



Liebe Clubmitglieder,

die längste Anreise im Kalender des Dacia-Logan beschert uns seit drei Jahren der Lauf auf dem Sachsenring. Aufgrund der tollen Strecke und der eigentlich immer guten Ergebnisse durch unsere Teams, nehmen wir diesen Weg jedoch jedes Jahr gerne in Kauf.

Da Normen terminlich verhindert war, machte sich dieses Jahr nur Team II mit den drei Fahrern und Hilmar als Teamchef am Freitag auf die Reise.

1. Team MSC Oldenburg II

Eine beruflich bedingte verspätete Abfahrt machte es uns unmöglich noch pünktlich zur vorabendlichen Abnahme zu erscheinen.

Entsprechend etwas früher ging es dann am Samstagmorgen zur Papier- und Technischen- Abnahme. Der Bezug der Box läuft mittlerweile so routiniert ab, dass wir schon früh fertig waren und bis zum Training noch etwas Zeit totschlagen mussten.

Den Start im Training machte Volker und schoss sich so langsam auf die Strecke ein. Im Anschluss übernahm dann Helge und zeigte schnell recht gute Zeiten. Leider wurde plötzlich Hilmars Gesicht an der Boxenmauer immer länger... Helge kam nicht wieder. Ausgangs der ersten Kurve mussten wir wieder einmal einen Aufhängungsschaden hinnehmen. Helge konnte nicht mehr lenken und rodelte ins Kiesbett. Die Bergungsarbeiten zogen sich so lange hin, dass wir das Auto erst nach dem Training wieder bekamen.



Gleich ging es an die Reparatur, mit dem Bewusstsein, dass wir die Quali schon einmal streichen und aus der letzten Startreihe losfahren mussten.

Zum Glück, für uns, gibt es auf dem Sachsenring eine Lärmschutzverordnung, die eine etwas längere Mittagspause notwendig macht und uns somit genug Zeit zum Reparieren gab.

Wir wurden pünktlich fertig und konnten gegen halb zwei das Auto in die Startposition schieben (Auf Grund der Lärmschutzregel, die ein Anlassen der Motoren vor 14 Uhr nicht erlaubt.) Im Vergleich zum Vorjahr (zweite Startreihe) hatten wir so sogar einen kleinen Vorteil durch das Auslassen der Qualifikation: wir mussten das Auto nicht so weit schieben.

Helge übernahm den Startturn und stürzte sich sogleich ins Getümmel. Durch eine kluge Wahl der Außenbahn hatte er bis nach der ersten Kurve schon vier Plätze gutgemacht. In den folgenden Runden robbte er sich immer weiter durchs Feld und kratzte bald schon an den Top10. Dort war dann allerdings Schluss. Im Verbund mit zwei anderen Dacias bildete sich eine Gruppe von Fahrzeugen die alle etwa gleich schnell waren. So wechselten die Positionen immer von Runde zu Runde. Gegen Ende der ersten Rennstunde lief die Gruppe auf ein zu überrundendes Fahrzeug auf, dass sich im Anschluss freudig mit ins „Gerangel“ stürzte. Leider kam dann, was kommen musste. Auf einem schnellen Stück des Kurses berührten sich zwei Fahrzeuge und eines bog in hohem Tempo (> 140km/h) rechtwinklig in die Leitplanken ab. Totalschaden! Helge hatte Glück zu diesem Zeitpunkt etwas Sicherheitsabstand behalten zu haben und musste nur zusehen einen Weg durch die fliegenden Trümmer zu finden. In der folgenden Code60-Phase übergab Helge dann das Steuer an Volker.



Die ersten 20 Minuten von Volkers Stint verliefen sehr ruhig. Code 60 – die Aufräumarbeiten dauerten sehr lange! Als es dann wieder losging, befand sich Volker in den Top10 und konnte die Positionen während seiner Fahrt halten.

