

Berichte 2006

SUPERGAU beim Saisonfinale im Gründautal

Nach dem Schaden hinten rechts am Focus von Jörg im zweiten Vorlauf des EM-Laufes auf dem Estering haben wir hart gearbeitet, um das Auto für das DM-Finale auf dem mittlerweile voll asphaltierten Gründautalring wieder fertig zu bekommen. Die Autos von Robert und mir waren bereits fertig und so machten wir uns am Freitagnachmittag auf den weiten Weg in das schöne Gründautal. Noch wußten wir beim Erreichen der Rennstrecke nicht, was für ein rabenschwarzes Wochenende uns auf der ADAC-Sicherheitstrainingsanlage erwarten würde. Jörg hat das freie Training aufgenommen, musste aber bereits im zweiten Anlauf mit Getriebeschaden ausrollen. Mangels passendem Ersatzgetriebe bedeutete das einen überpünktlichen Feierabend. Die normale Revision haben wir vor Gründau aus zeitlichen Gründen nicht durchführen können, da wir unsere komplette Zeit in die Reparatur des Unfallschadens vom EM-Lauf stecken mussten, um überhaupt fahren zu können.

Bei Robert lief es ähnlich schlimm. Er überstand zwar noch das freie Training ohne technische Probleme, im anschließenden Zeittraining ist ihm aber dann in der zweiten Runde aus heiterem Himmel das Schwungrad abgerissen. Damit war das zweite gelbe Auto aus dem Rennen und alle Hoffnungen auf Platz drei in der Meisterschaft für Robert waren damit gestorben.

Meine Zitrone hat zwar das Training als dritter überstanden aber auch bei mir war zeitig Feierabend. Im ersten Vorlauf von Startplatz 1 (ganz innen) gestartet kam ich besser weg als der neben mir stehende Dirk Rux im Corrado. Da die 2,9 Liter-Motor ein wenig kräftiger sind, als mein Triebwerk, ist er bis Eingang der ersten Kurve ein halbes Auto versetzt vor mir gefahren. So gingen wir dann in die erste Kurve, plötzlich wechselt Rux abrupt die Spur, fährt mir in die linke Seite und drückt mich in die Einfahrt des Trailerparkplatzes. Ein klassischer offset-crash, sofortiger Rennabbruch ein böses zerstörter Citroen sowie eine 10-minütige Bergung bzw. Verladung auf den Trailer waren die Folge. Hätte man dort, wie auch im Bereich der Streckenein- und -ausfahrt, eine geschlossene Leitplanke gehabt, wäre bei der Aktion nichts passiert, so kommt es zu einem Frontalaufprall, auch wenn man die Ecken sehr großzügig abgerundet hat.

Fazit: Ich hatte ebenfalls Feierabend, es war Samstag kurz nach 16.00 Uhr und wir hatten kein Auto mehr, was am Sonntag hätte starten können. So etwas haben wir noch nie erlebt, wir waren alle dementsprechend frustriert, werden uns aber dennoch zügig wieder an die Arbeit machen um die Wunden dieses Wochenendes zu lecken und mit optimal präparierten Fahrzeugen in die Saison 2007 gehen zu können. Einen positiven Aspekt hatte das Wochenende aber schlussendlich doch. Es war der absolute Supergau und wir sind uns sicher, dass kein Rennen in der Zukunft so schlimm werden kann, wie dieser verkorkste Saisonabschluss.

BBZ

EM Buxtehude 2006

Hohe Ziele, ein schnelles Auto aber auch ein schnelles Ende

Am Donnerstag Abend haben wir, nach den Problemen mit dem OT-Geber beim letzten Rennen auf dem Estering das Material ein letztes mal für dieses Jahr zum Estering gebracht. Wir waren voller Erwartung auf ein tolles EM-Wochenende, der Focus war bestens vorbereitet und Jörg hat endlich einmal wieder ein bisschen Zeit gefunden, sich neben der Arbeit auch mal seinem Hobby zu widmen.

Nach gewohnt reibungsloser technischer Abnahme ist Jörg das freie Training gefahren. Im Zeittraining beklagte er sich ein wenig über ein beim beschleunigen leicht versetzendes Auto und wurde schlussendlich 21. in diesem sehr starken Fahrerfeld. Den ersten Lauf musste er mit diesem kleinen Problemchen leben, hatte kurz nach dem Start etwas zurückgesteckt, um in dem sich anbahnenden Tumult nicht auf der Strecke zu bleiben (2005 war in ähnlicher Situation viel zu früh Schluss beim EMLauf) und hat das Auto ohne Schramme auf Platz 20 gefahren, o.k. aber noch nicht ganz das, was wir uns erhofft hatten.

Am Samstag Abend haben wir uns dann intensiv um die Handling-Probleme gekümmert, das

Auto noch einmal sehr intensiv vermessen und das Problem gefunden und beseitigt.

Am Sonntag Morgen

ist Jörg dann zweimal Warm-Up gefahren, wobei der zweite Versuch nach ein paar Änderungen sehr vielversprechend ausgesehen hat. Wir waren alle heiß auf den Renntag und erwarteten noch zwei schnelle Vorläufe von Jörg.

Leider haben sich unsere Hoffnungen sehr schnell zerschlagen. Beim Start im zweiten Vorlauf hat Tom Geenen einen Frühstart hingelegt und alle (ausser Willi Salzgeber) sind ebenfalls losgefahren. Peter Ramler hat den Frühstart zuerst registriert und ist auf die Bremse gestiegen, der hinter ihm fahrende Helmut Wild konnte nicht mehr ausweichen und ist ihm hinten rechts aufs Heck gefahren (rechtes Rad ab), drehte sich vor Ramler weg und ist Jörg hinten rechts ebenfalls aufs Rad geknallt. Jörg registrierte sofort sehr enttäuscht, das dieser Aufprall das Ende des EM-Laufes bedeutet und wir haben uns ein wenig gewundert, warum ein Auto bei zwei anderen Autos die Hinterräder abfahren kann, ohne selbst Schaden zu nehmen, vielleicht sollten sich die technischen Kommissare nicht immer nur um Dinge wie das Hersteller-Emblem an der Front kümmern, sondern auch einmal ein wenig auf die Technik gucken, denn da war offensichtlich ein sehr stabiler „Serien-Stoßfänger“ (Pflicht laut Reglement) an dem Polo montiert.

