

Rennberichte 2003

Rennbericht Estering 27.04.03

Nachdem wir in den letzten Wochen jeden Abend in der Werkstatt zu Gange waren, um alle drei Autos fertig zu kriegen, haben wir leider einen Dämpfer erfahren müssen. Zwar steht der neue Focus von Jörg FAST fahrbereit in der Halle, dennoch mussten wir die Veranstaltung auf dem Estering auslassen, weil wir den dringend benötigten Kabelbaum für den Focus nicht rechtzeitig erhalten haben, um das Auto zumindest auf der Hebebühne einmal laufen zu lassen. Das war für uns, angesichts der Zeit, die wir in den letzten Wochen in der Halle verbracht haben, natürlich etwas frustrierend, aber Jörg hätte noch am Mittwoch vor dem Rennen mit dem Focus nach Ingolstadt reisen müssen, um das Auto auf dem Prüfstand abstimmen zu lassen.

Das war für uns nicht möglich, da Jörg als Unternehmer beruflich sehr eingespannt ist und eine Menge Verantwortung zu übernehmen hat, nicht zuletzt für seine Angestellten, die auf seine Anwesenheit angewiesen sind. Daher haben wir uns entschlossen, den Kabelbaum, den wir am Samstag endlich erhalten haben, in der nächsten Woche einzubauen und dann in „Ruhe“ auf den Prüfstand zu gehen.

Trotz dieser Enttäuschung hatten Robert und ich einen Vorteil, denn wir hatten mit Jörg auf einmal einen äußerst engagierten und erfahrenen Mechaniker für dieses Wochenende, der uns mit Rat und vor allem mit Tat sehr geholfen hat.

Robert hatte im ersten Lauf leider ein paar Probleme mit der Stromversorgung an seinem Golf (Zündaussetzer), konnte aber dennoch eine drittbeste Zeit auf den Asphalt zaubern. Im zweiten Vorlauf schaffte er eine zweitbeste Zeit und im dritten Lauf war er schnellster. Damit hat er sich zu unserer Freude die Pole-Position im A-Finale gesichert. Auf der quitschnassen Piste zum Start des A-Finales hatte er leider am Start arge Probleme, die Leistung seines Triebwerks auf den Boden zu bekommen. Gerhard Völzer und Uwe Broda kamen am Start ein bisschen besser weg und Robert konnte diese beiden, trotz teilweise höherem Tempo aus den Ecken heraus nicht mehr überholen. Er lief somit auf einem guten dritten Platz im A-Finale ein, deutlich besser als im Jahr zuvor, wo er beim Auftaktrennen auf dem Estering bei ähnlich schlechtem Wetter leider bereits im B-Finale gescheitert ist, aber durch tolle Rennen bei den folgenden Läufen dennoch den Vizemeister-Titel errungen hat. Im Superfinale sah es ähnlich aus. Robert hatte Mühe, die Kraft seines nochmals verbesserten Triebwerks am Start in Vortrieb umzusetzen, doch reichte es ihm am Ende zu einem tollen vierten Platz in diesem Finale, was ihm eine gute Ausgangsposition für die nächsten Läufe einbringt.

Bei mir war alles ein bisschen weniger spannend. Ich bin das erste Rennen meines Lebens gefahren, habe mich gleich in der ersten Runde des Warm-Ups am Ende der Geraden das erste (und zum Glück einzige mal) gedreht und habe von da an versucht, möglichst viel über das Auto und meine „(Un)Fähigkeiten“ zu lernen. Im Zeittraining war ich von der Zeit her noch jenseits von gut und böse (5 ½ Sekunden weg), aber in den Vorläufen ging es, trotz für einen Anfänger schwieriger, ständig wechselnder Witterungsbedingungen immer besser. Zwei 6. Und eine 7. Zeit in den Vorläufen waren nicht gerade berauschend, aber ich wollte einfach möglichst viele Runden fahren und viel lernen und das Auto nicht gleich irgendwo in die Leitplanken stopfen. Im A-Finale bin ich dann einige Runden auf Platz 3 „herumgefahren“, bis ich das Auto auf der Geraden im Schlamm fast verloren hätte und dann lieber mit einem sicheren vierten Platz eintrudeln wollte, als mit einem Wrack auf dem Trailer in die Halle zurückzukehren. Mit diesem 4. Platz bin ich äußerst zufrieden, denn ich habe an diesem Tag mit meinem Auto (nach und nach) die Übereinkunft treffen können, dass ich eigentlich bestimmen sollte, wo wir langfahren, und nicht mein Auto allein die Marschrichtung bestimmt.

