

Berichte 2007

Bericht vom 24 Stunden von Hamburg

Das North Racing Team hat eine erfolgreiche Saison mit einem grandiosen Triumph gekrönt: Robert Müller gewann zusammen mit Ossi Kragl (OK Speed Marketing), Mike Neschki (motor-correspondent –network) und Andreas Göhring (MAG MedienService) die „DUNLOP 24 Stunden von Hamburg“. Im Ziel und nach 7722 Runden auf dem 46 Meter langen HH Speedway hatten Müller und sein Team mit ihrem Nissan Skyline GT-R knapp zwei Runden Vorsprung auf das Team „AUTOartMICHELIN“ (Lamborghini Gallardo). Zu den Geschlagenen gehörten unter anderem auch Frank Biela, der im Frühsommer schon die 24 Stunden von Le Mans für Audi gewonnen hatte und der diesen Triumph nun mit einem Audi R8 im Maßstab 1:24 (und mit Elektro- statt Dieselmotor) wiederholen wollte. Ebenfalls dabei: Ralf Jüttner, Technischer Direktor des Audi Joest Teams und in Le Mans Teamchef von Biela.

Robert Müller hatte den Nissan Skyline GT-R extra für das Rennen neu aufgebaut und dabei auf die Erfahrungen (mit einem Sieg im Jahr 2005) aus den vergangenen drei Jahren zurückgegriffen. „Entscheidend waren wohl die Reifen“, sagt Müller. „Wir mussten nur einmal wechseln, das hat uns sicher geholfen.“ Auch sonst lief der Nissan wie ein Uhrwerk – dank einer perfekten Vorbereitung. Teamchef Andreas Göhring: „Das war Vorsprung durch Technik.“

Rallycross-Fahrer Philip Schwarz (zurzeit Werksstudent bei Audi) war extra aus Ingolstadt angereist, um sich das Rennen live anzusehen. „Ich war völlig überrascht, wie professionell das Ganze über die Bühne ging“, sagt Schwarz. „Die Atmosphäre im Fahrerlager war einzigartig – besonders in der Nacht.“

Während des 24-Stunden-Rennens trafen Teamchef Andreas Göhring und der Technische Direktor des Teams, Robert Müller, auch die Entscheidung, mit welchen Autos die beiden Einsatzteams (MAG Masters & MAG Junior) 2008 bei der Slotracing-Rennserie (siehe: www.rcco.de) an den Start gehen: Göhring und Neschki fahren wie bisher einen Porsche 911 GT3, Müller und Peters werden erstmals mit je einem Audi R8 starten. Welches Auto bei den „DUNLOP 24 Stunden von Hamburg 2008“ eingesetzt wird, soll entschieden werden, sobald sich das Team für das Rennen qualifiziert hat.

Rennbericht Matschenberg 06./07.10.2007

Tolles Ende einer schönen und erfolgreichen Saison

Wir waren fest entschlossen, mit Jörg und seinem Focus beim Rallycross-DM-Finale beim letzten Lauf am Matschenberg zu starten. Der Focus war von uns (siehe Vorbericht) vorbereitet worden, noch ein-mal an den Start zu gehen, um die Möglichkeit, den Vizetitel 2007 noch zu erreichen, in die Tat um-setzen zu können, auch wenn es bei realistischer Betrachtung nur noch eine Hoffnung war, da wir we-gen nicht rechtzeitig gelieferter Teile leider nur an 5 Veranstaltungen teilnehmen konnten. Wir haben uns vorgenommen, am Matschenberg noch einmal alles zu versuchen.

Kurz vor dem Rennen war der LKW von Jörg noch beim TÜV, um absolut legal die Reise antreten zu können. Leider hat sich bei dieser Untersuchung trotz erteilter TÜV-Plakette

herausgestellt, dass ein Kreuzgelenk der Kardanwelle derart verschlissen war, dass wir wohl kaum die Rennstrecke am Matschenberg würden erreichen können. Ein passendes Ersatzteil wurde Donnerstag abend gefunden, der Versand per Nachtexpress + Montage am frühen Freitag Morgen war perfekt, mit dem kleinen Schönheitsfehler, dass das Teil Freitag Morgen noch immer beim Lieferanten lag. Kurz entschlossen wurde ein Bote mit dem Abholen des Teils beauftragt, das dann gegen 9:00 Uhr in Horneburg eingetroffen ist. Gegen 11:30 war dann das Kreuzgelenk erfolgreich in Jörg's LKW verbaut und wir sind in die Halle gedüst, haben sämtliches Geräffel verladen und haben uns, nachdem Jörg am Vormittag wegen dieser Probleme kurz davor war, alles hin zu schmeißen, gegen 13:00 Uhr auf den Weg in die Oberlausitz gemacht.

Am Matschenberg angekommen, mussten wir erst einmal einen Schock verkraften, nachdem man uns wegen 187 Fahrzeugen einen auf den ersten Blick äußerst unglücklichen Platz außerhalb des eigentlichen Fahrerlagers zugewiesen hat. Nach einiger Zeit war es uns gelungen, den LKW einigermaßen gerade zu parken und haben mit dem Aufbau unserer Wochenendbehausung begonnen. Wir haben Auffahrrampen und Bretter benötigt, um von unserem Platz aus das Auto zur Abnahme aus dem Zelt auf die Straße zu bekommen. Wir waren zuerst ein wenig geschockt, das haben wir noch nie erlebt, aber nach einem abendlichen Rundgang durch das Fahrerlager waren wir aufgrund der teilweise sehr schlammigen Verhältnisse im Fahrerlager mit unserem Platz doch sehr zufrieden, zumindest hatten wir eine feste Grasnarbe, statt Schlamm unter der Plane.

Die technische Abnahme gegen 22:30 Uhr !!! (technische Abnahme bis 24:00 Uhr, das haben wir auch noch nie erlebt) verlief gewohnt ohne Komplikationen. Wir waren nach dem Aufbauen sehr gelöst und warteten auf ein ereignisreiches Wochenende, vor allem, als uns Jörg gegen 23:00 Uhr auf einmal mitteilte, dass er zwar an vieles gedacht habe, nicht aber im geringsten an durchaus nützliches Zubehör wie etwa Bettdecke, Überzug, Kissen, Schlafsack oder ähnliches. Das hat uns noch einmal ein wenig erheitert, aber Wolfgang vom Renndienst Böhm & Sasse konnte, wie auch später mit einem Besen, wie so häufig, wunderbar aushelfen, so das Jörg vor dem letzten Rennwochenende der Saison in der Nacht nicht frieren musste.