Feierabend, Querlenker schrott, Federbein kaputt, beide Gelenke der Antriebswelle kaputt und die Bremsleitungen abgequetscht. Das haben wir uns sicher anders vorgestellt, aber wir kennen diese Enttäuschung ja schon aus dem Vorjahr. Wir haben das Auto wieder in einen rollbereiten Zustand gebracht, um es auf den Trailer zu bekommen und stellten das Auto direkt auf die Bühne. Am Montag Abend sind wir in die Halle gefahren, um ordentlich Gas zu geben. 1:35 Uhr am Dienstag Morgen stand das Auto wieder auf den Rädern, wir kriegen die Augen kaum noch auf aber werden mit allen Autos in Gründau starten können.

Einziger Trost ist, dass es auch beim Fahren aller Wertungsläufe nicht zur Teilnahme am C-Finale gereicht hätte, das Feld war einfach zu stark (Pailler und Kuypers C-Final, van Mechelen und Salzgeber nicht für das C-Finale qualifiziert...). Jetzt werden wir noch einmal unseren ganzen Krempel zusammen packen und uns auf den Weg zum Saisonfinale in der DM nach Gründau machen. Dort wollen wir noch ein letztes mal für die Saison 2006 ein bisschen Spaß haben, wenn der ein oder andere Erfolg dabei rauskommen sollte, wäre es natürlich auch nicht verkehrt.

BBZ

Rennbericht Estering 03.09.2006

Hohe Erwartungen, viel Pech und am Ende nicht das, was wir erreichen wollten

Die Sommerpause liegt hinter uns, Jörg, Robert und ich haben alle ein bisschen Urlaub zum Auftanken der Akkus genossen und haben uns mit voller Motivation auf dieses Rennen vorbereitet.

Bei Jörg, der endlich einmal wieder etwas Zeit gefunden hat, sich neben seiner Firma auch um die Rennerei zu kümmern, gab es wenig Arbeit, das Auto hatte bei seinem letzten Einsatz in Gründau prächtig funktioniert und wir haben nur die ein oder andere Kleinigkeit durchführen müssen.

Bei Robert musste der Motor durchgeguckt werden, da ihm bereits in Dänemark durch unglückliche Umstände der Luftfilter von der Ansaugbrücke gerutscht ist und das Triebwerk daher ordentlich dänischen Staub inhaliert hatte. Alles halb so wild, wie sich herausstellte, aber vernünftig zusammenbauen mussten wir das Auto trotzdem. Bei mir hatte beim letzten Lauf der Kühler einen Riss bekommen, weshalb das Auto im Finale sämtliches Kühlwasser von sich gegeben hat und der Motor 50 Meter nach der Zieldurchfahrt den Dienst quittierte. Die Suche nach einem neuen Zylinderkopf gestaltete sich unerwartet schwierig, schlussendlich ist es mir aber doch noch gelungen, bis zum Rennen den völlig verzogenen Kopf gegen ein unbeschädigtes Exemplar zu tauschen.

Erstmals in dieser Saison machten wir uns dann am Samstag mit drei Autos auf die Reise zum Estering und hofften auf ein einigermaßen erfolgreiches Wochenende.

Bei Jörg lief zunächst alles einigermaßen reibungslos, eine gute Zeit im Zeittraining und zwei gute erste Vorläufe, jeweils nur sehr knapp hinter Rolf Volland sicherten bereits unter normalen Umständen nach Vorlauf zwei einen Startplatz in Reihe eins des A-Finales. Aber was

ist schon normal? Im dritten Vorlauf hörten wir in Runde drei ein paar kernige „Böllerschläge“ auf der Geraden und Jörg rollte Ausgangs der VermPro-Kurve aus. Nach kurzer Suche haben wir einen Schaden am OT-Geber als Ausfallursache diagnostiziert. Mangels geeignetem Abzieher und Ersatzteil war der Renntag für Jörg leider sehr früh beendet. Angesichts der Probleme, die Rolf Volland geplagt haben war der Ausfall doppelt schade. Ärgerlich aber abgehakt, wir gucken nach vorn und das Auto sollte bereits Ende dieser Woche wieder fit sein, um die Finalläufe in der EM und der DM auf dem Estering bzw. in Gründau zu bestreiten.

Roberts Auto hat eigentlich gut funktioniert (zweitschnellster im Zeittraining), nur musste er leider beim Start zum ersten Vorlauf so lange am Vorstart warten, bis zunächst ein Zylinder nicht mehr mitlief und nach einer weiteren Verzögerung durch das zu späte Erscheinen von Rolf Volland auch ein weiterer Zylinder so kräftig mit Sprit versorgt worden ist, dass auch die Kerze dieses Zylinders den Dienst quittierte. Robert musste den ersten Lauf damit abhaken, was um so ärgerlicher war, weil Ole Bech, dem das deutsche Reglement mit der Max-Zeit noch nicht so ganz geläufig ist, nach massiven Problemen mit einer Zeit von deutlich über fünf Minuten (zwei Minuten langsamer als die Spitze) ins Ziel kam. Für Robert, der auf dessen Zeit für seinen Ausfall weitere fünf Sekunden aufgebremst bekam, war es daher ein hoffnungsloses Unterfangen, noch irgendwie in Richtung A-Finale zu schießen. Robert hat im zweiten Lauf, wo der Motor wieder einwandfrei seinen Dienst getan hat, ein neues Problem mit seiner Schaltung bekommen (es hat sich eine wenige Cent teure Buchse klammheimlich aus dem Auto geschlichen), weshalb es auch in diesem Vorlauf nur zu einer 8. Zeit gereicht hat. Auch diesen kleinen Fehler behoben, hat er einen schnellen dritten Vorlauf gefahren, mit dem er sich auch den direkten Einzug ins Superfinale sicherte. Für die Qualifikation der Division 4 blieb ihm aber in der Addition der Vorläufe nur ein Platz in der letzten Reihe des B-Finals. Aus diesem B-Finale gingen dann Ole Bech und Robert, der aus der letzten Reihe wieder einmal einen Blitzstart erwischte, als Aufsteiger in das A-Finale hervor. In diesem A-Finale hat Robert sich dann auf Platz vier nach vorn gekämpft, angesichts der Probleme in den ersten beiden Vorläufen das Maximum dessen, was noch zu „reparieren“ war. Im abschließenden Superfinale ist Robert dann auf Platz 8 eingelaufen. Trotz der widrigen Umstände und Problemchen am Anfang ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Bei mir war es ebenfalls recht turbulent. Platz zwei im Zeittraining und dann nur eine sechste Zeit im ersten Vorlauf auf 'runtergefahrenen Slicks im kurzfristig einsetzenden Regen. Die Mitstreiter, die im Training langsamer waren, konnten ihre Zeiten noch auf trockenem Untergrund fahren, Julian Meyer, Andreas Steffen und ich waren die gekniffenen, keiner von uns konnte noch unter die ersten drei fahren. Nicht mehr aufzuholende zwölf Sekunden Rückstand waren das wenig berauschende Ergebnis. Auf Regenreifen gewechselt, sind mir in Vorlauf zwei und drei nach jeweils ungewohnt guten Starts eine dritt- und eine zweitschnellste Zeit gelungen, wodurch in mich noch auf den Platz zweite Reihe innen schieben konnte. Im Finale ist mir der sicher beste Finalstart meiner Laufbahn gelungen, ich bin sofort zwischen die Meyer-Brüder gefahren und konnte mich auf der Geraden auf Platz zwei hinter Harald Rauch einreihen. In der Hoffnung, diese Position ins Ziel zu fahren, bekam ich in Runde drei in der Sparkassen-Kurve hinten rechts einen Treffer von Julian Meyer. Es hat mich fast komplett gedreht und bei dem Versuch, das Auto wieder einzufangen, ist mir sein Bruder Clemens, der kaum eine Chance hatte, auszuweichen, mit vollem Schwung hinten links in das Auto gekracht. In den Wall geschoben, umgekehrt zur Fahrtrichtung, war für mich das Rennen zu Ende. Übrig geblieben sind ein enttäuschender siebter Platz, eine arg demolierte Zitrone (Bodengruppe hinten links komplett zerstört) und ein ebenso stark ramponierter Citroen von Clemens Meyer, der auch nach einer Menge Arbeit aussieht. Die Aktion war sicher ärgerlich für mich und nicht wirklich notwendig, aber Julian hat sich als fairer Sportsmann sofort nach dem Finale dafür entschuldigt, damit ist die Angelegenheit abgehakt.

