

Trackday der Friday-Classics in Anneau du Rhin am 20.05.2011.

Wir waren zum ersten Mal in Anneau du Rhin und natürlich gespannt auf die Strecke, und was uns sonst so alles erwartet.

Vor allem, ob unsere modifizierte Spritversorgung endlich funktioniert.

Beim Check vor dem ersten Turn hörte Oswin ein defekte Zündkerze. Unglaublich – er hatte Recht – Zylinder 3 war abgesoffen. Also austauschen.

Außerdem wurde noch das Spiel im Gelenk der Schaltstange beseitigt.



Es konnte losgehen!

Nach 5 Runden kam Oswin rein und vermeldete, dass der Motor nicht auf Temperatur kommt; Wasser 50°, Öl keine Zeigerbewegung.

2 Runden später war er dann überfällig. Banges Warten. Wurde auch nicht besser, als der Abschlepper losfuhr. Kurz darauf kam die rote Zicke dann aus eigener Kraft wieder in die Box – Spritmangel! Nicht schon wieder, dachten wir uns.

Als wir dann auftankten, gingen ca. 24 Liter in den Tank, also war er nur leer.

Dies lies hoffen.

Für den 2. Turn wurde der Wasserkühler via Pappkarton abgedeckt, damit wir mehr Temperatur bekommen. Außerdem verstellten wir die Bremskraftverteilung extrem nach Vorne, um uns dann von diesem Punkt aus in die optimale Verteilung heranzutasten. Da das Heck in der schnellen Rechts über die Curbs gerne aufschlug, schraubten wir das Heck einen Zentimeter höher. Gott ei Dank haben wir jetzt eine Holzplatte unter dem Getriebe.....

Jetzt war Ruddy dran. Die ersten 3-4 Runden zum Kennenlernen, dann ging's schon ganz flott voran. Nur leider wurde die Bremsleistung immer lausiger, bis zum Schluß dann fast keine Verzögerung mehr spürbar war – trotz ausgestrecktem rechten Fuß! Dies sorgte in der Spitzkehre für spassige Linienführungen ☺

Wassertemperatur jetzt konstant 80°, Öl weiterhin kein Ausschlag.

Aber immerhin – 30 Minuten am Stück voll durchgefahren.

In der Box war schnell klar, was los war: Die hinteren Bremsen waren noch kalt, die Vorderen extrem heiß; also Bremskraftverteilung mehr nach hinten verstellt. Das Auto lag aber gut und setzte nicht mehr auf, wieder einen Schritt weiter. Getankt haben wir dann ca. 15 Liter.



Den 3. Turn fuhr dann Bobo. Mensch und Maschine funktionierten bestens. Die Bremsbalance war besser, kein Fading mehr. Alles lief wie am Schnürchen. Die Reifen kamen ordentlich auf Temperatur und hatten guten Grip. Bedingt durch die Sinterkupplung verhält sich die Kiste beim Abbremsen und Herunterschalten etwas bockig. Immer vor der Kurve schon den richtigen Gang drin haben, sonst geht das Heck spazieren.....

Zum Schluß eine Stunde freies Fahren, das hieß dann, Oswin durfte auf Flachkäferjagd. War dann aber eher eine Treibjagd....
Er ließ es dann mal richtig fliegen und konnte eine handgestoppte 1,20 realisieren. Bis dann doch noch ein Gewitter aufzog und es zu regnen anfang. Die Strecke wurde Ruck-Zuck schmierig, und es machte keinen Sinn und Spass mehr weiter zu fahren.



Also alles wieder zusammengepackt, ab nach Hause.
Wir ließen den Abend in unserer Stammkneipe ausklingen.....wurde dann ein langer Tag.

Aber kein Einsatz ohne eine to-do-Liste für zu Hause:

- Bedingt durch unsere neuen Sitze müssen wir die Lage der Kopfstütze verändern.
- An die Überrollbügelabstreifungen müssen Polster ran.
- Eine neue Öltemperaturanzeige muß her – Sensor kaputt (schon bestellt)
- Aluadapter zur Kugelfischerpumpe hat einen Riss und sifft. Schon erledigt:
Hat Oswin kurz am Montag einen Neuen gedreht/gefräst und eingebaut. SUPER!
- Die provisorische Pappabdeckung am Kühler durch ein Aluteil ersetzen.
- Bremse beobachten; eventuell andere Bremsflüssigkeit und/oder Kühlung anbauen.
- Und natürlich wieder PUTZEN!

Schlussendlich haben sich die langen Abende in der Werkstatt gelohnt.
Die Lola wird langsam zum funktionierenden Rennwagen.

Weiter geht es am 16.-18 Juni am Hockenheimring. Bobo fährt FV-GP.