



Nach fast zweijähriger Pause habe ich mich in diesem Jahr entschlossen, in der RCN (Renn-Challenge-Nürburgring) teilzunehmen. Mein Rennwagen, ein Honda Civic Type-R, wurde schließlich fast nicht bewegt. Lediglich einmal Taxifahren auf dem Nürburgring mit der Nordschleife im Rahmen des VLN Langstreckenmeisterschaft wurde 2009 durchgeführt.

Also auf zum Nürburgring!

Am 17. April fand das erste Rennen statt. Völlig neu für mich war die Ausschreibung in Bezug auf die vorgegebenen Sollzeitrunden. Eine zusätzliche Stoppuhr am Lenkrad sollte hier helfen. Diese Zeit muss innerhalb eines Zeitfensters von +/-10 Sekunden genau 2-mal wiederholt werden. Für Jede Sekunde Abweichung gibt es 10 Strafsekunden. Alle anderen Runden sind sogenannte Sprintrunden.

Nach dem Start ging ich die Sache erst mal ruhig an. Die vorgegebene Zeit der ersten Runde versuchte ich mir zu merken, gab sie aber per Boxenfunk zusätzlich an das Boxenteam weiter. Dann ging es im Renntempo für 5 Runden über die Nordschleife. Bei der RCN wird das Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings, der grünen Hölle, gefahren. Nach dem ich meine erste



Bestätigungsrunde absolviert hatte, setzte teilweise die Benzinpumpe aus. Ich dachte erst, ich hätte zu wenig getankt. Ich konnte schnell feststellen, dass der Schalter an der Zündung für die Benzinpumpe einen Wackelkontakt hatte. Nach einigen Minuten hatte ich die Sache provisorisch repariert und konnte die Fahrt fortsetzen. Ich war in der Tankrunde und hatte 40

Minuten Zeit. Leider kam ich nur bis zur Bergwerkskurve, als das Problem erneut auftrat und der Schalter endgültig durchgeschmort war. Gottseidank konnte ich vom DSK-Servicefahrzeug bis zur Ausfahrt am Pflanzgarten abgeschleppt werden. In der Zeit konnte mein Team mit dem Werkzeug an den Pflanzgarten kommen. Nach zehn Minuten hatten wir den Schalter überbrückt und ich konnte die Fahrt fortsetzen. So kam ich zwar als Letzer in der Gruppe innerhalb der vorgeschriebenen Rennzeit noch ins Ziel, war aber dadurch noch in der Wertung.

Das zweite Rennen war am 13. Mai 2010 im Rahmen des 24 Std.-Rennens. Es war schweinekalt in der Eifel. Wir hatten nachts gerade mal 2 Grad. Am Tag war es auch nicht wärmer als 6 Grad. Außerdem regnete es von Mittwoch auf Donnerstag. Das Rennen lief im Vorprogramm des 24 Std.-Rennens. Start war am Donnerstag früh schon um 9.00 Uhr. Das Fahrzeug hatte ich bis dahin für den Start

vorbereitet. Hilfe hatte ich durch meinen Clubkameraden Sven Linn vom MSC-Mühlheim, der



sich aber beim Aufstehen den Fuß verstaucht hatte und kaum auftreten konnte. Während des gesamten Rennens, das über den kompletten Grand-Prix Kurs des Nürburgrings und der Nordschleife ging, kamen die Reifen nicht auf Temperatur. Ausgerechnet in der letzten Runde ereilte mich das Pech, als in der dreifachen Rechtskurve zwischen Kallenhard und Wehrseifen das Auto ausbrach und ich unsanft mit dem Heck in der Leitplanke einschlug. Aus dem Traum.

Bis zum dritten Rennen am 26. Juni 2010 hatte ich das Auto wieder repariert. Nach der ersten Runde, in der ich meine Zeitvorgabe für die Sollzeitrunde fuhr, ging es in die erste Sprintrunde. Beim Anbremsen vor der Arembergkurve merkte ich, dass der Civic hinten wegrutschte, was ich mir nicht erklären konnte. Im Rückspiegel nahm ich plötzlich eine Rauchfahne hinter mir wahr. Ich hatte Ölverlust. Mit langsamer Fahrt außerhalb der Ideallinie konnte ich bis in die Box fahren. Ständig überwachte ich die Temperatur, damit der Motor nicht doch zu heiß wurde. Durch den Unfall beim 24 Std.-Rennen hatte sich am Ölkühler ein Haarriss gebildet, der durch die Vibration während des Rennens aufriss und das Öl unter dem Fahrzeug herausdrückte.

Das 4. Rennen fand am 10. Juli 2010 statt. Das Fahrzeug war wieder tip-top in Ordnung. Es war ein heißer Sommertag auf dem Nürburgring. Besonderer Ehrengast an diesem Tag war mein Enkel Max, der das erste Mal mit zu einem Rennen kam. Aus diesem Grund habe ich ihm diesen Lauf zur Renn-Challenge gewidmet. Das Rennen verlief



problemlos. Der Civic lief wie gewohnt ruhig und ohne Probleme. Auch die gesetzte Zeit konnte ich in beiden Bestätigungsrounds wiederholen. Bei der Einfahrt in den Park-Ferme standen meine Fans bereits am Rand und begrüßten mich herzlich. Der Lohn dieses Rennens war der 5. Platz in der Klasse von 15 gestarteten Fahrzeugen. Mein Enkel Max hat sich riesig über den Pokal gefreut, der jetzt bei ihm im Kinderzimmer steht.