Am Sonnabend Vormittag hat Jörg das freie und das gezeitete Training, als schnellster Fahrer der Division 1 und gesamt zweitschnellster absolviert. Im ersten Lauf konnte Jörg dann mit deutlichem Abstand die Bestzeit setzen, weil Rolf Volland, wie vorab angekündigt, im Sinne seiner erneuten Meisterschaft kurz nach dem Start ausgerollt ist und Frank Eichelberg von technischen Problemen gequält wurde. 14 Sekunden Vorsprung auf Rolf Volland verleiteten uns zum ausgiebigen Rechnen, wie Jörg Lauf zwei und drei gestalten sollte, um von der Pole-Position in das Finale gehen zu können. Am Sonntag hat dann Rolf Volland in Vorlauf zwei vor seinem extra eingeladenen „Fanclub“ seines Sponsors Barum den Fabia absolut entfesselt und sehr ansehnlich um den Kurs fliegen lassen und Jörg für ihn unerwartete 10 Sekunden um die Ohren gehauen. Jörg war komplett bedient, wollte nicht mehr fahren, hat seine Rennklamotten gegen Zivil getauscht und ist Richtung Rolf Volland abgehauen, mit der Nachricht, nicht mehr weiter zu fahren. Bis zu Vorlauf drei war Jörg wieder ein wenig ruhiger, hat sich wieder die Rennklamotten angezogen, um eine erneute, diesmal 11-Sekunden-Klatsche, zu kassieren. Wir waren bei jedem Start fleißig am Fegen (außer hier haben Schrauber eigentlich auf der Startplatte überhaupt nichts zu suchen...), um, wie bei allen anderen auch, guten Grip für den Start zu gewährleisten. Leider mussten wir mit ansehen, dass der Focus zwar richtig gut ging, Jörg aber nicht wirklich viel Vertrauen in das Auto hatte und dementsprechend in unseren Augen bei weitem nicht am Limit gefahren ist. Wir haben ihn nach diesen Zeiten ordentlich genervt, wie er hier und da fahren soll, um ein bisschen schneller zu sein. Das ist immer einfach, wenn man nicht selbst im Auto sitzt...

Im Finale hat Jörg dann das persönliche Glück gehabt, nach dem Start (nach tollen Starts in den Vorläufen der schlechteste des Wochenendes) hinter Rolf herfahren zu dürfen. Auf einmal wurde er schneller, hat auf einmal völlig andere Linien gewählt und war plötzlich erheblich dichter an Rolf dran, als in den Vorläufen. Platz zwei war ein Muß, da Frank Eichelberg erneut mit technischen Problemen zu kämpfen hatte. Warum Rolf Volland vor versammelten Fans im Superfinale nicht angetreten ist, entzieht sich meiner Kenntnis, für Jörg war es natürlich mehr als ein Elfmeter. Er hat nach vernünftigem Start eine Runde ein bisschen Abstand zum Feld heraus gefahren und hat dann nur noch ein bisschen gespielt, bis er auf Platz 1 liegend die schwarz-weiß-karrierte Flagge bekommen hat.

Am Ende ein tolles Resultat, an ein Einholen von Frank Eichelberg war bei dieser geringen Starterzahl nicht mehr zu denken und somit erreicht Jörg einen 3. Platz in der DM mit weitem Abstand nach hinten. An dieser Stelle möchten wir erst einmal den besten unseres Sportes im Jahr 2007, Rolf Volland und René Münnich zu ihren Meistertiteln gratulieren. Wir haben zügig zusammen geräumt, da Tobias und ich Montag Morgen berufliche Verpflichtungen in Norddeutschland zu erledigen hatten. Jörg und Robert sind noch ein bisschen Feiern gegangen, während wir schon, den Focus im Schlepp-tau, auf der Autobahn Richtung Heimat unterwegs waren.

Insgesamt war es eine tolle Saison. Bei Robert und mir waren es ein paar vereinzelte, mehr oder weniger erfolgreiche Einsätze. Der Focus von Jörg lief, nach viel Arbeit im letzten Winter, sehr schnell und mittlerweile absolut standfest. Am Ende hat es sich gerächt, dass wir durch verspätet gelieferte Teile mit dem Focus nicht alle Läufe haben bestreiten können, angesichts der endgültigen Tabelle hätte es für Jörg noch deutlich besser aussehen können. Wir werden den kommenden Winter nutzen, um die Autos zu überholen, hier und da noch die ein oder andere Verbesserung anzubringen und mit Jörg noch ein bisschen testen zu gehen, um ihm das nötige Vertrauen zu geben, mit dem Focus Zeiten zu fahren, mit denen man gewinnen kann.

Erst einmal zieht sich das North Racing Team in die Winterpause zurück und dankt all denen, die eine Rallycross-DM-Saison 2007 überhaupt erst möglich gemacht haben. Damit meinen wir alle Funktio-näre, vor allem aber auch alle ehrenamtlichen Helfer an den Rennstrecken, die ihre wertvolle Freizeit für unseren Sport aufopfern, nicht zuletzt aber auch unsere fleißigen Schrauber Matthias und Tobias nebst Lebensgefährtin Miriam, Marco Henker und die geduldigen Familien, ohne die wir vieles nicht hätten umsetzen können. Wir werden über den Winter gelegentlich von den Vorbereitungen auf die Saison 2008 berichten und im nächsten Frühjahr wieder am Start sein.

BBZ

Vorbericht Matschenberg 06./07.10.2007

Noch ein Lauf steht im Terminkalender für die Ralycross-Saison 2007 mit dem siebten DM-Lauf auf der Autocross-Strecke in Weigsdorf-Köblitz in der Oberlausitz. Aus dem North-Racing-Team wird nur noch Jörg mit seinem Focus an den Start gehen. Roberts Auto steht zum Verkauf und bei mir gibt es ein zeitliches Problem (ich muss mich am frühen Montag Morgen aus beruflichen Gründen im von Bautzen doch ein wenig entfernten Schleswig-Holstein einfinden und mein LT ist ja nicht mehr der jüngste...). Außerdem haben mir beim letzten Lauf auf dem Estering mit Ausnahme von Julian Meyer alle Fahrer der Division 5

erklärt, nicht am Matschenberg zu starten. Um hinten in der Division 4/1A herum zu fahren, ist die Reise zu teuer und das Risiko, nach 2006 erneut mit einem schweren Unfall-schaden in die Winterpause zu gehen, zu hoch.

