

OEPS 2011 Round 2 – Experience by Gabe – team R.i.CH

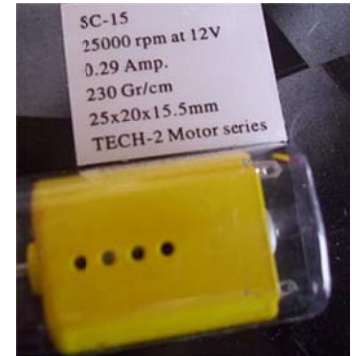
Hallo Freunde,

gerade mal ein paar Tage zurück aus Göteborg von Runde 2 der O.E.P.S 2011. Dieses mal was das Team R.i.CH angetreten wie genannt: Micha, Piki und Gabe.

Der Plan war so weiter zu machen wie bei Runde 1 in Swisstal, jedoch ohne die 60 Sekunden stop-and-go Straffe ☺. Die Unbekannten für uns waren der Scaleauto Motor SC0015 Tech2 sowie die Strecke. Letzteres war ja für die meisten ebenso. Die Strecke hatte aber einen flüssigen Lauf und war einfach zu lernen.

Am Freitag war freies und strukturiertes Training. Die Favorieten – Plastikquäler, No Limits, NDW, Slotfabrik – haben ziemlich früh an den 7.0s Zeiten geknabbert.

Dann mal höchste Zeit für uns einen Motor zu erwerben – davor war dass nicht möglich. Nur die Teams die am Motortest in St. Augustin dabei waren, hatten zugriff und Erfahrung aufbauen können. Nicht ganz fair gegenüber den restlichen Teams da es unmöglich war zumindest einen zu erwerben.



Mit dem gleichen Acura auf dem Metris Mk IV gings los den schnellen Zeiten nach zu jagen. Es fehlten uns sicherlich ständig 2 bis 3 zehntel. So ging es ans fröhliche Tuning. Normalerweise hat jede Änderung einen Effekt. Bei uns war das auch so. Nur haben sich die Zeiten immer nur verschlechtert. Das grosse Rätselraten hat begonnen. Was tun? Mittlerweile hat die Karosserie erheblichen Schaden eingefangen bei den Versuchen die Grenzen zu erkunden um doch noch gute Zeiten zu erreichen. Das Fazit am

Ende des Abends: mit dem Acura und dem Setup war höchstwahrscheinlich nichts verkehrt. Der Motor jedoch wurde immer schwächer und als wir das gemerkt haben war es auch schon zu spät.

Es sah ganz trüb aus für team R.i.CH und eine wichtige Entscheidung musste getroffen werden. Für uns gab es zwei Möglichkeiten:

1. Setup vom Mk IV wieder zurück auf den ursprünglichen Zustand und die Karosserie vom Metris/TST SLP Gen. II umkleben auf das Mk IV.
2. Zeitig schlafen gehen und am Morgen frish und munter den Zweitwagen fertig stellen.

Ich habe mich für das 2. entschieden. Das SLP Gen. II chassis hatte sich schon während der EEC 2009 in Herentals bewährt. Da wurden wir dritte im zweiten Rennen. Also war ich zuversichtlich dass es auf dieser Strecke abenfalls funktionieren wird. Zu dritt haben wir also unseren Einsatzwagen am Samstagmorgen fertig gebaut. Es hat gerade gereicht um noch ein paar Runden mit dem lahmen Motor das Setup zu verifizieren. Bis dahin lief es ganz gut. Als nächstes ging es zum Motor einbauen und Rennräder montieren, danach parc fermé.

Motortest war für uns auf weiss. Das war Michael's Spur und somit durfte/musste er das Motor-Training absolvieren. Hier habe ich einen taktischen Fehler gemacht und nicht alle mit dem neuen Acura fahren lassen, um so eine Gefühl für das neue Verhalten zu bekommen. Nichts desto trotz – der Acura lief wunderbar.

Es folgt das Qualifying auf blau, meine Spur. Wir waren schon als dritte an der Reihe. Vor uns hatte PQ eine Topzeit hingelegt – 6.931s. Ich wurde überumpelt von der Power des Acura und hatte grösste Mühe einige saubere Runden hin zu bekommen – 7.243s – oh Mann das war schlecht. Jetzt heisst es zittern bis zum Ende der Qualifikation. Die üblichen Verdächtigten haben meine Zeit locker unterboten. Es blieb uns zu hoffen dass die anderen Teams etwas schwächeln. Team Badet und Slotfabrik haben aber ihre Sache gut gemacht, somit sind wir auf dem 6. Platz, noch in der Gruppe A. Racing für Julia wird sicherlich auch noch locker an uns vorbei ziehen. Die Nerven haben aber nicht gehalten und Peter kommt äusserst knapp an uns heran – 7.273s – wieder mal Schwein gehabt. Die erste Hürde ist geschafft. Essenszeit – die langsamere Gruppe musste schnell zu Mittag essen. Dann konnte es los gehen.

Wir hatten 3.5h zeit uns auf das Rennen vor zu bereiten – Pitbox mit den nötigen Ersatzteilen, Schmiermittel, Kleber und Werkzeug ausstatten.

