

## Rennberichte 2002

### 28. April Estering Lauf 1

Wie sollte es anders sein? Beide Autos sind mal wieder auf den letzten Drücker fertig geworden. Die Laune wurde am Samstag Morgen beim Aufladen der Autos durch die Wetterprognosen nicht gerade angeheizt. Nachdem alles soweit aufgebaut war, waren wir unsicher, welche Reifen wir aufziehen sollten und wo wir überhaupt stehen, da beide Autos bis dahin erst bewiesen haben, dass sie mit eigener Kraft auf die Trailer und zur Abnahme rollen können.

Das freie Training am Samstag diente also erst einmal dazu, auszuloten, wie die Autos unter ernsthaften Bedingungen gehen. Wir waren nicht unzufrieden und hofften, entgegen der Wettervorhersage, auf etwas weniger feuchte Streckenverhältnisse am Sonntag.

Das Warm-up war in Ordnung und wir waren gespannt auf die ersten gezeiteten Runden im Zeittraining. Natürlich waren wir sehr zufrieden und ehrlich gesagt etwas überrascht, dass Jörg bei den "Grossen" mit dem neuen Auto auf Anhieb zweiter war und Robert es ihm hinter dem bekannt schnellen Regenfahrer Uwe Broda nachmachte und seinen 16 V Golf ebenfalls zur zweitschnellsten Zeit jagte. Erstmals waren wir an diesem Wochenende wirklich guter Hoffnung, obwohl sich schon zu diesem Zeitpunkt abzeichnete, dass Jörg auf eine Menge PS verzichten musste, weil sich kein vernünftiger Ladedruck an seinem Cossie-Motor aufbaute.

Die Vorläufe verbrachten wir mit einer permanenten (leider erfolglosen) Suche nach Ladedruck am Escort und dem Kampf mit einem undichten Ölkühler am Golf von Robert. Jörg machte das Beste aus dieser Situation und legte trotz des ladedruckbedingten Leistungsdefizits von knapp 100 PS sehr ordentliche Zeiten hin und bekam den neuen Wagen bei diesen widrigen Witterungsbedingungen immer besser in den Griff. Trotzdem wäre er mit etwas fröhlicherer Miene durch das Fahrerlager gegangen, wenn wir es geschafft hätten, ihm endlich den normalen Ladedruck zur Verfügung zu stellen. Robert hingegen klagte über mangelnden Grip bei diesem Sauwetter und konnte in den Vorläufen seine exzellente Darbietung aus dem Zeittraining nicht ganz wiederholen. Immerhin langte es ihm zur Pole im B-Finale, mittlerweile ganz ohne Ölkühler, den wir zwischenzeitlich durch das nicht abzudichtende Leck komplett entfernt und überbrückt hatten. Für Jörg war nach dem dritten Vorlauf leider der Renntag zu Ende, weil das Gehäuse des Lenkgetriebes gerissen ist. Er nahm es gelassen, mit dem Wissen, dass er mit etwas weniger Pech ganz vorne dabei sein kann. Im dritten Vorlauf, wo er sich mit dem Escort bereits recht gut angefreundet hatte, fehlten ihm trotz der fehlenden Leistung nur etwas mehr als vier Sekunden auf den gewohnt souveränen Rolf Volland. Das gibt uns Grund zu berechtigter Hoffnung.

Robert kam im B-Finale sehr gut von der Linie weg, konnte wegen der kleinen Schaltprobleme, die ihn den ganzen Sonntag über plagten, seine Startposition aber nicht ganz umsetzen und musste sich nach hartem Kampf mit dem vierten Platz im B-Finale zufrieden geben. Ausser dem nervigen Ölkühler, den Schaltproblemen, die wir in den Griff kriegen und den Blessuren aus der ersten Runde des B-Finales, ist der Golf aber o.k. und bereit, in Gründau bei hoffentlich nicht ganz so bescheidenem Wetter, im A-Finale mitzumischen. Bis dahin werden wir uns, wie gewohnt, jede Menge Stunden in der Werkstatt den Wehwehchen der Renner widmen, damit es bei den nächsten Rennen nicht nur im Zeittraining richtig vorwärts geht.