Der Focus von Jörg ist rennbereit, wir haben ein paar kleinere Wehwehchen, wie einen beim September-Rennen auf dem Estering gerissenen Auspuffkrümmer, repariert und sind mit der Fahr-werks-abstimmung ein wenig Richtung „Paris-Dakar“ gegangen. Weitere technische Verbesserungen, die wir noch in der Pipeline haben, werden wir in Ruhe in der Winterpause umsetzen, damit uns genügend Zeit bleibt, diese für die Saison 2008 noch ausgiebig testen zu können. Um am nächsten Wochenende ein vernünftiges Fahren zu ermöglichen, können wir für Jörg nur wünschen, dass es trocken bleibt, ansonsten wird es mit einem Division 1 Auto sicherlich das ein oder andere Traktionsproblem geben. Geplant ist, dass wir uns zeitig am Freitag Morgen in die Oberlausitz aufmachen, um vor Einbruch der Dunkelheit unsere „Wochenendbehausung“ eingerichtet zu haben.

Robert und Jörg werden dann am Sonntag noch ein bisschen auf die Meisterfeier gehen, während Schrauber Tobias und ich uns schnellstmöglich mit dem hoffentlich nicht allzu sehr beschädigten Focus im Schlepptau auf die Socken Richtung Heimat machen werden, um noch ein bisschen Schlaf zu bekommen. Nach diesem Rennen werden wir die Autos wie jeden Winter überholen und uns der Sachen widmen, die wir uns an Weiterentwicklungen für den Winter vorgenommen haben. Wollen wir mal hoffen, dass die Organisation an diesem Wochenende etwas besser funktioniert, als es in der Vergangenheit teilweise der Fall gewesen ist, dann kann es noch einmal ein weiteres interessantes Rennen in der Rallycross-DM 2007 geben, hoffentlich mit einem erfreulichen Resultat für Jörg.

BBZ

Zurück

Rennbericht Estering 02.09.2007

Wenig kaputt aber leider nur zwei auf dem Siegertreppchen

In Anbetracht des Wetters der letzten Wochen und der Prognosen der Wetterfrösche haben wir uns für dieses Wochenende eigentlich auf eine relativ nasse Veranstaltung eingestellt. Dass wir dann am Samstag im trockenen aufbauen durften und während des kompletten Rennsonntags nicht einen einzigen Schauer abbekommen haben, hat uns doch sehr gewundert und zumindest Jörg und Robert ein wenig beruhigt, weil sich ihre doch recht leistungsstarken Autos im Regen einfach sehr schwierig fahren lassen. Die Abnahme verlief gewohnt ohne Komplikationen, nach einem gemütlichen Grill-abend harrten wir der Dinge, die am Rennsonntag auf uns zu kommen sollten.

Bei Jörg hatten wir in letzter Sekunde das System im Focus installiert, das wir die Woche vorher erfolgreich im Golf von Robert installiert hatten. Auf Grund von Vibrationen und damit nicht einwand-freier Funktion hat Jörg bereits nach dem ersten freien Training entschieden, diese Geschichte erst einmal zu optimieren und anschließend ausgiebig zu testen, bevor er damit im Renneinsatz fährt. Die Rückrüstung dauerte die geplanten 5 Minuten, als

Weiterentwicklung blieben damit einige Modifikationen am Fahrwerk gegenüber der letzten Veranstaltung übrig. Das zweite freie Training ging dann mit gewohntem Auto ohne Komplikationen über die Bühne, das Zeittraining absolvierte Jörg anschließend als zweiter. In den Vorläufen konnte Jörg jeweils am Start mit Rolf Volland mitziehen, hat sich aber durch die Position jeweils außen von Rolf vor der ersten Kurve immer direkt hinter Rolf einreihen müssen. Die Vorläufe glichen sich wie ein Ei dem anderen, Rolf konnte vorn fahren, Jörg war immer auf Platz zwei mit jeweils etwas über vier Sekunden Rückstand auf Rolf. Diese Serie setzte sich auch im Finale sowie im Superfinale fort. Jörg immer mit gutem Start (diese Probleme gehören endgültig der Vergangenheit an) und dann sicher auf Platz zwei zu Ende fahrend. Den Rückstand auf Rolf hat Jörg durch die Änderungen am Fahrwerk auf nur noch ca. eine Sekunde pro Runde reduzieren können, es geht also weiter bergauf und wir werden weiter arbeiten. Gemütliches „Herumrollen“ von Rolf geht also mittlerweile definitiv nicht mehr. Erneut gute Ausbeute an Punkten und ein, bis auf einen Haarriß am Auspuffkrümmer, unbeschädigtes Auto haben das Wochenende zu einer gelungenen Veranstaltung werden lassen.

Bei Robert war zunächst ebenfalls alles in Ordnung. Er hat eine technische Finesse im Urlaub erarbeitet und eine Woche vor dem Renntag erfolgreich getestet (siehe Vorbericht zu diesem Rennen). Diese Neuerung, die auf Grund der Kürze der Zeit beim Focus von Jörg noch nicht perfekt funktioniert hat, hat bei Robert problemlos funktioniert. Dafür hatten wir am Fahrzeug von Robert während der Vorläufe ein paar kleinere Probleme mit der Auspuffanlage seines Golfs. In Vorlauf eins hat Robert ein spannendes Duell mit Sven Gruppe gehabt. Robert hat beim Versuch zu überholen mehrmals zurück gesteckt, hat dafür vom Rennleiter Klaus Stich eine Belobigung wegen sehr fairer Fahrweise bekommen und hatte offensichtlich eine Menge Spaß, da er Gruppe gegen Ende des Vorlaufes doch noch gepackt hat und ihm gleich ein Stück weggezogen ist. Trotz leider kontinuierlich wenig berauschender Starts hat Robert den Golf nach durchweg guten Zeiten durch guten Rennspeed, sobald das Auto von der Startplatte weg war, direkt in Reihe eins des A-Finales gestellt. Da wir in der Startphase jedes mal deutliches bleuen bei Robert feststellen mussten, hat er sich anfangs des Finales aus allen Scherereien heraus gehalten, um dann erst Jens Barghoff zu kassieren und beim Versuch, auch den wenig vor ihm fahrenden Dänen Thomas Mark im Saxo zu überholen, stecken geblieben ist, da dieser Robert nicht neben sich vermutet hatte und etwas überhektisch sein Auto kurz nach Beginn der vorletzten Runde vor Robert weggedreht hat, worauf auch Robert bis zum Stillstand abbremsen musste und das A-Finale damit aufgegeben hat. Im abschließenden Superfinale hat Robert es dann ganz ruhig angehen lassen, nachdem sich nacheinander Clemens Meyer, Frank Eichelberg (mit Ankündigung wegen Getriebeschadens) und Gerhard Völzer mit technischen Problemen vom Renngeschehen verabschieden mussten und dieses Superfinale als fünft-platzierter nach Hause gefahren, mit dem Wissen, dass der Motor wegen des leichten Ölnebels geöffnet werden muss.

