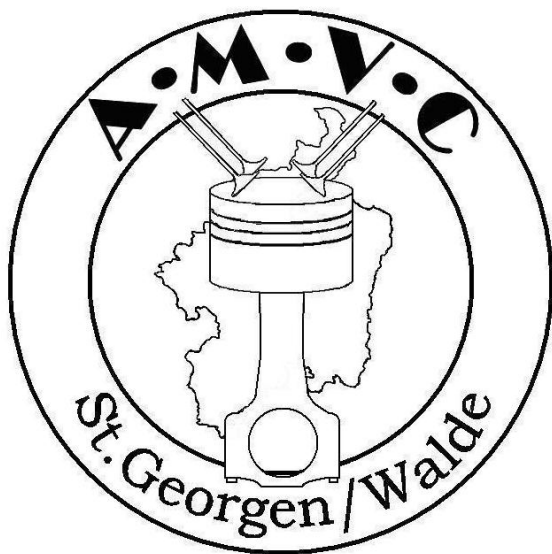


Großer Bergpreis von Österreich.

1. Lauf zur Bergeuropameisterschaft.

Rechbergrennen 2008



Durch die Gründung des A.M.V.C. St. Georgen am Walde im Februar 2008, entstand ein großes einsatzfreudiges Motorsport Team. So beschlossen wir nach beinahe zweijähriger Pause wieder mal den 205 RS16 auszupacken und am Rechbergrennen teilzunehmen.

Drei Wochen vor dem Rennen machten wir uns mal schlau, was es bezüglich Reglements so Neues gibt und wir mussten mit Erschrecken feststellen, dass wir einen neuen Sicherheitstank benötigten. Da es keine andere Möglichkeit gab, um am Rechbergrennen teilzunehmen, riskierte ich die 750 Euro und kaufte mir einen Sicherheitstank. Am letzten Wochenende vor dem großen Rennen bauten wir den Tank ein und ich machte, nach dem Einbau und dem kompletten Durchchecken des Rennautos, eine kleine abschließende Probefahrt. Es ging einfach nur darum, zu sehen, ob das Auto mit dem neuen Tank auch funktioniert und nach zweijähriger Stehzeit eh noch alles läuft. Als ich von der Probefahrt zurückkam, stellten wir einen starken Ölverlust fest. Nach kurzer Zeit war die Ursache lokalisiert. Ein Riss im Getriebegehäuse war dafür verantwortlich. So standen wir ratlos unterm Auto. Nun haben wir extra einen neuen Tank eingebaut und auf einmal war die Teilnahme am Rennen in Frage gestellt. Alleine

hätte ich wahrscheinlich auf die Teilnahme am Rechbergrennen verzichtet. Aber die AMVC Mitglieder waren so motiviert.....



..... So legten wir gemeinsam eine Nachtschicht ein, bauten das Getriebe aus und zerlegten es. Es war rasch klar, dass dieses Getriebe nicht so schnell wieder funktionieren würde, da einige Zahnräder ein paar Zähne verloren hatten und durch die abgebrochenen Zahnradteile das Getriebegehäuse gesprengt wurde.



Aufgrund der Tatsache, dass auf die Schnelle keine neuen Zahnräder verfügbar waren, mussten wir auf Plan B umsteigen. Wir haben einfach aus dem Rallyecrossauto von Clubkollegen Heli Wiesmüller das Getriebe ausgebaut. Es hat zwar nur fünf Gänge und eine serienmäßige Synchronisation, aber dafür eine kurze Diffübersetzung und eine neue Sperre. So bauten wir zwei Tage vor

Rennbeginn das Auto zusammen. Nach bestandener Probefahrt machten wir uns auf zum Rechberg.

Wir waren ein so großes Team wie noch nie. Insgesamt 16 Personen nahmen den langen Weg in die Steiermark auf sich. Wir hatten alles mit was man zum Überleben in freier Natur braucht.



Die 14% Steigung auf der Rechberg-Umfahrungstrecke machte unserem Zugfahrzeug ganz schön zu schaffen.



Nach 5km Vollgas im ersten Gang ging es wieder bergab ins Fahrerlager.

