

## **Berichte aus 2004**

### **05.11.04 Unser Focus im Autohaus Egler**

Anlässlich der Präsentation des neuen Ford Focus wird im Autohaus Egler in Rosengarten / Tötensen am 13. November 2004 auch der Ford Focus turbo 4WD von Jörg Jockel, dem Deutschen Rallycross-Meister 2004 der Division 1 ausgestellt. Das Auto wurde erstmals erfolgreich beim DM-Endlauf am Matschenberg (Oberlausitz an der tschechischen Grenze) im Oktober 2004 eingesetzt und Jörgs northracingteam arbeitet bereits hart daran, dass Jörg mit diesem Auto den Titel 2005 erfolgreich verteidigen kann. Wer also Interesse daran hat, neben dem 2005er Focus auch diesen bildhübschen und schnellen Focus zu begutachten, ist am 13. November herzlich im Autohaus Egler eingeladen.

### **26.10.04 Rennbericht Matschenberg - Lauf 6**

Heilloses Durcheinander und viel Unmut in der Oberlausitz

Nachdem der Meister-Mitsubishi von Jörg nach dem Estering-Rennen im August zügig nach Österreich an Edy Schuster verkauft worden ist, der mit diesem Auto mittlerweile recht erfolgreich in der österreichischen Meisterschaft unterwegs ist, stand Jörg, der Internationale Deutsche Rallycross-Meister 2004, für den Matschenberg ohne Auto da. Im Sinne unseres Sports haben wir uns entschieden, den Focus für den Matschenberg fertig zu stellen und mussten durch einen Motorschaden auf dem Prüfstand im Sommer diesen Jahres das Ersatzaggregat einpflanzen, das aber nur gehobenen Serien-Standard hat. Nach diversen kleineren Problemen haben wir es nach unendlichen Stunden der Schrauberei geschafft, den Focus für den Matschenberg einsatzbereit zu kriegen. Auf der Strecke blieb dabei leider der Golf von Robert, der seine komplette Freizeit in den Focus gesteckt hat und daher seinen, stärker als bislang angenommen, beschädigten Golf für den Saisonabschluss nicht mehr fertig bekommen hat. Jörg und ich machten uns dann am Freitag morgen zeitig auf den Weg zur Rennstrecke in der Oberlausitz. Freitag gegen 16.00 Uhr angekommen, bauten wir erst einmal unser Wochenendlager auf, auch für unsere „Crew“ in Form von Robert, Matthias und Tobias, die wir am Abend als Nachhut erwarteten und die uns am Wochenende mit Rat und vor allem Tat zur Seite stehen sollte. Die Abnahme am Freitag abend verlief gewohnt glatt (auch für den neuen Focus) und wir hofften auf ein erfreuliches Rennwochenende.

Leider hat das Wetter auch an diesem Wochenende `mal wieder kein Einsehen gehabt und am Samstag morgen war uns bereits klar, dass wir auf einer aufgeweichten Strecke werden fahren müssen. Das freie Training verlief für Jörg und mich eher unspektakulär, wir haben beide ein wenig probiert und warteten auf das Zeittraining, um endlich zu sehen, wo wir stehen.

Jörg kam im Zeittraining bei den sehr nassen Streckenverhältnissen auf Antrieb sehr gut mit dem neuen Auto klar und fuhr eine sehr erfreuliche Zeit. Nachdem wir den Focus am Abend sehr genau durchgesehen haben, hofften wir auf einen erfreulichen Rennsonntag, wobei wir eigentlich mit jeder Zielankunft des Focus bereits zufrieden

gewesen wären. Im ersten Lauf hörte Jörg auf die Anweisung von Robert, den Start eventuell zu vergeigen, um auf der einzig „trockenen“ Linie ganz rechts starten und den Berg zügig erklimmen zu können. Dieser Hinweis von unserem Streckenspion Robert war für Jörg auf seinem Allradler vielleicht nicht das Beste, für mich war er aber Gold wert und die einzige Möglichkeit, den Berg zu erklimmen. Jörg war mit der fünftbesten Zeit nicht zufrieden, aber wir wollten mit dem Auto lernen und das konnten wir weiterhin, denn der Focus lief immer noch ohne Probleme. Lauf zwei und drei wurden auf deutlich abgetrockneter, aber auch mit teilweise fürchterlichen Löchern überzogener Strecke absolviert. Eines dieser Löcher wurde Jörg im dritten Vorlauf dann auch zum Verhängnis, als die Antriebswelle vorn links komplett abgeschert ist und alle im Umkreis befindlichen Teile in Mitleidenschaft gezogen hat. Die provisorische Reparatur für das A-Finale war leider nicht von langer Dauer, denn der Focus fuhr erneut nicht vernünftig geradeaus und Jörg musste sich in dem durch die überharte Strecke bereits arg dezimierte Teilnehmerfeld von drei Autos leider der Mehrheit der nicht mehr fahrbereiten Autos anschließen. Dadurch, dass der Veranstalter mit der Austragung dieses Rennens völlig überfordert war und es geschafft hat, trotz des geringen Teilnehmerfeldes deutlich über drei Stunden Rückstand auf den Zeitplan einzufahren, fuhr Jörg zwar zum Vorstart des Superfinales. Dieses mußte aber schlussendlich wegen Einbruch der Dunkelheit abgesagt werden. Wenigstens blieb der Focus dadurch optisch unversehrt und wir haben eine Menge Erkenntnisse mitnehmen können, die wir in der Winterpause umsetzen werden, damit Jörgs Titelverteidigung mit dem Einsatzmotor zumindest theoretisch nichts mehr im Wege steht.

Ich hatte am Samstag bei den schwierigen Pistenverhältnissen jede Menge Spaß, denn ich habe gemerkt, dass ich erneut bei diesen sehr schwierigen Verhältnissen sehr gut zurecht komme. Um besser einlenken zu können, habe ich mich auf dieser schlammigen Bahn entgegen allen guten Ratschlägen und entgegen aller Vernunft für abgefahrene geschnittene Slicks auf der Hinterachse entschieden. Offensichtlich war diese gewagte Entscheidung nicht völlig falsch, denn mit meiner ersten Bestzeit im Zeittraining, 1,5 Sekunden vor Norbert Kruse, 2,5 Sekunden vor Heiko Paries und rund 3 Sekunden vor Thomas Rauch habe ich eine tolle Zeit gefahren, ohne wirklich großes Risiko eingehen zu müssen. Ich war natürlich sehr happy, denn ich habe erneut gemerkt, dass man auch mit meiner „Nulllösung“ von Auto bei schwierigen Bedingungen schnell sein kann, wenn man ein bisschen Gefühl im Hintern und keinen zu großen Respekt vor der Strecke hat. Im ersten Vorlauf habe ich den kuriossten Start meines Lebens hingelegt: Ampel an, Ampel aus, langsam den ersten Gang einlegen, die Fahrbahnen 20 Meter hinter dem bereits erteilten Feld kreuzen und auf der Innenbahn ganz dicht an der Leitplanke endlich Gas geben. Ohne Differentialsperre war es die einzige Möglichkeit, den Berg hinauf zu kommen, nachdem außer Norbert Kruse alle Division-5-Fahrer bereits in der ersten Runde am Berg gescheitert sind und ihr Rennen beenden mußten. Mit Rallycross hatte dieser Lauf also nicht viel zu tun, aber ich war zweitschnellster, einfach nur, weil es mir gelungen ist, sechs mal den Berg hinauf zu kommen. In Lauf zwei war die Strecke dann trocken, aber völlig durchlöchert und knüppelhart. Da mir an diesem Wochenende erstmals keiner der Kollegen ins Auto fahren wollte und das Auto einfach keine Blessuren bekam, habe ich mich „entschlossen“, selbst dafür zu sorgen. Da ich seit Beginn dieses Vorlaufes besorgniserregende Geräusche aus meinem Vorderwagen (ich vermutete eine „sterbende“ Antriebswelle)

