



Liebe Clubmitglieder,

nach den ersten beiden Testtagen ging es Ostersonntag mit dem ersten Saisonrennen in Oschersleben los. Im Folgenden die Berichte der beiden Teams:

2. Team MSC Oldenburg II

Am Freitag den 21. März hieß es nun aber wirklich „Aufbruch zum ersten Rennen der Saison“. Nach der ausgiebigen Testerei an den Vorwochenenden war das MSCO Team II bereit und gespannt, wie es so laufen würde. Die Wettervoraussagen ließen allerdings das Schlimmste befürchten. Nach unserer abendlichen Ankunft bei allerdings (noch) mildem Wetter, luden wir zunächst den Wagen ab, der nach Willis Umbauarbeiten an Auspuff und Bremsenbelüftung, nun dem aktuellen Reglement entsprach. Lediglich die neu vorgeschriebenen und eben erst ausgelieferten Reifen mussten noch aufgezogen werden, womit der Mechaniker der Firma Wiechers angesichts des Fahrerfeldes von 27 genannten Autos (27 x 4 Felgen, ca. 2 Satz Felgen pro Auto: macht ca. 216 Räder!) auch die folgende Nacht beschäftigt war. Bei den ersten gerollten Metern auf dem Boxengelände bemerkten wir zu unserer großen Sorge gleich ein ausgesprochen hässliches Geräusch an der Hinterachse. Das herbeigesehnte Abendessen musste also verschoben werden, bis die Fehlerquelle, das Radlager hinten rechts, mit Willis Hilfe identifiziert und durch einen Austausch der Bremstrommel beseitigt war. Über die Frage, wie dieser Defekt nach zweiwöchigem Stehen in der Garage entstanden war, hätte man sich wohl den Kopf zerbrechen können, stattdessen entschieden wir uns für das einfache Hinnehmen und machten uns anschließend mit hängenden Mägen auf, um in der Innenstadt von Oschersleben noch ein leckeres Mahl einzunehmen.



Der Samstagmorgen startete zu ungewohnt humaner Zeit um halb zehn mit der Fahrerbesprechung. Ein zweites Frühstück beim mal wieder erstklassigen „Catering“ von Dörte und Melli war auch noch drin. Beim anschließenden Code 60 Fahren konnten die Neulinge der anderen Teams die Strecke kennen lernen. Aber auch wir „alten Hasen“ mussten wie alle anderen mit einer großen Unbekannten Auskommen: Keiner wusste so richtig, zu was die neuen Reifen fähig waren, und ob und wie diese überhaupt die langen Distanzen überstehen würden. Leider zeigte sich das Wetter ebenfalls nicht bereit uns die Eingewöhnung zu erleichtern. Dicke graue

Wolken und über den Tag immer wiederkehrender, zum Teil heftiger Regen machten nicht so richtig Spaß. Als dann das freie Training startete und das Tempo freigestellt war, begann dann auch ein zum Teil wildes Suchen nach Ideallinien und Grip, so dass die Anzahl der Dreher nicht eben gering ausfiel und einige Code 60 Phasen schon im Training stattfanden. Unser erster im Bunde, Volker, kam ganz ordentlich zurecht, bevor er an Jan übergab. Dieser hatte leider kaum Möglichkeit, richtig Gas zu geben, da wieder zahlreiche Dreher den Einsatz schweren Geräts in den Kiesbetten nötig machten. In 20 Minuten gelang 1 (!!) frei Runde. Ich selbst übernahm als dritter das Auto. Während ich noch versuchte mich bei den widrigen Bedingungen und mit den neuen Reifen zurecht zu finden, konnte ich nur mit Mühe eine Kollision mit einem anderen Auto vermeiden, welches sich vor mir gedreht hatte. Dieses Ausweichen führte leider zu einem unliebsamen und nicht ganz sanftem Kontakt mit der Streckenmauer, und als Folge dessen dann zu einem nicht ganz unerheblichen Blechschaden vorne rechts, so dass meine Laune und Motivation bereits in Runde zwei einen ordentlichen Dämpfer bekamen. Da das Auto aber ohne Probleme geradeaus lief, setzte ich die Fahrt ohne Boxenbesuch fort. Dass letztendlich die 9. schnellste Zeit im Training auf dem Tableau stand besserte zwar meine Stimmung wieder, führte aber leider auch dazu, dass ich anschließend von meinen Teamkollegen mit den ungeliebten Aufgaben der Qualifikation und des Start-Turns „belohnt“ wurde.

Die Qualifikation verlief relativ gut. Gegen Ende trocknete es sogar leicht ab, was es an diesem Tag wirklich selten tun sollte. Die Runden wurden aufgrund der Bedingungen von Runde zu Runde um Sekunden besser. Leider lief ich in meinem letzten Umlauf auf ein anderes Fahrzeug auf, so dass ich diesen Vorteil der fast trockenen Bahn nicht richtig nutzen konnte. Angesichts der Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Fahrzeuge vor mir ihre schnellsten Runde in eben dieser letzten gefahren waren, ärgerte ich mich über Startplatz 15 schon ein bisschen.



