

## Rennsaison 2007

06. - 07. Oktober 2007 Mickhausen (D)

Das letzte alles für uns entscheidende Rennen

Wir fuhren mit dem gleichen Getriebe wie Agatha hinaus, da uns die Zeit fehlte irgendetwas daran zu ändern. Gleich Freitagnacht hatten wir optimale Bedingungen und Herbert konnte sich in Ruhe die Strecke anschauen. Gute Erinnerung hatte er nicht, da der Berg recht tricky sein kann und vor allem bei Regen wir mehr oder weniger chancenlos sind.

Aber es hat ja nicht geregnet, aber der Reihe nach...

Am Samstag gab es zwei Trainingsläufe, die recht zufriedenstellend verliefen. Dann die gute Idee: wir bauen das Getriebe um, damit Herbert wieder sechs Gänge zu fahren hat. Gesagt, getan und gut war`s: Eine Ölleitung vom Motor hatte auch einen Riss und bedurfte nun, nachdem sie endgültig gebrochen war, der Reparatur!



Alles Mögliche wurde angedacht, denn der Durchmesser dieser Leitung ist nicht gerade gängig. Vom Tretroller, über Moped bis letztendlich zum Fahrrad wurden alle Rohre vermessen. Das Rohr vom Fahrradsattel passte schließlich perfekt.



Dann die große Enttäuschung: das Getriebe passte nicht! Also wieder auf alte umbauen, eine Aktion, die bis nach Mitternacht dauerte. Geschafft gingen alle ins Bett (fast alle, manche wollten noch ein wenig feiern 😊).

Am Sonntag dann vier Rennläufe. Herbert konnte seine Zeiten sehr gut steigern, aber hatte trotzdem keine Chance auf den Titel - leider! Aber der Abstand betrug nur einen einzigen Punkt!!!! Als



Abschluss brach dann das Getriebe bei der letzten Rückführung in zwei Teile! Aber die Stimmung war perfekt, toller Sports Geist und ein spitzen Fahrerlager. Auch wir haben unseren Spaß und unsere gute Stimmung nie verloren. Hiermit Gratulation an Georg Plasa für seine super Leistung, die gemeinsame Saison hat uns allen großen Spaß gemacht.

An dieser Stelle auch meinen Dank an die Schrauber-Crew, die mich das ganze Jahr über begleitete und tolle Unterstützung bot, ohne euch wäre es nicht möglich gewesen, diese Meisterschaft zu fahren.

Und jetzt Vorfreude auf unser Speed Race, siehe oben!

---

## 22. - 23. September 2007 St. Agatha (A)

Wieder ein Getriebeumbau, relativ knapp wurde das Getriebe wieder fertig und so fuhren wir mit einem annähernd gleichen Getriebe wie vor Pedavena nach Agatha. Schönstes Wetter, kurze Anreise, interessantes Fahrerlager.



Diesmal mit dem besonderen Ehrgeiz für den MSC Rottenegg einen guten Platz zu erreichen.

Doch gleich beim Training lange Gesichter. Herbert rief vom Ziel aus an und meinte: "Irgendwas hört sich beim Getriebe oder Motor nicht gut an! Schaut aus als war's das."



Kaum war er wieder im Fahrerlager schraubten und schauten alle beim Purzel. Was war passiert: Das Zahnrad vom 5. Gang hatte sich ein wenig pulverisiert, sprich einige Zähne waren weg. Tja, was tun, das alte kurze Getriebe lag gut zu Hause und erreichbar für ein Ersatzteil war niemand. Grübelnde Gesichter und dann die Idee: das Zahnrad des 5. Ganges wurde so mit der Flex bearbeitet, das es nur mehr als Distanzstück diente. Somit fuhr Herbert nur mehr mit 5 Gängen, also von der vierten gleich auf den sechsten.



1. Rennlauf, alle angespannt, hält's, hält's nicht??? Es hielt und Herbert fuhr eine Wahnsinnszeit, großer Jubel im Ziel und auch bei uns am Start. Und auch der zweite Lauf war nicht schlecht, Herbert lieferte sich mit Dieter Höller ein tolles und faires Duell. Herbert holte sich bei den Tourenwagen den Sieg und muss nun schon wieder bis Mickhausen das Getriebe bearbeiten!



1. Rennlauf: 1:16:143

2. Rennlauf: 1:17:322

---

## 07. -09. September 2007 Pedavena (I)

So, noch einmal nach Italien! Und mit ein wenig Bauchweh, wir hatten vor, das Getriebe anders zu übersetzen (die ersten Gänge kürzer), um uns so der Streckencharakteristik besser anzupassen. Beim Umbau entdeckten wir dann einen Getriebeschaden. So war es uns leider auch nicht möglich in St. Urban mitzufahren, an dieser Stelle nochmals sorry an Hermann Waldy!