vernommen habe, habe ich versucht, das Auto herum zu tragen und mit möglichst wenig Lenkeinschlag zu fahren. Abgesehen davon, dass ich in der Zielkurve durch diese Fahrweise dreimal ins Lose gerutscht bin habe ich in der fünften Runde das Auto ausgangs der Schikane in die Planken geschmissen, weil ich durch die Geräusche Angst hatte, voll gegenzulenken. Damit hatte die Karosserie auch ihren Stempel vom Matschenberg, aber diesmal ohne fremde Hilfe. Lauf drei war 0815 und im Finale konnte ich mich von meinem Wunschstartplatz, 2. Reihe innen, sofort auf der dritten Position festbeißen. Ich bin so schnell gefahren, wie ich mußte, um mir Heiko Paries und Andreas Steffen vom Leib zu halten aber den Anschluss zu Norbert Kruse und Thomas Rauch nicht zu verlieren. Leider haben die Geräusche Ende der zweiten Runde gewonnen und mein Citroen ist ohne jeglichen Vortrieb mit sechs mal Leerlauf ausgerollt. Ich bangte neben der Strecke um meinen Barum-Cup-Sieg aber Norbert hat es mit kaputtem Getriebe und stark angeschlagenem Motor gerade noch geschafft, vor Thomas einzulaufen, damit war für mich der Barum-Cup in trockenen Tüchern.

Nach einigem hin und her wurde angesichts der späten Stunde das Superfinale wegen anbrechender Dunkelheit abgesagt und der Renntag sowie die Saison 2004 waren somit beendet. Wir haben zusammengeräumt, unsere Crew, die am ganzen Wochenende grandios gearbeitet hat, hat sich arbeitsbedingt auf den Weg nach Hause begeben und Jörg und ich sind noch ein bisschen ins Zelt zum Feiern gegangen. Die Strecke ist wirklich klasse und vermittelt unheimlich viel Fahrspaß, aber leider bleibt bei dieser Veranstaltung die vollkommen verkorkste Organisation und die am Sonntag indiskutabel schlechte Strecke im Hinterkopf aller Fahrer. Es waren leider keine einzelnen Kommentare, wenn man im Fahrerlager den Satz „hier fahre ich mit Sicherheit nie wieder“ zu hören bekam, eigentlich schade, aber irgendwie passte an diesem Wochenende ziemlich wenig zusammen, auch wenn man berücksichtigt, dass das Wetter den Veranstalter vor wirklich schwierige Aufgaben gestellt hat.

Für unser Team bleibt nur ein rundherum erfreuliches Fazit. Jörg ist überlegen Meister in der Königsklasse worden, Robert ist trotz viel Pech und schlussendlich ziemlich leerem Portemonnaie fünfter in der Meisterschaft geworden und ich habe den Barum-Cup gewonnen und bin, wie die Jungfrau zum Kinde, noch zu einem für mich höchst erfreulichen vierten Platz in der Meisterschaft gekommen. Das wird kaum zu wiederholen, geschweige denn zu toppen sein, aber wir haben bereits Mitte der Woche mit den Vorbereitungen für 2005 begonnen, auf dass wir ein so erfolgreiches Jahr noch einmal erleben mögen.

An dieser Stelle wollen wir uns erst einmal bei unseren Sponsoren, Matthias und Tobias sowie allen anderen bedanken, die in irgend einer Art und Weise dazu beigetragen haben, dass wir diese wunderbare Saison 2004 erleben durften. Vielen Dank nochmal vom North Racing Team und auf ein neues in 2005...

Björn

## **22.08.2004 Rennbericht Estering - Lauf 5**

**Einfach nur geil, Jörg ist vorzeitig Deutscher Meister in der**

## **Division 1 der Saison 2004**

Die lange Sommerpause haben wir genutzt, um unsere Autos für diesen Lauf erneut optimal zu präparieren. In der Zwischenzeit ist leider unser Focus-Motor durch „unsachgemäße Behandlung“ auf dem Prüfstand kaputt gegangen, was vor allem Jörg einigen Kummer beschert hat, denn dadurch wurde die Planung, mit dem Mitsubishi Deutscher Meister zu werden und auf dem EM-Lauf mit dem Focus zu starten, zunichte gemacht und die Reparatur des Triebwerks steht unserem Motorenmann Marco Henker auch noch bevor. Jörg nahm diesen Rückschlag erstaunlich gelassen und wir haben erst einmal seinen Mitsubishi komplett durchgecheckt, damit ihm auf dem Estering nicht irgendwelche Kleinigkeiten einen Strich durch die Rechnung machen. Wir haben am Samstag in Ruhe aufgebaut, waren uns einig, dass die Sommerpause viel zu lang war und wir erst einmal wieder einen vernünftigen Rhythmus finden müssen und warteten darauf, endlich wieder Gas geben zu dürfen.

Jörg ging den Renntag ganz gelassen an, im Wissen, dass sein Auto so gut präpariert sein sollte, dass einem erfolgreichen Wochenende nichts im Wege stehen dürfte. Schon im freien Training haben wir erkannt, dass Jörg nicht taktieren möchte, sondern alles aus seinem Wagen herausholen und auf der Strecke um die Meisterschaft kämpfen will. Er hat das freie Training und auch das anschließende Zeittraining mit sehr ordentlichen Zeiten absolviert und wir haben gesehen, dass er den Biß hat, den Titel vorzeitig einzufahren. Aus diesem Grund haben wir Jörg auch den kompletten Renntag nicht mit irgendwelchen „Ratschlägen“ hinsichtlich des Titels belastet, denn wir haben gesehen, dass Jörg weiß, was er zu tun hat, richtig Gas geben und keine unnötigen Fehler machen. Genau das hat er getan, ihm ist im ersten Vorlauf ein Start gelungen, wie wir ihn mit diesem Auto eigentlich nicht für möglich gehalten haben und nachdem sich die Mitbewerber nach und nach mehr mit technische Problemen auseinander zu setzen hatten, wußten wir, dass dies ein großer Tag für Jörg werden könnte. Das durch die technischen Probleme der Mitstreiter arg dezimierte Feld in der Division 1 konnte Jörg im A-Finale nutzen, um ohne Risiko einen zweiten Platz hinter Teil Hansen heraus zu fahren und damit war für ihn eigentlich alles gelaufen, aber wir wollten ihn noch nicht feiern und vom Fahren ablenken (es gibt so ein Sprichwort: Übermut tut selten gut) und haben ihm nahegelegt, das Auto im Superfinale heil zu lassen. Das hat er auch getan und hat dieses Superfinale in Ermangelung heiler Division-1-Autos locker gewonnen. Damit war klar, dass Jörg mit jetzt 56 Punkten Vorsprung der Titel nicht mehr zu nehmen ist und wir haben ihn bei der Ankunft an unserer Behausung erst einmal ordentlich mit allem abgeduscht, was wir hatten, Sekt, Isodrinks und jeder Menge Apfelschorle. Wir waren einfach nur happy und Jörg hatte noch gar nicht richtig begriffen, was ihm gerade gelungen war, Meister in der Königsklasse der DM 2004, alles einfach nur geil und im Team Freude pur...