19. Mai, Gründau, Lauf 2

Als beide Autos am späten Mittwoch Abend eigentlich fertig waren, hat Jörg sich bei kleinen kosmetischen Arbeiten am Escort in den Finger gebohrt und mußte auf Anraten seines Arztes auf einen Start in Gründau bedauerlicherweise verzichten.

Nichtsdestotrotz sind wir am Freitag gegen 18.00 Uhr Richtung Gründau aufgebrochen, hatten aber "nur" den Golf von Robert im Gepäck. Das Wetter gab von Anfang an Anlaß dazu, von einem besseren Abschneiden als auf dem Estering zu träumen. Robert nutzte den Samstag, um sich auf die Strecke einzuschüssen. Im abschliessenden Zeittraining wurde er hinter Erling Krog und Uwe Broda Dritter, was uns zuversichtlich stimmte.

Im ersten Lauf am Sonntag lief es bis zur vorletzten Kurve der letzten Runde super, ehe Robert etwas übermotiviert von der Ideallinie abkam und im losen Schotter wertvolle Zeit verschenkte. Noch ärgerlicher war dabei, dass er den völlig unschuldigen Uwe Broda bei diesem Fehler berührte, wovon dieser einen, zum Glück reparablen, Defekt an der vorderen Aufhängung davontrug. Für Robert reichte es noch zu einer fünftbesten Zeit, womit ein solider Grundstein für den restlichen Renntag geschaffen war.

Erling Krog war, wie nicht anders zu erwarten, sauschnell und wir waren uns frühzeitig im Klaren darüber, dass er unter normalen Umständen nicht zu schlagen sein wird. Die Vorläufe zwei und drei liefen für uns sehr erfreulich. Robert war jeweils zweitschnellster, hinter dem eben schon erwähnten Krog, der sichtlich Spaß daran hatte, die allradgetriebenen Focus von Triebe und Wissel zu jagen und auch zu schlagen.

Nach Beendigung der Vorläufe hat sich Robert einen Startplatz in der ersten Reihe des A-Finales gesichert und wir waren bester Laune. Den Start erwischte Robert, anders als beim letzten Rennen, sehr gut (hinter Krog, wie konnte es auch anders sein) und fuhr auf der zweiten Position. Leider war der Kadett C Coupe-Fahrer Gerhard Völzer etwas übermotiviert und sah eine Lücke, die es nicht gab. Er krachte Robert auf der Gegengeraden mittig ins Heck, was ihm eine Verwarnung der Rennleitung einbrachte und Robert einen Ausflug über den Wall sowie einen Verlust seiner zweiten Position bescherte. Obwohl Robert weiter kämpfte, mußte er sich am Ende mit dem vierten Platz begnügen und war sichtlich enttäuscht, da ohne diese unnötige Aktion höchstwahrscheinlich der zweite Platz herausgesprungen wäre. Der Fairnis halber sei gesagt, dass Völzer seinen Fehler eingesehen hat und sich sofort nach dem Finale bei Robert entschuldigt hat. Damit ist die Sache bereinigt, denn Rallycrossfahrer sind auch nur Menschen und Menschen machen nun mal ab und zu Fehler.

Im Superfinale lief es dann etwas gesitteter ab und Robert konnte einen tollen fünften Gesamtplatz herausfahren, als zweitbesten Fahrer eines zweiradgetriebenen Saugmotor-Fahrzeugs (hinter Krog natürlich).

Insgesamt war es ein erfreuliches Wochenende, wenngleich uns das I-Tüpfelchen in Form eines Podestplatzes durch den Rempler leider nicht vergönnt war. Nach der extrem späten Siegerehrung machten wir uns auf den Heimweg und in den Nachtstunden auf der Autobahn dachten wir sicher mehr an unser Bett zu Hause, als an den entgangenen Platz auf dem Podium.

Jetzt geht es daran, beide Autos für den Estering herzurichten und den Erfolg dieses Wochenendes zu wiederholen. Auf jeden Fall werden Robert und ich aufpassen, dass Jörg in der Woche vor dem Rennen keine gefährlichen Werkzeuge mehr in die Hand nimmt.