Alles in allem war es für uns kein schlechtes Wochenende, auch wenn es in Anbetracht der Arbeit, die wir in den Focus investiert haben schade war, dass Jörg mit seinem neuen, bildhübschen Gefährt leider noch nicht starten konnte. Aber noch ist nicht aller Tage Abend und ich bin fest davon überzeugt, dass wir in dieser Saison in der Lage sein werden, bei der einen oder anderen Veranstaltung, mit allen 3 Autos gute Resultate in die Wertung zu bringen. In diesem Sinne, warten wir's ab...

Björn

Spannende Rennen im Gründautal

Freitag Nachmittag zeitig losgekommen, wurde unser Zeitplan nach dem letzten Trip Richtung Frankfurt erneut etwas durcheinander geworfen. Wieder war es ein Problem mit dem Kühlwasser an unserem LKW, aber diesmal handelte es sich nicht um ein gravierendes Problem, sondern eher um einen Routinestop, um etwas kühlendes Nass aufzufüllen. Trotz dieser kleinen Zeitverzögerung schafften wir es diesmal, bereits am Freitag Abend ins Fahrerlager zu kommen und unser Wochenendquartier aufzuschlagen. Zwar mußten wir auch dieses Wochenende Jörg aus beruflichen Gründen zu Hause lassen, hatten aber im Gegensatz zum Rennen in Nysum mit Matthias, Andreas und Marco zumindest drei engagierte Schrauber dabei. Begrüßt wurden wir dabei von einem prächtigen Hochsommer-Wetter.

Das freie Training am Samstag gestaltete sich für Robert eher durchwachsen. Erneut plagten ihn Aussetzer bei höheren Drehzahlen und wir hatten gut zu tun, den Fehler zu lokalisieren. Bis zum Zeittraining waren wir uns schließlich sicher, den Fehler gefunden zu haben und hofften auf eine schnelle Zeit. Der Start ins Zeittraining war dann auch vielversprechend, doch leider rollte der Golf ab Mitte der ersten Runde nur noch mit etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit um den Gründautalring. Ende der ersten Runde stellte Robert sein Auto weit abseits der Ideallinie ab, wo Uwe Broda ein paar Sekunden später seinen Golf ebenfalls parkte. Eine Geste von Robert interpretierten wir fälschlicherweise zunächst als Getriebeschaden, die anschließende Diagnose im Fahrerlager entpuppte jedoch zum Glück ein geplatzttes Außengelenk der linken Antriebswelle als Übeltäter.

Die Welle war schnell gewechselt und Robert sah frohen Mutes einem erfolgreichen Rennsonntag entgegen. Im ersten Qualifikationslauf zeigte sich, dass wir mit der Diagnose der Aussetzer goldrichtig gelegen haben und Robert konnte, mit nunmehr sauber laufendem Triebwerk, eine drittbeste Zeit fahren, gerade mal 1,1 Sekunden hinter der Bestzeit. Der zweite Qualifikationslauf verlief ähnlich gut, so dass Robert in der Addition der Läufe vorübergehend die erste Position einnahm. Im dritten Lauf ließ Robert es sich nicht nehmen, noch einmal eine fehlerfreie und schnelle Fahrt zu zeigen und stellte seinen Renner damit auf die Pole-Position im A-Finale.

Nachdem es bisher ein Sommerwochenende aller erster Güte war, kam, was im Jahre 2003 offensichtlich kommen mußte - es begann wie aus Kübeln zu gießen. Robert, der nicht unbedingt der größte Fan von nassen schmierigen Pisten ist, wählte eine etwas konservativere Reifenkombination als in Dänemark und fuhr damit ein sehr gutes Finale. Gegen Gerhard Völzer, der aus der zweiten Reihe einen Start hinlegte, als wäre er mit Allrad unterwegs, hatte er am Start zwar das Nachsehen, konnte aber das Tempo gut mitgehen und fuhr einen ungefährdeten zweiten Platz nach Hause. Jeder der weiß, was es bedeutet, bei diesen Wetterbedingungen hinter einem permanent schlammwerfenden Hecktriebler hinterher zu fahren, weiß, was es bedeutet, sechs Runden mit nur minimaler Sicht auf der Strecke zu bleiben...