Bei Robert lief es leider nicht so rosig. Nach tollen Zeiten im Training und in den Qualifikationsläufen hatten wir eigentlich auf einen Platz auf dem Podium spekuliert, doch sein größtes Problem, die Starts haben wir trotz ausgiebiger Tests nicht in den Griff bekommen können. Entweder bricht der Motor wegen zu niedriger Drehzahl ein, oder Robert fährt die ersten 30 oder 40 Meter mit wild durchdrehenden, rauchenden Räder an, einen gesunden Kompromiß haben wir leider bisher nicht finden können. Diese Problem hat ihn auch im Finale begleitet, erneut ein wenig berauschender Start und

dann im Startgetümmel ein relativ deftiger Einschlag von Swen Grupe in die rechte Seite von Robert. Die Schäden an der Tür und am Kotflügel waren weniger wild, aber durch diesen Einschlag hat sich auch das Kühlergrill herausgerissen und dabei den direkt dahinter sitzenden Luftfilter teilweise mit aus der Airbox gerissen, weshalb der Motor ungefiltert ordentlich Dreck angesogen hat. Das ist auch der Grund dafür, dass Robert zum Superfinale nicht mehr angetreten ist. Angesichts der finanziell ohnehin schon mehr als angespannten Situation wollten wir keinen Motorschaden riskieren und haben uns dafür entschieden, den Motor erst einmal zu öffnen und zu reinigen, bevor er aus eigener Kraft wieder brüllen darf. Ich hoffe, dass dieser Schaden nicht das Ende der Saison bedeutet, denn die notwendigen Reparaturarbeiten werden durch das mittlerweile restlos ausgeschöpfte Budget von Robert sicher nicht „mal so nebenbei“ bezahlt werden können. Es war sehr schade und Robert sehr enttäuscht darüber, dass es mal wieder ein Angriff im A-Finale war, der wie leider so oft in den vergangenen Jahren, aus einer hinteren Reihe mit der Brechstange in der ersten Kurve vorgetragen wurde. Schade, denn der Speed von Robert war an diesem Wochenende wirklich nicht von schlechten Eltern und es hätte ohne diese Brechstangen-Aktion ein spannendes Rennen mit Gerhard Völzer und Rolf Volland werden können.

Bei mir kündigte sich ein kleines Desaster eigentlich schon beim Lesen der Teilnehmerliste an. Wieder zwei sauschnelle Dänen mit überlegenem Material und mit 10 Autos das stärkste Division 5-Feld, das es seit einigen Jahren in der DM gegeben hat. Ich war einerseits nicht gerade froh über das Erscheinen der beiden Dänen aber andererseits dachte ich mir, dass die ersten drei Plätze damit ohnehin verteilt sind (meine Prognose hat 100 % gestimmt, die Fahrzeuge auf dem Treppchen sind exakt so eingelaufen, wie ich es prophezeit habe) und danach der Abstand nur noch jeweils einen Punkt pro Platz ausmacht. Bei meinem kleinen Vorsprung habe ich mir ausgerechnet, dass es nicht schlimm wäre, einen oder zwei Plätze hinter Thomas Rauch einzulaufen. Im ersten Vorlauf ist dann genau das geschehen, was ich nicht brauchen konnte, ich habe den Start gewonnen, Ralf Evers ist außen eine halbe Wagenlänge vorgefahren, kommt sehr quer und biegt eingangs der Sparkassen-Kurve plötzlich nach rechts auf die Innenbahn ab, berührt mich vorn links, dreht sich in die Streckenbegrenzung und ich fahre ihm, voll auf der Bremse stehend, vorn rechts ins Auto. Die Kollegen fahren alle außen herum vorbei und ich mußte zurücksetzen, um dann überhaupt weiterfahren zu können. In diesem Vorlauf habe ich auf die Spitze durch diese Aktion 18 Sekunden eingebüßt, damit waren die beiden folgenden Qualifikationsläufe nur noch Makulatur, diesen Rückstand kann ich nicht mehr aufholen. Eine 9. Zeit war das Ergebnis, damit hätte ich nicht einmal die Teilnahme am Finale erreicht. In den Vorläufen zwei und drei bin ich wieder gegen Ralf gefahren, aber er hat in beiden Läufen seinen Leistungsvorteil umsetzen können und hat dieses Läufe auch sauber gestartet und hat jeweils die Gruppe knapp vor mir gewonnen. Fair vorbei ging es nicht und berühren wollte ich ihn nicht, somit waren auch die Läufe zwei und 3 für mich nicht berauschend, da ich weitere Sekunden durch das Hinterherfahren eingebüßt habe. Am Ende langte es zu Startplatz 7 im Finale. Da Thomas Rauch sehr schlecht weggekommen ist, befand ich mich vor ihm, was mir bezüglich des Barum-Cups natürlich entgegen kam. Unerwartete Hilfe bekam ich vom Kollegen Andreas Klebs, der ebenfalls an Thomas vorbeiziehen konnte und mir dadurch ein wenig Luft verschaffte. Am Ende wurde ich fünfter und Thomas sechster, wodurch ich meinen

Vorsprung um einen auf nun acht Zähler ausbauen konnte. Damit habe ich eine sehr gute Ausgangsposition für den Matschenberg, um den Barum-Cup 2004 dort für mich zu entscheiden. Hoffentlich kann ich Sie Nutzen...

Am Ende waren wir alle super glücklich über Jörgs vorzeitigen Meistertitel und darüber, dass zumindest der Mitsubishi heil geblieben ist. Natürlich hat auch Robert sich sehr für Jörg gefreut, aber direkt nach dem Rennen merkte man ihm doch deutlich an, dass sein Ärger über die unnötige Brechstangen-Aktion im A-Finale bei ihm doch überwogen hat. Sätze wie „Das war's für mich mit dem Rallycross“ waren zu hören, da kann man nur hoffen, dass der Ärger schnell vorbei geht. In diesem Zusammenhang sollte man vielleicht einmal darüber nachdenken, bei solchen Aktionen etwas härter durchzugreifen um den Bestand an Fahrzeugen nicht weiter zu dezimieren. Bei mir jedenfalls ist der Ärger aus der Qualifikation nach dem Dusel im Finale gleich verfliegen und ich freue mich schon auf den Matschenberg, hoffentlich ist noch eine kleine Portion Glück übrig...

Björn

## **20.06.04 Rennbericht Estering - Lauf 4**

### **Viele Höhen und Tiefen beim Jubiläumsrennen**

Anfangen möchte ich Ausnahmsweise einmal nicht mit einer mehr oder minder aufreibenden Anreise sondern möchte dem ACN im Namen meiner Teamkollegen Jörg und Robert ganz herzlich zum 100. Rallycross auf dem Estering gratulieren. Was dieser Club seit 32 Jahren mit ehrenamtlicher Arbeit immer wieder aufs neue auf die Beine stellt, ist einfach klasse, Hut ab vor dieser Leistung.