Alles in allem war es ein sehr turbulenter Renntag, mit einigen Schäden, die wir in den nächsten Wochen zu beheben haben. Wir haben die gelben Renner zurück in ihr trautes Heim gebracht und werden alles daran setzen, die Autos für die abschließenden Rennen noch einmal vernünftig vorzubereiten. Für Jörg stehen der EM-Lauf auf dem Estering sowie das DM-Finale in Gründau auf dem Plan, für Robert und mich steht in 2006 nur noch das Saisonfinale im Gründautal auf dem Plan, soweit wir die kleinen Wehwehchen der Technik bei Robert sowie die Karoserieschäden bei der Zitrone beheben können.

BBZ

Rennbericht Estering 15./16.07.2006

Jede Menge Action und am Ende beide Autos auf Platz

Nach dem Trip nach Dänemark begann die zweite Saisonhälfte mit dem Sommerrennen auf dem Estering, Deutsche und Dänische Rallycross- Meisterschaft sowie Deutsche Autocross-Meisterschaft standen auf dem Plan. Angesichts der Nennungsliste haben wir uns entschlossen, bereits am Donnerstagabend den LKW und die Renner ins Fahrerlager zu bringen, weil uns klar war, dass das Fahrerlager aus allen Nähten platzen wird. Über 130 Nennungen, das gab es bei einem DM-Lauf Ewigkeiten nicht mehr und das der Zeitplan, trotz Austragung des ersten Vorlaufes bereits am Samstag, kaum einzuhalten sein wird, war uns eigentlich klar. Jörg mußte erneut am Samstag, wie die letzten Wochen eigentlich immer, arbeiten, hat sich aber von der Baustelle aus regelmäßig telefonisch alle Neuigkeiten berichten lassen. Am Sonntag ist er dann vor Ort erschienen, um uns tatkräftig als Schrauber zu unterstützen. Die Autos waren nach dem Lauf in Dänemark relativ schnell wieder hergerichtet, wenngleich ich hinsichtlich der Zitrone und der Probleme mit der Temperatur trotz intensiver Suche keinen richtigen Fehler gefunden habe und daher etwas besorgt war. Das Wetter war das ganze Wochenende absolut super, aber für die Autos und die dick eingepackten Fahrer doch ein wenig zu warm. Nach der obligatorischen technischen Abnahme haben wir bereits um zwölf Uhr mit dem ersten freien Training begonnen.

Bei Robert lief es sofort prächtig, das Auto war hervorragend abgestimmt und die Änderungen am Motor, die in Dänemark noch nicht so zum Tragen kamen, haben sich offenbar ausgezahlt. Auf das zweite freie Training hat er verzichtet und ist dann im anschließenden Zeittraining das erste mal seit über einem Jahr wieder die Bestzeit gefahren. Das gab Anlass zur Hoffnung für ein erfolgreiches Wochenende. Im ersten Vorlauf lief es dann auch erwartungsgemäß prächtig, Robert verliert den Start antriebskonzeptbedingt gegen Gerhard Völzer, klebt ihm dann aber an der Stoßstange und hätte offensichtlich schneller fahren können, als sein Vordermann. Ende der dritten Runde hat Robert Ende der Höhengerraden plötzlich ein Loch so ungünstig erwischt, dass das Heck ihn überholt hat, er innen in die Leitplanken eingeschlagen ist und rückwärts zum Stehen gekommen ist. Die restlichen Meter der Höhengerraden hat er dann im Rückwärtsgang absolviert, wollte wieder losfahren, wartete aber vergeblich auf ein Signal der Streckenposten, dass die Strecke frei ist. Robert ist den Lauf zu Ende gefahren, hatte aber besorgniserregende 23 Sekunden Rückstand durch diese Aktion, der Anspruch vom Startplatz in Reihe eins wandelte sich danach schlagartig in eine direkte Teilnahme am A-Finale. Im zweiten Vorlauf machte Robert es dann nicht so spannend, leistete sich keinen Drehen und fuhr die schnellste Zeit. Bereits zu diesem Zeitpunkt war er in der Addition der Läufe wieder auf Platz vier, der direkte Einzug in das A-Finale schien damit also gesichert. In Vorlauf drei hat er einen nicht ganz perfekten Start hingelegt und wurde daraufhin von einem Konkurrenten ein wenig unsanft von der Linie gedrängt. Als fünfter und letzter mußte er sich in dieser Gruppe einreihen und hat sich dann einen nach dem anderen gegriffen. Am Ende hat der diese Gruppe gewonnen und trotz der zeitraubenden Überholmanöver die drittschnellste Zeit gefahren. Damit stand er trotz des Schnitzers in Vorlauf eins auf Startplatz drei im A-Finale und beendete dieses nach toller Fahrt hinter Ole Bech und vor Gerhard Völzer, dessen kawasakigrünen Kadett er seit vielen Rennen immer nur von hinten betrachten durfte, als hervorragender zweiter. Die hohen Temperaturen zwangen Robert im abschließenden Superfinale zu etwas gemächlicherer Fahrt und er beendete es als sechster, ohne irgendwelche unnötigen Risiken einzugehen.