09. Juni, Estering, DM-Lauf 3

Da wir es aus unerfindlichen Gründen erstmals geschafft haben, beide Autos am Mittwoch vor dem Rennen

fertig zu kriegen, haben wir unser ganzes Gerödel bereits am Freitag Abend auf den Estering gekarrt. Das Wetter war, wie beim Aprilrennen, unter aller Kanone aber das hat sich ja zum Glück am Wochenende geändert. Wir waren somit am Sonntag Morgen guter Hoffnung, dass es ein erfreulicher Renntag werden würde.

Wie bereits im letzten Bericht angekündigt, haben Robert und ich Jörg in der Woche vor dem Rennen nur noch Schwämme und Lappen in die Hand gedrückt und haben streng darauf geachtet, dass er kein Werkzeug mehr in die Hand nimmt. Die Maßnahme war erfolgreich, die alte Verletzung ist einigermaßen ausgeheilt und er hat sich kein neues Loch in die Finger gebohrt. Da wir unsere kleinen Problemchen mit dem Lenkgetriebe in den Griff bekommen haben und es uns gelungen ist, den fehlenden Ladedruck wiederzufinden, hatten wir gehofft, einen erfolgreichen Renntag mit dem Escort zu absolvieren.

Aber wie heisst es so schön? Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Nach dem Warmup fuhr Jörg ein gutes Zeittrainig, in dem er bewiesen hat, dass mit ihm bei der Vergabe der Plätze auf dem Treppchen zu rechnen sein wird. Er war Dritter hinter Rolf Volland und Torben Möller, wobei der Abstand eigentlich erfreulich gering war. Weniger erfreulich waren die dicken blauen Wolken, die der Escort nach Ende der letzten Runde des Zeittrainings von sich gab, in der Jörg es, erstmals auf trockener Piste mit diesem Auto unterwegs, richtig krachen ließ. Betretenes Schweigen im Zelt, bis unser Motorenspezi Marco Henker ein paar Minuten später den Feierabend wegen Diagnose eines kapitalen Motorschadens einleitete. Schade für Jörg aber wir werden uns reinhängen, da er in 4 Wochen, just for fun, den EM-Lauf in Schweden fahren möchte.

Aber wir haben ja auch noch Robert und der verfügt zum Glück über ein Auto, das einfach läuft und läuft und läuft. Im Zeittrainig reichte es zu einer fünftbesten Zeit und wir waren gespannt auf die Vorläufe. Da hatte Robert es heute, zumindest was die Platzierungen anging, einigermaßen langweilig gestaltet. Dritter im ersten Vorlauf, dritter im zweiten Vorlauf und, wie sollte es anders sein, natürlich auch dritter im dritten Qualifikationslauf.

Wir waren zufrieden und etwas verwundert darüber, dass wir mit dem frontangetriebenen Saugmotor fünfte im Gesamtklassement nach der Qualifikation waren. Sicherlich begünstigt durch die ein oder andere Maximalzeit, die sich die Herren aus der Division 1 am Renntag recht zahlreich gegönnt haben, war Robert somit schnellster Deutscher der gutbesetzten Division 4. Vor Robert waren in allen drei Vorläufen die Quertreiber Erling Krog und Roger Persson, der mit seinem Uralt-Buckelvolvo sowohl Zuschauer, als auch Mitbewerber in Verzückung versetzte. Die beiden fahren mit deutlich mehr Leistung als Robert und haben offensichtlich das Budget, nicht immer mit den letzten runtergehobelten Reifen fahren zu müssen, wie das bei Robert seit Beginn der Saison der Fall ist. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass Krog und Persson für Robert unter normalen Umständen nicht zu schlagen waren und immer einen gewissen Abstand zum Rest der Division 4 hatten.

Genau diese beiden sorgten denn auch im A-Finale für ein gehöriges Tohuwabohu, als sie sich Ende der Geraden nicht ganz einig waren und eine Massenkarambolage verursachten. Robert musste, auf Platz drei liegend, eine Vollbremsung machen, um den wieder auf die Strecke zurücktrudelnden Erling Krog nicht breitseits zu treffen. In dem Getümmel stand Robert auf einmal entgegen der Fahrtrichtung und konnte, mit stark verbogendem Querlenker, das Finale mit völlig verstellter Spur in verlangsamter Fahrt als vierter beenden. Diesen undankbaren Platz kennen wir ja bereits aus Gründau.

