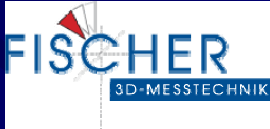




# Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



Skeppsbron's  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30



...im freien Training!



## Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



Skeppsbron's  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30



## Freitag

Zum ersten freien Training unter trockenen Bedingungen fahren wir auf die Strecke. Jedoch musste ich nach wenigen Metern feststellen, dass entweder die Kupplung oder sich der Reifen auf der Felge dreht. Also beendete ich das Training nach einer Runde.

Nach Überprüfung und Reinigung des gesamten Kupplungssystems fahren wir zum zweiten freien Training auf die Strecke. Wieder stellte sich das gleiche Problem ein. Der Motor dreht hoch ohne Vortrieb zu erzeugen. Nun fahre ich jedoch weiter und führe das Material nun langsam an seine Grenzen.

Nach einigen Runden "repariert" sich das Fahrzeug von selbst und ich kann problemlos weiterfahren. Die abgefahrenen Reifen und ein übersteuerndes Fahrzeug lassen eine Rundenzeit für den sechsten Platz zu.



# Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



Skeppsbron's  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30





## Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



Skeppsbron's  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30



### Samstag

Für das erste Qualifikationstraining fanden alle Fahrer Mischbedingungen vor. Ein Pokerspiel für alle, denn eine Entscheidung, ob Slicks oder Regenreifen konnte zu Beginn des Trainings nicht getroffen werden. Ich fuhr einige vorsichtige Runden und komme wieder in die Box. Nun kam es zu folgender Kommunikation zwischen Ron und mir. Ich: "Ich kann noch schneller fahren, jedoch gehe ich das Risiko ein anschließend abzufliegen, da die Strecke unberechenbar ist!" Ron: "Reinke, Dau, Frinken, ...sind alle auf Slicks unterwegs und sind zur Zeit sechs Sekunden schneller als du! Du stehst irgendwo im Mittelfeld!" Ich: "Na, wenn das so ist muss ich halt noch mal was riskieren."

Nach dieser Kommunikation mache ich mich wieder fertig zum Angriff. Drei, vier schnelle Runden am und überm Limit machen das Fahren, unter den wechselhaften Bedingungen, zum Abenteuer. Sechs Sekunden hole ich noch raus. Ich komme wieder in die Box und nun spielt sich folgende Kommunikation mit Ron ab. Ich: "Und?" Ron: "Du, ich habe mich vertan, aber alle die vor dir sind waren auf Regenreifen unterwegs. Sorry! Du bist aber absolut schnellster mit Slicks! Auf Peter Elkmann hast du eine ganze Sekunde herausgefahren!"

Hieß für mich im Umkehrschluss, dass wir das fahren nicht verlernt haben und für das zweite Qualifikationstraining noch Potential vorhanden ist.



# Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik





## Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



Skeppsbron's  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30

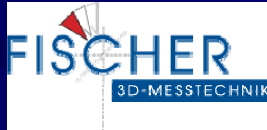


### Samstag

Die regennasse Fahrbahn für das zweite Qualifikationstraining ließ jedoch die Hoffnungen auf eine generelle Zeitverbesserung schwinden! Zunächst probieren wir die Bridgestone Regenreifen aus. Im Durchmesser sind diese jedoch ca 3cm kleiner und verändern damit das Gesamtsetup des Fahrzeugs. Nach 5 Runden komme ich auf Platz vier liegend in die Box zum Reifenwechsel. Nun ziehen wir die Dunlop Regenreifen auf, die das ursprüngliche Setup wieder herstellen.

Ich habe noch Zeit für genau eine schnelle Runde. Die muss passen. Genau in den letzten drei Kurven laufe ich jedoch auf einen Konkurrenten auf, der mir eine schnelle weiterfahrt verwehrt. In der Endabrechnung verpasse ich die Pole Position nur um 0,019 Sekunden.

Das Positive war jedoch, dass ich Peter Elkmann ca.0,250 Sekunden abnehmen konnte!



# Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik

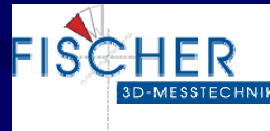


Skeppsbron's  
Toppverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30





## Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



**Skeppsbron's**  
Topverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30



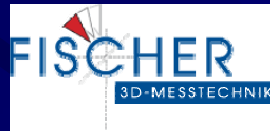
### Sonntag

Zum ersten Rennen bin ich etwas angespannt, da wir wieder Mischbedingungen vorfinden. Jedoch startet diesmal jeder auf Slicks! Start! Ich schieße als erstes auf die erste Kurve und übernehme die Führung. Nun fahren Peter Elkmann (Europameister 2008) und ich ein Rennen bis zur siebten Runde unter uns aus. Jede Runde wechseln wir uns mit der Führung ab. Unter vollem Risiko mit Querstehern bei über 200 km/h kämpfen Peter und ich am Limit. In Runde sieben kommt es dann zu ersten Überrundungen. Peter überholt den Nachzügler schneller als ich und schon klafft eine Lücke von mehr als 100 Metern zwischen uns.

Nach dieser großen Lücke machte es für mich kein Sinn mehr alles zu riskieren. Ich stecke zurück und entschieße mich den zweiten Platz sicher nach Hause zu fahren.



## Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



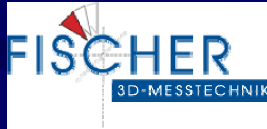
Skeppsbron's  
Toppverkstad för tunga fordon  
036-36 90 30



Zum zweiten Rennen waren die Bedingungen trocken. Diesmal gewinnt Peter Elkmann den Start. In Runde zwei überhole ich Peter aus dem Windschatten. Für drei Runden kämpfen wir am Limit. Ab der vierten Runde bekommen meine Reifen jedoch "Blister". Der Grund liegt auf der Hand. Durch den harten Zweikampf mit Peter überhitzen meine Reifen. Der hiermit verbundene Gripverlust zwingt mich mein Fahrzeug langsamer um den Kurs zu fahren, um die Reifen bis ans Ende des Rennens zu retten. Jedoch dauert es nicht lange und Robert Chilcott (UK) greift mich an und versucht mich zu überholen. Nun muss ich doch noch einmal alles geben, um mir Robert vom Hals zu halten. Platz zwei im zweiten Rennen war auch hier das zu erreichende Maximum. Peter Elkmann ist im Rennen noch immer ein Nummer für sich. Ihn zu schlagen wird frühestens im nächsten Jahr möglich sein, da wir mit 15kg Übergewicht nicht in der Lage sind ihn auf die Distanz zu attackieren.



# Rennbericht Dijon 5-7.09.08



Göke  
Fertigungstechnik



## Fazit:

Wieder ein tolles Wochenende mit viel Spaß mit einem tollen Team. Speziell Alex gebührt ein großes Lob, da er sich schnell in das Team eingefunden hat und sich keiner Arbeit zu schade ist!