Ein weiterer Dank geht in diesem Zusammenhang an Herrn Jäschke, Vorstand der Sparkasse Harburg-Buxtehude, der selbst lange Jahre als Streckenposten auf dem Estering aktiv gewesen ist und seit diesem Jahr mit „seiner“ Sparkasse Harburg-Buxtehude dem ACN als Veranstaltersponsor zur Seite steht (sollte eigentlich schon jedem aufgefallen sein, dass wir seit dem April-Rennen nach dem Start auf die Sparkassen-Kurve zufahren, und nicht wie früher auf die Heingas-Kurve). Im Rahmen dieses Engagements hat er als Rallycross-Kenner anlässlich des 100. Rallycross-Rennens auf dem Estering am Freitag Abend zu einem Event in der Hauptgeschäftsstelle in Buxtehude geladen. Dort gab es eine sehr nette Veranstaltung mit einer interessanten Interview-Runde, tollen Hintergrundvideos vom Estering aus den letzten zwei oder drei Jahrzehnten und einer Menge Small-talk unter Aktiven, Fans, Funktionären und weiteren Leuten, die den Sport auf ihre Weise unterstützen, einfach ein toller Abend für alle rallycrossbegeisterten Zeitgenossen. Selbstverständlich haben wir für dieses Event Roberts Golf als Ausstellungsstück zur Verfügung gestellt und ihn die Tage vorher noch einmal richtig in Schale geworfen.

Vor dem Event in der Sparkasse hatten wir bereits auf dem Estering aufgebaut, da der Samstag ein wenig stressig werden sollte, denn die Autos von Jörg und Robert standen am Samstag beim Mediamarkt als Dekoration für dessen 25-jähriges Jubiläum. Das Wetter mit sintflutartigen Regen- und Hagelschauern tat ein übriges dazu, dass

ich mein Frühstück am Samstag gegen 19.00 Uhr eingenommen habe, nachdem endlich alles für den Rennsonntag gerüstet war. In Anbetracht des zu erwartenden Regenrennens haben Jörg und Robert noch einmal ordentlich Reifen nachschneiden lassen, damit am Sonntag nichts dem Zufall überlassen bleibt. Zum Glück hatte das Wetter am Sonntag entgegen allen schlimmsten Befürchtungen ein Einsehen und wir sahen einem interessanten Renntag mit vielen Gaststärtern entgegen, die anlässlich des 100. Rennens zum Estering gekommen sind.

Jörg hatte sich zum Ziel gesetzt, an diesem Tag seine Führung in der Meisterschaft nicht durch unnötiges Risiko zu gefährden und wollte dementsprechend nicht mit aller Gewalt ganz nach vorn, aber bereits im Zeittraining geigte er mit der dritten Zeit hinter einem (nach Gründau) erneut sauschnellen Jochen Coox und hinter Bruno Hansen auf dem Puma richtig auf. In den Vorläufen hat er in der stark besetzten Division 1 jeweils die viertschnellste Zeit gefahren, gegen Leute wie Coox, Teil und Bruno Hansen, Kaspar Aaskov, Günther Wissel, im Wissen, noch eine Schippe drauflegen zu können, wenn es „um die Wurst geht“. Startplatz vier war das Resultat, von dem er es nach einem Neustart wegen Abbruch des ersten Finales geschafft hat, sich ohne allzu großes Risiko Platz drei zu sichern, vor seinen beiden unmittelbaren Verfolgern in der Meisterschaft, womit er seine Führung in der DM noch einmal ein wenig ausbauen konnte. Im abschließenden Superfinale, in dem allerdings einige der Division 1-Kollegen technische Defekte (Coox spazierte mit seinem Schalthebel in der Hand zurück ins Fahrerlager) zu verzeichnen hatten, lag Jörg auf einem sicher geglaubten 2. Platz hinter Teil Hansen, bis in der letzten Runde eine etwas merkwürdige Situation eintrat, für die Jörg fälschlicherweise von einigen Fans, die offensichtlich von ihrem Platz aus die Höhengerade nicht einsehen konnten, einen heruntergestreckten Daumen gezeigt bekam. Teil Hansen ist auf der Höhengeraden ein Rad komplett abgerissen, woraufhin der bildschöne Focus unverzüglich in die Reifenkette auf der Außenseite der Strecke krachte, wieder zurück auf die Ideallinie geschleudert wurde und mit Jörg und Bruno Hansen kollidierte. Das Feld ist kurzfristig komplett stehen geblieben und Jörg konnte sich nach einem kurzen Zurücksetzen als erster aus diesem Chaos lösen und fuhr die letzten Meter bis zum Ziel, das er als erster vor Bruno Hansen erreichte. Mit einem solchen Pech eines Mitbewerbers kann kein Fahrer rechnen, insofern war diese Kollision unvermeidlich und Jörg hat sich unter diesen etwas merkwürdigen Umständen nach Dänemark erneut 20 Punkte für einen Superfinalsieg gutschreiben lassen können. In einem kurzen Gespräch sofort nach dem Superfinale bestätigte Teil Hansen, dass Jörg aufgrund seines weggefliegenen Rades an der Kollision absolut keine Schuld trifft. Damit hat Jörg erneut 35 Punkte gesammelt und seinen Vorsprung in der DM noch einmal deutlich ausgebaut. Es müsste schon mit dem Teufel zugehen, wenn es für Jörg in diesem Jahr nicht klappen sollte, erstmals in seiner Karriere den Titel in der Königsklasse der Rallycross-DM einfahren zu können.

Robert wollte nach dem etwas verpatzten Regenrennen zum Auftakt der Saison auf dem Estering, dem großen Pech in Dänemark und dem tollen Wochenende in Gründau noch einmal versuchen, ordentlich zu punkten und ohne unnötiges Risiko den Renntag soweit vorn zu beenden, wie es eben gehen sollte. Das Zeittraining absolvierte er als vierter, mit einer vollen Sekunde Rückstand auf Rolf Volland, aber darauf angesprochen signalisierte er sofort, dass er noch das ein oder andere Ass im Ärmel haben würde. Im ersten Vorlauf sicherte er sich