Bei mir gab es keinerlei Probleme. Im freien Training lief alles bestens, ich habe mich angesichts der flüssigen Fahrt lediglich etwas geärgert, dass es nicht bereits das Zeittraining war. Im Zeittraining lief es dann aber doch weiterhin gut, die zweitschnellste Zeit war das Resultat. In Vorlauf eins konnte ich frei fahren, was ich nach vernünftiger Fahrt in eine Bestzeit umsetzen konnte. In Vorlauf zwei musste ich von einem kurz zuvor von Öl oder Wasser befreiten Startplatz starten und habe den fehlenden Grip mit einer nicht besonders guten Reaktion kombiniert und konnte nur eine vierte Zeit erzielen. In Vorlauf drei wurde ich Ende Kurve eins doch recht heftig angegriffen, das Auto ist von hinten rechts bis Mitte Fahrertür links neu „gefärbt und vom Blech her neu gestylt“ und ich konnte erst wieder ernsthaft fahren, als ich das Fahrzeug, nachdem man offensichtlich versucht hat, mich anfangs der Geraden irgendwie zu entsorgen, wieder selbst lenken durfte. An eine gute Zeit war leider

nicht mehr zu denken und ich habe mal wieder im Auto gerechnet und mich dafür entschieden, diesen Lauf mit einer weiteren vierten Zeit nach Hause zu fahren und von Reihe zwei innen, statt Reihe eins ganz außen im Finale zu starten. Im Finale ist mir ein recht guter Start gelungen, ich war etwas schneller weggekommen, als die Herren vor mir. Ich habe mich dann auf Rang drei eingereiht und brauchte anschließend zwei Runden, um zum viertplatzierten Thomas Stark soviel Luft zu bekommen, dass ich meine Linie frei wählen konnte. Ich hatte Thomas dann zwar vom Speed her im Griff, konnte nach vorn aber nichts mehr ausrichten und bin auf Rang drei eingelaufen, exakt dem Platz, den ich mir vor dem Hintergrund der Nennungs-liste als festes Ziel gesetzt hatte.

Bis auf paar kleinere Defekte sind alle drei Autos heil geblieben. Die kleineren Schäden vom Estering werden wir kurzfristig beheben und uns an die weiteren geplanten Entwicklungen machen, noch ist ein bisschen Zeit bis zur Saison 2008. Ob eines unserer Autos noch am Matschenberg starten wird, ist noch nicht geklärt, ohne Grund sich dort bei zwei oder drei Autos pro Division das Material kaputt zu fahren, macht aus heutiger Sicht keinen Sinn. Die Entscheidung, ob wir in der Saison 2007 noch einmal an den Start gehen werden, wird sich sicher in den nächsten Tagen klären, die finanziellen Mittel für einen Start sind jedoch derzeit bei uns dreien für das Jahr 2007 eigentlich ausgeschöpft und wir stecken gedanklich bereits in den Vorbereitungen für die Saison 2008.

BBZ

Sommerpause 2007 vorbei und alles bereit für das September-Rennen

Die Sommerpause 2007 in der Rallycross-DM ist fast beendet, bis zum nächsten Lauf auf dem Estering am 02.09.2007 sind es nur noch wenige Tage. Die Fahrer und die fleißigen Schrauber des North Racing Teams haben diesen Sommer eigentlich erneut sehr unspektakulär verlebt.

Bei Jörgs Focus haben wir die notwendigen Überholungen nach dem letzten Lauf und die ein oder andere kleine Verbesserung hinsichtlich der Standfestigkeit durchgeführt. Jörg hat ein wenig Urlaub gehabt und sollte daher entspannt und einigermaßen konzentriert auf das Renngeschehen beim nächsten Lauf zu erwarten sein. Die geplanten Testfahrten, mit einigen Änderungen am Fahrwerk, mussten leider auf Grund der für diese Jahreszeit etwa untypischen Niederschläge sprichwörtlich ins Wasser fallen, dennoch sind wir der Meinung, dass wir in die richtige Richtung entwickelt haben. Dass einer der derzeitigen Top-3-Fahrer in der Division 1 zum nächsten Lauf mächtig aufgerüstet hat, ist kein Geheimnis mehr, wir warten einmal ab, was sich am ersten Septembersonntag auf dem Estering so ergeben wird. Beeindruckt von diesem sicher tollen, aber auch nicht ganz billigen, Fahrzeug wird Jörg sicher nicht zurück stecken aber sicher auch nicht mit unfairen Mitteln um den Vizetitel kämpfen.

Bei mir ist alles völlig normal und entspannt, die notwendigen technischen Überholungen habe ich an der Zitrone durchgeführt, optische Verbesserungen wird es aus zeitlichen Gründen erst wieder nach der Saison (noch nicht entschieden, ob nach dem Estering oder nach dem Matschenberg) geben. Das Auto fährt nach meinem Durchfahren des Lochs Übergang Schotter-Asphalt in der ersten Runde auf der Geraden des Finales beim letzten Rennen wieder im rollenden Zustand, im Schubbetrieb und unter Last erfreulich gut gerade aus. Wie eigentlich jedes Jahr, habe ich mir im August den Besuch als Zuschauer den Besuch des EM-Laufes in Valkenswaard gegönnt, um mich einerseits an tollem Rallycross-Sport zu

erfreuen und mich andererseits technischer Bildung zu widmen. Leider wird dabei auch jedes Jahr wieder klar erkennbar, dass es doch ein ziemlich großer Unterschied zwischen unse-rem Engagement in der DM und den Auftritten der Etablierten in der EM ist. Entgegen der Nennungs-bestätigung werden sich in der Division 5 bis zum nächsten Wochenende meiner Kenntnis nach hinsichtlich der Starter/Autos noch ein oder zwei Änderungen ergeben, lassen wir uns überraschen.

