



Liebe Clubmitglieder,

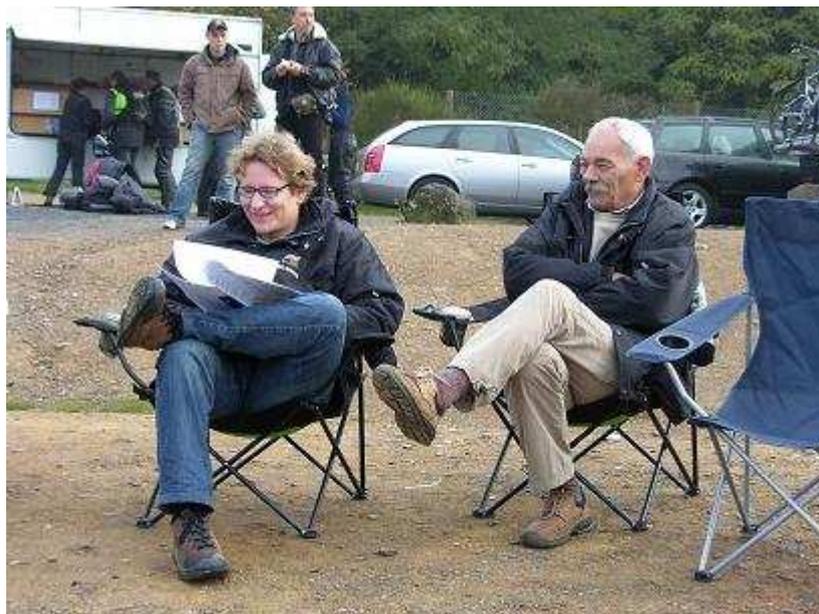
am Ende des Jahres ging es dann noch einmal Schlag auf Schlag. Innerhalb von nur sechs Tagen fanden die letzten beiden Läufe auf dem Nürburgring und in Oschersleben statt. Besonders gefreut hat es uns, dass wir beim letzten Lauf dann auch in Person von Hermann noch einmal Besuch aus dem Club bekamen. Wir hoffen eine gute Show geboten zu haben. Die Planungen für das nächste Jahr laufen schon und wir freuen uns auf einen neuen attraktiven Kalender in 2009. Viel Spaß bei den Berichten der Teams:

1. Team MSC Oldenburg II

Nürburgring 12.10.08:

Der Neunte und somit vorletzte Lauf sollte, zum zweiten Mal in diesem Jahr, auf der Sprintstrecke des Nürburgringes stattfinden. Da unser Rennen am Sonntag stattfand und am Tag davor, wie schon beim letzten Mal, ein Lauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft auf der Nordschleife ausgetragen werden sollte, machten wir uns bereits am Freitag auf den Weg in die Eifel. Wie schon am Sachsenring freuten wir uns, dass Hilmar uns begleitete, um den Job des Teamchefs zu übernehmen. Nachdem Volker, Hilmar und ich ein spätes aber leckeres Mahl in unserem Stammhotel in Müllenbach verputzt hatten, und auch Jan und Anja eingetrudelt waren, machten wir uns bald auf den Weg ins Bett. Das Langstreckenrennen sollte früh starten.

Der Morgen ließ bereits am Hotel vor allem eines erkennen, nämlich, dass es nicht viel zu erkennen gab! Äußerst dicker Nebel verhinderte eine weitere Sicht als bis auf die andere Straßenseite. Wir brachen trotzdem früh auf und machten uns gegen acht Uhr auf den Weg zum Streckenabschnitt „Brünchen“. Aber auch dort ließ der Nebel nicht nach und nachdem Jan und Anja auf eine Erkundungstour in die Eifel aufgebrochen waren, hieß es für Volker, Hilmar und mich in unseren mitgebrachten Campingstühlen Platz nehmen, abwarten und Kaffee trinken.