Robert war zufrieden mit diesem 2. Platz im A-Finale aber es gab ja noch das Superfinale. Dieses Superfinale sollte für Robert eines der besten und spannendsten Rennen werden, das er in seiner bisherigen Laufbahn zeigen konnte. Rolf Volland gewann erwartungsgemäß den Start und enteilte dem Feld uneinholbar. Dahinter gab es bereits in den ersten zwei Kurven ein wildes Gedränge, aus dem Robert überraschend als zweiter herauskam. Jetzt kamen die Runden, die die Zuschauer in wahre Verzückung versetzten. Robert auf Platz zwei, mit einem frontangetriebenen Sauger, versuchte mit allen (fairen) Mitteln, sich gegen Günther Wissel zu wehren. Der Focus des letztgenannten verfügt jedoch über Allradantrieb, ein sequentielles Getriebe und round about 500 PS an Leistung. Wissel überholte Robert zwar mehrfach, aber immer wieder konnte Robert in den schmierigen Schotterpassagen kontern und Wissel wieder packen. Die Schlüsselstelle war die lange Asphaltgerade, auf der Wissel immer wieder an Robert vorbeigekommen ist. In der letzten Runde hat Robert sich dann ein bisschen verzockt. Er fuhr langsamer, als in den Runden zuvor durch die letzte Kurve auf die Start-Ziel-Gerade, weil er dachte, damit Wissel die Chance zu nehmen, ihn vor der Linie zu überholen. Wie uns Wissel am Abend bei der Siegerehrung jedoch gestanden hat, hat Robert ihm damit eine große Hilfestellung erwiesen, denn Wissel hatte bis dahin immer wieder versucht, im Schotter Roberts Tempo mitzugehen und ist dabei regelmäßig quer und unsauber aus den Ecken gekommen. Durch Roberts langsamere Fahrt in der letzten Runde konnte er erstmals

sauber aus der letzten Kurve beschleunigen und seinen Leistungsvorsprung von über 250 PS nutzen, um Robert ca. 20 Meter vor der Ziellinie noch zu packen. Dieser dritte Platz im Superfinale in Verbindung mit einem wirklich packenden Rennen war aber dennoch ein beachtenswerter Erfolg für Robert.

Bei mir lief alles etwas weniger spektakulär. Ich war von Anfang an bestrebt, das Auto für das kommende Wochenende auf dem Estering heil zu lassen und bin daher nicht mit vollem Risiko gefahren.

Das Zeittraining lief ordentlich, ebenso wie die Qualifikationsläufe, die ich als 6.-platzierter beendet habe. Vor den Finals hat es, wie zuvor bereits beschrieben, zu Schütten angefangen, ein Zustand, der Robert zwar zum Fluchen verleitet, mir aber eher Freude bereitet. Ich fühle mich auf dem schmierigen Boden einfach wohl und habe im Finale meinen sechsten Startplatz genutzt, um mich in der ersten halben Runde auf Platz vier zu fahren. Auf dieser Position war dann aber leider das Ende meines Drangs nach vorne, da Harald Rauch vor mir aus meiner Sicht nicht fair zu überholen war, obwohl er mir etwas zu langsam unterwegs war. Als ich nach Ende des Finales gehört habe, dass sein Motor nur noch auf 3 ½ Zylindern gelaufen ist, habe ich mir daher schon in den A.... gebissen, weil ich es nicht wenigstens einmal ernsthaft versucht habe, mir den begehrten Platz auf dem Podium zu angeln.

So ist das eben mit den Anfängern, es fehlt an Erfahrung und man wäre vor dem Finale gern immer so schlau wie nach Ende des Finales. Egal, auf dem Estering geht es weiter und der momentane Platz 3 im Barum-Cup ist für einen Neuling ja auch nicht völlig daneben.

Mein Auto ist weitestgehend heil geblieben, bei Robert haben wir etwas mehr Arbeit, aber beide Autos werden am kommenden Wochenende auf dem Estering laufen und wir hoffen auf ähnlich gute Resultate. Eines aber trennt die Wünsche von Robert und mir. Der eine wünscht sich, endlich einmal in der Saison 2003 ein komplettes Wochenende im Trockenen fahren zu können, der andere wünscht sich nichts sehnlicher, als Regen, Regen und noch mal Regen. Mal sehen, wer von uns beiden den besseren Draht zu Petrus hat...

12.06.03 Björn

Schwarzes Wochenende für die Helden der Division 4...

Wie angesichts des Terminplans für diese Saison bereits im Vorfeld zu erwarten war, hatten wir sehr sehr wenig Zeit und jede Menge Arbeit, um mit vernünftig präparierten Autos am Estering aufzutauchen. Während Robert und ich fieberhaft gearbeitet haben, um die Autos in Buxtehude in vernünftigem Zustand an den Start zu bringen, hat sich Jörg entschlossen, just for fun in der Sprint-Trophy zu fahren, da ihm das „Nichtstun“ durch einen im norwegischen Zoll festhängenden Turbolader seines Focus schon sehr auf die Nerven ging. Nachdem wir am Samstag morgen endlich den Golf von Robert fertiggestellt hatten, haben wir die 20 KM lange „Reise“ Richtung Estering angetreten. Wir hatten Informationen, dass das Wetter halten würde und blickten gespannt einem interessanten Rennsonntag entgegen.