Endlich konnte es los gehen. Piki hatte die Aufgabe auf Violett – die langsamste Spur – nicht zuviel auf die Konkurrenz einzubüssen. Der zig-fache IMCA Weltmeister meisterte die Aufgabe scheinbar mühelos. Der erste Tagturn verläuft ziemlich gut und wir kommen auf den dritten Platz, nur 4 Runden hinter NDW aber schon 22 hinter Plastikquäler. Jetzt heisst es die Beine hochlagern und auf den Nachtturn vorbereiten.

In der Nacht machte sich dann die zweite Fehlentscheidung deutlich bemerkbar. Das Aluminiumritzel macht gehörig Lärm und das Einfetten hilft kurzfristig etwa ein bis zwei Zehntel zurück zu gewinnen. Schlussendlich kamen wir nicht umhin den Motor zu tauschen um mit dem richtigen Ritzel weiter zu racen. Der Motorwechsel hat viel zu lange gedauert. NDW und Co. hatten das in 18 Runden geschafft – wir brauchten ca. 28 Runden. Mit der richtigen Ritzelwahl, hätte unser Motor höchstwahrscheinlich bis zum Schluss gehalten. Im Nachtturn sind wir auf Platz 4 gefahren – No Limits hat uns gepackt. Wir gehen mit 9 Runden rüchstand auf No Limits and 19 auf NDW in the letzten Tagturn.

Ich beginne auf blau mit einem fast perfekten Turn – nur ein Abflug. Als Nächstes ist Michael an der Reihe auf grün und weiss – mit ebenfalls fantastischer Performance. Danach noch einmal ich auf orange – dieses mal mit drei Abflügen den Stock an Piki mit einem Vorsprung von 9 und 19 auf NDW und No Limits. Als nächstes steht Piki die Monsteraufgabe zu den Vorsprung auf den zwei langsamen Spuren zu verteidigen. Michael macht den Einsetzer



und ich coache und rechne die ganze letzte Stunde des Rennens. Zuerst sieht es so aus dass 2 bis 3 Zehntel langsamer gerade genügen sollte für den zweiten Platz. Nach gelb sieht es immer noch sehr gut aus. Piki hat ausgezeichnet gegen gehalten. Jetzt noch violett, die langsamste Spur. Ich coache nur noch, gebe Piki jede Rundenzeit auch die von No Limits, vergleiche die Differenz – Alex brauch ca. 7 minuten um eine Runde auf uns auf zu holen, viel zu lange um uns gefährlich zu werden. Mittlerweile is ein Kampf um Platz 3 entfacht – NDW und No Limits in der gleichen Runde nach mehr als 8 Stunden.

Dann passiert! Der Horror schlägt zu. Mit nur noch 5 Minuten bis zum Ziel verlieren wir ein Vorderrad!!! Panik kommt auf – ich hetzte mich alles für die Reparatur vor zu bereiten – Piki bleibt am drücken was das Zeug hält – dann fällt noch der ganze Rest ab, das Rad mit Achse und Kugellager. Also, höchstwahrscheinlich wird ein Lager fehlen – Ersatz bereit legen. Die Achsdistanzhülse wird sicher ebenfalls fehlen, auch bereit legen.

Dann gibt es kein entkommen mehr. Mit 5 Runden Vorsprung auf No Limits kommt Piki in die Box – ich habe die Brille montiert – sonst wird das nichts mit den kleinen Schrauben. Rad mit Achse einschieben, das Gegenlager drauf drücken, klemmt etwas auf der Karbonachse, Distanzhülse drauf – hab ich die lange genug genommen schießt mir durch den Kopf – auch ja der Puls ist auch auf 200 – das Rad drauf und die M2 Madenschraube fest ziehn – ich fühle keinen Widerstand, die Schraube bohrt sich in de Achse als ob es Butter ist – Michael brüllt „mach, schmeiss drauf!“ – ich tue es. Piki macht weiter, ich habe keine Ahnung ob es gereicht hat – gehe zurück zu Piki, frage ob alles gut läuft. Die Zeiten stimmen wieder – aber was ist der Totalstand? – Alex fliegt vor mir ab – die Kurve auf die lange Gerade – und ich setzt ihn schnell wieder ein. Dann ist es vorbei, die Flagge fällt. 9 Stunden gehen zu Ende mit einem Thriller.

Ich denke dass es gerade mit einer Runde Vorsprung gereicht hat. Einige Minuten später sehen wir auf den Bildschirmen dass es nur 26 Teilsegmente sind – bin ich froh das wir es doch noch geschafft haben.

Ich bin zu tiefst beeindruckt wie Piki dem Druck stand gehalten hatte und seine zwei Turns – mit den Konkurrenten und mir im Nacken – souverän Absolvierte. Grossen Respekt!

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen ☺ - nächster Halt ist Trier. Da sind wir speziell gefordert im Heimathafen von No Limits und Co.



Zufrieden leg ich mich heute zur Ruh ☺

Gabe – team R.i.CH