Nach dem Aufbau der Zelte und der positiv absolvierten technischen Abnahme, schoben wir das Rennauto ins Zelt und gingen zum gemütlichen Teil über.



Am Samstag, dem Trainingstag, versuchte ich mich erstmal wieder ans Auto zu gewöhnen. Die einzige Möglichkeit herauszufinden, ob ich es noch konnte, war es einfach drauf loszufahren. Und so ging es auf zur Rennstrecke.



Ich fühlte mich gleich wieder wohl im Rennauto. Hab mir gedacht, dass ich im ersten Training schon relativ schnell unterwegs war. Meine Teammitglieder holten mich aber gleich wieder zurück auf den Boden, als sie mir berichteten, dass ich eine 2:40 er Zeit gefahren bin und damit auf dem vorletzten Platz lag. Glaubte schon, das Fahren verlernt zu haben.



Die Vorgabe meines Teams war es, im zweiten Trainingslauf um zwei Sekunden schneller zu fahren. Da ich mich ja nie an die Vorgaben meines Teams halte, bin ich im zweiten Trainingslauf mit einer 2:36er Zeit gleich um vier Sekunden schneller gefahren.

Natürlich verfolgten alle Teammitglieder, die nicht gerade am Start damit beschäftigt waren mich anzuschnallen und als Psychotherapeuten zu fungieren, das Training direkt an der Rennstrecke mit.



So angefeuert und top motiviert, gelang es mir, mich im dritten Training noch mal zu verbessern und mit einer 2:34er Zeit schon ein ganz zufriedenstellendes Ergebnis zu erreichen.

Das AMVC Team war beim Rechbergrennen relativ schnell bekannt, weil es kein zweites Auto gab, das so viele Auto-Anschieber hatte. Außerdem fielen wir mit unseren schönen neuen babyblauen AMVC-Kapperl auch besonders auf.



Überwacht und koordiniert wurde das ganze von unserer Junior-Teamchefin, die aufgrund ihrer super Kopfhörer von den anderen Teammitgliedern „Jean Todt“ genannt wurde.



Natürlich ist es wichtig auch im Zelt des Fahrerlagers immer online zu sein. Für diesen Part hatten wir Mister Gericom - Thomas Haider - der sich die neuesten Zwischenstände aus dem Netz holte.



Nach leckerem Abendessen, zubereitet von Starkoch Klaus Wiesmüller, und einer für manche Teammitglieder mehr oder weniger anstrengenden Nacht, konzentrierten wir uns auf den sonntäglichen Renntag. Die Nacht war ziemlich frisch. Mit Temperaturen unter 0 Grad waren auch die Reifen ziemlich kalt, darum haben wir sie abmontiert und in die Sonne gelegt, um sie etwas auf Temperatur zu bringen. Was bei so vielen Rennmechanikern ja fast so schnell wie in der Formel 1 geht.



Und auf ging es zum ersten Rennlauf. Das Wetter war wunderschön, und die 20.000 Zuseher sorgten für eine entsprechende Kulisse.



Das Sonnenbad der Räder und die frische Luft am Vormittag haben sich positiv auf die Zeit im ersten Rennlauf ausgewirkt. Ich konnte noch mal eine Sekunde zulegen und mit einer 2:33er Zeit eine für mich wirklich passable Leistung erzielen, besonders auf Grund der Tatsache, dass ich mit einem beinahe Seriengetriebe und 3 Jahre alten Reifen gegen die internationale Konkurrenz angetreten war.

Auch unsere Team-Mädels waren von den vielen schnellen Rennwagen ausnahmslos begeistert.



Im zweiten Renndurchgang konnte ich dann mit einer 2:34er Zeit meinen vierten Platz fixieren, was für mich, angesichts der langen Rennpause und der vorhin geschilderten Handicaps, eine sehr zufriedenstellende Leistung war.

Abschließend möchte ich mich noch beim gesamten AMVC Team bedanken, ohne welches dieser Renneinsatz kaum möglich gewesen, aber auf jeden Fall sicher nicht so spaßig abgelaufen wäre.