Als letzter sollte ich dann für das letzte Renndrittel ins Steuer greifen. Etwas unsicher war ich schon, da ich auf Grund des Defekts bis zu diesem Zeitpunkt keine einzige Runde hatte drehen können. Es ging dann bei der Boxenausfahrt auch gleich schon gut los, als ich merkte, dass ich genau im Spitzenpulk auf die Strecke kam, die gerade im Begriff waren uns zu überrunden. So blieb dann gleich nur volle Attacke und von den anderen Lernen. Da ich ja wie erwähnt eine Runde zurück war, wehrte ich mich nicht gegen Überholmanöver. Lies mich an das Ende der ca. 4 Autos starken Spitzengruppe fallen. Dort befanden sich außer mir noch 2 andere Autos, die überrundet wurden.

Sofort stellte sich heraus, dass die führenden Fahrzeuge nicht schneller fahren konnten. So ergab es sich, dass eine große Gruppe entstand, in der die Positionen mehrfach wechselten.

Ich muss sagen, dass es richtig Spaß gemacht in dieser Gruppe mitzufahren. Zumal bei den Überholmanövern immer fair agiert wurde.

Einmal kam es leider zu einem kleinen Missverständnis: Ende der langen Geraden habe ich das Fahrzeug des Teams OWL aus dem Rückspiegel (und somit auch aus den Augen) verloren und bekam beim Einlenken einen harten Schlag ab, der mich einmal um 180° umdrehte. Große Schäden entstanden zum Glück nicht und so konnte es mit ca. 5 Sekunden Zeitverlust schnell weitergehen.

Der Fahrer des Teams OWL entschloss sich zu einem Check an die Box zu fahren und musste leider einen etwas größeren Zeitverlust hinnehmen. Im Rahmen einer Aussprache waren wir uns im Anschluss jedoch einig, dass es sich um einen Rennunfall handelte. Trotzdem an dieser Stelle noch einmal ein dickes „SORRY“.

Für mich ging's ohne Probleme weiter und ich konnte innerhalb kurzer Zeit die beiden verlorenen Positionen wieder wettmachen. In den letzten Runden vor dem letzten notwendigen Boxenstopp kündigte sich leichtes „Ungemach“ an. In den Bremsphasen begann das digitale Armaturenbrett zu flackern. Der letzte Boxenstopp lief planungsgemäß ab und wir schütteten nur etwas Sprit nach um sicherzugehen, dass es bis zum Ende reichen würde.



Da es nur noch eine halbe Stunde weitergehen sollte und ich mich gut eingefahren hatte, blieb ich am Steuer.

Leider ging es nach der Ausfahrt aus der Boxengasse nicht mehr sehr weit. Circa 20 Minuten vor dem Ende ging der Motor und mit ihm sämtliche elektrische Betriebsmittel aus und ich konnte nur noch an den Rand der Strecke ausrollen. Hektisches Gesuche und ein kurzes Telefonat (mit einem von den Streckenposten ausgeliehenen Handy) mit der Box konnte leider nichts mehr retten und so musste ich am Streckrand bis zum Ende des Rennens warten, um in die Box geschleppt zu werden.

Eine weitere Suche im Fahrerlager konnte den Fehler nicht mehr zu Tage fördern und so sollten wir erst nach einigen Tagen zu Hause in Oldenburg erfahren, dass uns ein Wackelkontakt am Hauptschalter dieses frühzeitige Rennende beschert hatte. Schade, denn zum Zeitpunkt des Ausfalls hatten wir auf einem guten 6. Platz gelegen, den wir auf jeden Fall auch bis zum Rennende gehalten hätten.

Etwas geknickt ging es zurück ins Hotel und am nächsten Tag auf die lange Heimreise. Rückfahrten nach guten Ergebnissen sind mit Fug und Recht als angenehmer zu bezeichnen. Da wir diese Saison aber genug Erfahrungen mit Rückschlägen gemacht haben, ließen wir uns nicht unterkriegen und freuen uns auf das letzte Rennen in Oschersleben.

Jan von Kiedrowski

Folgendes Rennen: 10.Lauf Oschersleben, 10.10.2009