auf dem diesmal trockenen Estering auch gleich die zweitbeste Zeit hinter Erling Krog und vor Rolf Volland. Im zweiten Vorlauf war das Ergebnis am Ende eine Kopie des ersten, bevor es Robert im dritten Heat geschafft hat, das Ruder zu seinen Gunsten herum zu reißen und dieses mal Erling Krog auf Platz zwei verweisen konnte, abermals vor Rolf Volland. Mit dieser Qualifikation, nie schlechter als zweiter, konnte Robert mehr als zufrieden sein und wir haben erneut gesehen, dass der neue Golf bei diesen Witterungsbedingungen hervorragend funktioniert. Im Finale gewann Erling Krog auf seinem Hecktriebler erwartungsgemäß den Start aber Robert konnte die Pace über die komplette Renndistanz mitgehen. Da Krog sich nicht einen einzigen Fehler geleistet hat, blieb Robert am Ende der gute zweite Platz in diesem A-Finale. Da die Division 1 an diesem Woche sehr gut besetzt war, blieb Robert trotz guter Zeiten in den Vorläufen nur ein Start im Super-B-Finale. Dieses Finale sollte leider auch der traurige Höhepunkt dieses Wochenendes werden. Nachdem Robert auf Platz drei liegend seinen Golf ausgangs der Höhengeraden wegen zu hohen Tempos verloren hatte, versuchte er verzweifelt, nicht außen an der Leitplanke einzuschlagen und das Rennen fortführen zu können. Da man mit einem Fronttriebler nur dann wieder auf die Linie zurückkommen kann, wenn man voll auf dem Gas bleibt, kam es zu einer folgenschweren Situation. Robert kam kurz vor dem Einschlag in die Leitplanken wieder zurück auf die Strecke, erreichte die saubere Spur und der Golf hatte schlagartig wieder Grip und zog nach innen, direkt in den gerade vorbeifahrenden Andreas Kramp in seinem Ascona mit dem netten Flügelwerk am Heck. Der Golf von Robert erwischt Kramp äußerst unglücklich am hinteren Seitenteil, der Ascona kam quer, Kramp konnte parieren aber den anschließenden Gegenschwung nicht mehr abfangen und knallte im denkbar ungünstigsten Winkel frontal in die Leitplanken. Der Aufprall war extrem hart und es herrschte Schweigen im Fahrerlager und auf den Tribünen als Kramp anschließend mit offenbar großen Schmerzen in den Krankenwagen musste und zur Überprüfung ins Buxtehuder Krankenhaus gefahren wurde. Der Ascona war total zerstört und es spielten sich im Fahrerlager anschließend einige unschöne Szenen ab, die sicher durch extreme Emotionen hervorgerufen wurden. Robert jedenfalls war völlig fertig, hatte aber Angst, sich von Andreas Kramp oder seiner Lebensgefährtin über den Gesundheitszustand von Kramp zu informieren, weil ihm zu Ohren gekommen ist, dass ihm dort Schläge drohen würden. Dass dieses Super-B-Finale nicht wiederholt wurde, interessierte angesichts der Ungewissheit bezüglich des Gesundheitszustandes von Kramp niemanden und der sicher schönste Moment an diesem Wochenende war der, als kurz nach der Siegerehrung der Division 4 Andreas Kramp wieder auf dem Estering eingetroffen war, mit Schmerzen aber zum Glück ohne schwerwiegende Verletzungen. Die anschließende „Einzelsiegerehrung“, in der er von seiner Lebensgefährtin ordentlich mit Sekt abgeduscht worden ist, hat ihm sicherlich jeder im Fahrerlager gegönnt. Dass Kramp sich sofort danach völlig ruhig mit Robert über den Unfall unterhalten hat, und ihn ebenso wie die Sportkommissare als (sicher sehr schwerwiegenden und für Kramp sehr schmerzhaften) Rennunfall angesehen hat, war für Robert in dieser Situation (er war sichtlich aufgelöst) sicherlich wichtiger, als die Erkenntnis, dass es nach Gründau erneut ein erfolgreiches Wochenende für ihn war.

Bei mir war es hingegen ein Wochenende zum abgewöhnen. Mit den Brüdern Michael und Dennis Christensen kamen zwei sehr schnelle Jungs mit optimal präparierten Suzuki Swift zu diesem

Jubiläumsrennen und ich musste bereits im Zeittraining erkennen, dass die Luft für mich sehr dünn werden würde. Bereits im Training bin ich ausgangs der Höhengeraden einmal zu weit nach aussen gekommen, eine Situation die ich noch einmal erleben sollte... In den Qualifikationsläufen habe ich unter einigen Berührungen gelitten und habe, nachdem ich in den Läufen eins und zwei rund zwei Sekunden auf Thomas Rauch herausfahren konnte im dritten Lauf am Lenkrad nur noch gerechnet, dass es reichen sollte, direkt hinter Thomas im dritten Lauf einzulaufen, um vor ihm im Finale zu stehen. So sollte es dann auch sein, Kruse vor den beiden Dänen, dann Heiko Paries und ich in Reihe zwei und Thomas eine Reihe dahinter. Der Start war o.k. und zu meiner Zufriedenheit konnte sich auch noch Andreas Steffen zwischen mich und Thomas setzen. Eigentlich eine optimale Ausgangssituation für mich, um die Führung im Barum-Cup ein wenig auszubauen, aber ich wollte offensichtlich mehr, als möglich war. Ende der ersten Runde war Paries auf der Höhengerade, wie eigentlich das ganze Wochenende, sehr gemütlich unterwegs (leider immer nur an dieser Stelle...) und ich fasste den Entschluss, es außen herum zu versuchen. Da mir bewußt war, dass es sich um ein äußerst riskantes Manöver handelt (wenn eine solche Aktion klappt, klopft einem jeder auf die Schulter, wenn's nicht klappt, ist man halt der Depp und jeder wußte vorher, dass es nie hätte funktionieren können), wollte ich Heiko innen genügend Raum lassen, damit nicht er der Leidtragende ist, wenn dieses Manöver nicht gutgehen sollte. Wie zu befürchten war, konnte ich auf dem schmutzigen Asphalt eingangs Start und Ziel das Auto nicht mehr ganz auf der Strecke halten und musste außen durch das Kiesbett fahren. Damit fand ich mich mit einigem Abstand auf Platz acht wieder und konnte nur noch Mikkelsen wieder aufschnupfen. Da Thomas ebenso mit seinen unterlegenen Reifen zu kämpfen hatte wie ich, kam er über Platz sechs auch nicht hinaus, womit sich der Schaden für mich glücklicherweise in Grenzen hielt, ich habe nur einen Punkt auf ihn verloren. Alles in allem war es mit Platz sieben das schlechteste Resultat meiner Karriere und es kann eigentlich nach dem bisher sehr guten Verlauf der Saison nur wieder aufwärts gehen, vielleicht mit etwas mehr Köpfchen und etwas weniger Risiko.

Alles in allem sind wir erst einmal froh, dass der Stress des Frühlings hinter uns liegt, die Reifen-schneiderei zumindest für dieses Wochenende umsonst gewesen ist, wir alle ziemlich gut platziert sind (naja, Jörg wohl eher sehr gut) und wir jetzt ein bisschen Ruhe haben, ein wenig auszuspannen und die Fahrzeuge in Ruhe für die letzten Rennen vorbereiten zu können. Wenn es bei den letzten beiden Läufen so weiter geht wie in den bisherigen vier, sollten Jörg, Robert und ich auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken können, aber abgerechnet wird bekanntlich immer erst zum Schluss...

Björn

### **29./30.05.2004 Rennbericht Gründau - Lauf 3**

#### **Tolles Wochenende im Gründautal**

Nach den Problemen in Dänemark ist es uns in dieser äußerst kurzen Woche leider nicht gelungen, alle drei Autos frühzeitig fertig zu bekommen. Robert wollte aus finanziellen Gründen nach seinem kapitalen Schaden in Dänemark eigentlich gar nicht in Gründau

fahren, aber irgendwie hat es ihn doch so sehr gejuckt, dass er es fertig gebracht hat, am Mittwoch Abend eine neue Sperre aufzutreiben. Da aber auch noch einige Kleinteile bestellt werden mussten, um das Getriebe wieder einsatzfähig zu machen, wurde der Start von Robert in Gründau zur Zitterpartie. Meinen AX habe ich bereits am Dienstag Abend wieder rennfertig gehabt, da ich wußte, dass ich mich in den Tagen vor Gründau auch in der Firma um die ein oder andere Sache kümmern sollte, um nicht völlig unterzugehen...