Lauf 5 am 28. August 2010 fand unter besonderen Umständen statt. Aufgrund einer Rennveranstaltung auf dem Grand-Prix Kurs hatten wir unser Fahrerlager im Industriegebiet von Meuspath. Die Begrüßung war ein Wolkenbruch erster Klasse. Gottseidank war das Wetter am Samstag soweit trocken, so dass wir schon gleich mit Slicks starten konnten. Da das Rennen schon früh um 9.00 Uhr startete, war die Nacht um 6 Uhr vorbei, um das Auto noch



vorzubereiten und in die Startaufstellung zu bringen. Die Klasse war mit 21 Startern ziemlich voll. Umso überraschter war ich am Ende des Rennens, als ich mich auf der Ergebnisliste auf dem 6. Platz wiederfand und einen weiteren Pokal mit nach Hause nehmen konnte.

Nach der langen Pause hatte ich mich wieder etwas auf die Besonderheiten der Nordschleife eingestellt. Meine Rundenzeiten wurden schon wieder besser und meine Zeit lag jetzt schon unter 9 Minuten.



Das nächste Rennen, Lauf 6, fand am 19. September 2010 statt. Das Wetter spielte wieder mit und wir hatten trockenes mildes Wetter. Nach der Einführungsrunde verliefen die Sprintrunden problemlos. Auch die Zeit war schnell. Die Bestätigungsrounden wurden von mir genau im vorgegebenen Zeitfenster absolviert. Die Zeiten wurden von Runde zu Runde konstanter und zum Schluss war mit 8,43 min. meine persönliche Rundenzeit weiter verbessert. Lohn der Arbeit war ein respektable 3. Platz; Das bisher beste Ergebnis in dieser Saison.



Beim vorletzten Rennen dieser Saison war ich sehr optimistisch. Meine Rundenzeiten kamen langsam in die richtige Richtung. Die Wetterlage war wie in den vorhergehenden Rennen gut. Die Regenreifen konnten getrost in Hanau

bleiben. Gleich nach dem Start blieben die Rundenzeiten unter 8,50 min. trotz vieler Gelbphasen während des Rennens. Die letzten 3 Runden blieben konstant bei 8,33 und 8,32 min. Die gleichfalls starke Konkurrenz behielt in diesem Rennen die Nase vorne. Zum Schluss konnte ich mit Platz 5 durchaus zufrieden sein.





Für das letzte anstehende Rennen zur RCN hatte ich mich trotz gegenteiliger Äußerung im vorletzten Rennen entschieden. Die Renndistanz über die gesamte Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings und die Nordschleife ließen Erinnerungen aus den letzten Jahren der VLN wachwerden. Das kalte Wetter in der Eifel war nicht schön. Die Temperaturen lagen an der 0° Grenze. Gottseidank hatte ich mich aber rechtzeitig um einen Boxenplatz bemüht. Das Auto stand fertig vorbereitet für den Start am Sonntag in der Box. Lediglich die Regenreifen mussten noch montiert werden. Nur knapp 4 Grad Außentemperatur am Sonntagmorgen. Bei einigen Autos waren die Scheiben angefroren. Es regnete leicht. Nach der Fahrerbesprechung schien plötzlich der Himmel klar zu werden und ein paar Sonnenstrahlen erfreuten das Gemüt. Gegen 11.20 starteten die ersten Fahrzeuge und es ging Fahrzeug für Fahrzeug auf die Rennstrecke. Trotz langsamer vorsichtiger Fahrweise ein erster Dreher und eine leichte Kollision im Hatzenbach. Die neuen Regenreifen waren wohl doch noch nicht genug angefahren. Mit entsprechender Vorsicht ging es weiter. Das Fahrzeug kam aber irgendwie nicht auf Touren. Ich dachte erst, dass es mit der direkten Luftzufuhr am Ansaugtrakt zu tun hätte. Aber irgendwie fehlte die gewohnte Leistung. Erst auf der Döttinger Höhe hatte ich das Gefühl, dass es wieder schneller geht. Aber ich war schon knapp an der 15 Minutenmarke. Die Maximalzeit für die Setzrunde war mit 16 Minuten angegeben. Endlich die Start- und Zielgerade. Vierter Gang, beschleunigen und die lange Gerade zum Einbiegen in die Mercedes-Arena ausnutzen, um Geschwindigkeit aufzubauen. Beim Wechsel in den 5. Gang passierte es: Ein jähes Krachen aus dem Motorraum, eine weiße Wolke entwich unter dem Fahrzeug nach hinten. Ein Motorschaden beendete meinen Wunsch, im letzten Rennen der Saison noch einmal wertvolle Punkte für die Meisterschaft zu erringen. Um keine Gefahr oder Behinderung für die nachfolgenden Fahrzeuge zu bedeuten, steuerte ich mein Fahrzeug am Ende der Boxengasse nach rechts auf den Grünstreifen. Bei fehlender Bremskraft ist es ganz schön schwer, den Wagen aus einer Geschwindigkeit von 180 km/h abzubremesen.

Es hat unheimlich viel Spaß gemacht in diesem Jahr, bei dieser Rennserie nach fast zwei Jahren Rennpause wieder aktiv teilgenommen zu haben. Von 8 Rennen habe ich zwar drei Ausfälle zu

verzeichnen; aber bei den gefahrenen Rennen konnte ich mich in 3 aufeinander folgenden Rennen sehr gut behaupten und sogar jedes Mal einen Pokal mit nach Hause nehmen. Und das trotz eines schmalen Budgets, das mich keinesfalls zu Risikoreichen Fahrmanövern hinreißen ließ. Dass noch ein paar Sekunden pro Runde rauszuholen sind, ist mit Sicherheit keine Kunst. In der Gesamtwertung aller Fahrer behauptete ich damit einen 63. Platz von mehr als 400 Teilnehmern, die in dieser Saison an den jeweiligen Rennen teilgenommen haben.