Dass es schließlich bis fast zwölf Uhr dauerte, bis das erste Auto kam störte uns dann gar nicht mehr so sehr, hatten wir uns die Zeit doch angenehm unterhaltend

vertrieben. Der Lauf zur VLN gestaltete sich wirklich spannend und mit 230 Startern absolut abwechslungsreich. Nach Abstechern ins Fahrerlager, die Grand Prix Strecke und an andere Nordschleifenabschnitte, ging die Veranstaltung seinem Ende entgegen und wir machten uns auf den Weg ins alte Fahrerlager, um den Dacia abzuladen und die technische Abnahme zu absolvieren. All dies funktionierte letztlich schneller als erwartet und nachdem wir auch Team I getroffen hatten, gings zurück ins Hotel zu einem abermaligen gemütlichen Abendessen mit der ganzen Mannschaft inklusive Normen, der wegen beruflicher Verpflichtungen verspätet zu uns stieß.

Auch der nächste Morgen zeigte sich etwas nebelverhangen und ernstliche Sorgen um einen flüssigen Ablauf machten sich breit. Zum Glück meinten es die Eifelhötter aber mit uns besser als mit der VLN und ich darf vorweg nehmen, dass pünktlich zum Start des Trainings freie Sicht herrschen sollte. Die weiteren Vorbereitungen liefen ohne Probleme und mit der, nach neun Saisonläufen mittlerweile eingestellten, Routine ab. Die Trainingsfahrten nutzen wir alle um uns mit der Strecke wieder einigermaßen vertraut zu machen, leider, wie schon auf dem Sachsenring unterbrochen von einigen Code 60 Phasen, was natürlich für dieses Vorhaben äußerst hinderlich war. Die schnellste Zeit lieferte Jan mit 1:58:509 ab, was uns einen neunten Platz im freien Training einbrachte und Jan dazu verdammt, das Qualifizieren zu übernehmen.

Obwohl sich Jan im Qualifying zeitlich auf eine 1:57:882 steigern konnte, brachte uns diese Zeit einen eher mittelmäßigen 14. Startplatz fürs Rennen. Wie schon so häufig in dieser Saison fehlte uns irgendwie ein wenig die Kraft auf der Geraden.

Den Start sollte ich übernehmen. Da die Strecke vor der ersten Kurve sehr breit ist und die Autos in Vierer- und Fünferreihen auf diese zufliegen können, ist diese Aufgabe eher nicht die angenehmste. In den ersten Sekunden fand ich dann wirklich gut weggekommen zu sein, als sich auf einmal das vier Plätze hinter uns gestartete ATP Auto neben mir auf der Innenbahn zeigte. Die erste Kurve entsprach dann wieder meinen



Erwartungen. Angesichts der vielen nebeneinander gereihten Fahrzeuge fiel die Übersicht schwer. Ich touchierte ein anderes Fahrzeug und wurde fast gleichzeitig am Heck getroffen, was mich ordentlich quer auf die Fahrbahn stellte. Die weitere erste Runde verlief ebenfalls nicht ohne Kontakte ab. Zahlreiche Knuffe in die Heckstoßstange ließen meine Laune nicht eben besser werden. Da aber einige andere Fahrer ebenfalls Probleme hatten oder Fehler machten kam ich in etwa auf der Startposition wieder bei Start und Ziel vorbei. Die nun folgenden 60 Minuten waren von harten aber weitestgehend fairen Schlagabtauschen bestimmt. Ein großes Ärgernis war, nicht nur in unseren Augen, allerdings die unzureichend gesicherte Dunlop Schikane, die mit Schaufelweise fliegenden Steinen so gut wie allen Autos im Feld die Windschutzscheibe übel zurichtete. Aber die zahlreichen Sprünge sollte nicht unser einziges Problem bleiben. Bereits etwa 40 Minuten nach dem Start hatten