Bei mir war es bis zum Finale, bis auf die permanente Angst vor Temperaturproblemen, ein wenig spektakuläres Rennwochenende, im ersten freien Training ein wenig „herumgerollt“, das zweite ausgelassen und dann eine drittbeste Zeit im Zeittraining. Im ersten Vorlauf habe ich den Start etwas verschlafen, was ich im Übrigen über das ganze Wochenende „konservieren“ konnte, und fand mich in der Gruppe auf dem letzten Platz wieder. Da ich nach Möglichkeit wenig Zeit auf die vor mir fahrenden Thomas Stark und Renn- Harry einbüßen wollte, habe bei Start und Ziel außen den vor mir fahrenden dänischen Honda überholt und konnte dann einen sehr interessanten Zweikampf zwischen den eben genannten Piloten vom Logenplatz aus

beobachten. Da ich von Zickzackfahren, in die Bande drängeln, Anschieben usw. nicht viel halte, habe ich mich da raus gehalten und die Zitrone zwei Zehntel hinter Renn- Harry ohne Schramme ins Ziel gefahren. Auch in den Läufen zwei und drei habe ich keine richtige Topzeit gefahren, habe aber wie gewohnt immer ein wenig im Hinterstübchen gerechnet und das Auto, wie bei jedem Rennen in diesem Jahr (außer Gründau, wo ich nicht gefahren bin), in Reihe eins gestellt. Das abschließende Finale war dann recht interessant. Nach erneut etwas verschlafenem Start aus Reihe eins haben wir uns in der Sparkassenkurve eingereiht und es lief eigentlich sehr diszipliniert ab. Zwischenzeitlich auf Platz vier oder fünf zurückgefallen, habe ich die Lücken nutzen können, um hinter Thomas Stark bis auf Platz zwei vorfahren zu können. Als dieser sich in der nächsten Runde auf der Geraden verschaltet hat, weil sich sein dritter Gang in Wohlgefallen auflöste, bin ich an ihm vorbei und habe das Feld anschließend dreieinhalb Runden angeführt. Das ein böses Ende kommen wird, war mir bereits zu diesem Zeitpunkt klar, denn die Temperatur stieg in motorentötende Bereiche und meine Gedanken galten nur noch dem Zeitpunkt des endgültigen Stillstandes. So wenig auf das eigentliche Renngeschehen konzentriert, passierte mir eingangs der letzten Runde auch ein saudummer Fehler. Eingangs Start-Ziel war gelb gezeigt, weil Andreas Steffen seinen Wagen nach mißbratenem Angriff auf Thomas Stark in die Streckenbegrenzung gefahren hatte und ich habe, wie seit mehreren Runden, dieses „eine“ giftgrüne Auto im Rückspiegel. Da mir klar war, das man hier nicht überholen darf, habe ich wegen des völlig überhitzten Motors sehr früh hoch geschaltet und mich immer vergewissert, dass das grüne Auto auch schön in meinem Rückspiegel bleibt. Leider ist mir entgangen, dass es Julian war, während ich Clemens die Tür so weit aufgemacht habe, wie es eben ging und er diese großzügige Einladung dankend angenommen hat. Ab der Vermpro-Kurve war dann die Leistung weg, ich rettete noch Platz zwei ins Ziel und fünfzig Meter nach dem Ziel verendete der Motor qualvoll (kein Tropfen Wasser mehr drauf, obwohl kein Mensch Dampf gesehen hat). Aber wenn der Halter vom Zahnriemenschutz geschmolzen ist, deutet das schon auf etwas ungesunde Temperaturen hin...

Alles in allem ein tolles Wochenende, ein prall gefülltes Fahrerlager, strahlender Sonnenschein und tolle Resultate von Robert und mir. Als einziger etwas fader Beigeschmack dieser Veranstaltung bleibt die Einhaltung des Zeitplanes. Wir meckern immer über Gründau, weil die „nie“ fertig werden aber auch auf dem Estering fahren Teams aus dem Norden Dänemarks oder aus Süddeutschland, die nicht besonders begeistert darüber waren, abends um halb zehn die Strecke Richtung Heimat verlassen zu dürfen. Es wäre sicherlich cleverer gewesen, die Autocross-DM oder die Dänische Rallycross- Meisterschaft im September auszutragen dann hätten wir zwei gut besuchte Veranstaltungen gehabt. Hierbei handelt es sich aber lediglich um eine persönliche Meinung des Autors, eine Superveranstaltung des ACN war es auf jeden Fall. Von der Karosse her sind beide Autos einigermaßen ungeschoren davongekommen, und bis zum Septemberrennen bleibt ja auch noch ein wenig Zeit, der Zitrone wieder ein gesundes Herz einzupflanzen. Ob das Portemonnaie des Chauffeurs das ebenso sieht, steht aber noch in den Sternen. Robert ist auf jeden Fall hoch motiviert und würde dieses Resultat in den ausstehenden zwei Rennen gern wiederholen, warten wir es also ab. Erst einmal wünscht das **North Racing Team** allen Lesern dieser Zeilen eine schöne Sommerpause, vielleicht sieht man ja den einen oder anderen im August bei der EM in unseren westlichen Nachbarländern als Zuschauer.

BBZ

Rennbericht Nysum 24./25.06.2006

Reifenwechsel am Stück und am Ende Robert auf dem Podium

Nach dem erfreulichen Wochenende im Gründautal zeichnete sich bereits ab, dass wir es auch in Dänemark nicht schaffen werden, mit drei Autos an den Start zu gehen. Der Focus von Jörg lief ja bekanntlich prächtig auf der ADAC-Anlage in Gründau und wir freuten uns auf ein paar tolle weitere Einsätze aber Jörg hatte uns bereits dort angekündigt, dass er beruflich in seiner

Firma die Weichen für das restliche Jahr zu stellen hat und nicht weiß, ob er für Nysum überhaupt von der Arbeit weg kommt. So hat es sich ergeben, dass wir Jörg nach Gründau auch nicht mehr in der Halle gesehen haben. Den Lauf in Dänemark hat er aus oben genanntem Grund zu den Akten legen müssen, denn früher konnte er sich die Arbeit mit seinem Vater teilen, heute muss er die ganze logistische Arbeit allein machen und wir kennen seine Einstellung (Rallycross ist Hobby, Firma und Familie haben oberste Priorität), die in meinen Augen absolut nachvollziehbar ist.