Jörg musste sich auf den ungewohnten Fronttriebler offensichtlich erst einschließen, denn er produzierte bereits im sonntäglichen Warm-up den ersten Dreher, dem noch ein weiterer folgen sollte. Danach kam er aber immer besser mit dem Auto klar und belegte zum Ende der Veranstaltung einen tollen 5. Platz im Race of Rallyechamps der Sprint-Trophy, wohlbemerkt mit einem Serienfahrzeug mit lediglich 150 PS. Jörg hatte viel Spaß und ein wenig Ablenkung, bis zum nächsten Rennen sein Focus endlich einsatzbereit sein wird und ihm dann sicherlich mit rund 300 PS mehr in den Hintern treten wird. Hoffentlich hat er sich nicht zu sehr an den Kadett gewöhnt, sonst wird er sich im August erheblich umstellen müssen.

Roberts Golf hatten wir nach einigen Problemen am Samstag morgen fertig bekommen und hofften bei den zu erwartenden trockenen Wetterbedingungen auf jede Menge Punkte. Das Problem mit den Motoraussetzern in höheren Drehzahlregionen haben wir endgültig in den Griff bekommen und waren voller Hoffnung auf einen erfolgreichen Rennsonntag. Nach dem Warm-up ging Robert in sein Zeittraining und markierte eine souveräne Bestzeit. Mit dem Gefühl, dass er eine schnelle Runde erwischte hat, bin ich ins Zelt zurück und mußte Robert nach dem Öffnen der Motorhaube leider auf den etwas ölversauten Motorraum aufmerksam machen, woraufhin wir uns an die Diagnose

machten. Wir waren alle sehr deprimiert, eine tolle Bestzeit im Zeittraining und dann den Renntag beenden müssen, weil ein bisher noch nicht eindeutig geklärt Schaden am 3. Zylinder aufgetreten ist. Robert trug es äußerlich professionell sehr gefasst, aber wer ihn kennt, hat schon gemerkt, dass er angesichts der Chancen, die er an diesem Wochenende gehabt hätte, sehr traurig und tief enttäuscht war.

Somit waren 0 Punkte das Resultat für Robert und seine beiden Erzrivalen (im positiven Sinne, denn die drei verstehen sich wirklich gut) Gerhard Völzer und Uwe Broda haben nicht geheuchelt, Ihnen tat es als wahren Sportsmännern ehrlich leid, dass der Kampf um die Tabellenführung nicht auf der Strecke ausgetragen werden konnte.

Ich weiß nicht, wofür diese beide Herren mit der vorbildlich sportlichen Einstellung vom lieben Gott bestraft werden sollten, doch beide hatten an diesem Wochenende ein ähnlich schweres Kreuz zu tragen, wie Robert, denn am Golf von Uwe Broda verabschiedete sich im B-Finale der Division 4 das Getriebe, was ihn ausrollen ließ und ihm keine Chance mehr gab, am Superfinale teilzunehmen und Gerhard Völzer hat, nach einem tollen zweiten Platz im A-Finale ein kapitaler Motorschaden eine ebenso gute Platzierung im Superfinale vereitelt.

Damit sind die drei Titelaspiranten bei den zweiradgetriebenen Autos allesamt von schwerwiegenden und sehr teuren Defekten gebeutelt worden. Hoffentlich kann die Entscheidung um die Meisterschaft bei den letzten beiden Rennen wieder mit intakten Autos auf der Strecke ausgetragen werden, das Pech für diese Saison sollten alle drei eigentlich aufgebraucht haben...

Bei mir lief es eigentlich bis zum Finale sehr gut. Nachdem ich in Gründau bemerkt habe, dass ich nach einem schlechten Zeittraining, das einen Startplatz ganz weit außen zur Folge hat, keinen Blumentopf gewinnen kann (obwohl ich mit dem vierten Platz am Ende sehr zufrieden war), habe ich mich für den Estering (nach dem endlich einmal Zeit bleibt, Blessuren am Auto in Ruhe wieder beheben zu können) entschieden, ein besseres Zeittraining zu fahren, um auch 'mal von einem guten Startplatz in die Vorläufe gehen zu können.

Ich habe daher meine Citrone im Zeittraining richtig fliegen lassen, was mir etwas überraschend die zweitbeste Zeit beschert hat, gerade einmal eine Zehntelsekunde hinter dem schnellsten, Norbert Kruse. Ich war beruhigt, habe ich doch gemerkt, dass ich das ich das Tempo der Spitze mitgehen kann, wenn ich ernsthaft versuche, am Limit zu fahren.