in den Kurven Geräusche auf der linken Fahrzeugseite angefangen, die sich nun Runde für Runde weiter verschärften. Ein beginnender Radlagerschaden wahrscheinlich. Ob vorne oder hinten konnte ich nicht genau bestimmen. Bei etwa 70 gefahrenen Minuten entschloss ich mich, die Box aufzusuchen. Volker übernahm und ich wies ihn vorher auf die zunehmende „Lärmbelästigung“ hin. Bereits nach 2-3 Runden machte uns Volker blinkend an der Box vorbeifahrend klar, dass die Probleme wohl nicht das Rennen über ignoriert werden konnten. Alarm also an der Box. Eine neue Bremstrommel wurde rausgelegt. Hilmar sortierte sich das Werkzeug für einen Tausch. Obwohl er es letztlich in einer wahren Traumzeit von unter 10 Minuten schaffte, und sich zeigte, dass das Lager vollkommen zerstört, wir also kurz vor einem womöglich ernstlichen Abflug gestanden hatten, war das Rennen für uns anschließend natürlich gelaufen. Volker und anschließend Jan brachten den Lauf Tapfer zu Ende und zeigten gute Rundenzeiten. Jan ließ mit unserer schnellsten Rennrunde mit 1:57:918 erkennen, dass der Trommeltausch keine Nachwirkungen hinterlassen hatte. Aufgrund von Problemen und Ausfällen anderer Teams landeten wir schließlich auf einem 23. Platz von 29 Gestarteten, womit wir sicherlich nicht zufrieden waren. Trotzdem war die Stimmung einigermaßen gut und gelassen, technische Defekte passieren nun einmal und gehören leider irgendwie dazu. Nächstes Mal wird's wieder besser!!!

Oschersleben 18.10.08:

Der 10. und somit letzte Lauf der Saison fand, wie sollte es anders sein, auf der Heimstrecke des Dacia Cups in Oschersleben statt. Zum letzten Lauf gehört natürlich auch ein vorheriger Blick auf die Gesamttabelle des Cups: Nach den technischen Gebrechen und demzufolge wenig Punkten auf dem Nürburgring lag unser Team auf dem 12. Tabellenrang, nur einen Punkt hinter dem 11. (Team Yellow) und fünfzehn Punkte hinter dem 10. Platz (Team Niedersachsen II). Wiederum davor lag unser Team I mit einem komfortablen Vorsprung auf dem neunten Rang. An der Tabellenspitze stand unser letzt jähriger Teamkollege Alf Ahrens, der mit seinem Team um die Meisterschaft kämpfte. Insgesamt also interessante Voraussetzungen für ein spannendes Finale.

Wie gewohnt reisten wir bereits am Freitag an, um die technische Abnahme in Ruhe durchzuführen und die Box zu beziehen. Wir freuten uns, dass auch Hilmar bei dieser Veranstaltung wieder mit von der Partie war und nachdem alle mit angepackt hatten, war schnell das Nötige erledigt. Allein unser Hotel war dieses mal nicht wie gewohnt die an diesem Wochenende ausgebuchte „Pension an der Rennstrecke“, sondern ein Hotel im benachbarten Wanzleben. Nachdem wir dort angekommen waren, trudelte auch das im Hotel Motopark logierende Team I im Restaurant des Hotels ein. Da es den einen oder anderen Geburtstag zu feiern gab, fielen auch vereinzelte Abstriche im Bezug auf die kulinarischen Ereignisse des Abends nicht so sehr ins Gewicht, als dass die Stimmung ernstlich darunter gelitten hätte.

Der Rennmorgen begann mit den gewohnten Routinen: Fahrerbesprechung, letzte Wartungsarbeiten am Auto, Boxengespräche, Taktiküberlegungen. Der letzte Lauf sollte nicht wie gewohnt in einem einzigen vier-Stunden Turn gefahren werden, sondern in zwei Läufen à 2 Stunden Fahrzeit. Die Regelung, welche uns bereits am Anfang der Saison ein Rennen gekostet hatte, nämlich die minimale Fahrzeit von 30 Minuten Regelung war für dieses Rennen außer Kraft gesetzt. Was einige Teams allerdings nicht beachtet hatten, war der Umstand, dass es eine zusätzliche Regel gibt, welche das Stoppen weniger als 30 Minuten vor dem Abwinken verbietet. Diese Regel sollte noch eine wichtige Rolle spielen. Vor dem Training fand wie gewohnt eine Streckeneinweisung in Code 60 Tempo statt. Nach kurzer Unterhaltung ob das