Mangels Zeit gab es keine Fotos am Osterwochenende und somit ein Bild aus glücklichen Tagen (Trockenheit)

Aber egal. Das Rennen stand an und angesichts der Wetterumstände war abzusehen, dass dem Startplatz nicht die allergrößte Bedeutung zukommen sollte. Der Regen hatte beim Start schon wieder begonnen, und so blieb es im Grunde

dann auch für die nächsten vier Stunden. Richtig trocken sollte die Strecke zu keiner Zeit werden. Meine Taktik lautete zunächst nichts riskieren und die anderen erst mal (Fehler) machen lassen. Der Start lief gut, und ich hielt meine Position. Schon in der ersten Runde fing das Ballett der unfreiwilligen Dreher ordentlich an und es hieß „einfach nur“ auf der Strecke bleiben während man am laufenden Band Positionen gewann. Unser erster Turn sollte relativ lange dauern und wir stoppten relativ spät. Dass für die letzten 20 Minuten P1 (Position 1) auf meinem Boxenschild zu lesen stand, liegt zwar daran, dass die eigentlich vor mir Fahrenden schon an der Box gewesen waren, gefallen hat es mir trotzdem. Als ich dann auch noch Glück hatte und eine Code 60 Phase genau in mein Boxenfenster fiel, war ich mit meinem 80 Minuten Turn doch ausgesprochen zufrieden.

Nachdem Volker das Auto übernommen und einen Blitzsauberen Stopp abgeliefert hatte, befanden wir uns boxenstoppbereinigt auf Position 5 wieder. Volkers erster Turn verlief gut. (Er sollte 2 Turns à 40 Minuten fahren, als 2. bzw. 4. in der Reihenfolge) Position 5 konnte gehalten werden und er kam trotz der anhaltenden Wetterkapriolen ohne Fehler zu machen über die Runden.

Volkers Übergabe an Jan klappte ebenfalls problemlos. Trotzdem lange Gesichter, als Jan wieder auf der Strecke war: Statt mit Position 5 sahen wir uns plötzlich mit Position 13 konfrontiert! Was war vorgefallen? --- Es wird wohl daran gelegen haben, dass die anderen Teams um uns herum, es sehr gut verstanden, ihre Boxenstopps in Code 60 Phasen zu verlegen. (Das spart natürlich Zeit!) Da wir nun mal zu dritt fahren, sind wir mit unseren Zeitfenstern nicht so flexibel. Würden wir nämlich ewig auf eine Code 60 Phase warten, dann könnte es sein, dass der eine oder andere Fahrer auf bedeutend weniger Fahrzeit kommen würde. Und da wir nun mal alle großen Spaß dran haben, will auch jeder möglichst viel fahren. Teams, die nur einen Fahrerwechsel pro Rennen nötig haben, sind hier klar im Vorteil! Genug der Theorie, Jan kam also auf P13 wieder auf die Strecke und machte sich mit großem Eifer daran, Positionen zurückzugewinnen. Dass Druck machen im Regen aber schwierig ist, muss nicht extra erwähnt werden. Angesichts des einen oder anderen Drehers, ging es trotzdem noch einige Positionen nach vorn und. So kam es dazu, dass Jan am Ende von seinem Turn auf P9 zurück an Volker übergab.

Auch unser letzter Boxenstopp lief zeitlich einwandfrei ab. Volker musste sich zwar in seiner ersten Runde nach der Übernahme des Autos zwei Kontrahenten geschlagen geben, der Rest des Turns zeichnete sich aber dadurch aus, dass die Positionen mehr oder weniger bezogen waren. Volker brachte das Auto dann nach 4 Stunden sicher und souverän auf P11 über die Ziellinie.

Fazit: Die Platzierung ist alles in allem gesehen in Ordnung und wir können froh und mit uns zufrieden sein, ein (bis auf meinen Schaden vom Anfang) relativ heiles Auto nach Hause gebracht zu haben. Dass es auch anders laufen konnte, hat man an anderen gesehen, an deren Autos vielfach auch das Ausbeulen kaum noch Sinn gemacht haben wird. Brenzlige Situationen gab es für alle von uns zuhauf. Allein die zwei Situationen, in denen das ATP-Auto (Team I) direkt vor mir quer auf der Strecke stand, reichen an Aufregung fürs komplette Wochenende.

Abschließend ist also zu sagen: Das Wochenende hat uns allen einen riesigen Spaß gemacht. Der Rennvirus ist nach der Winterpause wieder aufgebrochen und wir lechzen nach der Fortsetzung der Saison beim nächsten Rennen auf dem Nürburgring.

2. Team atp-papenburg.de / MSCO I

Hallo Alle. Hier unser Bericht des ersten Saisonrennen 2008. Vom Testtag Anfang März hatten wir ja schon berichtet. Nun sollte es am Ostersonntag um Meisterschaftspunkte gehen. Voller Vorfreude, aber doch mit etwas Nervosität aufgrund der Ereignisse beim ersten Saisonrennen 2007 fuhren wir am Freitag nach Oschersleben. Unsere Devise für das erste Rennen war, auch aufgrund der schlechten Wettervorhersagen, das Auto heil lassen und Punkte einfahren. 2007 war ja schon im Training für uns nach einem Unfall Schluss. In Oschersleben angekommen ging es dann erst einmal zu Wiechers um die neuen Reifen in Empfang zu nehmen.

