

A decorative orange ribbon graphic that starts from the left edge of the page and curves downwards and to the right, ending under the section header.

Sechste RCN 2008

Zur Vorbereitungsphase:

Zum 1. Mal diese Saison hatten wir das Gefühl, mal nicht ganz „auf den letzten Drücker“ zu sein. Letzten Endes waren wir doch wieder bis kurz vor Abfahrt (zur Technischen Abnahme) am Auto beschäftigt... :-)

Hier die Hintergründe:

Nach den Fahrwerksänderungen zum letzten Rennen (neues H&R Rennfahrwerk mit Alu Domlagern vorne und hinten) haben wir uns ja zwischenzeitlich eine neue Auspuffanlage gegönnt. Diese Stüber Motorsport Anlage ist eine Einzelanfertigung und stammt aus einem E30 318is. Soweit, so gut. Was wir nicht bedacht hatten, war, das der Vorbesitzer seine Hinterachse auf Alu Tonnenlager umgebaut hat. Bei Verwendung dieser starren Alulager wird die Hinterachse nicht nur extrem fixiert, sondern wandert gleichzeitig näher an die Karosserie, was Schwerpunkt und Achsgeometrie positiv beeinflusst. Das Problem mit der neu erworbenen Auspuffanlage war nun, das sie an der Hinterachse anlag, da sich diese ja bei uns noch in der originalen Position befand...

Nach einigem Hin und Her stellten wir fest, dass es wohl das Einfachste wäre, die HA auf den Technischen Stand umzubauen, den der Vorbesitzer der Auspuffanlage hatte, damit wir den neuen Pott montieren konnten. (Wir hatten natürlich in der Zwischenzeit den alten Auspuff bereits verkauft, hatten somit also gar keine andere Möglichkeit.)

Die Montage der Alu Tonnenlager erwies sich als schwierig. Nach einigem Hin und Her, zerstörtem Werkzeug und der Erkenntnis, dass man mit bloßer (Hebel) Handkraft eine M14 (Daumendick) Stahl Gewindestange DURCHREISSEN kann, entschieden wir uns die komplette Hinterachse auszubauen und die Lager mithilfe einer Hydraulikpresse einpressen zu lassen. Das klappte auch wunderbar und so konnten wir die Achse mitsamt neuer Lager wieder montieren und anschließend den Auspuff drunterschrauben. Der passt jetzt 1A :-)

Wir hatten uns dazu entschieden bereits am Freitagabend die Möglichkeit der technischen Abnahme wahrzunehmen. Gesagt, getan. Technik und Papierabnahme verliefen reibungslos und wir konnten in Ruhe heimfahren.

Samstag:

Wegen der bereits am Freitag erledigten Formalitäten konnten wir etwas länger schlafen und mussten den Tag nicht mit der Anhänger-Zuckellei über die Autobahn beginnen, sondern konnten in autobahnfreundlichem Tempo Richtung Eifel starten.

Dort angekommen haben wir noch einmal das Auto inspiziert, die Reifen gewechselt und Sitz und Gurte für mich (David) eingestellt. Dann konnte es auch schon losgehen.

Nach der neuen Startreihenfolge (Starterfeld wird in 3 Gruppen aufgeteilt und startet zeitversetzt) starten wir 20 min nach der 1. Startgruppe, also erst einmal mit dem Auto gegen die eigentliche Fahrtrichtung bis zur Touriefahrt und dort dann 20 min abgewartet, ein bisschen mit der Konkurrenz gefachsimpelt und noch einmal im Kopf durchgegangen, ob wir bei den letzten Umbaumaßnahmen auch an alles gedacht (festge-

schraubt) haben...

Dann ging es auch schon los. Mein Stint verlief soweit gut, ich hatte in Sprintrunde 2, 3 und 4 sehr viel Verkehr, einige Male gelb und auch doppelt gelb.

