

INFORMATION N° 5



Foto: Franck Budel

Gurnigel-Bergrennen 04. – 05. September 2010

Bergrennen, und speziell das Gurnigel-Bergrennen, quasi vor der eigenen Haustüre, sollten mir eigentlich liegen. Zudem ist gerade der saubere Fahrstil, speziell der feinfühlig Umgang mit der Lenkung, bei diesen Rennfahrzeugen besonders wichtig. So gesehen durfte ich mir auch Einiges erhoffen und wollte speziell vor den vielen Fans auch eine gute Leistung abrufen.

Das H&S Rallyesport-Team war durch Horst, Willi und Steffi vertreten, sie haben die weite Reise in die Schweiz unter die Räder genommen und begrüßten mich am Freitag-Nachmittag gutgelaunt.

Die Vorbereitungszeit war kurzweilig, die administrative und technische Wagenabnahme, das Aufbringen der Sponsorenkleber, das Vorbereiten des Fahrzeuges liessen die restlichen Stunden im Fluge vergehen. Und dann war das Belohnungsbier im Catering-Zelt von Marcel Peter mit seinem Team angesagt. Bei dieser Gelegenheit ein Riesen-Dankeschön der Crew, welche stets mit viel Herzblut und Können die Gäste verwöhnt.

Samstag-Morgen, bereits um 07:45 Uhr, war für uns der erste Traininglauf angesagt. Das Wetter war schön, etwas frisch am Morgen. Mit der weichen Pneumischung gings das erste Mal den Berg hoch. Der Gripp war sofort da und die Fahrt war gut, zwar mit einigen Unsicherheiten bezüglich Gangwahl. Die gestoppte Zeit stimmte mich sehr optimistisch, ich erreichte 2:26:12 und war stolze 1:7 Sekunden schneller als der Zweitplatzierte.



Da ich gefühlsmässig zu guten Gripp hatte, beschlossen wir, im nächsten Trainingslauf auf die harte Reifenmischung zu wechseln. Bereits im Anfangsbereich der Strecke merkte ich, dass dies der richtige Entscheid war, hatte ich doch keinerlei Probleme mit der Haftung. Gefühlsmässig war ich sehr gut unterwegs, auch die vorherigen Unsicherheiten betreffend der Gangwahl hatte ich aussortiert. Im obersten Drittel der Strecke begann der Motor plötzlich an zu stottern. Mit diesem Leistungsmanko fuhr ich ins Ziel. Die Analyse von uns allen war klar: => zuwenig Benzin. Hierzu muss ich erwähnen, dass dieses Auto über keinerlei Anzeigehilfen für den Tankinhalt aufweist, somit ist man immer etwas im Ungewissen, was die vorhandene Menge betrifft.

Nach kräftigem Einschütten von Benzin ging es an den dritten Trainingslauf. Judihui, keine Aussetzer mehr, eine sehr gute Fahrt, gespannt wartete ich auf meine Zeit und war dann sehr enttäuscht. Mit 2:26.22 sogar langsamer als das erste Training am Morgen. Meine Konkurrenz nistete sich bei 2:24-er Zeiten ein. Fragende Gesichter im Team, alles Diskutieren und Analysieren brachte uns auch nicht weiter, es war einfach so. Dann halt abschalten und schlafen gehen.

Jetzt gilts Ernst, die Rennläufe



Ausgang Laas

Neuer Tag, neues Glück. Motiviert ging ich am Sonntagmorgen in den ersten Rennlauf, jetzt zählt es. Rundum mit der weichen Mischung ausgerüstet ging es los. Nach der zweiten Kurve war die Freude bereits vorbei, der Motor begann wieder mit den bekannten Aussetzern. Hopps, somit der erste Lauf total im Eimer, die Konkurrenz brillierte mit 2:22-er Zeiten und ich kam mit 2:37 ins Ziel.

Jetzt war wiederum die Fehlersuche angesagt, Marcel Peter und der Techniker von Citroën waren sofort zur Stelle und halfen mit, die möglichen Ursachen auszufiltern. Auch die Mechaniker der Konkurrenz waren schnell zur Stelle. Das finde ich echt Teamwork. Schlussendlich war klar, dass einmal mehr die Drosselklappe ihren Schabernack trieb. Dieses Teil scheint in letzter Zeit bei vielen Fahrzeugen Probleme zu machen.

Nun konnten die zwei letzten Rennläufe soweit ohne Probleme bestritten werden. Das Motörli lief nun einwandfrei. Diesmal war ich es, der in der „Fangnetzkurve“, einen etwas späten Bremspunkt wählte und offensichtlich zu stark auf die Bremse trat. Dies wurde mit blockierten Rädern und einem zu späten Einlenkpunkt bestraft. Ansonsten waren beide Läufe recht gut und zügig. Die Zeiten waren aber sehr ernüchternd, während die Schnellsten hohe 21-er und 22-er Zeiten fuhren, blieb ich auf 2:24 stecken.

Im Gesamtklassement konnte ich mich noch vom 10. auf den 7.Rang vorarbeiten. Die Enttäuschung konnte ich aber nicht verbergen, klar hatte ich mir einen Podestrang vorgenommen und schlussendlich dieses Ziel ganz klar verfehlt.

Leidige Benzindiskussion:

Tröstende Worte dann vom Marcel Peter: „bis zfriede, bisch emu dr Schäuscht mit Normalbenzin“. All meine schnelleren Kollegen brauchen das sehr teure, reine 102 Oktan-Benzin, das mit der Steuergerät-Umprogrammierung durch die Rennabteilung doch etliche Mehrleistung erzeugen soll. Das alles ist legal, gemäss Reglement erlaubt.

Ich finde es aber einfach sehr schade, dass bei einer Trophy, einem Cup oder einer Challenge dann solche Ungleichheiten über Sieg oder Niederlage mitentscheiden. Für mich ist die Herausforderung stets, dass man mit exakt den gleichen Mitteln kämpft und sich so fair messen kann, wie das früher im Peugeot-Cup üblich war.

Besten Dank:



Zum Glück gibt es noch die Fans, die können einem dann wieder etwas aufmuntern

Ich möchte auch dem Team danken, ganz speziell Steffi Schwarz, welche mit ihren 21 Jahren einen sehr engagierten, kompetenten und tollen Job erledigt. Als Berufs-Mechanikerin zeigt Steffi viel Freude am Motorsport und gibt viel Herzblut in die Sache rein. Merci Steffi, mach weiter so.

nächstes Rennen: Rallye du Valais, 28. – 30.Okt. 2010

Das Highlight des Jahres. Ein Muss für jeden Motorsportfan. Ich melde mich vor dem Rennen wieder mit Infos.

Mit sportlichen Grüssen

07.09.2010

Rallyevirus, Jürg Strasser

Homepage: www.rallyeviru

Handwritten signature of Jürg Strasser.

Seite 4