Robert war als einziger aus unseren Reihen bei seinem einzigen für 2007 geplanten Auftritt auf dem Estering im Rahmen der DM mit einem, wie im Rennbericht geschilderten, Schaden am rechten Flansch zwischen Antriebswelle und Getriebe vorläufig gestrandet. Trotz fehlender Sponsoren und damit nicht allzu dickem Geldbeutel ist Robert fest entschlossen, die Saison nicht mit einem einzigen, nicht zufrieden stellenden, Lauf zu beenden. Er hat sich gleich nach dem Ausfall auf dem Estering um das notwendige Ersatzteil gekümmert, wir haben das Auto überholt und rechtzeitig vor Nennungs-schluss hat Robert mich aus dem Urlaub angerufen, damit ich doch unbedingt für ihn zum nächsten Rennen nennen sollte. Das habe ich natürlich umgehend getan und wir werden damit wieder zu dritt sein. Offensichtlich hat Robert seinen Urlaub gut genutzt, denn er hat mich und Schrauber Tobias mit einer Weiterentwicklung überrascht, die uns erst in ein bisschen Erstaunen versetzt hat, uns dann Anlass zu ein wenig Lästerei und übertriebener Vorsicht gegeben hat und anschließend uns beide, nachdem wir mit Robert nach obligatorischem Test des Autos in der Luft (Auto aufgebockt) ein bisschen die Straße ´rauf und `runter fahren durften, doch mit einem breiten Lächeln auf dem Gesicht überzeugt hat. Seine Idee funktioniert exakt so, wie Robert es uns schon theoretisch beschrieben hat, soll ihm das Fahren ein wenig erleichtern und die Zeiten ein wenig aufpeppeln. Mal sehen, was der Lauf auf dem Estering so bringen wird, noch ist die Änderung noch nicht einen Kilometer im Renneinsatz gelaufen aber hat bei mir und Tobias bleibende Eindrücke hinterlassen...

Wir warten einmal gespannt auf das Wochenende, wärmer als beim letzten Rennen kann es nicht werden, hinsichtlich der Niederschläge haben wir im Team immer unterschiedliche Meinungen, aber wenigstens haben wir wieder drei Autos beim letzten Heimrennen 2007 am Start. Den Lesern dieser Zeilen wünschen wir wie immer alles erdenklich Gute, bis zum Wochenende oder irgendwann später einmal auf unserer Homepage.

BBZ

Rennbericht Estering 15.07.2007

Endlich wieder zu dritt, aber nur zwei kommen durch

Nachdem wir beim letzten Lauf in Dänemark bis auf einen Regenguss bestes Rallycross-Wetter genießen durften, haben wir uns vor diesem Lauf wegen des andauernden April-Wetters auf eine recht nasse Veranstaltung eingestellt. Der Focus von Jörg war nach der Bekanntschaft mit einer dänischen Leitplanke im dortigen Superfinale wieder fit, die Zitrone ebenso aber zum Glück konnten wir auch wieder den generalüberholten und gewohnt schnellen Golf von Robert mit zum Estering bringen. Endlich wieder einmal mit drei Fahrzeugen am Start, endlich wieder einmal alle drei Zelte mit Rennern besetzt. Entgegen unserer Erwartungen ist dann das eingetroffen, was wir nach diesen Wochen von Sauwetter niemals erwartet hatten. Der neue Vorstand des ACN hat offensichtlich einen guten Draht zu

Petrus, denn mit diesem Julirennen wurde es schlagartig Sommer, in meinen Augen ein bisschen zu plötzlich und ein bisschen zu heiß.

Die Abnahme verlief für uns alle wie gewohnt ohne Probleme und wir warteten auf ein zeitig beginnendes warm- up am Sonntagmorgen. Ohne Probleme absolvierten wir dieses warm- up, absolvierten anschließend unser Zeittraining und harrten der Dinge, die an diesem Rennsonntag noch kommen werden. Die Regenreifen haben wir im LKW ganz unten gelagert, uns schwebte bereits bevor, dass es ein Hitzerennen werden würde. Das Zeittraining haben wir dann alle drei ohne Probleme absolviert, ohne das Risiko einzugehen, irgendetwas an den Fahrzeugen vorzeitig kaputt zu machen.

Nach einer Trainingszeit, die Jörg mit über zwei Sekunden Rückstand auf Rolf Volland nicht besonders zufrieden stimmte, hat er im ersten Lauf als zweitschnellster weniger als vier Sekunden Rückstand auf die komplette Distanz. Alles in Ordnung, wengleich der zweite Lauf mit ca. sieben Sekunden Rückstand Jörg erneut nicht ganz selig machen konnte. Im dritten Vorlauf waren es etwas weniger als fünf Sekunden Rückstand, Startplatz zwei im Finale sowie im Superfinale waren damit in trockenen Tüchern. Der Start im Finale hat gut funktioniert, Jörg und Rolf sind Seite an Seite Richtung Sparkassenkurve gefahren, schlussendlich musste sich Jörg hinter dem auf der Innenbahn fahrenden Rolf Volland einreihen und hat das Finale nach guter Fahrt mit nicht allzu viel Rückstand auf einem guten zweiten Platz beendet. Vor dem anschließenden Superfinale gab es leider keine Zeit, die Motortemperatur bei diesen subtropischen Temperaturen wieder auf ein gesundes Level zu reduzieren. Ein Granatenstart von Jörg, ähnlich wie vor drei Wochen in Dänemark, versetzt Jörg in die führende Position hinauf zur Sparkassenkurve. Jörg rutscht ein wenig zu weit raus, Rolf setzt sich daneben und Seite an Seite rasen die beiden die Gerade hinunter. Rolf Volland hat ein bisschen später gebremst und hat sich damit die Führung erkämpft. Jörg hat sich im Hinblick auf die relativ hohe Temperatur des Kühlwassers mit diesem erneut tollen zweiten Platz abgefunden und hat somit an diesem Wochenende erneut fleißig Punkte gesammelt. Der dritte Platz in der DM ist ihm nach diesen Finals nur noch theoretisch zu nehmen und er hat trotz technisch bedingter Nichtteilnahme in Oschersleben und Gründau noch berechtigte Hoffnungen auf den Vizetitel.

