



## Liebe Clubmitglieder,

nach dem Einladungsrennen in Bukarest stand nun wieder der „Alltag“ auf dem Programm und so ging es für beide Teams zum 3. Saisonlauf nach Oschersleben. Hier die Berichte der beiden Teams, viel Spaß beim Lesen:

### 1. Team „MSC Oldenburg II“ (Nr. 6)

Allen Vorurteilen zum Trotz, waren nicht nur alle Autos aus Bukarest in Oschersleben unversehrt angekommen; Ersatzteile, Werkzeug, Räder, Reifen - alles paletti – alles da!

Als erstes galt es nun die obligatorische Autowartung am Sonntag vor dem nächsten Rennen am Pfingstmontag durchzuführen. Das Wetter war gut, sonnig und warm, das nächste Gewitter aber nur eine Frage der Zeit. Die Hauptarbeit blieb an Hilmar und Dieter hängen (- wer alles kann, muss auch alles machen!) - ich habe aber brav Werkzeug angereicht und Helge und Martin haben das Auto gewaschen.



Beinahe zeitgleich mit dem Boxenbezug setzte ein fürchterlicher Gewittersturm mit Regen ein, der Dieters Kantinen- Küchen- und Vorratszelt vom Platz blasen wollte und der alles unter Wasser setzte. Wenn nicht mutige und starke Männer ( - und Frauen ) eingegriffen hätten, wäre ihm das auch gelungen.

Der Grill wanderte nicht ganz in die Box (Brandmelder!), aber dicht davor. So war auch das Abendbrot gesichert. Ganz fürstlich mit Salaten, Würstchen und vor allen Dingen etlichen gut vorbehandelten Fleischsorten. Wir hatten zwar eine lange Tafel aufgebaut, aber die traute Ruhe „am Abend davor“ setzte erst spät ein, da an beiden Autos noch geschraubt wurde.

Am nächsten Morgen regnete es – die auf der Strecke befindlichen Motorradfahrer taten uns richtig leid – aber ich glaube, das sahen die gar nicht so eng,- ließen es jedenfalls auf der Piste brennen, als wenn es kein Morgen gäbe. Es ging schlussendlich aber auch ohne größere Unfälle ab.

Wir hatten in der Zeit Teamleiter- und Fahrerbesprechung, bei der, wegen der Vorkommnisse am Nürburgring, Tacheles geredet wurde. Zu schon zuvor gesperrten Fahrern wurden noch weitere namentlich mit „gelber Karte“ bedacht und weitere Sanktionen bei Nichtbefolgen der Renndisziplin versprochen (angedroht).

Am Vortag hatten wir „zwangsweise“ neue, weichere Reifen aufgezogen, da die Standartreifen des Cups nicht lieferbar waren. Um Chancengleichheit zu wahren, wurden alle Autos umgerüstet. Die Reifen sollten weicher sein, aber genauso lange halten, wie die anderen, mindestens aber die vier Stundendistanz. Ich war ganz gespannt drauf, wie die sich fahren lassen würden.

Mit neuen Reifen und Bremsbelägen fing ich sachte an, merkte aber schon nach einer Runde das die neuen Reifen besser griffen. Ich fuhr der Beläge zuliebe noch eine sachte Runde und stellte dann ganz verwundert fest, dass die Reifen schon so weich waren, dass sie schmierten. Fazit: Ich kam mit den Dingen nicht zurecht, war aber (dreimal) froh nicht rausgeflogen zu sein. Solche Driftwinkel waren mir nicht geheuer und das Gegenlenken nahmen die Reifen übel. Wir mochten uns nicht!. Helge und Martin gings ähnlich, so waren wir froh, dass Helge noch Platz 20 für den Start schaffte. Vor dem Rennen wurden die Reifen, da vielfach auch bei den anderen Teams, schon nach dem Qualifying völlig am Ende, freigestellt. Wir entschieden (verkalkulierten) uns für vorn hart, hinten weich.



Martin fuhr den Start ganz ordentlich, musste aber schon in der ersten Runde hinter einem sich drehenden Mitbewerber stoppen, zurücksetzen und sich erst als Vorletzter wieder einreihen (Platz 28). Anschließend kämpfte er aber wie ein Löwe und übergab an mich, wieder auf Platz 20, -klasse!