So sind wir das dritte mal in diesem Jahr, wenn auch mit unterschiedlicher Fahrer/Auto-Besetzung, mit nur zwei Autos in Richtung Dänemark aufgebrochen. Nachdem wir unser Ziel, Abreise 14.00 Uhr, um ca. eine halbe Stunde verfehlt hatten, sind wir erst einmal direkt in die Vollsperrung auf der A 261 gefahren, womit weitere zwei Stunden hinüber waren. Die schön zu fahrende Strecke in Nysum erreichten Robert und ich dann doch noch gegen 22.00 Uhr, traumhaftes Wetter und eine reibungslose Fahrt ab kurz nach dem Elbtunnel sorgten bei uns für ein entspanntes Gemüt.

Die Abnahme verlief gewohnt ohne Komplikationen und wir nutzten den Samstag zum Training. Beide Autos liefen ohne Probleme aber sowohl Robert als auch ich waren nicht ganz zufrieden mit den Zeiten, die wir im Zeittraining auf die Strecke gebracht haben. Am Samstagabend waren wir mit unseren fleißigen Helfern Tobias und Georg dann auch vollzählig und warteten bei bestem Wetter nach einem gemütlichen Grillabend auf das, was sich am Sonntag ereignen würde. So schön das Wetter bislang auch war, nachts fing es zweimal ordentlich zu regnen an und die Strecke war am Sonntagmorgen mit Wasser getränkt. Wir haben beide unser Warm- up gefahren und waren uns angesichts dieser „Null- Grip- Situation“ bezüglich der Reifenwahl nicht ganz sicher.

Robert war zufrieden mit seinem Golf, hat einen tollen ersten Lauf gefahren und ist dann bei strahlendem Sonnenschein mit Slicks zum Vorstart für Lauf zwei gefahren. Kurz bevor diese Gruppe gestartet wurde, kam ein unerwarteter Platzregen und Robert hatte das zweifelhafte „Vergnügen“, auf komplett nasser Piste zu fahren. Eine wenig erfreuliche Zeit in diesem zweiten heat war leider die zwingende Folge. Wie sehr der Regen die Zeit zerstört hat, zeigen zwei Beispiele: Zum einen war Robert durch den Regen drei Sekunden langsamer als ich im Serien-1400er (Strecke komplett trocken, zum anderen konnte er im trockenen dritten Vorlauf ganze 18 Sekunden schneller fahren, als in Lauf zwei). Dieser Schauer war es, der Robert alle Chancen auf einen ganz vorderen Platz in der Startaufstellung gekostet hat. Nach einigem Hadern hat er das Pech aus Lauf zwei bis zum Klassenendlauf verdaut und ist ein tolles Finale, auf mittlerweile knochentrockener Piste, gefahren, das ihm den verdienten Platz auf dem Podium beschert hat. Das abschließende Superfinale, für das Robert sich als siebter qualifiziert hat, hat er im Hinblick auf das Estering- Rennen Mitte Juli sehr vorsichtig gefahren, zumal gerade in der Anfangsphase die Sicht durch erhebliche Staubentwicklung gleich Null war, was auch zum Unfall zwischen Gerhard Völzer und Klaus Meyer geführt hat. Darüber hinaus ist es uns nicht gelungen, durch die kurzen Pausen zwischen dem dritten Lauf und den beiden Finals die Batterie ausreichend zu laden, was zwangsläufig dazu führte, dass die Servolenkung ausgefallen ist und Robert sich im Auto vorgekommen ist, wie in der Muckibude. Das Auto ist nach diesem Rennen unbeschädigt und sollte schnell wieder fit für den vierten DM-Lauf auf dem Estering sein.

Bei mir war soweit alles in Ordnung. Am Samstag habe ich ein bisschen probiert, war im Zeittraining nach heftigem Verbremser (nur weil es trocken ist, kann man nicht einfach 20 Meter später auf die Bremse steigen, da gewinnt offensichtlich immer die Physik...) in der ersten fliegenden Runde auf Platz vier (ein wenig ratlos, da ich nicht schneller konnte). Im ersten Lauf hatte ich ein sehr schlechtes Gefühl, da ich nach dem nächtlichen Regen überhaupt keinen Grip gespürt habe, war aber noch drittschnellster. Nach einigen Gesprächen mit den Mitbewerbern war ich ein wenig entspannter, da offensichtlich alle gespürt haben, dass es sich fahren ließ, wie auf Glatteis. Die Vorläufe zwei und drei verliefen ohne große Komplikationen und ich habe die Zitrone auf die leider sehr ungünstige Final-Start-Position drei, erste Reihe außen, gestellt. Dann begann mein Dilemma. Ich habe das Auto nach Vorlauf drei im Zelt abgestellt und plötzlich ist der Deckel vom Kühler weggeflogen und es gab reichlich

Wasserdampf im Zelt. Das entwichene Wasser habe ich wieder aufgefüllt, wollte aber sicher gehen, dass der Kühlkreislauf komplett geschlossen ist und habe mit dem Entlüften begonnen. Beim Öffnen der Schraube hatte ich plötzlich den Schraubenkopf mit ca. 2 Gewindegängen in der Hand und eine neue „Zeltberieselungsanlage“. Ein Provisorium war schnell gebaut, das fehlende Kühlwasser wieder aufgefüllt und ich wartete auf das Finale. Von der denkbar schlechten Außenposition in Reihe eins mußte ich mich leider auf Platz fünf einreihen, habe den Zweikampf von Thomas Stark und Andreas Steffen aufmerksam beobachtet und mir Hoffnung gemacht, dass sie sich noch in die Haare bekommen, aber dem war nicht so. Platz fünf und leider fünf Liter Kühlwasser auf der Plane (bei der Ausfahrt über 110 C) im Zelt nach dem Finale kamen am Ende heraus, hätte gern ein wenig besser laufen können... Was genau kaputt ist, weiß ich noch nicht, das Auto steht mittlerweile wieder frisch gewaschen in der Halle und ich werde Morgen an die Fehlersuche gehen, hoffentlich ist es kein kapitaler Motorschaden.

Alles in allem war es ein tolles Wochenende in Nysum, tolle Strecke, viel Spaß und beide Autos sind zumindest von der Karosserie her heil geblieben. Wir werden uns sofort an die Arbeit machen, um die Autos für den nächsten Lauf auf dem Estering wieder fertig zu haben. Wenn sich die Arbeitssituation bei Jörg bis dahin ein wenig entspannen sollte, müssten wir es eigentlich hinbekommen, bei unserem Heimrennen endlich einmal drei Autos in der DM 2006 an den Start zu bringen, versuchen werden wir es auf jeden Fall.

