

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



Die Bilder vom Wochenende folgen zu einem späteren Zeitpunkt!



# Rennbericht EM Magny Cours 2007



*Wanner*  
*racing*



Strecke: Nürburgring (D); 21.-22.04.2007

Streckenlänge: 5,137 km

Schnellste Rundenzeit: 1:59:127

## Platzierung Peter Kruse, Bengt Albertson,

Trainingsplatzierung: Platz 4,5

1.Lauf: Platz -,2

2. Lauf: Platz -,2

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



Berger Karosserie-  
/Fahrzeugbau und Lackiererei

Montag

Am Montag Abend haben wir dann doch noch eine Möglichkeit aufgetan, einen „nicht geeichten Prüfstand“ eines alten Bekannten zu nutzen. Der Prüfstand meines Tuners ist z.Zt. leider defekt! Das ganze Rennfahrzeug auf den Prüfstand und los geht es. Hier wollten wir den Motor Problemen vom Nürburgring auf dem Leib rücken. Da wir vermuteten, dass die neuen Auspuffbirnen das Problem darstellten, entschlossen wir uns den Zweitmotor von Bengt auf das Rennfahrzeug aufzubauen. Bengt versprach, dass dieser Motor Leistung hat und wie eine Rakete nach vorn feuert.

Der Prüfstand zeigt bei 12500min-1 eine Leistung von 55kW(75PS). Das ist nicht so sehr viel, wenn man vergleicht, dass andere mehr als 90PS haben. Nur welche Basis haben wir?

Die Auspuffe vom letzten Jahr zeigen ein ähnliches Ergebnis mit in etwa der gleichen Leistung. Hier verläuft das Leistungsband noch etwas spitzer, was für die Fahrbarkeit etwas schlechter ist. Das Ergebnis zeigt uns aber, dass wir zumindest kein Problem mit den Auspuffen haben. Aber was zeigt der Motor am Rennwochenende?!

Donnerstag

Um 06.00 Uhr geht es in die Werkstatt und wir treffen die letzten Vorbereitungen. Packen und los. 900 km bis Magny Cours (F). Eine anstrengende Fahrt liegt vor uns. Die Anspannung steigt. Ich bin gespannt auf die für mich noch unbekannte Strecke.

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



Freitag

Freitag Mittag findet die erste Ausfahrt statt. Im gemäßigten Tempo befahre ich die Strecke. Um es auf den Punkt zu bringen: „Eine herausfordernde Strecke die eine überdurchschnittlichen Streckenkenntnis voraussetzt.“ Nach der Geraden geht es durch eine schnelle Linkskurve die in eine bergauf Rechtskurve mündet, die man nicht einsehen kann. Ein Blindflug bei 200km/h. Das ruft im ersten Moment doch ein wenig Bauchkribbeln hervor. Dann im Infield noch zwei Kurvenpassagen die mit ca. 160km/h durchfahren werden. Auch in diese fährt man blind ein.

Nur der Motor hat nicht wirklich den „Knast“ den er haben sollte. Der Motor dreht bis ca. 12'200 min<sup>-1</sup> und quält sich dann hoch bis 12'800min<sup>-1</sup>. In der Regel baut der Motor jedoch den richtigen Druck erst ab 12'500min auf. Geschaltet wird dann erst wieder bei ca. 13'500min<sup>-1</sup>, wo der Motor dann wieder mit voller Leistung bei 12'500min<sup>-1</sup> einsetzt. So sollte es sein! Die gemessenen 75 PS scheinen sich doch zu bestätigen. Sch.....e!

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



## Samstag

Am frühen Morgen geht es dann zum zweiten Zeittraining. Bengt kann sich auf einen guten 13. Platz qualifizieren. Bei mir geht es aufgrund der geringen Leistung nur bis auf Platz 23 vor. Zumindest kenne ich jetzt die Strecke und lasse es zumindest in den Kurven richtig fliegen.

Das erste Rennen startet dann gegen 16.00 Uhr. Vorher jedoch lassen wir den Motor noch warmlaufen. Hört sich erst einmal gut an. Dann zur Einführungsrunde springt das Fahrzeug sehr schlecht an. In der Einführungsrunde merke ich dann, dass mir der erste Zylinder „absäuft“. Ich ziehe die Kupplung und versuche den Motor wieder frei zu bekommen. Keine Chance. Aus in der ersten Runde. Da sich ein Zündkerzenwechsel nicht lohnt breche ich gleich ab.

Bengt hingegen kann sich bis auf Platz 5 vorkämpfen, bevor sich in der vorletzten Runde eine Schlauchschelle im Wert von 1.-€ verabschiedet. Aus auch für ihn.

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



Sonntag

Zweites Rennen um 9.20 Uhr bedeutet frühes Aufstehen. Die Analyse des abgesoffenen Motors fand seine Ursache in einem kleinen Loch, welches sich im vorderen Kurbelgehäuse befand. Bengt nutzt bei seinem Motor eine mechanische Benzinpumpe und nutzt dieses Loch als Antrieb für die Benzinpumpe. Dieses Loch war jedoch so versteckt, dass wir nur nach dem Hinweis von Bengt darauf aufmerksam wurden. (Das fahren von fremden Material macht den Sport noch komplizierter, wie er eigentlich schon ist!)

Start zum zweiten Rennen unter jetzt schwierigen Bedingungen. Halb nasse Strecke, immer wieder Pfützen in den Kurven lassen meine Streckenkenntnis wieder gegen Null sinken.

Aber vielleicht mit einem schwachen Motor doch eine Chance um etwas nach vorn zu fahren!

Start! Rechts und links fliegen die Karts an mir vorbei! Der spätere Kommentar von Dirk Schmieder (Chef – Mechaniker): „Was ist denn jetzt schon wieder los?!“ Ich verliere ca. 10 Plätze, da ich mit ca. 1/3 weniger Leistung fahre als die Konkurrenz.

Nur nicht die Nerven verlieren und dein eigenes Rennen fahren, denke ich mir. Schon in der ersten Kurve fliege ich dann an zwei Konkurrenten außen vorbei. Stück für Stück arbeite ich mich vor. Plötzlich sehe ich Bengt vor mir. Er hebt die Hand. Ein technisches Problem! Schade denke ich mir!

Platz 9 ist zum Schluss doch noch ein beachtliches Ergebnis mit dem man zufrieden sein kann.

Bei Bengt stellt sich im nach hinein heraus, dass es diesmal keine Kleinigkeit war, sondern ein kapitaler Motorschaden!

# Rennbericht EM Magny Cours 2007



Das Positive, was ich für mich jetzt mitnehme ist, dass das Bodywork für einen neutralen Abtrieb sorgt und uns schnelle Kurven sicher durchfahren lässt.

das Fahrwerk durch unsere vielen strukturellen Veränderungen in den letzten beiden Rennen jetzt einen Stand hat, wo es mit den anderen mithalten kann (und vielleicht sogar noch ein wenig besser ist)

dass der Kühler und die Kühleranströmung perfekt ist.

Der Zeitabstand von 2,5 sec. Betrachte ich jetzt mit Gelassenheit, da mit einem funktionierenden Motor die Zeit auf einen Schlag zu kompensieren ist.

Jetzt liegt die volle Konzentration auf der Fehlersuche des Motors. Aber es müsste schon mit dem Teufel zugehen, wenn wir das nicht in den Griff bekommen sollten.