

Siebte RCN 2008

Hallo zusammen,

nun ist es vollbracht. Unsere erste RCN Saison liegt hinter uns. Das letzte Rennen hat die Saison noch einmal Kompakt zusammengefasst.

Fehlentscheidungen, Aufholjagden, super Servicecrew und ein schnelles Auto...

Aber von vorne:

Vor dem Rennen hatten David und ich (Daniel) mal wieder ordentlich was zu schrauben. Die Kupplung war platt und unser Lenkgetriebe bekam während der letzten RCN komische Zuckungen (bei 200km/h auf der Döttinger Höhe nicht so lustig), daher wollten wir das auch noch wechseln. Desweiteren war die Lebenszeit unserer Querlenkerlager abgelaufen. Auch hier mussten wir ran. Zu guter letzt tauschten wir noch die Gummimotorlager gegen Lager aus Alu.

Angefangen haben wir mit der Kupplung. Ein Getriebe auszubauen hört sich erst einmal nicht so spektakulär an. Allerdings stand das Auto nur auf 2 Böcken. Es waren also Schlangenarme und Muskelkraft gefragt um das Getriebe rauszuwurschteln. Da die Kupplung vom 325i ist (Sachs Rennkupplung) mussten wir auch das 325i Schwungrad (abgedreht auf ca. 5,5kg) und den Anlasser vom 325i verbauen. Schwungrad und Kupplung gingen super rein. Frohen Mutes setzten wir das Getriebe wieder zusammen. Nun ging es an den Anlasser. Der wollte nicht so recht passen. Was da alles schief ging, dauert eindeutig zu lange hier aufzuführen. Fakt ist aber, dass wir vorher erst einmal die Querlenker verbauten, weil uns so langsam der Kragen mit dem Anlasser platzte :-)

Die Querlenker haben wir von Powerflex verbaut. Das gibt ein besseres Gefühl auf der Vorderachse und desweiteren sind die Lager „rennfest“. Das ging alles wunderbar. Auch die Motorlager stellten keine große Herausforderung dar (Danke nochmal an Hülli und die Firma Sandforth für die Unterstützung bei der Anfertigung der Lager)

Nun ging es an das Lenkgetriebe. Hier haben wir uns für ein E36 Lenkgetriebe entschieden. Durch die deutlich kürzere Übersetzung ist das Lenkgefühl direkter und angenehmer, da man die Strasse besser „fühlen“ kann. Auch die Lenkeinschläge werden logischerweise minimiert, was für einen geringeren Arbeitsaufwand am Steuer sorgt. Auch das Lenkgetriebe ging relativ Problemlos rein.

Nun ging es also wieder zu unserem Anlasser. Nach sehr langer Fummelei und mehreren mittelschweren Ausrastern lief das Ding. Wir schreiben übrigens über die Nacht vor der technischen Abnahme. Gesund hörte sich das ganze zwar nicht an, aber ein Rennen wird es wohl halten....dachten wir. Samstag Vormittag wurden noch ein paar Testrunden in unserem Vorort gedreht. Alles lief wunderbar. Die Vollendung des Autos stellte unsere selbstgebaute Cam-Halterung dar. Der liebe Michi hat uns seinen Camcorder zur Verfügung gestellt. Wir waren schon ganz gespannt auf unsere ersten Onboardaufnahmen.

Jetzt ging es los zum Ring. Wir haben wieder die bequeme Variante gewählt und uns für die technische Abnahme einen Tag vor dem Rennen entschieden.

Phillip fuhr wie immer mit. Unser zukünftiger Mitfahrer ist immer zur Stelle, wenn es ernst wird. Die Fahrt zum Ring verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Allerdings ging es dann richtig los. Kurz vor dem Ziel kam die Frage auf wo wir genau hin mussten. Leider haben wir von den Organisatoren keinen Durchfahrtschein bekommen. Wir wurden von den Ordnern also freundlich zu Haus D verwiesen. Naja, wo ist Haus D. Eine gute Frage. Nach langem suchen und Befahren

von einsamen Waldwegen, sahen wir plötzlich ein kleines Haus, ähnlich einem Dixieklo. Und da stand der mysteriöse Buchstabe „D“. Wieso auch immer dort die Ausgabe der Durchfahrtskarten war, haben wir unser Ziel erreicht. Eine Unterschrift später ging es also wieder zurück (eine sehr sinnlose organisatorische Maßnahme ;-))

Nun kamen wir also ins Fahrerlager rein. Hier ging es erstaunlich organisiert zu. Die Ordner waren sehr nett und konnten uns direkt sagen wo wir hinmussten. Wirklich eine Top Leistung, wenn man die Massen an Autos bedenkt. Nun ging es also zur Papierabnahme und zur Technik. Zusammenfassend kann man sagen: Business as usual.