Da Roberts dringend benötigten Ersatzteile erst am späten Freitag Nachmittag eingetroffen sind, haben wir beschlossen, getrennt nach Gründau zu reisen. Ich bin Freitag gegen 15.30 Uhr mit den Zelten, Planen usw. Richtung Gründau losgezogen, um wenigstens unsere Wochenendbehausung errichten zu können. Zu diesem Zeitpunkt gab es einen einsatzfähigen Citroen auf dem Weg in den Süden, einen einsatzfertigen Mitsubishi in der Halle aber bei Robert waren zum Zeitpunkt meiner Abreise noch nicht einmal die dringend benötigten Dichtringe da. In einer atemberaubenden Geschwindigkeit hat Robert es dann aber doch geschafft, die endlich eingetroffenen Teile abzuholen, damit nach Horneburg zu fahren, das Getriebe mit Marco fertig zu stellen, mit dem Getriebe in die Halle zu kommen und das Getriebe mitsamt Motor wieder in den Golf zu verpflanzen. Als mich Jörg gegen 19.15 Uhr (Ich war gerade Höhe Hannoversch Münden) angerufen hat und mir mitteilte, dass Roberts Golf wieder fertig ist, konnte ich es angesichts der Lage, in der ich abgereist war, nicht wirklich glauben. Angekommen in Gründau erwartete mich erst einmal bestes Wetter und ich baute unser Wochenenddomizil so weit ich konnte auf und wartete auf den Samstag, wo meine Teamkollegen ebenfalls eintrudeln sollten.

Die Strecke und das Fahrerlager präsentierten sich völlig verändert, in meinen Augen bezüglich des Fahrerlagers auf jeden Fall deutlich verbessert. Bezüglich der Strecke, die durch viel Asphalt eher einer Rundstrecke, denn einem Rallycross-Parcours ähnlich sah, gab es unter den Fahrern jedoch verschiedene Auffassungen.

Nachdem Jörg und Robert Samstag Mittag endlich angekommen waren, sahen wir ein vernünftiges Freies Training und Zeittraining von Jörg. Zwar hatte Jochen Coox auf seinem sauschnellen Golf noch nachgenannt, aber das konnte Jörg nicht aus der Fassung bringen, da er wußte, dass er allen Division 1 Fahrern die Punkte "klauen" würde. Im ersten Lauf hing Jörg hinter Günther Wissel fest und hat dadurch eine Menge Zeit liegen lassen, obwohl er deutlich schneller war. Mit einem zweiten Platz in Qualilauf 2 sowie erneut einem zweiten Platz im dritten Lauf sicherte sich Jörg den begehrten Startplatz neben Coox in der ersten Reihe des A-Finales. Hier fuhr er seinen zweiten Platz ungefährdet nach Hause und setzte im abschließenden Superfinale mit einem erneuten zweiten Platz noch einen drauf und konnte damit seine Tabellenführung weiter ausbauen. Mal abgesehen vom Zentraldifferential, das nach Dänemark erneut sein Leben auszuhauchen schien, lief es für Jörg also absolut super.

Robert hatte offensichtlich ganze Arbeit geleistet, denn er konnte nach einem tollen freien Training die Bestzeit in der Division 4 und die dritte Gesamtzeit im Zeittraining setzen. Es hat sich also bewahrheitet, was wir bereits nach den Rennen auf dem Estering und in Nysum berichtet hatten - wenn es trocken ist, geht der Golf von Robert einfach richtig gut vorwärts. Im ersten Vorlauf konnte sich Robert dann auch kontinuierlich ein paar Zehntel pro Runde von Rolf

Volland absetzen, bis ca. 200 Meter vor dem Ziel ein stotternder Motor seinen Vortrieb erheblich verlangsamt hat und er knapp 3 Sekunden hinter Volland die zweitbeste Zeit erzielte. Den Fehler, ein Stück Tankdichtung vorm Spritfilter, hatten wir schnell lokalisiert und behoben und Robert ist in Lauf zwei mit dem dritten Platz erneut eine schnelle Zeit gefahren. In Vorlauf 3 gelang es Robert noch einmal, eine zweitschnellste Zeit auf den reichlich vorhandenen Asphalt zu legen und konnte sich somit eine tolle Ausgangsposition für das Finale erkämpfen. Im Finale machte er keinen Fehler und konnte hinter dem super startenden Gerhard Völzer einen tollen zweiten Platz herausfahren. Ein sechster Platz im abschließenden Superfinale sorgte für weitere Punkte, die Robert nach dem großen Pech zu Beginn der Saison wieder in eine Angriffsposition in der Meisterschaft gebracht haben. Einen etwas bitteren Nachgeschmack erzeugte in diesem Superfinale das etwas unnötige und gefährliche Gegenhalten von Ralph Wilhelm, das auf der schnellen Schottergeraden schnell zu Kernschrott werden kann, und den hat Robert ja bereits selbstverschuldet im Herbst gehabt.

Bei mir war alles ein wenig komplizierter. Ich bin nach meiner Auffassung eigentlich recht zügig unterwegs gewesen, habe mir aber im Zeittraining eine Dreiviertelsekunde Rückstand eingehandelt, ohne dass ich wusste, wo diese Zeit liegen geblieben ist. Ich war dementsprechend ratlos und hatte auch nicht den gewohnten Spaß, auf diesem fast komplett asphaltierten Kurs im Kreis herum zu fahren. Im ersten Lauf hat mich gleich in der ersten Kurve der Barum-Cup-Gewinner 2003, Thomas Rauch, etwas unsanft von der Strecke befördert, hat sich aber für diese etwas überflüssige Aktion sofort entschuldigt. Platz 3 war nach dem kurzen Parken kurz vor der Mauer das Resultat, mit einigen Sekunden Rückstand. Im zweiten Vorlauf durfte ich erneut von Startplatz 5 starten und hatte wieder wenig Chancen, eine tolle Zeit zu fahren. Nachdem mich Marco Gebhard in der vorletzten Kurve noch versucht hat, herumzudrehen, hatte ich eigentlich gar keine Lust mehr, mir dieses Herumgeeiere anzutun. Im dritten Lauf habe ich dann nach intensivem Studium der Zeiten nur noch meinen dritten Startplatz für da A-Finale verteidigt, was mir auch gelungen ist. Im Finale habe ich dann einen guten Start ausgepackt und habe mich auf dem zweiten Platz festgebissen und mich für das etwas unnötige Manöver in Lauf eins revanchiert. Ich muss dazu sagen, dass Thomas aus seiner etwas übermotivierten Aktion aus dem ersten Vorlauf gelernt hat, denn diesmal habe ich ihm die Chance gegeben, mich mit einem leichten Schubser abzuräumen, aber er ist superfair gefahren und hat keinen solchen Versuch unternommen. Obwohl ich an diesem Wochenende nicht den gewohnten Spaß (und irgendwie auch nicht den gewohnten Speed) hatte, war ich mit dem Ergebnis mehr als zufrieden.

Alles in allem sind wir super zufrieden, alle drei Autos in den jeweiligen Divisionen auf Platz zwei gebracht sowie gute Platzierungen im Superfinale für Jörg und Robert erreicht zu haben. Wir werden die wohlverdiente Pause nutzen, um uns und unsere Autos so zu präparieren, dass ein ähnlich gutes Abschneiden beim Jubiläumsrennen auf dem Estering wiederholt werden kann. Wir erwarten diese Veranstaltung mit Spannung und erfreuen uns erst einmal an diesem tollen Wochenende im Gründautal.