ganze denn notwendig sei, verließ Volker dann doch die Box, um zu schauen, ob am Auto alles rund lief. Zu unserer Verwunderung kam er gleich nach der ersten Runde zurück zu uns: Radlager! Das zweite Mal in Folge machte unsere linke hintere Trommel Probleme und zum zweiten Mal in Folge reparierte Hilmar in Rekordzeit. Trotz des Wechsels hatten wir nicht eine Minute des schnellen Trainings verpasst! Glück gehabt! Das ganze hätte auch wieder im Rennen passieren können! Das Training selbst lief dann ohne weitere Probleme an den Lagern ab. Komischerweise zeigte sich unser Dacia anfangs äußerst biestig und schwierig zu fahren, dabei aber ungewohnt agil und schnell. Jan und ich fuhren schnelle Zeiten, und beendeten das Training auf Position 4. Leider musste Jan wegen des zeitweise zickigen Fahrverhaltens zwei Dreher beklagen und Volker kam mit der wilden Straßenlage gar nicht zurecht. Es sei vorweg genommen, dass sich der Dacia im Laufe des Tages wieder absolut beruhigte. Mit der nachlassenden „Divenhaftigkeit“ ließen aber auch die zu erreichenden Zeiten gegenüber dem Morgen wieder deutlich nach. Nach zwei Jahren überrascht uns unser „Blau-Weißer“ doch immer mal wieder aufs Neue. Mit der schnellsten Zeit im Training empfahl sich mal wieder Jan für das Qualifying und den Start des ersten Rennens. Nach zwei Dritteln des ersten Rennens sollte Volker übernehmen. Den zweiten Start sollte dann ich fahren, während Volker abermals das letzte Drittel des Rennens übernahm. Das Qualifying verlief wie geplant, es folgten keine weiteren Dreher und die Zeiten reichten für einen guten 7. Startplatz.

Den Start verfolgten wir von oben zusehend. Jan kam eigentlich gut weg, hatte dann aber Probleme dabei den zweiten Gang hereinzubekommen und verlor einige Positionen. Aber egal, wir fahren schließlich Langstreckenrennen und Jan kämpfte sich tapfer Position um Position zurück nach vorn. Die Zeiten waren sehr schnell und konstant. Der erste Stopp erfolgte ohne Fahrerwechsel. Jan fuhr also anschließend weiter. Schreck bei der Ausfahrt: wir waren zwei Sekunden zu schnell gewesen: Das würde eine Strafe geben. Allerdings fiel auf, dass kaum ein Auto innerhalb der vorgeschriebenen Zeit blieb. Letztlich stellte sich heraus, dass es einen Fehler im System gab und damit alle Strafen ausgesetzt wurden. Nach 80 Minuten Fahrzeit übernahm Volker planmäßig das Steuer. Bei anfänglichen Schwierigkeiten die Rundenzeiten betreffend stabilisierte er sich dann im Laufe seines Turns. Stutzig machten uns ab 30 Minuten vor Zieleinkunft die Aktivitäten einiger anderer Teams um uns herum: Reihenweise Autos kamen an die Box, nachdem die 30 Schlussminuten bereits angebrochen waren. Unter anderem Alf, mit seinem eigentlich auf Meisterschaftskurs liegenden Team, außerdem unser Konkurrent in der Meisterschaft, das auf Platz 10 liegende Team von Niedersachsen II. Also schnell noch mal das Regelwerk rausgesucht: Und richtig, das ganze konnte so nicht stimmen. Nachdem abgewinkt wurde gab es Gewissheit: nicht weniger als 6 Teams wurden mit empfindlichen Strafen von 2 Runden und 30 Sekunden belegt. In den Boxen brodelte es. Die Rennleitung hatte vor dem Rennen auf den Wegfall der einen Regel hingewiesen, aber nicht auf das Fortbestehen der anderen Regelung den Schlußturn betreffend. Obwohl wir selbst davon profitierten denken wir alle, dass solche Regelspitzfindigkeiten und Bestrafungen schon im Profibereich häufig dem Sport schaden. Warum allerdings auch im Clubsport so verfahren werden muss und Teams meiner Meinung nach fast absichtlich in solche Regelfallen laufen gelassen werden, ist wohl allen Beteiligten, die einfach nur schönen Sport treiben wollen ein Rätsel!