Im ersten Vorlauf fuhr ich dann die vier Runden direkt hinter dem schnellsten des Zeittrainings herum, wovon ich mir eine gute Zeit versprochen habe. Am Ende war es dann aber nur die fünftbeste Zeit, was mich etwas enttäuscht hat, aber nach dem Studium der Zeiten relativierte sich meine Enttäuschung, da ich nur rund acht zehntel Sekunden auf den zweiten verloren hatte. Im zweiten Lauf gelang es mir dann, eine zweitbeste Zeit zu fahren, woraufhin ich im dritten Lauf noch einmal richtig Gas gegeben habe und mich mit der drittbesten Zeit für die erste Reihe des A-Finales qualifiziert hatte. Ich war mit den Vorläufen alles in allem sehr zufrieden, wußte aber, dass mir die Routine fehlen wird, diese (ohnehin undankbare dritte Position ganz außen in der ersten Reihe) Position ins Ziel zu retten. Auf dem Weg in die erste Kurve im A-Finale war ich nach etwas verschlafenem Start eher Passagier denn Kapitän und fand mich eingangs der Geraden auf Platz fünf wieder. Ich habe zwar versucht, Druck zu machen, doch nachdem ich beim sehr späten Bremsen Ende der Geraden das Hinterteil des Autos fast verloren hatte, kam ich mit der rechten Front innen auf den begrünten Wall und habe mich fast überschlagen. Ich mußte die Lenkung extrem öffnen, um wieder auf alle vier Räder zurückzukommen und habe dabei einen Konkurrenten (Jürgen Klaenhardt) ins Kiesbett befördert, was dieser aber nach meiner Entschuldigung ganz locker als normales Renngeschehen („in der Situation macht jeder die Lenkung auf, sonst wärest Du über Kopf gegangen“) angesehen hat, was mein schlechtes Gewissen ein wenig beruhigt hat. Platz fünf am Ende war o.k., aber bei den Zeiten, die ich in den Vorläufen fahren konnte, sicher nicht das gelbe vom Ei. Entweder war es Dummheit oder Unerfahrenheit. Damit ich besser schlafen kann, habe ich mich entschieden, dass der Verlauf dieses Finales an meiner fehlenden Erfahrung (viertes Rennen meines Lebens) liegt und irgendwann die Zeit kommen wird, in der ich gute Zeiten aus dem Training und den Vorläufen auch in ein gutes Resultat im Finale umsetzen werde.

Jetzt müssen wir aber erst'mal sehen, dass wir den Motorschaden an Roberts Golf behoben kriegen und endlich den Focus von Jörg fertig bekommen. Wenn uns das gelingt, denke ich, dass nicht nur die Zuschauer, sondern auch wir Fahrer vom northracing-

team unseren Spaß an der Doppelveranstaltung mit den Autocrossern im August auf dem Estering haben werden.

16.06.03 Björn

Ein wichtiger Schritt Richtung Vizemeisterschaft

Angesichts der Tatsache, dass bei dieser Doppelveranstaltung zusammen mit den Autocrossern mehr als 100 Fahrer zu erwarten waren, haben wir unsere Autos bereits am Freitag Nachmittag auf den Estering gebracht, um noch einen guten Platz im Fahrerlager abzubekommen. Unsere Autos, das waren leider mal wieder nur die von Robert und mir. Der Focus von Jörg ist zwar mittlerweile komplett fertig und eigentlich einsatzbereit, leider hat sich jedoch bei den Prüfstandsläufen in den Tagen vor dem Estering das Zusammenspiel von Elektronik und Turbolader als nicht optimal herausgestellt. Das nutzbare Drehzahlband für Rallycross-Rennen, wo es auf Drehmoment und ein breites nutzbares Drehzahlband ankommt, ist derzeit nicht gerade optimal, obwohl die ermittelten Leistungsdaten Anlass zur Hoffnung geben, dass der Focus ordentlich Dunst unter der Haube haben wird, wenn wir diese letzten kleinen Problemchen in den Griff bekommen haben.