Björn

## **22./23.05.2004 Rennbericht Nysum - Lauf 2**

### **Himmelhoch jauchzend, zu Tode betrübt**

Wir haben es überraschend erneut geschafft, unsere Autos rechtzeitig zum zweiten Rennen der Saison fertig zu bekommen und sind am frühen Freitagabend die Reise ins 470 Km entfernte Nysum angetreten. Die Fahrt verlief ohne Komplikationen, doch in Nysum angekommen begrüßten uns ein scharfer Wind sowie eisige Kälte. Wir zurrten nach dem Aufbauen die Zelte fest wie noch nie zuvor, damit uns unsere Wochenendunterkunft nicht davonfliegt. Durch unsere zeitige Anreise konnten wir in Ruhe aufbauen und uns dann einer leckeren Mahlzeit vom Grill hingeben, wobei einer nach dem anderen ein weiteres Kleidungsstück hervorzauberte, da uns allen a...kalt war. Die Abnahme am Samstag verlief für uns ohne Probleme und wir warteten mit Spannung auf die ersten Runden. Im freien Training hatten wir lediglich bei Robert und seinem Golf zwei Kleinigkeiten zu beheben, ansonsten lief das Auto klasse, genau wie der erneut eingesetzte „Focus-Stufenheck“ von Jörg und mein AX. Wir waren soweit zufrieden und warteten auf das Zeittraining sowie den Rennsonntag.

Jörg absolvierte ein optisch zurückhaltendes aber schnelles Zeittraining und zeigte sich recht optimistisch für den Renntag, nicht ganz zu Unrecht, wie sich am Sonntag herausstellen sollte. Für die Vorläufe gab es an seinem Auto einen frischen Satz 17-Zoll-Reifen und er hat nach jeweils etwas zurückhaltenden Starts (die Leistung ist derzeit noch nicht ganz auf dem Niveau der Fahrzeuge von Teil Hansen, Kaspar Aaskov, Günther Wissel oder Bruno Hansen) drei tolle Vorläufe gefahren. Vor allem im dritten Lauf war er wie immer ohne Fehler und superschnell. Er schaffte es, den Mitsubishi in die erste Reihe des A-Finales zu stellen und hat dort ein tolles Rennen abgeliefert und sich einen ungefährdeten zweiten Platz gesichert. Damit war Jörg aber offensichtlich noch nicht zufrieden, denn im letzten Rennen des Tages, dem Super-A-Finale, geigte er noch einmal richtig auf, nutzte einen kleinen Patzer vom unter Druck stehenden Kaspar Aaskov und hat dieses Superfinale mit komfortablem Abstand gewonnen. Weil er seine Konzentration nach der Ziellinie darauf verschwendet hat, dem Publikum einige Donuts zu zeigen, hat er gar nicht mitbekommen, dass er gewonnen hat (er dachte, dass Teil Hansen vor ihm angekommen wäre, weil dieser nach Jörg's Extraeinlage vor ihm ins Parc fermé gefahren ist). Erst bei der Siegerehrung konnten wir ihn wirklich davon überzeugen, dass er gewonnen hat. Jörg hat somit 37 Punkte eingeheimst und liegt jetzt mit 7 Punkten Vorsprung auf Platz 1 in der Meisterschaft.

Bei Robert lief leider trotz eines augenscheinlich sehr schnellen Autos und bei diesmal strahlendem Sonnenschein alles schief. Nach sehr schnellen Runden im freien Training sowie im Zeittraining, die uns Hoffnung auf eine vordere Platzierung im A-Finale gegeben hatten, sollte plötzlich ganz schnell Schluss sein. Beim Start zum ersten Qualifikationslauf ist die Differentialsperre komplett auseinander geflogen und Robert musste das Auto nach nur ca. 100 Metern Wettbewerb parken. Mangels kostspieliger Ersatzteile war damit der hoffnungsvolle Renntag für Robert zu Ende. Was ihm geblieben sind, sind 5 Punkte in der Meisterschaft und die Erkenntnis, dass das Auto bei diesen Wetterbedingungen zu den schnellsten gehört, die in der Division 4 am Start sind. Fortan hat sich Robert intensiv um das Auto von Jörg gekümmert, was sich (siehe Abschnitt zuvor) für Jörg auf

eindrucksvolle Art und Weise bezahlt gemacht hat. Aber wer Robert kennt, weiß, dass er niemals aufgibt. Eine neue Sperre hat er nach meinen neuesten Informationen schon aufgetan, auch wenn das durch den Neuaufbau arg strapazierte Budget mittlerweile eigentlich erschöpft ist. Wenn nicht alles schiefgeht, sollte es also möglich sein, dass der Golf bis Gründau wieder fit ist und dann nicht nur schnell sein wird, sondern auch bis zum Ende des Renntages halten sollte und ihm einen reichen Punktesegen bescheren sollte.

Bei mir lief eigentlich fast alles phantastisch. Im freien Training habe ich mich mit der Strecke angefreundet und wollte eine gute Ausgangsposition im Zeittraining heraus fahren. Da ich mit meinem Seriengetriebe ohne Sperre und meinen Barum-Reifen absolut Limit fahren muss, um mitzukommen, habe ich es dann im Zeittraining ein wenig übertrieben und musste das Auto in der zweiten gezeiteten Runde einmal kurz 20 cm vor den Leitplanken parken. Da ich 50 Meter vor Start/Ziel aus dem Stand anfahren musste und der irrigen Annahme war, dass das Training vorbei ist (erst als ich keine schwarz-weiss-karierte Flagge gesehen habe, habe ich wieder Vollgas gegeben, aber ohne Schwung war auch die letzte Runde nicht mehr zu retten), hat es nur zu einer drittbesten Zeit mit einer vollen Sekunde Rückstand auf Platz zwei gereicht. In den Vorläufen habe ich versucht, einen gesunden Kompromiss aus schnellen Zeiten und nicht allzuviel zeitraubenden Kämpfen mit den zahlreichen dänischen Mitbewerbern zu finden. Nachdem der erste Lauf falsch gezeitet wurde, was aber von der Zeitnahme zügig korrigiert worden ist, hat es nach 15 Runden Qualifikation zum zweiten Startplatz im Finale gereicht, mit einer gigantischen Hunderstelsekunde Vorsprung auf Heiko Paries auf Platz drei. Der Start zum Finale verlief ordentlich, aber gegen die Avon-bereiften Fahrzeuge hatte ich keine wirkliche Chance. Da sich Heiko so sehr darüber gefreut hat, dass er bei seinem ersten Einsatz auf seinem neuen Fahrzeug parallel mit Norbert Kruse die erste Schottergerade hinunterfahren konnte, hat er vor der ersten Linkskurve das Bremsen einfach vergessen, ist etwas zu weit nach außen in den losen Schotter gekommen und ich konnte die Gunst der Stunde nutzen und habe ihn überholt. Nachdem wir uns durch die einmal pro Lauf zu fahrende Alternativpassage nur einmal kurz aus den Augen verloren hatten, sind wir quasi das ganze Finale Stoßstange an Stoßstange gefahren. Es war immer fair, nur einmal habe ich mich komplett verbremst, wollte meine Position aber nicht kampflos aufgeben, da gab es eine kleine Berührung, ansonsten Rennsport wie wir Fahrer ihn mögen. Am Ende habe ich Platz zwei und weitere 17 Punkte für die Meisterschaft und den Barum-Cup gerettet, besser hätte es nicht laufen können.

Nachts um drei zu Hause angekommen haben wir einmal kurz durchgeschnauft (und ein bisschen geschlafen) und haben uns dann an die Arbeit gemacht, alle drei Autos für Gründau wieder flott zu kriegen. Jörg hat an seinem Mitsubishi ein kleines Problem mit dem Zentraldifferential, Robert's Sorgen habe ich oben schon geschildert und meinen AX hatte ich Dienstag Abend wieder startklar (hoffe ich jedenfalls). Wir sind also guter Hoffnung, dass wir mit allen drei Autos in Gründau starten können und erneut vernünftig punkten können, dann hätten wir uns die anschließende Drei-Wochen-Pause wirklich verdient.