Nachdem uns in den Vorläufen durch einige offenbar sehr motivierte Kollegen bereits die Karosse auf beiden Seiten erheblich "modifiziert" wurde, war jetzt auch das Fahrwerk krumm.

Dieser Anblick muss es gewesen sein, der Robert zu einer Aktion verleitet hat, die mir meine ersten grauen Haare beschert hat. Er hat seine Qualifikation für das Superfinale als Gesamt-Fünfter in der Tasche, die ihm bei einer bloßen Teilnahme 9 Punkte in der Meisterschaft beschert. Aber Robert, ganz Sportsmann, meldet sich für das Superfinale einfach ab, besteht beharrlich auf die 0 Punkte, die er in diesem Fall kassieren würde (war ihm aber nicht ganz klar) und wünscht einem verehrten Kollegen den Punktesege. Aber wir hatten mehr Glück als Verstand: Zum einen konnte ich Robert davon überzeugen, dass diese Aktion nicht so wahnsinnig durchdacht war und zum anderen hatten weitere Kollegen abgesagt, so dass er doch noch am Superfinale teilnehmen konnte, wo er jedoch aus Sicherheitsgründen wegen Unfahrbarkeit des Autos den Golf in Runde 1 neben der Strecke abgestellt hat. Alles in allem war es für Robert aber ein gelungenes Wochenende, welches ihn nach dem eher mäßigen Auftakt der Saison beim verregneten Estering-Rennen auf den 4. Platz der Meisterschaft nach vorn gebracht hat. Irgendwie ist der erste Podestplatz längst überfällig. Und ich bin mir sicher, dass obiges Sprichwort (erstens kommt es anders...) in dieser Beziehung nicht zutrifft.

#### 14. Juli, Estering, DM-Lauf 4

Nach unserem Ausflug mit Jörg und seinem Escort Cossie zum EM-Lauf in Höljes (Rennbericht folgt in den nächsten Tagen) haben wir uns wieder unserem eigentlichen Betätigungsfeld, der Deutschen Rallycrossmeisterschaft gewidmet. Jörg weilte seit dem EM-Lauf im Urlaub an der Ostsee, aber wir haben beide Autos rechtzeitig zum Estering fertig bekommen.

Wir waren guter Hoffnung, dass es bei Jörg mit neuem Motor (nach Motorschaden beim letzten Estering-Rennen) endlich besser gehen sollte und bei Robert war der erste Platz auf dem Treppchen eigentlich längst überfällig.

Im Warm-Up kam dann allerdings die erste Ernüchterung. Robert meinte, einen Kupplungsschaden diagnostiziert zu haben, aber dieser Schaden stellte sich zum Glück nur als geplatztes Innengelenk der linken Antriebswelle heraus. Der Wechsel der Welle ging zügig von Statten, so dass Robert eine drittbeste Zeit im Zeittraining erreichte, 6 Hunderstel hinter Uwe Broda, aber fast 1,5 Sekunden hinter dem erneut sauschnellen Erling Krog.

Im ersten Vorlauf versuchte Robert dann einen Start im Leerlauf, aber die Taktik ging irgendwie nicht auf. Es reichte dennoch zu einer fünftbesten Zeit, aber glücklich war er darüber nicht gerade.

Im zweiten Vorlauf schaffte Robert es aber, den dominierenden Erling Krog über die gesamten vier Runden hinter sich zu halten, was die erste Quali-Lauf-Bestzeit für Robert im Rallycross zur Folge hatte. Wir waren alle richtig happy und haben gehofft, dass er noch ein ähnlich gutes Resultat im dritten Lauf erzielen kann. Erwähnen sollte man, dass Krog die kompletten vier Runden superfair gefahren ist und Robert nicht ein einziges mal unsanft berührt hat, obwohl er ihn jederzeit hätte rauskicken können. So sollten Zweikämpfe geführt werden, ohne unnötiges Rumgeballere.