Bei Robert begann das Wochenende am Samstag ebenfalls mit einigen kleinen Problemen. Das Zeittraining musste er vorzeitig beenden, weil Ende der Geraden das Gas hängen geblieben ist, bei deutlich über 200 PS nicht unbedingt ein Spaß. Platz 11 im Zeittraining nach nur einer gezeiteten Runde war das etwas ungewohnte Ergebnis für Robert. Den Defekt am Gasgestänge hatten wir sehr schnell lokalisiert und behoben. Darüber hinaus entdeckten wir jedoch noch ein kleines Ölleck und eine stark schlagende rechte Antriebswelle. Auch diese Fehler haben wir am Samstag Abend zügig beseitigen können und waren guter Hoffnung, dass der Golf am Sonntag problemlos laufen wird. Die Vorläufe von Robert waren allesamt ziemlich identisch. Ein erneut sauschneller Roger Person auf dem Buckel-Volvo und ein ebenfalls erwartet schneller Erling Krog im Manta machten in allen Läufen die Pace und Robert war jeweils direkt dahinter, die zur Nutzung der letzten Chance auf den Titelgewinn dringend notwendige Teilnahme am Superfinale stets im Hinterkopf. Nach der Qualifikation war sicher, dass Robert das A-Finale von Platz drei aufnehmen wird und am Superfinale teilnehmen können, was Uwe Brode, dem dritten im Bunde im Kampf um den Titel nicht gelang, weil sein ersatzweise verwendetes Getriebe überhaupt nicht mit seinem Motor und der Strecke harmonisieren wollte. Der Start von Robert war nicht unbedingt einer der besten, die er bislang abgeliefert hat und daher ging es für ihn lediglich auf Platz 6 auf die lange Gerade. Mit viel Einsatz und ein bisschen Glück gelang es Robert, seinen am Sonntag wie erhofft völlig problemlos laufenden Golf, der im übrigen zum Verkauf steht, bis auf Platz drei nach vorne zu fahren. Etwas angefressen war Robert, weil er sich beim Kampf mit Hermann Scheibel Ende der Geraden ordentlich verbremst hat, und Scheibel, den an dieser Kollision absolut keine Schuld trifft, ziemlich unsanft an der rechten Seite getroffen hat.

Im abschließenden Superfinale schaffte Robert einen guten sechsten Platz. Diese Platzierungen bedeuten, dass Gerhard Völzer seinen großen Vorsprung in der Meisterschaft (durch den Motorschaden von Robert beim letzten Rennen auf dem Estering) noch einmal um einen Zähler ausbauen konnte und Meister 2003 werden sollte, wenn nicht völlig widernatürliche Ereignisse in der Lausitz passieren. Auf Uwe Broda hat Robert aber ebenfalls ein sehr gutes Polster heraus fahren können, so dass am Matschenberg eigentlich die Verteidigung des Vizetitels für Robert gefeiert werden sollte. Bei mir lief alles wie gewohnt unauffällig. Nachdem ich am Samstag vor dem Beginn des Zeittrainings die Strecke begutachtet hatte, die nicht gewässert, sondern regelrecht überflutet worden war, habe ich mich aus für mich im Nachhinein nicht nachvollziehbaren Gründen auf der Vorderachse für die schlechtesten Reifen, die ich dabei hatte, entschieden. Die Quittung bekam ich umgehend, wenig zufriedenstellendes Herumgerutsche und nur Platz 5 mit einer vollen Sekunde Rückstand. Durch dieses unerfreuliche Zeittraining „durfte“ ich im ersten Lauf vom äußersten Startplatz starten und mußte mich trotz zahlreicher Überholversuche im Pulk anstellen, was lediglich eine 7.

Zeit bedeutete. Im zweiten Lauf lief es nach etwas verschlafenem Start (von Startplatz 2, daran kann es also nicht gelegen haben) ähnlich wie im ersten. Nach einem ziemlich riskanten Ausbremsversuch, außen Ende der langen Geraden, bei dem ich das Auto fast im weichen Fangsand versenkt hätte, hatte ich erneut nur die 6. Zeit. Nach dem Studium der Zeiten war mir klar, dass ich einen vernünftigen dritten Vorlauf benötigen würde, um noch aus der zweiten Reihe das Finale aufnehmen zu können. Nach (endlich mal wieder) einem sehr guten Start konnte ich die Gruppe anführen, meine Linie frei wählen, das Tempo bestimmen und die Gruppe mit einer guten Zeit gewinnen. Platz zwei sowie 6 bzw. 7 Sekunden Vorsprung auf die Mitbewerber auf die zweite Startreihe waren das Ergebnis, womit ich erstmals am Rennsonntag wieder zufrieden gestimmt war. Im Finale hatte Kollege Ingo Wirtz aus der dritten Reihe einen phantastischen Start und hat mich regelrecht übertölpelt. Nachdem sich Norbert Kruse nach einem Startunfall einen Kühlerschlauch abgerissen hatte und aufgeben mußte, fuhr ich die komplette Distanz auf dem undankbaren vierten Platz herum (kenne ich mittlerweile zur Genüge), immer im Wissen, schneller fahren zu können, aber auch mit der Erkenntnis, dass ich nicht fair an Ingo vorbeikomme. Da ich bei der recht „gemütlichen“ Fahrweise meines Vordermannes viel Zeit zum Rechnen hatte, habe ich erkannt, dass mir diese Platzierung im Barum-Cup die momentane Position drei mit etwas Luft nach hinten verschaffen wird. Vor diesem Hintergrund habe ich keine Kamikaze-Aktion gestartet, sondern mein Auto heil gelassen, um Anfang Oktober am Matschenberg noch einmal richtig Gas zu geben. Alles in allem war es ein gelungenes Wochenende, die Autos sind weitestgehend heil geblieben und die Ausgangspositionen bezüglich vernünftiger Jahresendresultate sind für Robert und mich alles andere als schlecht. Insofern behalten wir diese Doppelveranstaltung (von mir aus immer wieder gern, die Autocrosser haben eine Supershow geboten und für die Zuschauer ging es Schlag auf Schlag, anstelle von elendig langen Pausen) in guter Erinnerung. Wir werden uns jetzt wieder dem Focus widmen und Anfang Oktober hoch motiviert die Reise Richtung tschechischer Grenze antreten, um die Saison 2003 mit erfolgreichen Rennen am Matschenberg abzuschließen.