Björn

## **08./09.05.2004 Rennbericht Estering - Lauf 1**

### **Gelungener Auftakt in die Saison 2004**

Eigentlich waren wir bereits am Donnerstag Abend vor dem Rennen mit allen drei Autos fertig, aber wie es einmal so ist, hatten wir noch ein wenig Kleinkram zu erledigen und sind daher erst am Freitag Abend auf dem Estering aufgeschlagen. Wir haben in Ruhe aufgebaut und harrten der Dinge, die dort am Wochenende kommen mögen. Jörgs Auto hat zwar ausgesehen wie ein „Focus-Stufenheck“, war aber in Wirklichkeit nicht der im Programmheft angekündigte Focus. Nachdem Jörgs Vater im Herbst völlig überraschend durch einen schweren Unfall nach langer Leidensphase ums Leben gekommen ist, musste er sich erst einmal um wirklich wichtige Dinge kümmern, seine Familie und seine Firma, für die er jetzt unerwartet alle Aufgaben allein zu erledigen hatte. Der Rallycross-Sport stand bei Jörg aus diesem traurigen Grund erst einmal für einige Monate an dritter Stelle, was auch der Grund dafür ist, dass wir den eigentlich einsatzfähigen Focus nicht an den Start gebracht haben. Das Auto ist zwar einsatzbereit, aber nachdem wir die Motorelektronik wechseln mussten, sollte der Motor neu abgestimmt werden, was sich aber durch langwierige Krankheit des Elektronikexperten leider wieder deutlich verzögert hat. Da Jörg aber unbedingt fahren wollte, hat er seinen Notfallplan verwirklicht und ist kurzfristig mit einem Mitsubishi an den Start gegangen.

Jörg hat sich am Samstag an das Fahrzeug gewöhnt und hat sich von seinen Zeiten her eine realistische Chance für ein erfolgreiches Wochenende ausgerechnet. Er hat sich im Zeittraining und in den Qualifikationsläufen kontinuierlich gesteigert und hat sich nach zweitbesten Zeiten hinter Teil Hansen eine tolle Startposition für das A-Finale gesichert. Mit der Ersatzlösung ist Jörg mittlerweile gut zurecht gekommen und hat sich nach einem nicht gerade berauschten Start und einigen folgenden interessanten Positionskämpfen schlussendlich den zweiten Platz im A-Finale gesichert. Im Super-finale hat Jörg mehrere Runden versucht, sich an dem führenden Ralph Wilhelm, der ihn deutlich aufgehalten hat, vorbei zu schieben, was aber nicht einfach war, da dieser immer wieder Jörgs Angriffe durch konsequentes Fahren auf der Kampflinie (vor allem auf der Geraden) kontern konnte. In der fünften Runde kam Wilhelm ausgangs der Sparkassen-Kurve (früher Hein-Gas-Kurve) ziemlich ins Trudeln und Jörg wollte außen an Wilhelm vorbeiziehen. Diese Aktion scheiterte jedoch, da Wilhelm sein tänzelndes Heck nicht einfangen konnte und Jörg und er schließlich kollidierten, woraufhin sich beide ohne wirklich harte Berührung Richtung Streckenbegrenzung bewegten und leider eine „Kunstpause“ einlegen mussten. Jörg belegte nach dieser Unterbrechung schlußendlich den 5. Platz im Superfinale.

Roberts neues Auto hatten wir am Freitag Abend vor dem Rennen endlich fertig und das Auto präsentierte sich am Samstag bei trockenen Witterungsbedingungen sofort in top-Form. Er war für das Wochenende nach einer vierten Zeit im Zeittraining recht zuversichtlich, aber dann kam, wie sollte es anders sein, der Regen, den Robert nun einmal wirklich nicht leiden kann. Robert, der Golf, der Estering und Regen, das passte leider irgendwie noch nie zusammen. Auf anderen Strecken macht ihm Regen nichts aus (man denke an das Superfinale in Gründau 2003, wo er bei ähnlichen Wetterbedingungen 3 mal im Schotter Wechsel im Focus überholt hat),

aber auf dem Estering haut es bei Regen einfach nicht hin, die Zeiten im zweiten und dritten Lauf waren zurückhaltend ausgedrückt eher mittelpärchtig. Das lag aber sicher auch daran, dass er leider wieder einmal zu lange gewartet hat, die Slicks, mit denen man bei dieser schmierigen Piste auf verlorenem Posten steht, gegen etwas griffigere Reifen zu tauschen. Die Rechnung bekam er umgehend in Form eines Final-Startplatzes in der ersten Reihe des B-Finals. Dort hat er sich jedoch erwartungsgemäß durchgebissen und hat am Ende einen erfreulichen vierten Rang im A-Finale nach Hause fahren können. Leider ist es ihm im Anschluss daran verwehrt geblieben, aus dem Super-B-Finale aufzusteigen und eine weitere fette Punktzahl einzuheimsen. Es bleibt für uns also die Erkenntnis, dass das Auto im Trockenen hervorragend funktioniert aber bei nasser Piste noch nicht ganz so weit ist, wie wir es uns erhofft haben.

Bei mir und meiner Zitrone lief hingegen alles perfekt, zweiter Platz im Zeittraining, dritter im ersten Qualifikationslauf nach einer krassen Fehlentscheidung, Slicks drauf zu behalten (siehe Abschnitt zuvor über Robert...), zweiter im zweiten Lauf auf den Barum M+S (12 Sekunden schneller als zuvor, Gruppe gewonnen gegen Fahrzeuge wie den I A - Polo von Karsten Ney und weitere zwei Division 4 Fahrzeuge sowie Peter Nielsen) und erneut dritter im dritten Lauf, wobei ich lange hinter dem Audi S2 von Riese festhing und mich nach erfolgreichem Überholmanöver bei ca. 20 Meter Rückstand innerhalb einer Runde bis auf einige Zentimeter an Allan Söndergaard heranpirschen konnte. Die Runden hinter dem Audi von Riese haben mich den eigentlich sicher geglaubten zweiten Startplatz im Finale gekostet, aber von Startplatz 3 konnte ich mich frühzeitig hinter dem überlegenen Norbert Kruse (und dessen überlegenem Auto) einreihen und den zweiten Platz vor Thomas Rauch (der aber ohne funktionierenden Scheibenwischer fahren musste) nach Hause fahren, für mich der bisher größte Erfolg, seit ich aktiv ins Rallycrossgeschehen eingegriffen habe. 17 Punkte in der Meisterschaft und 20 Punkte im Barum-Cup haben hoffentlich bewiesen, dass ich nicht alles falsch gemacht habe, obwohl ich mich beharrlich geweigert habe, meine Zitrone dem aktuellen Division 5-Reglement entsprechend aufzurüsten. Beim nachträglichen Studium der Zeiten habe ich gesehen, dass es selbst mit einer „Nulllösung“ von Auto wie meinem im Regen möglich wäre, unter die top ten in der Division 4 zu fahren, wenn man ein wenig Gefühl im Hintern und einen beherzten rechten Fuß hat.

Alles in allem haben wir einen tollen Saisonauftakt erlebt und trotz des Sauwetters jede Menge Spaß gehabt. Die Kleinigkeiten, die uns am „Schnellerfahren“ gehindert haben, werden wir in Kürze ausgemerzt haben und sind dann sicherlich regelmäßig dort zu finden, wo wir eigentlich mit allen drei Autos hinwollen, ziemlich weit vorn...

Björn