Robert hat zwar vor dem Rennen versucht, allen zu erzählen, dass er das Fahren erst wieder erlernen müsste, hat aber bereits im Zeittraining mit der zweiten Zeit bewiesen, dass er absolut nichts von seiner Schnelligkeit eingebüßt hat und der Golf nach wie vor eines der besten zweiradgetriebenen Fahrzeuge in der Deutschen Meisterschaft ist. In der, zumindest in der Spitze mit Gerhard Völzer, Clemens Meyer, Hans Kirchhof usw., stark besetzten Division 4 gelang Robert mit guten Läufen eine drittbeste Zeit in Vorlauf eins sowie eine vierte Zeit in Vorlauf zwei, wobei er jeweils über mehrere Runden von Thomas Loos aufgehalten worden ist, der ihm auf den geraden Stücken weggezogen ist und ihn in den Kurven regelmäßig ordentlich eingebremst hat. Im dritten Vorlauf hängt Robert hinter dem Blitzstarter Hans Kirchhof im heckgetriebenen Porsche, der nach seinen sehr schnellen Starts die Konkurrenten in den Vorläufen doch ein wenig aufgehalten hat, fest. Beim Versuch, die Lücke auf Kirchhof auf Schlagdistanz zu halten, hat Robert in der letzten Runde auf der Geraden beim harten, mittlerweile stark ausgefahrenen Übergang vom Schotter auf den Asphalt das Gas voll stehen lassen. Der Flansch zwischen Getriebe und Antriebswelle konnte diesen Schlag in Verbindung mit dem starken Drehmoment von Roberts Triebwerk nicht verkraftet und scherte im Vollmetall ab. Mangels geeigneten Ersatzteils (trotz spontaner Hilfe von Ralf Evers, der ein leider nicht passendes Ersatzteil zur Verfügung stellen wollte), war das Rennwochenende für Robert damit beendet. Schade aber zum Glück kein allzu teurer Schaden, vielleicht können wir beim nächsten Rennen erneut mit allen drei Autos an den Start gehen.

Ich habe zwei flüssige freie Trainings gefahren, bin dann offensichtlich im Zeittraining auf der Jagt nach einer schnellen Zeit etwas zu verkrampft gefahren und habe den einen oder anderen Schnitzer eingebaut. Demzufolge in einer langsamen Gruppe startend, gelang mir im ersten Lauf nur eine vierte Zeit, im zweiten Lauf war es die dritte und im dritten Lauf habe ich dann die zweitschnellste Zeit fahren können. Insgesamt war ich den kompletten Sonntag über ein wenig am rätseln, da mir doch ein wenig der Speed fehlte, den ich eigentlich erwartet hatte. Von Platz vier aus ins A-Finale gestartet, konnte ich den mit abgerissenem Schaltgestänge zum langsam fahrenden Julian Meyer bereits am Start überholen, habe dann gleich in der ersten Runde zielstrebig auf der Geraden das Loch angepeilt, das Robert im dritten Vorlauf den Flansch abgeschert hat, bin dort voll durch gefahren und hatte nach einem fürchterlichen Knall ein um fast 90 Grad verdrehtes und fürchterlich vibrierendes Lenkrad. Vor diesem Hintergrund und einem bereits nach der ersten Runde mit Schlamm zugestopften Kühler habe ich mich dafür entschieden, den dritten Platz mit nahezu unversehrtem Auto nach Hause zu fahren. Beim heutigen „Abduschen“ des Autos ist mir die doch recht interessante Achsgeometrie an der Vorderachse aufgefallen, so habe ich den Wagen sicherlich nicht wissentlich vor dem Rennen abgestimmt...

Bis auf den abgescherten Flansch bei Roberts Golf und meiner etwas beschädigten Vorderachs-auf-hängung sind die Autos unseres Teams nahezu unbeschädigt aus dieser, von allen beteiligten äußerst fair gefahrenen Veranstaltung, herausgekommen. Wir werden die nächsten Wochen nutzen, um im September an gleicher Stelle wieder mit konkurrenzfähigem Material auf die Jagt nach Punkten gehen zu können. Alles in allem bleibt uns die Erinnerung an ein spannendes, nahezu tropisches und einigermaßen erfolgreiches Wochenende, wenn wir auch durch die etwas heftigen Temperaturen am Ende des Wochenendes alle ein wenig platt waren, aber das wird sich kurzfristig wieder geben.

BBZ

Bilder: www.kaisportpics.de

Rennbericht Nysum 23./24.06.2007

Erfreuliches Wochenende für das North Racing Team in Dänemark

Nach dem sehr erfreulichen Dauertest von Jörg und seinem Focus vor zwei Wochen sind wir guten Mutes nach Nysum aufgebrochen. Das Auto ist beim diesem Test wie ein Uhrwerk und ziemlich schnell gelaufen und wir hatten berechtigte Hoffnungen, mit konkurrenzfähigem Material nach Dänemark zu reisen. Wir sind Freitag zeitig aufgebrochen und in Nysum angetroffen, begrüßte uns (abgesehen von dem für alle Zelte sehr belastendem Wind) bestes Wetter und eine Dämmerung, die erst gegen 23.00 Uhr eintritt. Die technische Abnahme haben wir wie gewohnt ohne irgendwelche Komplikationen absolviert und haben uns erst einmal mit ein wenig Nahrung vom Grill für das Wochenende gestärkt.

Das erste freie Training war für alle beteiligten ein ziemlich gefährlicher Blindflug, aber das hat der Veranstalter nach einigem „Gemecker“ diverser Fahrer schnell erkannt und ab dem zweiten freien Training wurde kontinuierlich so gewässert, dass bis zum Ende der Finals immer eine freie Sicht gewährleistet war. Der Focus und die Zitrone liefen beide ohne die kleinsten Probleme wie ein Uhrwerk und wir bereiteten uns auf das Zeittraining vor. Es lief alles glatt, Jörg ist noch nicht voll am Limit gefahren und hatte einen Tick mehr als eine Sekunde Rückstand auf Rolf Volland, bei mir war es ähnlich, ebenfalls ohne Probleme und 13-hunderstel Rückstand auf die Bestzeit.

