

Eifelrennen Nürburgring 14.-16.06.2013

3.+4. Lauf zur FV-GP D

Nachdem ich in Zandvoort mit meinen Zündungsproblemen an der Lola noch passen mußte, konnten wir zum Eifelrennen mit beiden Super Vau´s an den Start gehen. Endlich – in unserem dritten Jahr auf der Rennpiste war es soweit.

Anreise bereits am Donnerstagabend, damit wir uns im doch recht engen historischen Fahrerlager in Ruhe einrichten konnten. Wir bekamen Box 38 „Manfred von Brauchitsch“ zugewiesen. Nur das Nötigste in die Box, der Rest verblieb in den außerhalb des Fahrerlagers abzustellenden Hängern.



Im Laufe des Freitags wurde das Fahrerlager dann richtig voll – kein Wunder bei einem Starterfeld mit 53 Vaus – darunter zum ersten Mal sechs Klasse-5 Autos.

Gegen Abend war das 1.Training terminiert. Die Schlange am Vorstart war fast schon beängstigend lang, wir starteten im letzten Drittel. Da mein Motor nach Revision noch „neu“ war, ließ ich es verhalten angehen – max. 6000 U/min habe ich mir als Vorgabe gegeben. Was auch nicht schwer einzuhalten war, da ich dermaßen Vibrationen durch Unwucht und/oder Höhengschlag an der Vorderachse hatte, daß ich in den schnellen Passagen fast nichts mehr sehen konnte. Also verhalten durchfahren und checken, was der Motor macht. Außerdem noch spannend: Funktioniert die neue Spritversorgung ohne Catchtank und reichen ca. 21 Liter Tankvolumen?? Sowohl Motor, als auch Spritzufuhr und –verbrauch erwiesen sich als problemlos.

Bei Wolfgang lief auch alles schmerzfrei, außer einem leichtes Schieben über die Vorderachse. Bis zu dem Moment, als das Schaltgestänge brach und er nur noch den 3.Gang zur Verfügung hatte. Da wir nicht durch die Mercedes-Arena, sondern durch das Yokohama-S fahren, durfte an dieser Stelle nicht viel Verkehr im Weg sein, sonst ging´s auf die Kupplung.

Da das Zeittraining kaum 1 Stunde später stattfand, reichte es nur um das Nötigste zu fummeln. Sprit nachfüllen, Batterie laden und in meinem Fall den 2.Satz Slicks aufziehen. Eine Reparatur des Gestänges vom Veemax war leider nicht möglich, das mußte bis Samstag warten.

Im Zeittraining waren die haarsträubenden Vibrationen an der Lola weg, dafür brauchte ich jetzt die ganze Breite der Piste: Beim Gas wegnehmen aus hoher Geschwindigkeit zog die Fuhre nach links, beim Bremsen dann nach rechts; somit schlug ich Haken wie ein Hase auf der Flucht. Kein gutes Gefühl.

Das bescheidene Fahrverhalten sorgte dann auch für einen schönen Drift mit anschließendem Abflug in die Wiese nach dem Schumacher-S. Gott sei Dank nix passiert - ich konnte weiterfahren. Nach dem Abwinken bemerkte ich dann, daß die Wassertemperatur am Anschlag stand. Shit. Irgendwo hatte ich wohl Wasserverlust, was der hinter mir fahrende Dirk Kornmeyer umgehend bestätigte – er sah aus wie frisch geduscht. Und roch nach Glysantin.

Immerhin noch 3.Startplatz hinter dem „Black Knight“ Uli Sirp im March und Dirk Kornmeyer im KOGO. Da wir am Samstag erst um 19:20 Uhr den 1.Wertungslauf hatten, haben wir die anstehende Schrauberei auf den nächsten Tag verschoben und erst einmal nach dem leiblichen Wohl geschaut....

Am Samstag war die Ursache der Wasserinkontinenz schnell gefunden: Das Aluwasserrohr hatte sich (wohl in Folge der Vibrationen) auf die Riemenscheibe des Zahnriemens gelehnt. Ergebnis: Rille reingefräst. Durch den kleinen Riss ging mir dann das Wasser homöopathisch flöten....



Nach der Reparatur mit Kaltmetall wurde es dann spannend: Hat die Zylinderkopfdichtung was abbekommen oder nicht?? Wasser aufgefüllt, Motor gestartet.

Erst zog der Motor das Wasser gierig an, um es dann mit einem leichten Ölfilm wieder auszuspuken. Merde – das war es wohl. Das Wochenende war für mich gelaufen.

Also kümmern wir uns um Bobo´s Schaltgestänge. Der Ausbau war schon friemelig genug, da die gebrochene Stange im Führungslager gefressen hatte. Auch hatte natürlich niemand ein passendes Stück Rohr dabei. Also half nur eines: Bei Joe im Vau-(Bau)Markt das verbogene Rohr richten, schweißen und solange schleifen, bis es wieder in die Buchse passte. Ist schneller erzählt als real ausgeführt.....