Wie dem auch sei, unsere Nr. 6 ging von Platz 12 in das zweite Rennen. Wir lagen knapp vor unserem direkten Konkurrenten, dem Team Yellow und deutlich vor dem 10. der Meisterschaft, die eines der bestrafte Teams waren. Der Start verlief recht

gut, ich konnte sogar die eine oder andere Position gut machen. Leider wurde ich gegen Ende der ersten Runde von einem Vorausfahrenden mehr oder weniger abgeklemmt, so dass ich einige dieser hart erkämpften Plätze wieder verlor. Es folgten 80 Minuten wirklich großen Fahrspaßes mit harten Kämpfen und etlichen Positionswechseln. Volker übernahm wieder nach etwa 80 Minuten und in der Schlussphase ging das große Rechnen los: wo lagen wir, wenn man Lauf I und II kombinierte, wo lagen die anderen und wie viel Punkte gab es wofür? Nach einigem Zittern und Daumendrücken, überquerte Volker als 16. das Ziel direkt vor Yellow Racing. Das Team von Niedersachsen II war mittlerweile ausgefallen. In Kombination aus beiden Läufen hatten wir den 12. Platz gemacht. Großes Rätselraten vor dem Austeilen der Gesamtergebnisse: Wo standen wir in der Tabelle? Dann aber Erleichterung: wir hatten beide Konkurrenten in der Meisterschaft überholt. Letztlich lagen wir nur einen(!) Punkt vor dem „Yellow Racing Team“! Und auch Alf hüpfte begeistert durch die Boxen, trotz der Strafe aus dem ersten Lauf hatten sie sich noch auf einen 10. Platz vorgearbeitet und somit die Meisterschaft mit hauchdünnem Vorsprung von 3 Punkten gewonnen!



Die Siegerehrung des Rennens und der Meisterschaft erfolgte dann im Rahmen der gewohnten festlichen Gala im Hotel Motopark. Mit den Rängen 9 und 10 in der Meisterschaft waren wir vom MSCO schon ein bisschen stolz auf die diesjährigen Ergebnisse. 37 Teams waren insgesamt angetreten und die Qualität der Serie hat stark zugelegt. Bei dem einen oder anderen Bierchen oder anderem Getränk konnten wir die Saison noch mal durchgehen und Benzingespräche mit Freunden und Konkurrenten anderer Teams führen, bevor es zurück ins Hotel ging. Eine wirklich ereignisreiche Saison hatte einen für uns positiven Abschluß gefunden. Die Top 10 waren unser Ziel gewesen und im letzten Rennen haben wir sie gerade noch erreicht! Wir freuen uns auf eine weitere spannende Saison!

Helge von Kiedrowski

2. Team atp-papenburg.de / MSCO I

Nürburgring 12.10.08:

Nach dem erfolgreichem Rennen auf dem Sachsenring, freuten wir uns schon alle sehr darauf wieder in die Eifel fahren zu dürfen um den vorletzten Lauf auf der Grand Prix Strecke des Nürburgrings austragen zu können. Das Rennen sollte am Sonntag stattfinden und somit ging unsere Reise am Samstagmorgen los. Es war ja wieder Langstreckenpokal und da konnte man ja mal zuschauen. Begleitet wurden wir dieses Mal sogar von der Marketingleiterin unseres Hauptsponsors der ATP. Melanie de Filippi wollte schon lange mit und jetzt klappte es. Weitere Unterstützung aus dem Kreis der ATP erwartete uns dann unerwarteter Weise schon am Nürburgring. Im Fahrerlager kam Mathias unser „Teilzeit“ Instruktor mit Freundin auf uns zu. Bei soviel Unterstützung konnte es ja eigentlich nur klappen.



So waren unsere drei Fahrer, Christoph, Normen und Tim auch hoch motiviert. Wir hofften alle am Abend, als wir zu Bett gingen, dass das Wetter am Sonntag nicht so sein würde wie beim letzten Mal in der Eifel. Wir wünschten uns Sonnenschein. Der Sonntagmorgen bescherte uns dann jedoch anderes Wetter. Es war sehr neblig und wir hatten schon alle bedenken, dass uns dasselbe Schicksal wie den Langstreckenpokal erwarten würde. Langes warten auf freie Sicht. Jedoch der Wettergott hatte ein einsehen und sorgte mit Sonnenschein dafür, dass der Nebel schnell verschwand und wir wie geplant anfangen konnten. Christoph und Normen nahmen die Einführung unter Code 60 zusammen im Audi von Normen unter die Räder. Für Normen war es das erste Mal auf dem Nürburgring und so konnte Christoph ihm noch ein wenig erklären. Tim hatte währenddessen die Aufgabe die Bremsbeläge des Dacia einzubremsten. Den Anfang im anschließenden Training