Wir mussten das Getriebe durch ein anderes ersetzen, dieses war jetzt aber in jedem Gang kürzer übersetzt. Grundsätzlich nicht wirklich das was wir wollten, aber besser als gar nicht fahren können und die Punkte verschenken.

Pedavena ist ein gemütliches und schönes Städtchen in mitten von Bergen.

Die Strecke ist 8,72 km lang. Die Temperaturen mittlerweile in der Nacht sehr kühl, am Tag bestes Rennwetter. Am Samstag absolvierte Herbert 2 Trainingsläufe. Im ersten Orientierungslauf fuhr Herbert eine 5:00 min, nicht schlecht für das erste Mal, aber die Getriebeübersetzung passte halt gar nicht!



Im zweiten Trainingslauf dann massive Schwierigkeiten!!! Beim Runterschalten streikte der dritte Gang und das Gas begann "nachzulaufen". Absolute Ablenkung beim Fahren. Trotzdem 5:05 min gefahren, Herbert hat aber aus Fairness Georg Plasa vorgelassen, der dort schon eine 4:31 fuhr!

Für uns hieß das nun wieder Nachtschicht einlegen. Am Getriebe selbst konnten wir nichts mehr machen, das hieß für Herbert von der vierten gleich in die zweite schalten, nicht wirklich gut für einen harmonischen Rennlauf. Das "Nachlaufen" des Gases konnte behoben werden.



Nochmal die Strecke studieren und schon war der Sonntag da. Hier in Pedavena gibt es nur einen Rennlauf, das heißt gleich alles geben und Herbert steigerte sich um fast 10 Sekunden, die Laufzeit betrug 4:51:56 min.

Somit hat Herbert seine Aufgabe gut erledigt, was man sicher nicht von allen

Fahrern behaupten konnte. Insgesamt hier leider nur sechster Platz, damit schmilzt natürlich der Punktevorsprung auf nur mehr 4 Punkte. Als Führende in der Klasse werden wir die Meisterschaft in Mickhausen austragen, es wird sicher ein Herzschlagfinale und spannend.

---

### 18. -19. August 2007 Gubbio (I)

Italien rief wieder und wir gingen als Führende im FIA Hill Climb Cup nach Süden. Lange Anreise und heiße Temperaturen, aber dafür wunderschöne Landschaften und ein wunderschönes Städtchen Gubbio. Die Strecke anspruchsvoll und sie machte Spaß! Keine



Probleme sich die Streckencharakteristik zu merken.



Das Fahrerlager war im Ort gut aufgeteilt, insgesamt um die 290 Starter.

Die Anmeldung und das ganze Drumherum dauerte entsprechend lange, war aber sehr gut organisiert. Am Samstag konnten wir zwei Trainingsläufe absolvieren. Beim ersten Trainingslauf hatte Herbert kurz vorm Ziel in einer Kehre einen Dreher, der erste für dieses Jahr.

Bis dorthin war die Zeit aber für einen ersten Lauf sehr gut. Der zweite Trainingslauf klappte gleich wieder besser und wir konnten zufrieden den Samstag beenden.



Das Starterfeld war gigantisch und vor allem schnell!!!! Am Sonntag absolvierte Herbert 2 Rennläufe mit Bravour, wie man an den Zeiten sehen kann.

Mit unserem 3. Platz in unserer Klasse waren wir sehr zufrieden und konnten somit wieder 12 Punkte auf unserem Konto gutschreiben, insgesamt nun 118 Punkte und noch immer führend.

---

## 28. - 29. Juli 2007 Ilirska Bistrica (SLO)

Für Bistrica gibt es nur ein Wort: HEISS!!!

Dieses Jahr war dieses Rennen erstmals als EBM-Lauf ausgeschrieben und musste deshalb in der Streckenlänge verändert werden. Gelöst wurde dies, indem der Start nach vorne verlegt wurde. Gut für Fahrer und Team, da es nicht soweit zum Startbereich war. Das war aber das einzig Positive. Weiters wurde eine Schikane ca. 400 - 500 m nach dem Start eingerichtet. Damit bekam die gesamte Strecke eine völlig neue Charakteristik.



Sonst war die Strecke wie immer: schnell, guter griffiger Asphalt, Sicherheit ok und von der Linienführung harmonisch.

Schon nach dem 2. Trainingslauf führte Herbert bei den Tourenwagen. Positiv für das Team: die Infobox im Startbereich, hier konnten wir die Zeiten sofort am PC ablesen.