Der dritte Lauf verlief ebenfalls sehr zufriedenstellend, so dass Robert sich für die erste Reihe des A-Finales qualifizieren konnte. Wir waren gespannt auf das Finale und hofften, dass es nach mehreren, teilweise unglücklichen, vierten Plätzen diesmal zu einem Platz auf dem Treppchen reichen würde.

Nach dem Start zum A-Finale war Robert zweiter hinter Erling Krog und konnte diese Position halten, obwohl Jörg und ich nicht verstanden haben, dass er teilweise mit nur 4000 U/min aus den Ecken gekommen ist. Dann hatte Krog plötzlich Zündaussetzer und Robert konnte ihn in der fünften Runde passieren und lag in Führung. Krog's Motor hatte sich in der letzten Runde zwar wieder erholt, aber Robert

konnte er nicht mehr überholen. Obwohl Jörg sich weggedreht hatte und die letzte Runde nicht mehr sehen wollte, schaffte es Robert trotz seiner drehzahlschonenden Fahrweise, seine ersten Sieg in seiner Rallycross-Karriere einzufahren. Wir waren alle super happy und Robert hat uns dann gebeichtet, dass er seit der zweiten Runde nur noch im dritten Gang um die Strecke gefahren ist, weil das Getriebe feststeckte.

Unter diesen Umständen war der Sieg wirklich brilliant.

Da ich Robert seit dem letzten Rennen fast täglich mit seiner versuchten Abmeldung für das Superfinale beim letzten Lauf aufgezogen habe, hat er sich diesmal nicht abgemeldet. Wir haben stattdessen das Getriebe am Schaltgestänge wieder in die Leerlaufstellung gebracht und ihn für das Superfinale aus dem Zelt geschoben. So konnte er wenigstens auch im Superfinale anfahren, bis das Getriebe Ende der Startgeraden erneut im dritten Gang stecken blieb, mit dem er dieses Finale als fünfter beenden konnte.

Somit hat dieses Wochenende 32 Punkte in der Meisterschaft gebracht, in der wir mit jetzt 87 Zählern (4 weniger als Erling Krog) gar nicht so schlecht liegen (momentan Platz 3), hinter Krog und einem taktisch äußerst clever fahrenden Uwe Broda, der mit seiner wohlüberlegten Fahrweise den Titel eigentlich erringen sollte und ihn auch wirklich verdient hat, da er immer Sportsmann ist und keine Mitbewerber "antickt", um sich vorbei zu mogeln.

Bedanken müssen wir uns für diesen Sieg vor allem bei unserem Sponsor Holzbau Heins aus Jork, der über das geplante Engagement hinaus einen Satz Reifen springen ließ, den wir uns bei unserem arg beanspruchtem Budget kaum noch hätten leisten können.

Schade nur, dass neben unserem Getriebeschaden auch die Kupplung völlig hinüber ist, wie sich nach der Demontage am Montag Abend etwas überraschend herausgestellt hat. Ich hoffe, Robert wirft für den Flämringring durch diese tolle Ausgangsposition die Flinte nicht ins Korn, nur weil der Schaden das bereits ausgeschöpfte Saisonbudget deutlich überschreiten wird. Ich werde mein Bestes geben, ihn zu ermuntern, noch einmal die letzten Euro aus der Privatschatulle zusammen zu kratzen, damit die Saison beendet werden kann, wie sie momentan läuft, nämlich einfach genial...

Jörg kam am Sonnabend gut erholt aus dem Urlaub zurück (aber nur vorübergehend) und absolvierte ein fehlerfreies Warm up und Zeittraining. Er reihte sich hinter Rolf Volland, Torben Möller und Peter Triebe zunächst als vierter ein, obwohl wir wussten, dass er gegen Triebe eine Chance haben würde. Zunächst einmal erkannten wir jedoch ein Leck an der Drosselklappenwelle, durch das wertvoller Ladedruck in die angenehm temperierte Buxtehuder Luft entwich, aber leider nicht den Weg in die Zylinder des Cossie-Triebwerks gefunden hat. Diesen Makel hatten wir aber schnell behoben, so dass wir zuversichtlich auf die Quali-Läufe blickten.