machte dann Christoph. Es lief alles gut und wir mussten uns ja alle auch an die für uns, im trockenen neue Strecke, gewöhnen. Für Normen war dieses dann sehr schwer. Er sollte den zweiten Teil des Trainings nach Christoph bestreiten. Doch kaum saß er im Auto und war zwei Runden gefahren, kam eine solange Code 60 Phase, dass er keine weitere Runde im Renntempo fahren konnte. Somit übergab er den Dacia an Tim, der den letzten Teil des Trainings, sowie das anschließende Qualifying fahren sollte.

Das anschließende Training lief gut, jedoch ist die Leistungsdichte im Cup so groß dieses Jahr, dass es nur zu einem 18 Startplatz reichte. Die ersten 20 lagen jedoch in gut einer Sekunde. Somit war noch nicht alles verloren und wir guter Dinge für das Rennen.

Vor dem Rennen, bekamen wir dann noch einen weiteren hohen Besuch. Gustav Büsing, der Bruder unseres Schatzmeisters, Seinäszeichens Eurosport Moderator und ehemaliger Pressesprecher des Sauber Formel 1 Teams hatte den Weg zu uns in die Eifel gefunden. Er war um es vorweg zu nehmen, begeistert von dem engen und fairen Sport der im Dacia Cup geboten wird.

Aber nun zurück zum Rennen. Den Start sollte Tim fahren, da er auch das Qualifying bestritten hatte. Der Start klappte perfekt. Schon am Ende der Start- und Zielgeraden war Tim auf Höhe unseres zweiten Teams, welches jedoch auf Platz 14 gestartet war, und konnte sie auch überholen. Zur Begeisterung des Teams und unserer Helfer, kam Tim dann schon als elfter aus der ersten Runde wieder. In seinem knapp einstündigen Turn konnte Tim diesen Platz auch gegen die beiden Autos aus Niedersachsen-Sachsen-Anhalt verteidigen und übergab das Auto auf Platz 10 an Normen.

Normen machte seine Sache auch sehr gut. Er taste sich schnell an sehr gute Rundenzeiten heran und konnte sich so unter den ersten 12 bis 13 Autos halten. Nach knapp einer dreiviertel Stunde übergab er den Dacia an Christoph. Auch er fuhr sich schnell ein und hielt den 12 Platz bis zum letzten Boxenstopp. Den Rest des Rennens, sollte dann wieder Tim fahren. Er hielt den Platz auch bis zum Ende. Die Abstände waren zu groß, um noch weiter nach vorne zu kommen. Nach dem Zieleinlauf dann jedoch die Überraschung. Wir waren auf Platz 11. Das lange führende Team von Bunte Racing war in den letzten beiden Runden mit einem Radlagerschaden ausgefallen und wir somit einen Platz nach vorne gerückt.

Wir waren glücklich und zufrieden über das Ergebnis. Mehr war an diesem Wochenende leider nicht drin. Somit reisten wir dann am Abend zufrieden mit einem heilem Dacia und einem gut gesicherten neunten Gesamtrang im Dacia Logan Cup aus der Eifel ab.

Noch einmal zum Abschluss ein ganz großes Dankeschön an alle unsere Helfer und Freunde die uns bei diesem Rennen begleitet haben. Wir hoffen ihr hattet auch euren spaß.

Oschersleben 18.10.08:

Schon eine Woche nach dem Rennen auf dem Nürburgring stand das Saisonfinale auf dem Programm. Dies fand wie schon im letzten Jahr wieder in der Motorsport Arena Oschersleben statt. Gefahren wurden diesmal 2 Zweistunden Rennen am Samstag, um am Abend genug zeit für die Siegerehrung und die Abschlussfeier zu haben.

Normen konnte leider nicht mit von der Partie sein. Somit mussten Tim und Christoph die Saison alleine zu Ende bringen. Der neunte Platz in der Meisterschaft war vor

dem Rennen schon sehr sicher. Nach vorne war es noch ein sehr großer und kaum zu schaffender Sprung zum Auto des ADAC Hansa. Also war das Ziel definiert. Auto heil lassen, gut durchkommen und vielleicht passiert ja noch ein Wunder.