Zeiten:

1. Rennlauf: 2:18:395

2. Rennlauf: 2:18:726



Damit Tourenwagen gesamt erster Platz und ebenso in der österreichischen Meisterschaft Platz 1.

Überschattet war das Rennen vom schweren Unfall von Stefan Rabelhofer, der unser Fahrerlagernachbar war. Gott sei Dank wissen wir, dass er sich auf dem Weg der Besserung befindet. Lieber Stefan auch auf diesem Wege alles Gute und gute Besserung!!!

---

### **14. - 15. Juli 2007 Cabar (HR)**

Nochmals Station in Kroatien. Mit schon ein wenig Bauchweh, da Herbert den Berg schon kannte und nur noch wusste, dass er ausschließlich aus Kurven bestehe.

So war dem auch, Länge 5,01 km aber über 100 Kurven, da kriegt man den Drehwurm bis man im Ziel ist. Winkelig, rutschig, einfach nicht wirklich eine Strecke für den Porsche. Eigentlich nie ein Topspeed möglich, nur ein Dahinfahren im ersten bis dritten Gang, nur einmal vierte und einmal fünfte möglich zu schalten.

Negativ war auch, dass es keine flüssige Verpflegung für die Fahrer im Ziel gab und es war mörderisch heiß...

Zeiten:

1. Rennlauf: 3:07:879

2. Rennlauf: 3:11:810

Damit zweiter bei den Tourenwagen und auch im Gesamtklassement Platz zwei noch vor allen Formelfahrzeugen. Hieß für uns insgesamt 15 Punkte und in der Abrechnung bisher: 106.

---

### **30. Juni - 1. Juli 2007 Dobsina (SK)**

Und wieder eine sehr weite Reise, weit ins Land hinein mit viel Gegend. Aber es lohnt sich immer dorthin zu fahren.

Der Berg hat eine Länge von 6,81 km und ist sehr schnell. Eine Schikane ist eingebaut, die letztlich dreimal verändert wurde, bis sie gepasst hat. Herbert mit Team war der einzige Österreicher und wir haben unsere Nation gut vertreten.



Traumhaft war, dass Herbert trotz neuer Schikane schneller als im Vorjahr ohne Schikane war, der absolute Beweis, dass die Motorveränderung positiv war. Wiederum schafften wir einen

Tourenwagenrekord und wurden Gesamtdritter hinter Jaroslav Krajci und Miroslav Fajkus.

Zeiten:

1. Rennlauf: 2:59:257

2. Rennlauf: 3:01:012



Damit wieder 20 Punkte für unseren FIA Hill Climb Cup und im gesamten nun 91 Punkte und immer noch führend!

---

### 23. - 24. Juni 2007 Rogla (SLO)

Ein weiterer Lieblingsberg von Herbert. Die Linienführung ist hier sehr harmonisch, es ist eine Superabwechslung zwischen Kurven und schnellen Geraden. Gerade richtig für den Purzel. Vor allem die Zielschikane ist geil.



Und es lief einfach perfekt:

Der erste Trainingslauf verlief im Regen und er lief sehr gut!  
Herbert war Gesamtschnellster mit 1:57:15!

Der zweite Trainingslauf war im Trockenen und auch nicht schlecht: 1:42:31. Wiederum schnellster Tourenwagen, beim dritten Trainingslauf dann im Vorstart plötzlicher

Halbachsenbruch!

Das war wieder ein Abendeinsatz für das Mechanikerteam, klappte aber großartig und wir konnten beruhigt den Samstag ausklingen lassen.

Sonntag lief alles perfekt, super Zeiten und das Beste: die Höchstgeschwindigkeit von 232 km/h wurde beim Bremspunkt vor der Schikane gemessen und den gleichen Speed fuhren noch Georg Plasa und Hermann Waldy!

Zeiten:

1. Rennlauf: 1:38:614

2. Rennlauf: 1:38:7

3. Rennlauf: 1:38:3

Damit Gesamtzweiter bei den Tourenwagen und in der österreichischen Meisterschaft Platz 1. In Punkten wieder eine Gutschrift von 15 Punkten, gesamt also 71 Punkte.