In den ersten beiden Läufen musste sich Jörg jeweils Volland, Möller und Triebe geschlagen geben, obwohl deutlich zu sehen war, dass er schneller fahren konnte, als Triebe. Das Problem waren die Starts, die wir irgendwie in den Griff kriegen sollten, denn auch bei seinem EM-Debüt mit dem Escort in Schweden hatten ihn wenig berauschende Starts um eine bessere Platzierung gebracht, obwohl er von der Reaktion her immer als erster oder zweiter losgefahren ist.

Im dritten Vorlauf konnte er Peter Triebe dann endlich schlagen, dessen Focus mittlerweile sauber läuft und auch vom Fahrwerk her gegenüber dem letzten Rennen deutlich besser lag.

Im Finale profitierte Jörg ein bisschen von der Attacke Triebes gegen Möller und erreichte seinen ersten Podestplatz in diesem Jahr hinter Volland und Möller, der sich nach dem frühen Unfall Jörg wieder geschnappt hatte. Im Finale konnte man auch endlich wieder den alten Jörg sehen, der sich auf dem

Estering gut auskennt und die ungewohnt zurückhaltende Fahrweise nach dem Überschlag in Schweden (Sprit im Fußraum, dadurch ist Jörg von der Bremse abgerutscht) wieder komplett abgelegt hat.

Das Superfinale endete ganz ähnlich, wieder durfte Jörg das Treppchen als dritter besteigen und somit hat auch er zwei Pötte mit vom Estering genommen, die die Werkstatt ein wenig dekorieren werden.

Jörg hat mit diesen 30 Punkten vom Estering trotz des verletzungsbedingten Fehlens in Gründau den vierten Platz in der Meisterschaft übernommen und hat beschlossen, auf jeden Fall die DM komplett zu Ende zu fahren.

Insgesamt war es für uns ein tolles Wochenende, mit viel Spaß, Erfolg und reichlich Punkten. Jetzt müssen wir zusehen, dass beide Autos für den Flämingring in ähnlich guter Verfassung sind, um nahtlos an dieses Wochenende anzuknüpfen. Leicht wird es aber nicht, die Estering-Resultate auf der neuen Strecke zu wiederholen...

BBZ

08. September, Nysumbanen, DM-Lauf 5

Nach der langen Sommerpause haben wir es irgendwie mal wieder geschafft, auf den letzten Drücker fertig zu werden. Bei Jörgs Escort hatten wir einige Arbeit mit einem kaputten Dichtring und mit dem Turbolader, der beim letzten Rennen auf dem Estering stark gelitten hat. Bei Robert mussten wir das Getriebe überholen, nachdem er seinen Sieg auf dem Estering im feststeckenden dritten Gang eingefahren hat. Bei dieser Gelegenheit stellten wir auch die Ursache dieses Defektes fest: Die Kupplung war völlig im Eimer, weshalb Robert genauso am jammern war, wie sein mittlerweile arg strapaziertes Portemonnaie.

Als wir am Samstagmorgen bei strahlendem Sonnenschein losgefahren sind, kamen wir in Nysum an, wo es gerade rechtzeitig zum Aufbauen ordentlich angefangen hat zu regnen. Nachdem wir alles soweit fertig hatten und die Autos durch die etwas "merkwürdige" Abnahme gebracht hatten, stellten wir uns, nach kurzer Begutachtung der Strecke, auf ein schlammiges Vergnügen ein. Am späten Abend traf, nach endloser Suche, auch Marco Henker unser Motoren- und Getriebespezi ein, nachdem er rund zweihundert Kilometer Umweg gefahren ist. Es konnte also losgehen.

Der Sonntag begann so, wie wir es erwartet hatten, die Strecke war schlammig und verdammt rutschig, dafür war die Farbe der Autos bereits nach dem Warm-Up nicht mehr zu erkennen. Aber bereits im Zeittraining mussten wir feststellen, dass die Strecke schnell abtrocknete und unsere groben Reifen für den Rest des Tages den geschnittenen Slicks weichen werden.