Als letzte Amtshandlung haben wir unser Auto mit einer Plane zugedeckt (damit es bei möglichem Regen nicht voll läuft) und haben den Heimweg angetreten.

Sonntag morgen ging es um 6.30 Uhr los. Eine Stunde später trafen wir am Ring ein. Unser Auto wurde ausgepackt und die Scheiben wurden poliert. Die schwierigste Entscheidung stand uns aber noch bevor. „Welche Reifen sollen wir fahren?“

Das Wetter sah eigentlich recht stabil aus. Darum haben wir uns erst einmal für Slicks entschieden. Irgendwann kam der Aufruf „An Fahrerlager, der RCN bitte in die Startvoraufstellung“. Ich als Startfahrer war noch in Zivil. Nun brach also wieder die gewohnte Hektik aus. Phillip und David machten das Auto fertig und ich sprang in Rekordzeit in die Rennklamotten und packte mir die Kontaktlinsen ins Auge.

Puh, nochmal alles geschafft. In der Startvoraufstellung standen fast alle Autos auf Regenreifen. Na toll, was tun?! Nach hin und her blieben wir auf Slicks. Nun ging es zur Fahrerbesprechung. Hier wie immer die üblichen Mahnungen und Erklärungen des Rennleiters.

In der Zwischenzeit haben sich noch mehr Teams entschieden die Slicks noch einmal gegen Regenreifen einzutauschen. Wir blieben eisern und wollten die Slicks probieren.

Das Rennen ging los und ich wünschte mir nichts mehr als Profil auf den Reifen :-)) Eine Rutscherei sondergleichen. In 17 Minuten kroch ich um die Strecke. Ich glaube der letzte Platz war meiner :-)) Es blieb mir nix anderes übrig als per Funkspruch Regenreifen zu ordern. Der Boxenstopp ging wirklich schnell. David und Phillip haben super Arbeit geleistet. Ah, was für ein Gefühl. Grip ist schon was tolles :-)) Die Aufholjagd konnte beginnen. Und tatsächlich, nach einer halben Runde ging der Verkehr los. Ein Auto nach dem anderen konnte passiert werden. Die Runde ging wirklich gut. Nun ging es auf die Zielgrade der GP - Strecke. Leider bin ich die GP - Strecke noch nie zuvor gefahren. Ich konnte die Zielgrade also nicht wirklich einschätzen. Das Resultat war ein heftiger Verbremser, der nur kurz vor dem Kiesbett endete. Aber alles gutgegangen. Auch die zweite Runde war geprägt von Überholmanövern. Leider gab es so komische Käfer, die weder Rückspiegel noch Streckenkenntniss haben. Das Überholen war immer ein Drahtseilakt, weil die Käfer so unberechenbar fuhren. Und dann passierte es. 3 solcher tollen Fahrzeuge fuhren vor mir. In der ersten Schwalbenschwanz-Linkskurve setzte ich zum Überholvorgang an. Leider war mein Hals schon so dick, dass ich zu früh aufs Gas ging. Ich drehte mich und blieb auf dem Curb stehen. Eigentlich kein Problem, kein Einschlag und auch sonst nix am Auto. Aber, der aufmerksame Leser ahnt es schon, der Anlasser ging nicht mehr. Die Rappelei bei dem Dreher hatte den Anlasser leicht verschoben. Nun packten die Zahnkränze nicht mehr und die Kiste ging nicht mehr an. Ich hab geflucht wie ein Rohrspatz. Die Streckensicherung war schnell vor Ort. Freundlicherweise schleppten sie mich kurz hinter dem Galgenkopf auf die Landstrasse. Da ich im ständigen Funkkontakt mit dem David stand, wussten er wo ich mich befinde und kam schnell mit Phillip vorbei. Nach kurzer Inspektion haben wir das Auto für fahrtüchtig erklärt. Über die Landstrasse ging

es also zurück in die Box. David zog sich schnell um und ging wieder auf die Stecke. Da die Strecke inzwischen trocken war, kam er nach einer Runde in die Box zurück und bekam Slicks. Nun ging es richtig los. David fuhr, leider aus der Wertung, wie der Teufel. Die Rundenzeiten waren wirklich gut. Allerdings haben wir immer mit dem Problem zu kämpfen, dass manche Mitfahrer ein von der Leistung her schnelleres Auto haben. In den Kurven kann man sich immer ran kämpfen und überholen. Allerdings wird man auf der Geraden immer wieder überholt. Dann geht das selbe Spiel wieder von vorne los. Rankämpfen, überholen, wieder überholt werden. Naja, vielleicht sollten sich manche Leute ein Auto kaufen das sie auch bedienen können....;-)

Schließlich war das Rennen dann vorbei. Wie ihr Euch denken könnt, hat es für keinen Pokal gereicht :-). Für einen anstrengenden Sonntag hat es allerdings gereicht :-)