Den ersten Vorlauf haben Jörg und ich jeweils als zweitschnellste absolviert und warteten gespannt auf das, was am Sonntag geschehen wird. Der zweite Vorlauf verlief ähnlich, Jörg

ist wieder als zweiter gezeitet worden, diesmal mit einem Rückstand von nur vier Sekunden auf Rolf Volland. Ich bin im Verkehr hängen geblieben und bin ein wenig angenervt um den Kurs herumgerollt, wieder Platz zwei aber nur, weil Philip Schwarz ein Problem, wahrscheinlich mit der Kopfdichtung, bekommen hat. Im dritten Vorlauf hat es ordentlich angefangen zu regnen, als Jörg bereits zum Vorstart gefahren ist. Auf Slicks im mittlerweile strömenden Regen war der Focus extrem schwierig zu fahren, Jörg ist dabei einmal vorn links leicht in die Leitplanke eingeschlagen und hat sich dabei die Lenkung kaputt gefahren, was trotz notdürftiger Reparatur noch Folgen haben würde. Ich konnte endlich einmal frei fahren, hatte jede Menge Spaß und war nach den vier Runden eine Viertelsekunde hinter Julian Meyer.

Im Finale haben wir gespannt darauf gewartet, ob es Jörg gelingen wird, den von uns erwarteten guten Start hinzulegen und mit Rolf Volland um den Sieg zu kämpfen. Wir sind der Meinung gewesen, dass der Focus von Jörg nach der ausgiebigen Testfahrt eigentlich gut starten sollte und hatten Recht. Jörg konnte Rolf mit einem tollen Start abhängen, hat dann aber in der ersten Kurve eine von außen betrachtet etwas optimistisch gewählte Geschwindigkeit gewählt und musste Rolf schlussendlich den Vortritt lassen. Der Grund dieser „optimistischen Geschwindigkeit“ war schnell lokalisiert. Jörg hatte nach dem Regen im dritten Vorlauf Arbeitsschuhe angezogen, damit die Rennstiefel nicht nass werden, hat dann aber leider vor dem Finale vergessen, seine Füße wieder mit geeignetem Material zu bestücken. Er ist also mit superbreiten Arbeitsschuhen im Finale gestartet, hat dadurch permanent zwei Pedale mit einem Fuß getreten. Dadurch hat er sich auch in der ersten Kurve verbremst, weil er neben der Bremse auch gleichzeitig das Gaspedal getreten hat.

Mit korrektem Schuhwerk im abschließenden Superfinale angetreten, hat Jörg einen absoluten Granatenstart hingelegt und hat Rolf Volland regelrecht stehen lassen. Leider war kurz nach der ersten Kurve das Ende eingeläutet, nachdem Jörg nach diesem Superstart ein wenig optimistisch in die Kurve eingebogen ist. Die Folge des leichten Einschlags im dritten Vorlauf kam plötzlich trotz notdürftig abgeschlossener Reparatur zum Vorschein, das Auto lenkte nach links ein, Jörg konnte mit plötzlich blockierender Lenkung nicht mehr korrigieren und ist links relativ hart in die Leitplanke eingeschlagen. Damit war das Superfinale leider beendet.

Das Finale bei mir war wenig spannend, ich bin von Position zwei gestartet, habe den Start ein wenig zu meinen Gunsten entscheiden können, hätte mich aber nicht fair vor Julian Meyer einreihen können. Ich habe versucht, das Tempo von Julian mitzugehen, musste dann aber einsehen, dass ich zwei oder drei Zehntel pro Runde verliere und habe mich schlussendlich mit Rang zwei zufrieden gegeben, um mit unbeschädigtem Auto auf dem Estering wieder starten zu können.

Alles in allem war der Trip nach Dänemark ein gelungenes Wochenende. Am Focus gibt es ein bisschen Arbeit nach dem Einschlag im Superfinale, sollte aber bis zum Estering zu beheben sein. Die Zitrone ist endlich einmal unbeschädigt geblieben und ich kann meine knappe Freizeit daher ein bisschen mehr dem Focus und dem Golf von Robert widmen, der als Chefmechaniker in Dänemark den Start von Jörg im Finale überhaupt erst ermöglicht hat und auf dem Estering mit seinem Golf wieder selbst ins Lenkrad greifen möchte.

Bedanken möchte sich das North Racing Team beim Veranstalter, der dieses Rennwochenende von Anfang bis Ende sehr gut in allen Belangen im Griff hatte und mit diesem perfekt eingehaltenen Zeitplan, den ersten Vorlauf bereits am Sonnabend zu fahren, all denen geholfen hat, die einige hundert Kilometer Rückweg zurück zu legen haben und dennoch ein paar Stunden Schlaf bekommen haben. Wir werden auf jeden Fall im nächsten Jahr wieder kommen, weil es einfach Spaß macht, bei dieser tollen Veranstaltung in Nysum zu fahren.

BBZ

Seifenkistenrennen

Nach dem erfolgreichen Test sind wir am Sonntag beim 2. Harsefelder Seifenkistenrennen mit dem Focus an den Start gegangen. Hinter dem Lenkrad saß Robert, Jörg hatte es "aus Sicherheitsgründen" vorgezogen, nur als Zuschauer aufzutreten. Am Abend zuvor war er bei einer privaten Feier als Grillmeister aktiv, und da war es ziemlich spät geworden. Aus Sicherheitsgründen hielt sich Robert auch mit dem Focus sehr zurück. Die Organisatoren hatten die gut 600 Meter lange Rennstrecke für die Seifenkisten zwar mit mehr als 600 Strohhallen abgesichert. Ein 500-PS-Auto mit mehr als einer Tonne Kampfgewicht können auch sie nicht stoppen. Auch wenn Robert das Potenzial des Focus nur mal kurz andeutete, war es ein äußerst gelungener Auftritt. Kaum war der Focus abgeladen und vor dem Rathaus zwischen Treckern und Oldtimern aufgestellt, war er schon von Zuschauern umringt. Wir haben Autogrammkarten verteilt, Fragen beantwortet (die häufigste: wieviel PS hat der?) und erläutert, was Rallycross ist. Danach ging es dann auf die Herrenstraße, die Rennstrecke mitten in Harsefeld. Streckensprecher DJ Höger war von uns mit allen wichtigen Informationen versorgt worden, so dass er Roberts Auftritt fachkundig kommentieren konnte. Zum Schluss hat er dann noch mehrfach auf das nächste

Rennen auf dem Estering hingewiesen. Unter den Zuschauern beim Seifenkistenrennen war sicher der eine oder andere, der sich den Focus mal in voller Aktion ansehen will. Das war rundum ein gelungenes Wochenende für unser Team: erst ein erfolgreicher Test am Freitag, und dann am Sonntag der starke Auftritt in Harsefeld vor 4000 Zuschauern.