BBZ

Ein Ausflug auf die Rundstrecke

Endlich war es mal soweit, ich bekam die Möglichkeit, mal bei einem Rundstreckenrennen dabei zu sein.

Durch eines meiner vielen Hobbys (slotcar) habe ich den Pressesprecher von Uniroyal, Lars Döhmann, kennen gelernt. In dem Gespräch erzählte er mir, dass Uniroyal den Uniroyal Fun Cup ins Leben gerufen hat. Er fragte mich dann, ob ich auch mal Lust hätte, da mitzufahren, die Antwort war natürlich klar!

Am nächsten Tag hatte ich die Termine und eine Woche später die Bestätigung am 13. und 14. Mai in Oschersleben an einem 4 Stunden Rennen mit ihm und zwei weiteren Fahrern teilzunehmen.

Es sind Super Rohrrahmen Fahrzeuge mit Mittelmotor, bei denen man in der Mitte sitzt, mit einer Käfer-Karosserie aus GFK. Der Motor stammt aus einem Golf 2 GT mit rund 145 PS, was bei einem Gewicht von ca 700kg schon ausreicht, und einem Serien Audi 5-Gang-Getriebe.

Es war mich sehr ungewohnt, am Samstag anzureisen, nur mit den Rennklamotten ohne Auto, ohne Wohnmobil, einfach nur mit zwei Taschen. Ich wurde dann von Lars begrüßt und zur Papierabnahme gebracht, bei der ich nur meine Lizenz vorzeigen musste und das war's.

Dann endlich sind wir zum Auto gegangen, nach einer Sitzprobe und etwas Nachstellen des Gurtes hätte ich gleich losfahren können, so gut gefiel mir das ganze, aber leider musste ich noch den ganzen Tag bis zum Training warten.

Nachdem die anderen beiden Fahrer eingetroffen waren, haben wir die Reihenfolge des freien Trainings kurz durchgesprochen und kamen zum Schluss, dass ich so viel wie möglich fahren soll, damit ich das Auto kennen lernen kann. Leider musste vor meinem ersten Einsatz gleich erstmal eine Antriebswelle gewechselt werden und ich stand da nur rum und musste nichts machen, sehr ungewohnt. Dann ging es aber los und ich konnte meine ersten Runden drehen. Nach der dritten Runde war ich schon fast auf dem Niveau meiner Team-Kollegen, was mir sehr wichtig war, denn ich wollte nicht als Bremsklotz unterwegs sein. Als der letzte von uns rein kam, waren noch 15 Minuten über und ich bekam noch mal die Möglichkeit, ein paar

Runden zu drehen, bei denen ich es dann auf die Zeiten meiner Teammitglieder geschafft hatte. So ging der Samstag zu Ende, Ohne auch nur einmal am Auto etwas machen zu müssen!! Am Abend wurde dann die Startaufstellung für die insgesamt 42 Fahrzeuge ausgewählt und wir kamen auf Platz zwei. Erstes Rennen und das Auto startet gleich aus der ersten Reihe!!

Der Sonntag beginnt wie eben ein Tag anfängt, in einem schönen Hotel, Weckruf, Duschen und wie auch immer an einem Rennwochenende, beim Frühstück nichts essen können.

Das Rennen startet wie erwartet, Lars machte den Anfang und konnte sich eine Stunde den Angriffen der Belgier erwehren, aber dann kamen sie und fielen über ihn her. Man muß zum Verständnis sagen, der Lauf zählte zur Belgischen und zur Deutschen Meisterschaft und die Belgier haben stärkere Motoren, obwohl es eigentlich nicht sein sollte. Nach Lars übergab das Auto an Dieter Serowy von der Auto Bild und der übergab an Christian Gebhardt, der für Stern.de schreibt. In der zweiten Runde von Christian kam das Auto plötzlich mit lauten Schleifgeräuschen an der Box vorbei. Er hatte den Frontspoiler in der ersten Kurve nach Start und Ziel abgefahren!!

Dann war meine Zeit gekommen der Fahrerwechsel klappte schnell und gut und fuhr raus. Schon in der ersten Kurve merkte ich, dass der wagen anders fuhr als am Vorabend. Ich musste das Auto in jede Kurve zwingen, es wollte immer gerade aus. Wenn ich den Wagen dann in einem beherzten Drift um die Kurve bekam, dankten mir das die hinter Reifen, in dem sie in der nächsten keinen Grip mehr hatten und der nächste Drift sicher war. Die gesamte Stunde, die ich nun im Auto saß, konnte ich keine richtige Linie finden und fühlte mich unwohl. Las das Zeichen für den Boxenstopp kam, war ich fast ein wenig froh, da ich dachte, wir wären weit zurückgefallen durch meine schlechten Zeiten. Glücklicher weise sagte mir das Team, dass ich gut gefahren bin und mit einem Auto ohne Frontspoiler das fahren nicht einfach ist. Es folgten noch zwei weitere Fahrerwechsel und wir konnten unsere Position halten.

Da das Rennen ja zur Deutschen und zur Belgischen Meisterschaft zählte, wurden entsprechend auch zwei Wertungen ausgefahren und!!!

Wie waren in der Deutschen Meisterschaft auf Platz 2. Für mich ein super Ergebnis bei meinem Ersten Ausflug auf die Rundstrecke. Ich kann Lars Döhmann gar nicht oft genug danken das er mir diese tolle Erfahrung ermöglicht hat.

RM

[Hier Bilder zum Bericht!](#)

Rennbericht Gründau 03./04.06.2006

Ein rundum tolles Wochenende auf der ADAC-Anlage in Gründau

Wie nicht anders zu erwarten, wurde die Zeit bis zum Rennen auf der ADAC-Sicherheitstrainingsanlage in Gründau richtig knapp, obwohl wir sofort nach dem Estering-Rennen begonnen haben, den Focus fertig zu stellen. Robert hat seinen Golf nur durchgecheckt und das kleine Problemchen mit der Mechanik der Kupplung behoben, ansonsten hat er sich auf den Focus konzentriert. Ähnlich war es bei mir, ich habe die Zitrone bis auf Stoßstange und Kotflügel wieder hergerichtet, habe mich dann aber die letzten zwei Wochen vor Gründau ausschließlich um den Focus gekümmert, damit wir das Versprechen, das wir in Buxtehude den Herren Laubach und Körner gegeben haben, auch wirklich halten können. Dabei ist zwar der Einsatz der Zitrone auf der Strecke geblieben aber das habe ich gern in Kauf genommen, da mir die Strecke in Gründau noch nie besonders gefallen hat. So konnte ich mich nach einigen Jahren mal wieder als Vollzeitschrauber betätigen. Jörg hat kurzfristig mit Jens noch einen weiteren Mechaniker aufgetan und so kam, wie es kommen sollte; wir haben den Focus fertig

bekommen, allerdings wirklich erst auf den letzten Drücker, weshalb wir ohne ernsthaften Funktionstest gegen 16.00 Uhr in Richtung Gründau aufgebrochen sind. Da wir im Winter systematisch die Schwachstellen ausgemerzt haben, waren wir hinsichtlich der Standfestigkeit trotzdem bester Hoffnung. Angekommen gegen 22.30 Uhr bauten wir unser Wochenendquartier auf und warteten ab, was das Wochenende so bringen wird.