Am Ostersonntag ging es dann schon ohne Eiersuchen frühmorgens für uns los. Nach der Fahrerbesprechung hatte dann unser Ersatzfahrer Andreas von der Haar, der den Platz von Christoph und Normen einnahm, da die beiden aus persönlichen Gründen nicht konnten, die Möglichkeit bei der Streckeneinweisung sich an unseren Dacia zu gewöhnen. Das anschließende Training bei „idealen“ Wetterbedingungen, es regnete mit leichtem Graupel vermischt und ca. 2°C, begann dann Tim. Jedoch machte unser Dacia mit der Nummer 3 leichte Probleme. Kahm man unter 4.000 Umdrehungen verweigerte er den Dienst. Somit hieß es wieder an die Box kommen und das Auto in die guten Hände unseres Teamchef Wilfried übergeben. Wir Fahrer nutzen die Gelegenheit auch gleich zum Fahrerwechsel um Andreas mehr Zeit zur Eingewöhnung zu geben. Nach kurzer Suche stellte sich heraus, dass eines unserer Zündkabel wohl der Übeltäter sein sollte. Also kurzer Hand alle vier erneuert und Andreas auf die Bahn geschickt. Doch der kam nach einer Runde wieder rein und berichtete von noch schlimmeren Aussetzern. Also blieben nur noch die Zündkerzen oder die Zündspule als Übeltäter übrig. Wilfried entschied erst einmal die Zündkerzen zu wechseln und wir hatten Glück unser Dacia lief wieder einwandfrei. Das anschließende Qualifying konnte Tim dann auf einem 20 Platz von 27 Fahrzeugen beenden. Regen ist echt nicht so sein Wetter. Nachdem bei der anschließenden Nachkontrolle Unregelmäßigkeiten beim schnellsten festgestellt wurden und noch andere Strafen ausgesprochen wurden ergab sich ein 18 Startplatz für unser Team.



Bei abgetrockneter Strecke ging es dann mit Tim als Startfahrer in das erste Rennen. Nach dem Start fanden wir uns dann auf einem 15 Platz wieder. Die Strecke wurde immer besser und die Zeiten immer schneller. Bis ca. nach 45 Minuten und einigen Code 60 Phasen unser Dacia mit der Nummer 3 in einer weiteren Code 60 Phase nicht wieder kam. Ein Blick auf den Monitor machte dann die Befürchtungen zur Gewissheit. Tim stand eingangs der Gegengeraden im Kies und wartete auf die

DMSB Staffel. Er hatte eingangs der Gegengeraden einen Quersteher auf der noch neben der Ideallinie feuchten Piste nicht mehr abfangen können und war in den Kies gerutscht. So gingen ca. 2 Runden verloren aber es konnte weitergehen. Nach ca. 1³/₄ Stunden stand dann der erste Fahrerwechsel an der Reihe. Andreas stieg ein und ging auf die durch neuen Regen wieder sehr nasse Strecke. Andreas machte seine Sache sehr gut. Er gewöhnte sich immer besser an die für ihn neuen Sportreifen. Ansonsten fährt er bei solchem mist Wetter ja nur mit schönen Regenreifen. Doch er machte einen guten Job und fuhr das Auto Unfall- und Fehlerfrei wieder bis auf Platz 14 vor. Auch die für den Cup spezifischen Boxenstop mit den vorgegebenen Zeiten klappten gut. Nach ca. 1¹/₂ Stunden kam Andreas dann wieder zum Fahrerwechsel in die Box. Tim übernahm und fuhr wieder auf die Strecke. Zu diesem Zeitpunkt lagen wir noch mit guten Chancen auf einem 15 Platz. Dann jedoch wieder eine Code 60 Phase und wieder kam unser Auto nicht vorbei. Wir parkten wieder im Kies. Diesmal jedoch im Bereich des Triple. Wieder gingen ca. 2 Runden verloren. Aus dem Kies raus ging es dann weiter. Der Platz konnte zwar gehalten werden, aber alle Möglichkeiten nach vorne waren verloren. Somit hieß es dann nur noch das Auto heil ins Ziel zu bekommen. Am Ende gelang dies auch. Wir wurden zwar nur 15 von 22 ins Ziel gekommene Teams, jedoch ist unser Auto heil im Gegensatz zu vielen anderen. Ein weiteres Plus sind 19 Punkte in der Meisterschaft, die wir im letzten Jahr zu diesem Zeitpunkt nicht hatten. Und eins ist versprochen, beim nächsten Rennen auf dem Nürburgring wird alles besser. Zum Schluss noch ein großes Dankeschön an Andreas, das er uns bei diesem Rennen so gut unterstützt hat. Also bis zum nächsten Newsletter. Euer Team I.

Tim Fasting

Nächstes Rennen: 2.Lauf Nürburgring 13.04.2008