---

### 9. - 10. Juni 2007 Verzegnis (I)

Nun ging's wieder in den Süden! Die kurze Anreise war uns wieder sehr willkommen. Herbert mag diesen Berg sehr gerne, er ist immer eine echte Herausforderung. In der Strecke ist einfach alles drinnen; schnelle Passagen und langsame Kurven, Länge insgesamt 5,64 km. Der Asphalt ist sehr gut, außer im Startbereich, da rutscht es gewaltig. Spannend ist auch, dass das Fahrerlager über zwei Orte aufgeteilt ist, heißt für uns im Team immer Fahrrad oder Moped mithaben, sonst verpasst man garantiert den Start vom eigenen Fahrer. Großartig auch das mannigfaltige Starterfeld (ca. 300 Fahrer), hier sieht man wirklich die schönsten Boliden.

Im zweiten Trainingslauf war mal ganz was Neues: ein Reifenpatschen! Aber für unsere Mechaniker kein Problem, so wenig wie oft fahren...



Zeiten:

1. Rennlauf: 2:51:14 (dritter Platz)
2. Rennlauf: 3.22:08 (6. Platz Regenlauf)

Gesamt hieß das für Herbert Platz 6 in seiner Klasse E1 und somit 6 Punkte, gesamt 56 Punkte.

---

### 26. - 27. Mai 2007 Usti n. Orlici (CZ)

Noch gar nicht richtig wieder zu Hause und schon wieder unterwegs: jetzt in die Tschechei, ein langer Weg!

Usti ist immer ein wenig stressig, bis man aufgebaut im Fahrerlager steht, vergeht viel Zeit und man braucht immer gute Nerven. So auch diesmal. Wie immer das Wetter in Usti recht abwechslungsreich, gerade heizt die Sonne runter, eine Viertelstunde später regnet es.



Der Track ist 3,65 km lang, eher langsam und kurvig, einige Spitzkehren aber grundsätzlich ein griffiger Asphalt (später merkte Herbert wie griffig). Das Problem mit dem Keilriemen haben wir mit neuem Produkt auch gelöst. Manchmal geht's auch leicht.



Im zweiten Trainingslauf mussten wir schon Regenreifen aufziehen und die waren katastrophal - "die hielten rein gar nix"! Herbert musste Purzel den Berg "hinauftragen"! Vor allem als er nach der ersten schnellen Geraden mit 200 km/h auf die Leitschiene zuflog und bremste und aufgrund des nassen, rutschigen Asphalt die Reifen blockierten. In der Inboard Aufnahme konnte man gut sehen, wie die Leitschiene immer näher kommt! Ging aber um Haaresbreite noch mal gut, vielleicht auch deshalb das "Hinauftragen".

Unseren ersten Rennlauf hatten wir am Sonntagmorgen, war nicht so prickelnd, da wir die Schelle am Auspuff verloren haben und damit der Turbo außer Kraft war! So auch die Zeit: 2:13

Am Nachmittag folgten die beiden weiteren Rennläufe:



Zeiten:

2. Rennlauf: 2:05:01

3. Rennlauf: 2:04:20

Ging ja dann doch, da wir die Schelle geschweißt haben.

Im Ergebnis hieß das jetzt für Herbert: 1. Platz in der Österreichischen Meisterschaft, 4. Platz im FIA Hill Climb Cup und Gesamtzweiter bei den Tourenwagen. In Punkten für uns: 10, das waren somit gesamt 50 Punkte.

---

### 19. - 20. Mai 2007 Sevnica (SLO)

Eine Woche nach Malacke ging's gleich wieder weiter (da wird die Woche kurz). Die Anreise ist angenehm kurz und kein Problem. Auch hier wieder ein kleines Fahrerlager mit nur wenigen Fahrern aus Österreich. Die Strecke hat Berggallye - Charakter, sehr kurvig, einige Spitzkehren und einen extrem rutschigen Asphalt. Vor allem die Kurve nach dem Start hatte es in sich.



Natürlich ging die Serie mit dem Keilriemen weiter, die Ursachenforschung auch...



Positiv für uns alle: das Kipphebelproblem hatte sich erledigt.

Und wieder machte Herbert alles richtig: Wiederum Tourenwagenrekord und absoluter Sieg!

Zeiten:

1. Rennlauf: 2:07:58

2. Rennlauf: 2:04:44



3. Rennlauf: 2:04:24

Was uns als Team immer Freude macht, ist wenn Herbert sicher von Rennlauf zu Rennlauf noch steigern kann, auch wenn er immer meint: "Da geht nix mehr...".

Im Ergebnis war er Gesamtvierter und wieder konnten wir 20 Punkte für uns verbuchen. Insgesamt jetzt also 40 Punkte für unseren FIA Hill Climb Cup.

---

## 12. - 13. Mai 2007 Nagrade Malacke (HR)

Neue Kipphebel waren nun eingebaut, soweit so gut, aber... werden sie halten???