Bei Robert hat sich bereits im Training abgezeichnet, dass kleine Korrekturen am Fahrwerk notwendig sein würden, um das Auto optimal auf die mittlerweile zu gut 90 % asphaltierte Strecke abzustimmen. Diese Abstimmungsarbeiten haben wir am Samstag Abend nach dem Zeittraining, in dem Robert auf einen für ihn etwas enttäuschenden 6. Platz kam, erledigt und das Auto lag am Sonntag dann auch entsprechend besser auf der Strecke. Die Qualifikationsläufe in der Division 4 waren an der Spitze hinter einem doch etwas dominierenden Gerhard Völzer derart eng, dass Robert sich trotz drittschnellster Zeiten am Ende auf Platz 5 in der Startaufstellung für das A-Finale wieder fand. Augenscheinlich hätte er bessere Zeiten fahren können, war aber zumindest in der Anfangsphase der Läufe immer mit Überholmanövern beschäftigt. So musste er sich in Vorlauf eins erst gegen Ralph Wilhelm im allradgetriebenen Lancia durchsetzen, was wertvolle Zeit gekostet hat. In den Vorläufen zwei und drei lieferte er sich nach guten Starts sehr interessante Zweikämpfe mit Ole Bech, der mit seinem heckgetriebenen Volvo jeweils die Starts für sich entschieden hat und den Robert danach vor sich her durch die Kurven getrieben hat. Die Zuschauer würdigten diese spannenden Zweikämpfe bei der Fahrerpräsentation mit großem Applaus für die beiden Kontrahenten. In diesem sehr spannenden A-Finale zeigte sich Robert ungewohnt geduldig, wurde dafür aber schlussendlich mit einem tollen dritten Platz belohnt. Das war in diesem Topfeld das beste, was hinter den beiden schnellen Hecktrieblern von Gerhard Völzer und Ole Bech möglich gewesen ist, somit war es für Robert ein persönliches Ende auf der Strecke, die ihm im gesamten DM-Kalender am besten gefällt. Zudem sieht der Golf aus, als wenn er gar nicht am Start gewesen wäre, das war ja in der Vergangenheit leider nicht immer der Fall. Wir sollten ihn daher recht schnell für Dänemark fertig haben.

Jörg nutzte den Samstag, sich an das Auto zu gewöhnen, dass sich vor allem hinsichtlich der Gewichtsverteilung doch sehr von der 2005 eingesetzten Version unterscheidet. Platz drei im Zeittraining mit einem erfreulich geringen Rückstand waren das Ergebnis sowie ein Jörg, der sichtlich angetan war von den umfangreichen Änderungen, die wir über den Winter durchgeführt haben. In der Qualifikation legte er gleich in Lauf eins den Grundstein für Startplatz zwei im A-Finale. Obwohl Jörg nach verpatztem Start im zweiten Vorlauf deutlich von Günter Wissel eingebremst worden war (überholen ist auf dieser Strecke bei ähnlichen Autos leider unmöglich), war deutlich zu sehen, dass der Focus mit Jörg am Steuer die schnellste Auto-Fahrer-Kombination hinter Rolf Volland mit dem Skoda ist. Im A-Finale zeigte Jörg dann den besten Start, den er jemals mit diesem Auto hingelegt hat (wäre ohne die Änderungen nie gegangen) und fuhr Seite an Seite mit Rolf Volland Richtung erster Kurve. Jörg war schnell klar, dass Volland nicht zu knacken sein würde, setzte sich in den ersten beiden Runden dann aber soweit von den Verfolgern ab, dass er diesen tollen zweiten Platz „gemütlich“ nach Hause fahren konnte. Das abschließende Superfinale war an der Spitze eine Kopie des A-Finales. Erneut ein sehr starker Start von Jörg und ein Volland, der auf seinem „Überauto“ nur schwer zu bezwingen sein wird. Jörg setzte sich wieder ein wenig von den Verfolgern ab und „rollte“ das Superfinale auf Platz zwei liegend zu Ende. Jörg war sichtlich happy, zwei sehr gute Finalergebnisse und ein Auto, das jetzt endlich tut, was der Chauffeur ihm befiehlt und nicht nur schnell ist, sondern das ganze Wochenende gelaufen ist, wie das berühmte Schweizer Uhrwerk. So haben wir uns das vorgestellt, leider ein Rennen zu spät.

Beide Autos auf dem Podium und kaum etwas kaputt, da war die Stimmung bei uns im Team natürlich super, auch wenn wir alle ein wenig müde waren. Ungewohnt „früh“ kamen wir in Gründau gegen 20.00 Uhr weg und machten uns auf den sechseinhalbstündigen Heimweg. Wir werden gleich nach dem Rennen mit den Dänemarkvorbereitungen beginnen, glücklicherweise sind wir von größeren Schäden dieses mal verschont geblieben. Sollte nichts außergewöhnliches passieren, sind wir am 24. und 25. Juni, erstmals in der Saison 2006 wieder als Trio, in Nysum am Start.

Etwas verkorkster Auftakt nach einem Winter voller Arbeit

Beginnen wir mal mit dem Topauto aus dem North Racing Team. Nach dem Unfall beim EM-Lauf hatten wir eine Menge Arbeit, um das Auto wieder in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen und hatten nebenbei eine Menge von Verbesserungen u.a. bezüglich des Antriebsstranges auf dem Plan. Jörg war beruflich sehr eingespannt, so das Robert, Matthias, Tobias und ich uns um den Focus kümmern mussten. Wir haben zwar mittlerweile viele der Änderungen durchführen können, aber es war uns bereits Anfang April klar, dass wir - auch durch noch nicht gelieferte Teile - den Focus zum Estering nicht fertig bekommen würden. Wir sind aber mittlerweile guter Hoffnung, dass der Focus bis Gründau fertig sein wird und dort schneller und standfester sein wird, als bisher. Die Alternative, mit einem „Leihauto“ zu starten, hat sich für diese Veranstaltung leider nicht realisieren lassen.