26.08.03 Björn

Bitteres Ende einer durchwachsenen Saison

Nachdem Jörg in den letzten Wochen einen schlimmen Unfall mit Todesfolge im engsten Familienkreis durchzustehen hatte, war sein Erscheinen am Matschenberg verständlicherweise kein Thema. Statt dessen hat sich unser Motoren- und Getriebeguru Marco Henker mit Tageslizenz und seinem Spezialcrosser der Klasse 8 an die Tschechische Grenze begeben. Als Fahrer der sogenannten „freien Szene“ sorgte er fortan für Gesprächsstoff im Fahrerlager, denn er „kam, sah und siegte“ im ersten Lauf gegen die Top-Piloten der DM. Im zweiten Wertungslauf lag er nach dem Start auf Platz zwei, als er hinten rechts einen harten Einschlag eines Konkurrenten erhielt, woraufhin er sich Ende der Sprungkuppe sehr gefährlich 3 ½ mal überschlagen hat, teilweise oben auf der Leitplanke gerollt ist, aber zum Glück nach einiger Zeit körperlich unversehrt seinem Wrack entsteigen konnte, obwohl die Rennleitung bzw. die Streckenposten vorerst keine Veranlassung sahen, das Rennen abzubrechen, „nur“ weil da ein Fahrer in einem kopfüber liegenden Auto mitten auf der Ideallinie nach einer für die Fahrer absolut nicht einseharen Kuppe gefesselt ist. Solche Fehler können ganz fürchterlich enden, über mögliche Folgen sollte man besser nicht nachdenken...

Leider ist es aber so, dass dieser schwere Unfall nicht der einzige unseres Teams gewesen ist, sondern schon ein fast ebenso schwerer Unfall von Robert vorangegangen ist. Nachdem Robert im Zeittraining seinen Golf auf Platz 1 der Gesamtwertung gefahren hat und (nach einer Vielzahl von Startversuchen auf unserer heimlichen Teststrecke) wieder Vertrauen in seine Starts gefunden hat, führte er seine Gruppe im ersten Vorlauf nach einem, wie zu erwartenden Raketenstart, souverän an. Als er es zu Beginn der zweiten Runde etwas ruhiger angehen lassen wollte, kam sein Auto aus bisher ungeklärter Ursache (wahrscheinlich ging der Dämpfer in einem der sehr tiefen Löcher hinauf zur Kuppe auf Block) bereits vor der Sprungkuppe von der Ideallinie ab und krachte anschließend mit vollem Tempo frontal in die dreistöckige Leitplanke, die innen

nach dem Sprunghügel positioniert ist. Robert ist zum Glück körperlich unversehrt geblieben und hat diesen derben Einschlag, entgegen meinen Erwartungen (zumindest nach außen hin), sehr gelassen und mit einer Menge schwarzem Humor hingenommen. Zu dem Zeitpunkt jedoch, wo wir den Golf am Haken hängend im Fahrerlager in Augenschein nehmen durften, war uns klar, das dieser Unfall das Ende dieses Wochenendes, das Verfehlen des Vizemeister-Titels und das Ende dieser Karosse im Motorsport bedeutet.