Jörg beklagte, dass sich der Escort unter Last nicht mehr geradeaus bewegen lies, weshalb erst einmal eine Menge Arbeit anlag. Wir diagnostizierten das vordere Differential als Übeltäter und machten uns an die Arbeit, es zu wechseln. Uns war gleich klar, dass wir den Escort bis zum ersten Vorlauf nicht würden reparieren können, worauf Jörg für den ersten Lauf eine Maxzeit kassierte. Zum zweiten Vorlauf war der Escort dann aber wieder fit, Jörg fuhr noch zwei zügige Vorläufe und erreichte im A-Finale den vierten Platz. Für das Superfinale hatte es durch die Maxzeit im ersten Lauf eigentlich nicht mehr gereicht, da aber Gerhard Völzer im Finale der Division 4 einen Motorschaden durch eine durchgescheuerte Ölleitung erlitt, konnte er doch noch im Superfinale starten und schob sich von hinten bis auf den vierten Platz nach vorn. In Anbetracht der wilden Schrauberei nach dem Zeittraining war es am Ende ein durchaus erfreuliches Resultat. Jetzt muss Jörg in Gründau noch vier Punkte aufholen, um sich den dritten Platz in der Meisterschaft zu sichern. Angesichts der technischen Probleme (und des Auslassens der ersten Gründau-

Veranstaltung durch Verletzung), die wir im Verlauf der Saison zu bewältigen hatten, wäre es ein versöhnlicher Abschluss der Saison.

Robert beendete den ersten Lauf als drittschnellster und ist in den beiden weiteren Läufen Zeiten gefahren, die ihm nach Beendigung des dritten Laufes die Pole im A-Finale bescherten, eine Position, mit der wir nicht unbedingt gerechnet hatten. Da ihm der Sieg auf dem Estering offenbar gut geschmeckt hat, hat er auch in Nysum das A-Finale vom Start weg angeführt und auch gewonnen. Die Freude im Team war natürlich riesig und wir hofften auf ein paar weitere Punkte im Superfinale. Dieses beendete er nach kleinem Fahrfehler und einem kleinen, von beiden Seiten unverschuldeten Kontakt mit Michael Bak in der letzten Runde als fünfter. Wieder ein tolles Wochenende, erneut 32 Punkte und zwischenzeitlich der zweite Platz in der Meisterschaft, mit komfortablem Vorsprung auf Gerhard Völzer und Erling Krog, der wegen Problemen mit der Hinterachse die Segel streichen musste. Wenn nicht alle Stricke reißen, sollte es für Robert möglich sein, in Gründau den Vizemeistertitel unter Dach und Fach zu bringen. Uwe Broda kann unter normalen Umständen keiner mehr den Titel streitig machen (hat er auch völlig verdient), aber wenn Robert den Vizetitel tatsächlich schaffen sollte, haben wir weit mehr erreicht, als wir uns vor der Saison und nach dem sprichwörtlich ins Wasser gefallenen Auftaktrennen auf dem Estering erhofft hatten.

Wir haben uns gleich am Montag an die Arbeit gemacht, um beide Autos für den letzten Lauf in Gründau zu präparieren und die tolle Ausgangsposition zu nutzen. Sollte dort alles so laufen wie momentan, wird es nach Gründau einiges zu feiern geben. Jörg jedenfalls müsste sein Pech für dieses Jahr mittlerweile aufgebraucht haben und sollte die nötigen Punkte für den dritten Rang in der Meisterschaft einfahren und für Robert gilt: aller guten Dinge sind bekanntlich drei... warum sollte es nicht in Gründau erneut klappen???

BBZ

## 28. September, Estering, EM-Lauf 10

Nach dem recht erfolgreichen Wochenende in Gründau hatten wir mit dem EM-Lauf auf dem Estering unseren letzten Lauf des Jahres im Visier. Gleich am Montag hatten wir den Escort von Jörg vom Schlamm des Gründautalrings befreit und präparierten ihn so gut es in der kurzen Zeit ging, für das EM-Finale auf dem Estering. Bereits am Donnerstag Abend haben wir das Material zum Estering gekarrt, um noch einen guten Platz im Fahrerlager zu bekommen.