Mein eigener Kommentar zu meinem Stint: „Er hat sich nach Kräften bemüht, auch mal eine 2.02, aber unbeständig“. Wir wurden aber trotzdem auf Platz 13 vorgespült (andere patzen auch!). Nach 62 von 75 geplanten Minuten war mein Sprit alle –rein! Dann ging etwas schief! Tankanzeige - defekter Tankstutzen – viel höherer Spritverbrauch (die weichen Dinger waren schuld!): Helge übernahm -- kam zum Tanken dann gleich wieder rein – fuhr wieder raus -- -und damit war die Platzierung im Eimer.

Helge hatte eine solche Wut im Bauch, dass er in der ersten Runde danach eine 2.01 auf die Piste knallte und uns aus dem Nirwana der Platzierung wieder etwas heraushievte.

Zuletzt übernahm Martin seinen zweiten Stint und überraschte uns alle wieder mit seiner sauberen und gleichmäßigen Fahrt 2.02 – 2.03 – 2.02 - 2.03....zwar nun auch mit harten Reifen hinten, aber im Schnitt eine halbe Sekunde schneller als im April an gleicher Stelle.

Wieviele Plätze Martin geholt hat, weiß ich nicht – sauber gefahren aber es war nur noch Platz 15 drin.

Dank an alle unsere Helfer, die mit Vorbereiten, Würstchenbraten, Kuchenbacken, Anzeigetafelhalten, Zeitnehmen, das alles erst ermöglichten. Glückwunsch und Kompliment an Team 1: wie mit dem „warmen Messer durch die Butter“ war das, was ich gesehen habe, ganz toll. Wir berechnen jetzt auch mal den Sprit im Voraus. Vielleicht geht's dann besser.

## 2. Team „MSC Oldenburg I“ (Nr. 3)

Volker hat in aller Länge bereits berichtet, wie es dem Team Nr. 6 beim zweiten Lauf dieses Jahr in Oschersleben ergangen ist, im folgenden noch kurz wie das Rennen des zweiten Teams verlaufen ist.

Wie auch bei unserem zweiten Dacia ging es am Sonntag bei Team I darum, nach dem Rennen in Bukarest das Gefährt für das anstehende Vier-Stunden-Rennen fertig zu machen. Wie aus Bukarest berichtet, hatte Willi dort einen kurzen Stüber eines Konkurrenten in das Heck bekommen, den wir als nicht weiter dramatisch ansahen. Bei der Entgegennahme des Autos nach dem Transport in Oschersleben fiel es durch einen etwas kernigeren Motorensound auf. Erste Diagnose war hier eine defekte Auspuffdichtung. Nachdem Tim aber mit dem Austausch begonnen hatte, zeigte sich das durch einen einfachen Austausch das Übel nicht behoben werden konnte. Das tiefe Röhren blieb, und somit konnte durch die Diagnose undichter Auspuff auch ein Leistungsverlust vermutet werden, mit dem wir natürlich nicht ins Rennen gehen wollten. Eine eingehendere Untersuchung brachte dann zu Tage, dass das gesamte Auspuffrohr durch den Schubser nach Vorne geschoben und der Auspuff einen Knick bekommen hatte. Durch eine anschließende langwierige (der Auspuff wollte einfach nicht so wie wir...) Demontage und das Geradebiegen des Auspuffs konnten Tim und Christoph aber für den Renntag wieder alles in Ordnung bringen.



Unsere größte Hoffnung für den Renntag sollte es dann aber erst einmal sein, überhaupt am Qualifying teilzunehmen, nach dem dieses in den ersten beiden Läufen ausgelassen werden musste.

Das Training verlief noch unauffällig. Im Qualifying lief dieses Mal jedoch alles gut und Alf stellte das Auto auf den tollen vierten Startplatz von 29 Autos. Da für uns die teaminterne Abmachung gilt, dass derjenige, der das Qualifying fährt, auch startet, war Alf somit für die erste Stunde gesetzt.

