



## Newsletter – Rennen 31.07./01.08.10

---

Entgegen aller sonstigen Gewohnheiten sollte dieses 3. Rennen des „kleinen Dacia-Cups“ am Freitag stattfinden. Da alle mehr oder weniger intensiv beruflich gebunden sind, brachte das ein wenig Hektik mit sich, so dass die Anreise am Donnerstagabend so spät erfolgte, dass der durchaus wichtige gesellschaftliche Teil (das „Boxengrillen“) nicht stattfinden konnte. Hilmar musste die ganze Anfahrt übernehmen, da wir drei, Jan, Helge und ich, im Auto noch „Schularbeiten“ machen mussten.

Am nächsten Morgen ging es dann los mit der Abnahme, die klaglos über die Bühne ging, Bremsbeläge wechseln etc. – Routine. Leider hatten wir keine Box, da diese durch den Porsche Cup belegt waren.



Petrus hatte aber Mitleid mit uns und lies den Regen drin und die Sonne dafür etwas raus; - trocken aber eher etwas kühler.

Zum freien Training ging ich als erster raus und stellte fest, dass das Auto nicht so toll lief. Keine Vibration, kein Bocken beim Gasgeben, nur die Endgeschwindigkeit nahm kontinuierlich ab. Ich bin dann vorzeitig zur Box zurück, Helge stieg ein. Er fiel gegenüber meinen Zeiten noch weiter zurück und kam auch wieder zur Box. Wir waren alle ein wenig ratlos, woran es liegen könnte. Dann fiel uns ein, dass das Rappeln im Auspuff, das Helge schon am Nürburgring festgestellt hatte, wohl die Ursache sein könnte, und zwar dergestalt, dass der Katalysator sich auflöst und den Auspuff verstopft.

Also hieß es – alle ab unter das Auto. Bodenbleche, Auspuffe und Halterungen waren erstaunlicherweise schnell ausgebaut und mit Rohr / Schraubenzieher / Hammer wurde den Resten des Katalysators schnell ein Garaus gemacht. Dank der weiteren Trainingssitzungen des Bördesprints

wurde das Auto pünktlich fertig, dass wir noch am Qualifying teilnehmen konnten. Bei unserem Auto übernahm Helge das Training, das er mit Platz 4 beendete. Auf Oldenburg I übernahm Norman das Training und landete auf Platz 6.

In den Jahren vorher war es so, dass einige Autos „besonders leistungsfähig“ waren, aber heute ist es so, dass noch weniger kontrolliert wird. Besonders Autos, die aus der Bundeshauptstadt kommen sind so gesehen „sehr gründlich vorbereitet“. Das führte dazu, dass zwar zu Anfang das Starterfeld sehr eng zusammenblieb, sich dann aber ein Auto absetzte, das mit einem Fahrer meiner Qualität besetzt ist, der sonst eher im Mittelfeld zu finden ist. Das Auto ging aber derartig gut ab, dass keiner ihm folgen konnte.

Helge blieb auf Platz 3 oder 4, das wechselte häufig. Norman war gleich in der ersten Runde angeschubst worden und auf Platz 6 zurückgefallen, und ist ein paar Runden später mangels Seitenführung der Reifen die Straße ausgegangen, so dass er rückwärts in den Planken landete. Nicht nachhaltig aber doch deutlich sichtbar onduliert war das Auto dann. Mittlerweile hatte die Führung gewechselt, das Hamburger Auto mit Stolt jun. u. Co. hatte die Führung übernommen. Der Fahrerwechsel muss bei uns wohl ganz toll geklappt haben, denn ich kam nach dem Führenden als zweiter auf die Bahn zurück. Nach der Hälfte der Distanz holte das Niedersachsenauto mich ein und nach 1-2 Runden des Blockierens musste ich einsehen, dass das Auto klar schneller war, so habe ich dann Platz gemacht.

Jan hatte das Auto im hinteren Feld übernommen und sich kontinuierlich nach vorne gearbeitet zusammen mit dem anderen Berliner Auto, das auch abging wie die Post. Als die Übrerrundungen geschafft waren und zur Jagd auf unser Spitzentrio geblasen wurde, hat das Colonil-Auto nach Jan's Angaben ihn auf der Geraden angedetscht und zu einem Dreher gezwungen. Jan fiel jedoch wieder zurück, blieb aber auf dem gleichen Platz.

Ich hatte mich auf dem dritten Platz hinter Niedersachsen gut eingerichtet, obwohl an diesem Tag die Strecke ganz tückisch zu fahren war. Vermutlich hat das OWL-Auto, das mit gerissener Ölwanne unterwegs war, die Strecke an einigen Strecken so eingeölt, dass es dann beim Anbremsen der Kurve, je nach dem wo man lang fuhr, zu sehr unterschiedlichen Haftungen führte. In diesem Rennen bin ich etliche Male „auf der letzten Rille“ durch die Kurve gekommen auf Grund der unvorhersehbaren Reaktion des Autos.

Ich hatte mich also „eingerichtet“ und musste mit einem Mal feststellen, dass mit Riesenschritten das Berliner Auto herankam. Ich wurde wieder einmal „breiter“, wir haben uns zwei/drei Kurven lang einen wirklich guten Kampf geliefert, „Spiegelhakeln“ gespielt, aber es half nichts, im Turn 5

wurde ich dann so außen überholt, dass ein Beibehalten der Ideallinie zur Schikane zur Kollision geführt hätte. Da habe ich zurückgesteckt und mich über Platz 4 „geärgert“.

Das war aber noch nicht alles, denn nun kam Jan auch von hinten angebraust, noch nicht so groß im Rückspiegel aber immerhin gut sichtbar. Es waren aber nur noch 2 Runden bis zum Ende des Rennens, die habe ich dann überstanden und den vierten Platz gerettet, zwei weitere Runden wäre das sicherlich nicht gut gegangen.

- Hier gehört natürlich das Bild mit Pokal hin – hat aber wieder keiner fotografiert

Auch ein Vorteil des Einstundenrennens: Man hat schon kurz nach dem Mittag frei und kann sich in Ruhe die Rennen des Bördesprints angucken. Das haben wir dann auch ausgiebig getan und sind nicht nach Hause gefahren, da am nächsten Tag die Einlösung meines Weihnachtsgeschenkes beider Söhne bevorstand: „Panzer fahren beim Truppenübungsplatz in der Gegend von Magdeburg.“



Dazu eine Kurzzusammenfassung: Die Piste war saumäßig vorbereitet, damit fielen auch die Rundenzeiten nicht nur in den Keller, sondern herunter bis auf Sohle 5. Hat aber sehr viel Spaß gemacht, obwohl es sehr staubig zuging.

Oldenburg, 06.08.2010  
Vk/wi.008 (vK-Motorsport)