Den Anfang im Training sollte Christoph machen. Es lief auch alles sehr gut, jedenfalls die ersten 20 Minuten. Dann kam Christoph auf einmal ohne Aufforderung in die Box. Er berichtete von einem lautem Schlagen im Tripple und einem merkwürdigem Bremsverhalten unseres Dacia's im Anschluss. Schnell war der Fehler gefunden. Die Mutter der linken Antriebswelle war abgerissen, samt eines Teils der Welle. Also Welle raus und eine neue besorgt, jedoch dann beim Reparieren der nächste Schock. Der Radträger war auch gebrochen. Gut so schnell geben wir ja nicht auf. Schnell die Position der Schrauben des Dämpfers markiert, damit nachher auch noch Spur und Sturz einigermaßen stimmen und auch den Radträger getauscht. Dank des großen Einsatzes unseres Teamchefs Wilfried und unseres mitgereisten Clubkameraden Hermann, war unser Dacia mit der Nummer 3 zum Qualifying wieder fit. Das Qualifying fuhr dann wieder Tim. Er schaffte es den Dacia in nur wenigen Runden auf einen guten 14. Startplatz zu stellen. Wir hatten untereinander besprochen, aufgrund der neuen Teile vorne Links, nicht so brutal über die Randsteine zu räubern. Aber wir waren zufrieden.

Der Start des ersten Rennens verlief gut. Tim konnte die Position verbessern und sich unter den ersten 10 festsetzen. Aufgrund einer guten Strategie und einiger Bestrafungen anderer Teams konnte Christoph dann den Dacia auf einem guten neunten Platz ins Ziel bringen.

Nach dem Resultat des ersten Rennens, stand dann auch fest, dass uns von hinten keine Gefahr mehr in der Meisterschaft drohte es sei denn, wir würden ausfallen. Nach vorne Bestand noch eine kleine Chance auf Platz acht in der Meisterschaft. Das Team des ADAC Hansa hatte mit einem stark kränkelnden Dacia zu kämpfen. Also auf zur Attacke.

Den Start zum zweiten Rennen fuhr wieder Tim. Er hielt sich aus allen Rempereien und Schupsereien heraus. Verlor zwar im Rennen ein oder zwei Plätze aber das machte nichts. Nach knapp einer Stunde übernahm dann Christoph zum letzten Mal den Dacia von Tim. Wir lagen gut im Rennen. Christoph fuhr gute Rundenzeiten,

riskierte jedoch nicht mehr alles. Somit war dann nach seinem Stint die Saison vorbei. Wir beendeten die Saison mit einem achten Platz im letzten Rennen und einem gutem 9 Gesamtrang im Cup. Es fehlten leider 5 Punkte um das Team Hansa zu schlagen.

Aber auch den neunten Gesamtrang wollten wir am Abend feiern. Auch Team II war in Feierlaune. Sie hatten es mit einem guten Ergebnis an diesem Wochenende noch auf Platz 10 in der Meisterschaft geschafft. Der Abend verlief dann auch so wie wir es uns vorgestellt hatten. Es gab viele Preise, Essen und trinken.

Wie es im nächsten Jahr weiter geht, können wir Euch an diesem Punkt noch nicht sagen, aber es wird weiter gehen.

Zum Schluss möchten wir uns noch mal bei allen Bedanken, die diese Saison wieder einmal ermöglicht haben. Unseren tollen Sponsoren in diesem Jahr, die wir hoffen auch fürs nächste gewinnen zu können. Noch einmal dem Club, der es vor einigen Jahren ja erst ermöglicht hat, mit dem Kauf des Dacia. Und unseren ganzen freiwilligen Helfern, die dieses Jahr eingesprungen sind, wenn Not am Mann war. Zum Schluss, aber jedoch nicht als letztes, möchten wir Wilfried, Dörte und Melanie danken, die uns auf der einen Seite immer gut gepflegt haben und vor allem Wilfried der mit viel Schweiß und so einigen Kratzern so manches Rennen durch seine schrauberei gerettet hat.

Tim Fasting

Nächstes Rennen: Oschersleben 2009