Schon deshalb machten wir einen Abstecher nach Kroatien. Ist zwar immer ein Aufwand mit dem Carnet, aber wir wollten testen, ob sich nun die Mühen gelohnt haben.

In Malacke gibt es nur ein kleines Fahrerlager und nur ein österreichischer Fahrer war vor Ort, nämlich Herbert. Der Berg hat eine Länge von 5,2 km und ist sehr selektiv. Die Sicherheit an der Rennstrecke könnte besser sein (Anbringung von Leitschienen). Der Asphalt ist jedoch sehr haftend. Wetter war perfekt heiß und trocken.

Und schon vom ersten Trainingslauf an war es ein voller Erfolg - wir alle jubelten!!! Herbert fuhr vom ersten Trainingslauf an bis zum letzten Rennlauf immer Tourenwagen Bestzeit. So macht's Spaß!



Aber trotzdem gab's kleine "Gewitterwolken": Wir hatten Probleme mit dem Keilriemen, nach jeder Fahrt, hatte er sich umgedreht. Gott sei Dank hatten wir viel Ersatz dabei und konnten ihn nach jedem Lauf tauschen.

Zeiten:

1. Rennlauf: 2:47:635

2. Rennlauf: 2:48:984

Somit auch Streckenrekord in der Klasse Tourenwagen und Gesamtzweiter. Für uns die ersten 20 Punkte im FIA Hill Climb Cup.

---

### **28. - 29. April 2007 Internationales Rechbergrennen (A)**

Freitagabend haben wir dann das erste Mal den Motor gestartet, er klang einfach nur perfekt. Wir waren guten Mutes und haben uns alle auf das Rennen gefreut, wir hatten ja keine Ahnung wie Purzel jetzt "abflog".

Im Vorstartbereich beim 1. Trainingslauf dann das Malheur: Herbert zog einmal kurz auf ... und das war's dann auch schon: Ein Kipphebel war gebrochen. Also wieder zurück in die Box und heftiges Schrauben war angesagt. Da das nicht das erste Mal war, das uns so ein Ding brach, waren wir vorbereitet, wir hatten Ersatz mit und das Team schraubte mit der Zeit um die Wette.

Jedoch keine Chance es bis zum 2. Trainingslauf zu schaffen. Beim 3. Trainingslauf endlich starten, doch was passierte!? Nach ca. 300m nach dem Start wieder nix, diesmal 2 Kipphebel gebrochen. War sehr bitter einfach nur raufzurollen, wo gleich Herbert bei diesen paar Startmeter gespürt hat, welche Power jetzt vorhanden war.

Extremer Frust bei allen Teammitgliedern, so viele Kipphebel hatte man nicht vorrätig, also einpacken und nach Hause. War das öd!

Die Ursachenforschung zeigte, dass aufgrund der Motormodifizierung das Material der Kipphebel zu weich war (gegossene Kipphebel). Die Nockenwelle ist jetzt steiler und damit ergibt sich eine andere Kraftwirkung.

Die nächsten Wochen waren nur dazu bestimmt passende Kipphebel zu finden. Letztlich wurden spezielle Kipphebel geschmiedet.

---

### **Winter 2006/2007**

Man könnte meinen, so ein Winter ist lange genug, um ein Auto wieder für eine Rennsaison vorzubereiten. Dachten wir auch und trotzdem kamen wir ordentlich ins Schleudern. Rechberg war unser Ziel, spätestens da sollte alles fertig sein. Sollte ...

Wir haben ja mit viel Engagement begonnen: Der Motor wurde vollständig neu aufgebaut und serviert, das hatte er sich redlich verdient. Ganz nebenbei 😊 gab's neue Turbos und neue Nockenwellen. Mit dem Erfolg, dass wir auf einmal 750 PS zur Verfügung hatten! Das ganze hatte zur Folge, dass wir den Ölkühler neu platzieren mussten und ihn auch vergrößern mussten. Ebenso wurde die Auspuffanlage passend bearbeitet. Für die Fahrersicherheit bekam Herbert eine Löschanlage, wir hoffen wir brauchen sie nie.

Damit nun bei so viel PS auch die Aerodynamik wieder stimmte, wurde eine neue Frontschürze designed. Und das war Tüfftelarbeit, danke an Werner, Thomas, Seppi, Andreas und alle anderen Helfer, die Stunden sind gar nicht zählbar...

Alles gestaltete sich langwieriger und komplizierter als wir alle dachten und Rechberg rückte immer näher. Letztlich wollten wir den Purzel auch noch verschönern, sprich innen und außen lackieren und die Sponsoren neu platzieren. Mittlerweile war es schon Donnerstagnacht vor Rechberg ...