Doch im Ganzen bin ich sehr zufrieden. Ich habe festgestellt wie viel Potential ich noch habe mit dem Auto und hab in einigen Streckenabschnitten schon

wichtige Sekunden gefunden. Bis auf die Lenkung und die Vorderachse war ich soweit sehr zufrieden mit dem Wagen. Die serienmäßige Servolenkung ist viel zu unpräzise, das Auto fängt bei Topspeed auf der Döttinger Höhe bei Anfahrt Tiergarten an, Haken zu schlagen :-). Ist nicht soo witzig... Außerdem müssen wir dringend die neuen Querlenkerlager von Powerflex einbauen, die wir hier schon liegen haben. Die originalen Gummilager sind viel zu weich... In diesen Bereichen haben wir aber mittlerweile schon Verbesserungen vorbereitet.

Nach einer Schrecksekunde gleich in meiner 1. Sprintrunde im Bereich Fuchsröhre (ein roter Mini Cooper S war scheinbar noch nicht so sehr mit Streckenkenntnis gesegnet und bremste die Linkskurve Ausgang Fuchsröhre/Eingang Adenauer Forst ziemlich streng an, und ich konnte mit 4 blockierenden Rädern nur hoffen das der verbleibenden Platz ausreicht um ihm nicht reinzurauschen. Es war knapp, aber es hat gereicht! ;-)) verlief das Rennen so wie es sich gehört. Einige schöne Zweikämpfe, ein fairer Umgang der Teilnehmer untereinander, und auch die „Großen“ sind sich nicht zu schade sich kurz per Handzeichen zu bedanken wenn man den Rückspiegel im Auge hat und fair Platz gemacht hat!

Nach dem Stint habe ich den Wagen unversehrt an Daniel überreichen können. Die Boxengasse war durch die neue Startreihenfolge angenehm leer. Auch das Tanken klappte problemlos.

Daniel bestätigte meine Setzzeit und begab sich in die Sprintrunden. Nach einer schnellen 9:09min hofften wir auf eine Runde ähnlich seiner Ergebnisse des vorigen Rennens (8:56 min). Doch nachdem auch bei 9.30 noch kein schwarz goldner BMW die Ziellinie überfahren hatte begannen wir uns Sorgen zu machen. Die Zeit tickte weiter... Ein Dreher oder ähnlich kostet schnell mal 30 sek., mittlerweile zeigte die Uhr aber bereits über 10:00 min an. Da war was passiert. Philipp versuchte ihn über unseren Boxenfunk zu erreichen, aber keine Antwort. Nach weiteren endlos scheinenden Sekunden kam er mit dem BMW in die Boxengasse gefahren. Gott sei Dank! Äußerlich war kein Schaden erkennbar, als ich die Fahrtür öffnete und nach dem Grund fragte, sagte mir Daniel: „Scheiße, mir ist das Getriebe unten rausgefallen!!“. Auch wenn mich diese Aussage zuerst stutzen und dann schmunzeln lies, muss ich ihm im Nachhinein bedingt recht geben: Die Getriebebrücke hatte sich gelöst und Motor und Getriebe waren nach hinten gekippt und hingen nun nur noch an Motorlager und Kardanwelle unterm Wagen. Das ganze passierte auch noch in einer sehr schnellen Passage im Bereich Schwalbenschwanz wo Daniel Mühe und Not hatte den Wagen nach dem Ruck durch Motor und Getriebe abzufangen. Das Rennen war damit erledigt. Die Gänge ließen sich noch mit etwas Mühe einlegen, und so beförderten wir das Auto zurück auf den Hänger und machten uns nach einer kleinen Verschnaufpause auf den Heimweg.

Wahrscheinlich liegt die Ursache unseres Ausfalls an den neuen starren Getriebelagern, die wir eingebaut hatten. In Verbindung mit den (noch) originalen Gummi-Motorlagern waren wohl die Hebelkräfte auf die Getriebebefestigung zu groß. Mit einer starren Motorlagerung könnte das Problem zu lösen sein. Aber ob es tatsächlich daran lag können wir nur durch ein paar Testfahrten herausfinden...

Schade, dass wir nicht durchgekommen sind, die Rundenzeiten wären für ein Pokälchen gut gewesen, das Wetter war traumhaft und auch sonst hat alles gepasst.