Wie schon im ersten Bericht erwähnt, wurden die Reifen für das Rennen freigestellt und wir konnten auf der Vorderachse zwei harte Reifen aufziehen, die in fast neuem Zustand waren und nur ein paar Runden in Bukarest hinter sich hatten. Hinten blieben erst einmal die weichen Reifen drauf.

Am Start konnte Alf dann gleich in der ersten Ecke eine Position gut machen und kam als Dritter aus der ersten Runde. In der Folge konnte er sich dann schnell nach vorne arbeiten und nach ca. fünf Runden die Spitze übernehmen. Anschließend ließ er sich nicht großartig von den Gegner verrückt machen und führte die meiste Zeit der folgenden Stunde.

In Führung übergab er dann als nächstes an Tim. Der Boxenstopp klappte perfekt und nach den nötigen drei Minuten Standzeit und einer Durchfahrzeit von 66 Sekunden durch die Box (Idealzeit = 65s), ging es wieder auf die Strecke. Nachdem alle gestoppt hatten, zeigte sich, dass wir mit gut Zehn Sekunden Vorsprung an der

Spitze des Feldes lagen. Die folgende Stunde fuhr Tim ein einsames Rennen mit konstanten Zeiten, bei dem die Gegner erst unmittelbar zum Ende des Turns wieder aufschließen konnten. Immer noch in Führung liegend kam Tim zur Übergabe an Christoph an die Box.

Dieser Boxenstopp klappte dieses mal aber leider nicht so gut. Zwar hielten wir uns an die Standzeit und anschließend an die erlaubte Geschwindigkeit von 20 km/h in der Boxengasse, bloß stand Christoph am Ende der Gasse auf einmal ein Gegner im Weg rum, der zu kurz gestoppt hatte um so seine erlaubte Boxendurchfahrzeit von 4:05min einzuhalten. Verlust für uns etwa 10 Sekunden. Gleichzeitig zeigte sich in den nächsten Runden, dass wir den Stopp zum Wechsel der immer noch weichen Hinterräder hätten nutzen sollen, da sie nun stark abbauten und es Christoph nicht mehr ermöglichten schnelle Runden zu drehen. Trotzdem hieß es durchhalten, da reglementsbedingt der letzte Stopp nicht früher als 80 Minuten vor Rennende stattfinden durfte.



Nach 40 Minuten war es dann soweit und der letzte Boxenstopp konnte absolviert werden. Bedingt durch die verschiedenen Strategien der Teams konnte unsere verlorene Zeit nur abgeschätzt werden. Der Gesamtrang zu diesem Zeitpunkt dürfte so etwa der fünfte Platz gewesen sein.

Nach dem Boxenstopp, bei dem endlich auch hinten die harten Reifen aufgezogen wurden, wurde dann Jan nach einer Runde das Boxenschild mit P16 herausgehalten (bedingt durch viele Fahrzeuge die noch nicht ihren letzten Stopp herauszögerten). Der Wechsel auf die harten Reifen stellte sich als gute Entscheidung heraus und die Aufholjagd präsentierte 30 Minuten vor Ende (alle Autos waren mittlerweile in der Box gewesen) den dritten Zwischenrang mit 20 Sekunden Rückstand auf den Zweitplatzierten. Etwa 10 Runden und 20 Minuten später war der Anschluss an das Auto von „RaceforFun“ geschafft und nach zwei weiteren Runden die zweite Position übernommen. Zur Attacke auf das noch einmal mit ca. 15 Sekunden führende Team reichte es nicht mehr, jedoch schaute am Ende für Team I der zweite Gesamtrang im dritten Rennen heraus, mit dem alle Fahrer und der Teamchef glücklich waren. Ein kleiner Bonus der Aufholjagd am Ende, war noch die Gesamtschnellste Runde des Rennens mit 2:00,4 min.

Als kleiner Wehrmutstropfen blieb dann am Ende, dass das Auto zur technischen Nachkontrolle in Oschersleben blieb und somit erst nach drei Tagen, natürlich ohne Beanstandungen, von Willi dort abgeholt werden durfte.

Jan von Kiedrowski

Nächstes Rennen: Padborg Park (DK) 30.06.2007

Achtung: Das Rennen in Ahlhorn fällt aus, ein Ersatztermin wird noch bekannt gegeben.