Damit hatten wir unsere beiden Top-Fahrer durch jeweils sehr heftige Unfälle verloren. Somit ist nur noch mein kleiner AX als rollfähiges Auto übrig geblieben. Das Training, als Drittschnellster, verlief unspektakulär und ich harrte der Dinge, die da kommen werden. Im ersten Qualifikationslauf, bereits am Samstag ausgetragen, musste ich von der äußersten Bahn starten, wo die verehrten Konkurrenten freundlicherweise den ganzen Schotter hingepflügt haben. Ein schlechter Start war die Quittung sowie der Einschlag des AX Sport von Harald Rauch kurz nach der Sprungkuppe nach dessen Einschlag in Roberts „Lieblingsleitplanke“ und dem unvermeidlichen Abpraller in meiner linken Seite. Mehr als eine etwas verformte linke Seite meines Citroen ist durch diesen Einschlag jedoch nicht passiert, die Zeit war aber auch nicht gerade berauschend. Im zweiten Vorlauf am Sonntag Morgen wollte ich alles auf eine Karte setzen, um mir eine gute Ausgangsposition zu erarbeiten, den 3. Platz im Barum-Cup über diese Veranstaltung zu retten. Ich bin 4 Runden am Limit gefahren und habe meine erste Quali-Bestzeit meines kurzen Rennfahrerdaseins gesetzt. Im dritten Lauf habe ich dann das getan, was (nach einem sehr intensiven Zeitenstudium während des gesamten Wochenendes) nötig war, um in Reihe 1 im Finale zu stehen und einen Platz im Superfinale zu ergattern. Verrechnet habe ich mich bei dieser gemütlichen Gangart zum Glück nicht...

Als ich für den A-Final-Start aufgerufen wurde setzte ich mir den Helm auf und hatte plötzlich einen stechenden Schmerz. Eine Wespe hat mir in das untere linke Augenlid gestochen, damit hat mein Final-Drama begonnen. Aus der ersten Reihe hatte ich am Start keine Chance, den nach 2 Metern musste ich mich durch den, nach Dauerberieselung von Petrus, schmierigen Schlamm wühlen, während die Kollegen aus den hinteren Reihen einige Meter mehr Asphalt der Startgeraden zur Verfügung hatten, um Schwung zu holen. Nachdem auch mein Scheibenwischer teilweise den Dienst eingestellt hatte, beendete ich das Finale quasi im Blindflug als vierter, hatte damit aber eines meiner Ziele, Platz 3 im Barum-Cup, erreicht.

Durch das sehr kleine Starterfeld der Rallycrosser durfte ich mich erstmals in dieser Saison neben zwei weiteren Kollegen als Division 5-Fahrer ins Superfinale begeben. Die Strecke war grausam (lag aber am Wetter, nicht am Veranstalter), es waren teilweise mehr als 20 Zentimeter tiefe Löcher sowie 10 Zentimeter aus dem Boden herausragende Steine zu umkurven. Das mit dem Umkurven ist mir wohl nicht immer gelungen, denn in der dritten Runde hat der linke Vorderreifen seinen Innendruck dem der Atmosphäre angepasst und auf dem Unterfahrschutz schleifend habe ich das Superfinale auf Platz 8 zu Ende gefahren.

Trotz der mißlungenen Finals war ich hoch zufrieden, denn ich habe die Ziele, die ich mir für meine erste Saison gesteckt habe, erreicht.

Die Veranstaltung war insgesamt sehr gelungen, vor allem wegen der wirklich interessanten Strecke. Einige andere Dinge sind noch verbesserungsfähig, wie z.B. der Aushang der Rennleitung, dass ich im ersten Qualilauflauf eine Rundenzeit gefahren hätte, die ca. 3 Sekunden schneller als die von Rolf Volland sein sollte (ich habe die Zeitnahme angeregt, einen korrekten Aushang zu veröffentlichen). Über dieses Mißgeschick haben so ziemlich alle Rallycrosser ihre Späßchen mit mir getrieben, aber es gibt auch noch ernsthafte Kritik.

Während bei der Meisterfeier am Sonntag Abend nahezu alle Autocrosser für das Erreichen eines 15. Platzes in der Meisterschaft geehrt worden sind, durfte im Bereich

Rallycross nicht einmal der Vizemeister auf die Bühne, geschweige denn, dass er einen Pokal bekommen hätte, ziemlich magere Vorstellung...

Für uns bleibt der bittere Nachgeschmack der beiden Totalschäden und der unglücklichen Meisterfeier, aber aus meiner Sicht muß ich sagen: Irgendwie hat es richtig Spaß gemacht, hier zu fahren, vor allem weil die Strecke den Fahrern den gewissen Kick gibt, der sie veranlasst, ihr Geld und ihre Zeit in dieses Hobby zu stecken.

Björn