Nachdem wir am Freitag die Abnahme, wie zum Glück immer in dieser Saison, ohne Komplikationen hinter uns gebracht hatten, hofften wir auf ein interessantes Rennen und nach Möglichkeit auf eine Teilnahme im C-Finale. Den Samstag konnten wir ohne große Probleme absolvieren. Das Warm-up lief recht erfolgversprechend, vor allem der dritte Versuch, in dem Jörg pro Runde nur etwas mehr als 2 Sekunden auf Kenneth Hansen verloren hat. Im Zeittraining drehte sich Tom Geenen in der Start-Ziel-Kurve und stand so unglücklich auf der Ideallinie, dass Jörg in seinen beiden fliegenden Runden einen Umweg um den im Weg "geparkten" Corsa des Belgiers fahren musste. Am Ende belegte er dennoch einen akzeptablen 17. Platz im Zeittraining, der uns zunächst Hoffnung auf eine C-Final-Teilnahme gegeben hat.

Im ersten Lauf am Samstag Nachmittag steckte Jörg nach einem, durch fehlenden Ladedruck wiederholt wenig brauchbaren Start (wir haben kein Startprogramm, das uns schon von der Linie weg den nötigen Ladedruck verschafft) hinter Tony Achten fest. Er war zwar deutlich schneller, leider gab es aber nur zwei Möglichkeiten, Achten zu überholen. Diese hat Jörg nicht genutzt, weil in beiden Fällen die Gefahr bestanden hat, dass Achten (Jörg eventuell auch) böse abfliegen könnte, wenn er nicht mitspielt. Durch diese Hinterherfahrelei reichte es schlussendlich im ersten Qualilauflauf nur zu einer 18. Zeit. Wir waren uns im klaren, dass wir am Sonntag noch ein wenig nachlegen müssten, um den angepeilten Platz im C-Finale zu

ergattern. Im zweiten Lauf lief es trotz der gewohnten Probleme am Start etwas besser, Jörg konnte in seiner Gruppe den zweiten Platz belegen und wir lagen nach diesem Lauf auf einem erfreulichen 14. Gesamtrang. In der Hoffnung auf einen ebenso guten Lauf im dritten heat haben wir unsere Routinearbeiten am Escort erledigt.

Der dritte Lauf sah ebenfalls nicht schlecht aus. Leider kamen sich in Jörgs Gruppe zuerst Robert Langenberg und Tom Geenen und anschließend Jörg und der wild umhertrudelnde Langenberg in die Quere, weshalb Jörg in der ersten Runde rund 4 Sekunden einbüßte. Es reichte dennoch zu einer 14. Zeit im dritten heat und bei uns begann das Bängen, nachdem wir den Escort mit dem nötigsten versorgt hatten. Die Zeit dauerte für uns ewig, bis der Aushang für die Gesamtqualifikation und die Finalaufstellung erstellt waren. Große Ernüchterung und ein wenig Enttäuschung machten sich breit, denn Jörg stand nach der Qualifikation sehr knapp auf dem undankbarsten aller Plätze: Platz 17. Kein Finale, keine Punkte und keine Kohle und das wegen läppischer 2 Sekunden auf 12 Runden Qualifikationsläufe. Bitter, aber nicht zu ändern.

Wir genossen anschließend den tollen Sport, der an diesem Wochenende auf dem Estering geboten wurde (nicht zuletzt wegen der Super-Nationalen aus Schweden und Norwegen, die die Fans immer wieder in Verzückung versetzten) anschließend als Zuschauer, mit dem festen Vorhaben, dass sowas im nächsten Jahr nicht mehr passieren wird.

Eine neue Karosse steht bereit (ohne die zweieinhalb Zentner Übergewicht), der Motor wird im nächsten Jahr besser sein, als unsere diesjährige Notlösung und die eine oder andere Verbesserung haben wir ohnehin im Hinterkopf. Motiviert durch die tollen Finals haben wir den gottseidank kurzen Heimweg angetreten, mit dem festen Vorhaben, es im nächsten Jahr besser zu machen.

Ich bin mir sicher, dass nach ein paar Tagen diese "knapp-daneben-ist-auch-vorbei-Stimmung" überwunden sein wird und wir uns mit vollem Engagement auf die Vorbereitung für die nächste Saison stürzen werden. Vielleicht gelingt nach der erfreulichen DM-Saison 2002 ja auch 'mal ein ebenso erfreuliches Resultat auf internationaler Bühne.

BBZ