten Platz in der 992-Gesamtwertung für das katarische Trio Al-Emadi, Al Khelaifi und Al Yafei einfuhr.

GTX und TCE-TCX

Mauro Calamia startete am Samstag im Maserati MC20 GT2 von Dinamic Motorsport von der GTX-Pole-Position ins Rennen und obwohl er zunächst von Olivier Gomez im Vortex 2.0 überholt wurde, schlug Calamia bald zurück und begann mit beeindruckendem Tempo, in der Gesamtwertung aufzuholen.

Für beide Fahrzeuge gab es Dramen, doch die meisten davon betrafen Vortex. Allerdings verlief auch für Dinamic nicht alles reibungslos, denn der Maserati wurde 20 Minuten vor Schluss von einem GT3-



Fahrzeug ins Kiesbett gedrängt. Dennoch ging das italienische Team mit einem Vorsprung von 17 Runden in den abschließenden Teil des Rennens am Sonntag.

Vortex musste am Ende der ersten Runde am zweiten Tag an die Box, um den Heckflügel zu ersetzen, der am späten Samstagabend beschädigt worden war – das Team konnte das Auto über Nacht aufgrund der Parc-Fermé-Regeln nicht berühren.

Vier Stunden vor Schluss musste Amedeo Pampanini den Maserati wegen eines Problems am Antriebsstrang auf der Strecke abstellen, womit das Rennen für das Team beendet war. In der letzten Stunde gab es zwar Anlass zur Sorge, als Kraftstoff aus dem Tankdeckel des Vortex austrat, doch das Problem wurde nach einem kurzen Boxenstopp schnell behoben, und der Sieg wurde schließlich eingefahren.

Ähnlich wie der Kampf in der GTX-Klasse war auch das Rennen in der TCE-TCX-Klasse ein Abnutzungsrennen. Der Ligier JS2 R von Not Only Motorsport, der sich die Pole-Position gesichert hatte, kontrollierte den Großteil des Rennens am Samstag, musste jedoch eine Stunde vor Schluss aufgrund eines Problems mit der Antriebswelle in die Box geschoben werden.

Da vor dem Start am Sonntag nichts den Ligier und den SEAT Leon Cup Racer von asBest Racing trennte, sprintete ersterer zu Beginn des zweiten Teils davon, geriet jedoch in Schwierigkeiten, nachdem er innerhalb der ersten Stunde auf der Strecke zum Stehen gekommen war. Ohlsson zog im SEAT vorbei, musste aber schon bald wegen technischer Probleme die Strecke verlassen.

Etwas mehr als drei Stunden vor Schluss hatte sich das Blatt zugunsten von asBest gewendet, wobei Alpiger mit neun Runden Vorsprung führte, und obwohl in den letzten 120 Minuten ein außerplanmäßiger Stopp notwendig war, um eine defekte Radnabe zu reparieren, sicherte sich der SEAT letztendlich einen klaren TCE-TCX-Sieg.

Der zweite Saisonlauf, die Michelin 12H SPA-FRANCORCHAMPS, findet am 17., 18. und 19. April auf der Rennstrecke in den Ardennen statt.

ENDE

Creventic BV

Zandstraat 1 6591DA Gennep

Niederlande

Tel. +31 (0)485 471166

E-Mail: media@creventic.com

Web: www.24hseries.com

Web: www.992-endurance-cup.com

Web: www.prototype-cup-europe.com

Web: www.CRtrackdays.com