Unterdessen erhielt ich einen ganz speziellen Besuch: Renate und Michael Lampe mit Gefolge. Michael ist der Sohn von Frank Lampe, dem ursprünglichen Besitzer meiner Duscholux-Lola. Die Renate hatte unsere Homepage entdeckt und im Rahmen des Eifelrennens kam es jetzt zum 1.Treffen und Kennenlernen. Da Frank Lampe leider schon 1980 38-jährig verstarb, hatte ich bis dato ganz wenig Infos über diesen Menschen. Dies hat sich jetzt geändert, wir konnten uns ausführlich unterhalten und ich bekam noch einiges an Bildmaterial geschenkt. Herzlichen Dank dafür, ich werde dies demnächst unter „Historie T326“ separat hinzufügen. Außerdem hat uns am Sonntag noch der Michael König besucht. Er war Frank Lampes Mechaniker und Freund aus den 70ern und hatte auch Bilder, Zeitungsausschnitte und Erinnerungen dabei. Die beiden haben sich nach über 35 Jahren zum ersten Mal wiedergesehen. Sensationell!



*Links Michael König, rechts Michael Lampe.
Dazwischen meine Wenigkeit.*

Doris und Wolfgang schafften es, den VeeMax wieder rennfertig zu machen – der 1.Wertungslauf stand an. Dieser versprach viel Action: Da ohne Trainingszeit, starteten die schnellen Jungs Götz, Raml, Welzel und Winfried Kornmeyer am Ende des Feldes. Dazu gesellte sich dann noch der Polemann Uli Sirp, der es fertigbrachte, sich in der Einführungsrunde hinterm Pace-Car zu drehen.

Die Jungs hatten wohl ihren Spass, sich durch´s Feld zu kämpfen – zumindest als Zuschauer hatte man den Eindruck. Leider wurde Wolfgang´s Aufholjagd durch das Schaltgestänge erneut gestoppt. Er konnte wieder nur im 3.Gang nach Hause fahren. Aber immerhin innerhalb der Wertung.

Der Check nach dem Lauf ergab dann, daß das Gestänge vor Ort irreparabel verbogen war. Dies hatte den (einzigen) Vorteil, sich dem ausgelobten Sirp´schen Dreherfreibier ungebremst hingeben zu können.

Der 2.Wertungslauf am Sonntagmorgen fand also ohne die Super-Vaus aus Rottweil statt.

Dafür konnten wir uns mal im Fahrerlager umsehen und dem restlichen Renngeschehen widmen. Einfach obergeil, die alten Gruppe-C und DTM Boliden in Rennaction zu sehen und zu hören.

Vor allem auch die Vorkriegler standen bei uns im Fokus. Unser Bekannter Peter Rapp aus VS war mit seinem Rally Salmson mit von der Partie. Damit nicht genug – er spendierte seinem Junior Jannik zur (hoffentlich) bestandenen Gesellenprüfung ein Rennwochenende in Joe Welzel´s Klasse 7 DRM. Der Jannik hatte daraufhin das ganze Wochenende über so ein komisches Grinsen im Gesicht.....

Und der Gipfel: Sieg im 1.Lauf in der Klasse 7! Ich glaub, der Papa war verdammt stolz auf seinen Filius. Dieses Wochenende könnte teure Folgen nach sich ziehen...

Aber auch dem Peter hat es gefallen; zum ersten Mal auf GP-Kurs und Nordschleife unterwegs, und das mit einem Auto Baujahr 1932. Respekt!



Links der Peter im Rally, rechts Jannik bei der Sitzprobe.

Der absolute Hammer folgte dann bei der Siegerehrung:

Da den Verantwortlichen des organisierenden DAMC05 unser Auftreten auf und abseits der Piste so gut gefallen hat, wurde beschlossen den Jan-Wellem-Pokal 2013 von unserer Serie ausfahren zu lassen. Dementsprechend gespannt waren alle, wer denn nun in die Fußstapfen von Caracciola, Fangio, Clark, Stewart, Mass und Stuck treten wird.

Der glückliche und verdiente Gewinner heißt Marco Wittkuhn – Glückwunsch!

Das hat nicht einmal der Schumacher geschafft.



Diese Veranstaltung war sicherlich das Highlight unserer bisherigen Rennerei.

Ein ganz großes Dankeschön geht an:

Die FHR (federführend Lothar Panten) für das Zelt und die Unterbringung im alten Fahrerlager.

Den Jungs aus Fladungen für das geile Ambiente in eben diesem.

Der HFVE e.V., allen voran Frank, Astrid und Wolfgang „McRaff“

Der Cateringtruppe um Gerold und allen, die hier mitgeholfen haben.

Dem Team vom Boxershop – ohne Getränke, Werkzeug und Ersatzteile geht halt nix.

Keep racing – wir sehen uns in Hockenheim.

RM

PS: Weitere Infos, Bilder und Ergebnisse hier: www.formel-vau.eu