Bis Dann Euer North Racing Team

Rennerbericht Estering 28./29.04.07

Erfreulicher Saisonauftakt für das North Racing Team

Eigentlich hatten wir für das Rennen auf dem Estering alles soweit gerichtet. Der Focus hat nach der Reparatur des Getriebeschadens von Gründau einige tiefgreifende Verbesserungen am Fahrwerk erhalten, der Golf ist komplett revidiert und in einem top Zustand und die Zitrone wurde aller Verformungen und Schäden des Einschlags auf dem Gründautal-Ring entledigt. Das wir in Oschersleben nicht würden starten können, war uns bereits nach Bekanntmachung des 2007er Terminplans klar aber am Estering wollten wir uns dann auf jeden Fall mit konkurrenzfähigem Material dem Wettbewerb stellen. Leider konnten wir nur mit zwei Fahrzeugen anreisen, da Robert sich den Winter über ausschließlich um die Weiterentwicklung des Focus gekümmert hat und nach dem unerwarteten Verlust seines letztjährigen Hauptsponsors keine Zeit hatte, sich ernsthaft um andere Sponsoren zu kümmern. So hatten wir wenigstens für dieses Wochenende einen technisch sehr versierten Chefmechaniker im Team, eine absolute Freude für jeden Fahrer.

Am Freitag haben wir bei bestem Hochsommerwetter aufbauen dürfen, das haben wir bei einem April-Rennen mit solch einer Wärme noch nie erleben dürfen. Beide Autos sind wie gewohnt ohne irgendwelche Komplikationen durch die technische Abnahme gekommen und wir erwarteten ein interessantes Rennwochenende. Die freien Trainings und auch das abschließende Zeittraining haben wir ohne die geringsten Probleme mit vernünftigen Zeiten

absolvieren können und warteten gespannt auf den Rennsonntag, der zeitig um 8:00 Uhr mit dem ersten Wertungslauf beginnen sollte.

Jörg hat den Samstag genutzt, um dem völlig neu gebauten Fahrwerk die nötigen Feinjustierungen zukommen zu lassen. Wir haben das Auto am Samstag Abend noch einmal vermessen, da Rennbetrieb und Stehen in der Halle auf der Bühne doch zwei sehr unterschiedliche Dinge sind. Im ersten Vorlauf war Jörg mit der Performance noch nicht ganz glücklich, da Mensch und Maschine noch nicht 100 %ig eins waren und es ein wenig weiterer Korrekturen bedurfte. In Vorlauf zwei konnte Jörg dann zeigen, dass der Focus mittlerweile richtig schnell ist und musste sich nur knapp von Willy Salzgeber schlagen lassen. Im dritten Vorlauf konnte er die Pace des Österreichers dann mitgehen, der sich unter diesem unerwarteten Druck eingangs Start-Ziel gedreht hat und Jörg den Weg zur Bestzeit in diesem Heat freigemacht hat. Mit einem tollen Start im Finale konnte sich Jörg dann auch direkt an die zweite Position setzen, die bis zum Ende des Finales nie in Gefahr war. Wir sind glücklich, dass der Focus bis dahin ohne Probleme gelaufen ist und dabei noch richtig schnell ist. Im abschließenden Superfinale gab es ein ähnliches Bild wie im Finale, erneut toller Start von Jörg, gleichauf mit Willy Salzgeber, und wieder ein fehlerfreies Rennen und erneut der zweite Platz. Das die Kombination Jörg Jockel und überarbeiteter Ford Focus hervorragend funktioniert, haben alle Beteiligten und Zuschauer auf dem Estering sehen können, daran werden wir anknüpfen und die Messlatte weiter nach und nach noch ein bisschen höher legen.

Bei mir lief alles ein wenig unglücklich. Ein Trainings-Samstag ohne Probleme mit einer viertbesten Zeit im Zeittraining, in dem ich in Runde zwei einen Fehler in der Sparkassen-Kurve hatte und in der dritten Runde genau an der Stelle auf Philip Schwarz aufgelaufen bin, der mit Getriebeproblemen zum Langsamfahren verdonnert war. Am Sonntag wurde ich dann in der gleichen Kurve in der dritten Runde beim Überholversuch eines langsam vor mir her zickzack fahrenden Dänen von einem anderen Dänen stumpf abgeräumt. Er hat mir nach dieser unfreiwilligen 1800 Drehung meine nagelneue Stoßstange, den Halter usw. ordentlich zerfezt. Gute 21 Sekunden Rückstand waren das Resultat nach erneutem Anlassen des Motors, rückwärts fahren und erneuter Aufnahme des Renngeschehens. Damit war meine Qualifikation leider schon so gut wie gegessen, Platz 7 im Finale so gut wie sicher. Im zweiten Lauf bin ich dann volle Kanone gefahren, habe nach einem Bremsmanöver am Limit Ende der Geraden auf der Bremse die Führung in der Gruppe übernehmen können und konnte dann frei fahren, hatte viel Spaß und bin Bestzeit in Lauf 2 gefahren. Im dritten Vorlauf lief es ähnlich gut, der Speed war erneut da, wieder ein toller Lauf und mit einer Viertelsekunde Rückstand Platz zwei hinter Philip Schwarz in diesem Lauf. In beiden Läufen schneller als der Polesetter Julian Meyer, ohne den Abschuss in Lauf 1 hätte es sicher zu einem guten Platz in der ersten Reihe gereicht. Mit 8 Hunderstel-Sekunden Rückstand auf Reihe 2 musste ich dann leider doch aus Reihe 3 starten, habe beide vor mir stehenden Dänen überholen können und bin beim Versuch, direkt an den uns alle aufhaltenden Thomas Stark heranzukommen, Ende der Geraden beim Anbremsen ziemlich quer gekommen, musste die Lenkung öffnen und die Dänen wieder ziehen lassen. Faires Überholen ging nicht mehr, unfair ist nicht mein Metier und somit musste ich mich mit einem wenig berauschenden 6. Platz abgeben. Alles in allem bleibt ein positives Fazit. Jörg ist mit dem überarbeiteten Focus richtig schnell und auch ich kann mit der alten Zitrone noch ganz gut mithalten. Jetzt werden wir uns die Autos noch einmal genau vornehmen, Fehler ausmerzen und Schäden beheben, damit wir vor unnötigen technischen Ausfällen verschont bleiben. Alles in allem war es für uns ein tolles Wochenende, wir hatten viel Spaß und zumindest bei Jörg tolle Resultate. Warten wir einmal ab, was diese Saison noch zu bieten hat.

BBZ