Die Saison mussten wir also erst einmal mit nur zwei Autos beginnen, wobei der Golf von Robert auch erst auf den letzten Drücker fertig geworden ist, da sich glücklicherweise kurzfristig noch ein großzügiger Sponsor bereit erklärt hat, Robert finanziell zu unterstützen. Also sind wir mit zwei Fahrzeugen zum Estering gekommen, ohne zu wissen, ob die frisch präparierten Autos auch wirklich die auf sie zukommenden Strapazen wirklich aushalten würden. Die technische Abnahe verlief für unsere Autos gewohnt reibungslos und wir waren gespannt auf den nun folgenden Rennsonntag.

Bei Robert hatten wir bereits im Zeittraining ein Problem mit einem Kupplungszug, dessen Selbstnachstellmechanismus aus heiterem Himmel den Dienst quittierte und erst einmal für viel Hektik und Arbeit im Team sorgen sollte. Der erste Vorlauf war dadurch hinüber, die beiden folgenden konnte Robert aber noch so „gestalten“, dass es für ihn, trotz Max-Zeit für Vorlauf 1, für eine Teilnahme am B-Finale gereicht hat. Leider ist ihm in Vorlauf 1 Jürgen Spaans eingangs der Sparkassenkurve ein wenig unsanft aufs Rad gefahren, wodurch erst die direkt betroffene Antriebswelle und kurz darauf die zweite Welle, die plötzlich die volle Belastung seines bekannt drehmomentstarken Triebwerks zu verkraften hatte, ihren Dienst quittierte. In diesem B-Finale ist er aus der letzten Reihe mit einem gigantischen Start, links und rechts an den Mitbewerbern vorbei, sofort auf Platz zwei vorgefahren und musste da noch gas weck nehmen um Klaus Meyer nicht hinten rein zufahren. Dabei beließ er es dann auch, denn die Teilnahme am A-Finale war somit gesichert. Auch im A-Finale hat er einen erneut tollen Start hingelegt, versuchte sich nach ganz vorn vorzuarbeiten, musste dann aber aufgrund eines etwas optimistischen Manövers des Porsche-Treterers Uwe Wagner, der ebenfalls auf dem Weg zur Sparkassenkurve das Rad von Robert exakt getroffen hat und damit Antriebswellenschaden Nummer 3 verursacht hat, quasi die Segel streichen und wurde schlussendlich nur siebenter. Das war zwar schade für uns, aber in Anbetracht der kurzen Zeit, die uns zur Verfügung gestanden hat, um den Golf wieder rennfertig zu bekommen, ein Defekt, der trotz Neuteilen bei derartigen Einschlägen passieren kann. Auf jeden Fall hat sich gezeigt, dass Robert vom Speed her nach wie vor ein Aspirant auf einen Tagessieg ist, nur die kleinen Problemchen mit der Standfestigkeit und den Aussetzern anfangs der Geraden sollten wir möglichst bald in den Griff bekommen. Der nächste Einsatz ist in Gründau und das Robert und sein Golf diese Strecke lieben, ist kein Geheimnis. Von daher sehen wir dieser Veranstaltung äußerst zuversichtlich entgegen und sollten die kleinen technischen Wehwechen bis dahin aus dem Weg geräumt haben.

Bei mir lief alles sehr unspektakulär, das Auto ist rechtzeitig fertig geworden, es gab keine großen Änderungen und ich bin im Zeittraining, auf teilweise noch sehr nasser Strecke auf Platz zwei gefahren. Der erste Vorlauf lief super, ich bin knapp hinter Andreas Steffen ins Ziel gekommen, Platz zwei auf dem Computer war mir eigentlich sicher. Doch dann hat man mir, während ich gerade am waschen des Autos war, mitgeteilt, dass die Zeitnahme nicht aktiviert war und der Lauf wiederholt werden müsste. Mit beschlagenen Scheiben und beschlagener Brille musste ich erneut den ersten Lauf fahren, konnte nicht viel sehen und bin schlussendlich aber doch noch drittschnellster gewesen, aber in dieser Gruppe hinter zwei Division-4-Fahrzeugen, die ich im ersten Versuch noch auf Distanz halten konnte. Der Vorsprung auf die anderen Starter in der Division 5, den ich mir auf der noch recht rutschigen Strecke erhofft

(und im ersten Versuch auch herausgefahren habe), war somit dahin. Zwei dritte Zeiten in den Läufen zwei und drei haben mir den Platz in der Mitte der ersten Reihe (Platz 2) gesichert. Warum ich während des ganzen Tages von allen Seiten „Beileidsbekundungen“ bekommen habe, weil es offensichtlich „nicht so richtig läuft“, weiß ich absolut nicht, Platz zwei im Zeittraining und zweitschnellster nach den Qualifikationsläufen waren zumindest für mich unerwartet und äußerst erfreulich. Im Finale ging alles sehr schnell, ich habe Andreas Steffen und Harald Rauch auf dem Weg zur Sparkassen-Kurve einscheren lassen, um eine Kollision zu vermeiden, bekam dann vier oder fünf teilweise heftige Einschläge und war teilweise nur noch Passagier (habe die Hände schon kurz vom Lenkrad genommen, in Erwartung eines heftigen Aufpralls, aus Fehlern lernt man ja bekanntlich und mein lädiertes Finger aus dem letzten Jahr ist noch immer nicht wieder ganz o.k.). Jacek Nitka ist plötzlich quer durch das Feld gefahren und hat damit eine Kettenreaktion verursacht, hat sich aber bei mir für mein ziemlich demoliertes Auto entschuldigt. Ich bin das Finale zwar noch mit krummem Auto (Spur krumm und keine Möglichkeit mehr, vernünftig nach rechts einzulenken) zu Ende gefahren aber es wollte niemand mehr ausfallen, Platz 4 und ein ziemlich zerstörtes Auto standen am Ende zu Buche.

Jetzt wartet erst einmal eine Menge Arbeit auf uns. Der Focus von Jörg muss komplettiert werden, Robert's Golf muss in den oben beschriebenen Schwachpunkten die nötige Standfestigkeit eingehaucht werden und die Zitrone bedarf einer größeren Reparatur der Karosserie. Wie immer, viel Arbeit und wenig Zeit aber wir werden versuchen, alles daran zu setzen, unsere Hausaufgaben vernünftig zu erledigen. Mit wie vielen Autos wir dann in Gründau fahren werden, wird sich kurzfristig zeigen, Robert ist fix, den Focus von Jörg sollten wir eigentlich auch fertig bekommen aber ob ich dort fahre, weiß ich noch nicht, dass hängt nicht nur von einer erfolgreichen Reparatur der Zitrone ab.

BBZ