

## **Rennbericht Team Fässler / Fässler**

Um es gleich vorweg zu nehmen, es war ein Ausnahmejahr. Noch nie konnten wir so viele Veranstaltungen besuchen wie 2004

**Wir standen 17mal am Start und konnten 11mal einen Podestplatz belegen.**

**3mal 1.Platz, 6mal 2.Platz und 2mal 3.Platz.**

**CH Meisterschaft 2. Platz**

**FHRM-Cup 3.Platz**

**Deutsche Meisterschaft 5.Platz**

### **Nürburgring 25.4.2004**

Wieder einmal der Auftakt zur deutschen historischen Meisterschaft. Um diese Jahreszeit ist in der Eifel Schnee oder Regen und sehr kalt, keine Seltenheit. Wir bewegen unser Gespann das erste Mal in diesem Jahr.

Bereits im Training nach ein paar Runden (die aber genügten um uns für's Rennen zu qualifizieren) fängt der Motor an zu husten und zu schiessen. Wir mussten schliesslich aufgeben und sind rechts rausgefahren. Zurück in der Boxe versuche ich das Problem zu eruieren. Schliesslich läuft er wieder rund, ohne dass ich etwas Spezifisches gefunden hätte. Einfach alle Kontakte neu gesteckt und mit WD 40 behandelt. Wir gehen an den Start zum ersten Lauf. Anfangs läuft alles gut und es macht Spass, wir kennen ja die Strecke mittlerweile. Doch dann wieder, nach ein paar Runden, auf der Start-Ziel-Geraden, Aussetzer, nachdem ich rechts rangefahren bin, dreht der Motor wieder sauber hoch und wir fahren weiter. Diese Uebung wiederholen wir noch ein paar mal und müssen dann doch enttäuscht aufgeben. Ich vermute einen Erwärmungseffekt als Problem, da das Phänomen immer nach ein paar Runden auftritt. Unsere gefahrenen Runden genügen aber und wir werden noch als Letzte klassiert. Wieder zurück an der Boxe, wechsele ich die Zündspule und überprüfe wieder alle Kontakte. Zumindest bei den Versuchen im Fahrerlager, läuft das Ding wieder problemlos. Wir gehen dann zur Startaufstellung zum zweiten Lauf Jetzt funktioniert das Gefährt wieder absolut problemlos und wir landen nach einem aussetzerlosen Rennen auf Platz 2. Da aber der erste und der zweite Lauf zusammengezählt werden, reicht's nur für den siebten Platz.

### **Ledenon 8/9.5.2004**

An das letzte Mal in Ledanon haben wir nicht so gute Erinnerungen. Haben wir doch den Motor und das Getriebe, nach einer Blockade des Kardangelenks unreparierbar zerstört. Hier fahren die „langen Gespanne“ (moderne Gespanne, wie sie auch an der WM und IDM eingesetzt werden) und unsere Klasse „kurze Gespanne“ miteinander. Das hat uns anfänglich ein bisschen Sorgen bereitet, sind doch die Leistungsunterschiede enorm. Doch schon beim ersten Training wurde klar, dass es bei den kleinen Starterfeldern überhaupt kein Problem darstellt. Im ersten Lauf drehen wir einsam unsere Runden, hinter dem Ersten, Eric Bezon mit der Dreizylinder Suzuki. Auch wenn wir nach hinten schauen gibt's niemanden, um ein bisschen zu spielen. So landen wir problemlos auf Platz 2.



Dasselbe wiederholt sich im zweiten Lauf, mit der Ausnahme, dass die Streckenposten plötzlich die gelben Fahnen bewegen, weil Peter Schröder neben der Piste steht. Kurze Zeit später steht uns ausgangs einer scharfen Kurve, Koni Brändle, mit seinem „Langgespann“ in verkehrter Fahrtrichtung auf der Piste. Ihm hat es das Hinterrad abgerissen. Jetzt schwenken die Streckenposten die roten Fahnen und das Rennen wird abgebrochen. Wie schon erwähnt landen wir wieder auf dem zweiten Platz. Wir kriegen aber nur die halbe Punktzahl, weil das Rennen nicht über die volle Distanz ging.

## **Nals 22/23.5.2004**

Wir mussten uns zwischen dem Norisring und Nals entscheiden, da beide Veranstaltungen zeitgleich stattfinden. Wir entscheiden uns für Nals, obwohl der Norisring eine Rundstrecke

ist. Aber zu dieser Jahreszeit ist es im Südtirol besonders schön und der Anlass ist auch neben dem Rennen super organisiert und wir werden verwöhnt. Die Strecke, für die südtiroler Bergmeisterschaft misst Tkm. Es ist, ausser dass uns ein Italiener mit einem modernen Gespann den Weg versperrt, unspektakulär. Nach der Siegerehrung wissen wir, dass wir keinen Podestplatz gemacht haben, mehr war aber im Moment nicht zu erfahren. Wir können damit leben, nicht zu wissen, welchen Platz wir gemacht haben und fahren wieder nach Hause.

## **Most 29/30.5.2004**

Das erste Rennen der DHM in Tschechien in diesem Jahr. Blöderweise habe ich mir zu Hause den grossen linken Zeh gebrochen. Das stört mich zwar beim pilotieren des Gespanns nicht,

aber ich kann kaum Laufen und auch nicht Autofahren. Alexandra muss also die ganze Strecke das Wohnmobil fahren.



Auch hier hatten wir schon einmal einen Motor( Pleuel- und Kurbelwellenlager) kaputt gemacht, wegen der nie endenden Linkskurve ( da fehlt dann plötzlich das Oel). Auch dieses Jahr erwischt es zwei unserer Konkurrenten mit demselben Problem. Wir hatten keine Schwierigkeiten und absolvieren ein sorgloses Training.

Im ersten Lauf dann wieder dasselbe wie am Nürburgring (Zündungsprobleme).Fazit wie schon gehabt, Ausfall. Zweiter Lauf, es ist wieder alles i.O. und wir drehen unsere Runden und landen auf dem siebten Platz.

Da ich, wie schon gesagt, nicht Autofahren kann, fährt Alexandra das Wohnmobil. Bei der Ausfahrt aus dem Motodrom ist offenbar eine Stopstrasse, welche meine Tochter nicht als solche erkennt und prompt ist uns die Polizei auf den Fersen. Die wollen nun alle Papiere sehen. Alexandra hat den Führerausweis nicht dabei, was uns neben der Busse nötigt, dass ich weiterfahre. Zumindest den nächsten Kilometer, dann fährt Alexandra wieder. Wir bleiben die Woche zwischen Most und Horice in der Tschechei und verbringen ein paar Tage in Prag auf einem Campingplatz.

## **Horice 5/6.6.2004**

Die tschechische Tourist Trophy trägt ihren Namen zu Recht, da kommt wirklich Isle of Man Feeling auf. Ein Fehler oder Abflug endet fast immer fatal. Ich gehe mit dem nötigen Respekt auf diese Strecke. Das Training verläuft problemlos. Da der Start nach Tradition mit Anschieben erfolgt, verlieren wir zu Beginn einige Plätze. Dann finden wir unseren Rhythmus und kämpfen mit Hubl Franz mit seiner 1000er BMW. Dann im Waldstück gelingt es mir ihn

innen in einer Kurve, wo er sich ein bisschen verbremst, zu überholen. Die Deutschen haben alle den Seitenwagen rechts, wir links, was die Linienführung entscheidend beeinflusst. Wir beenden das Rennen auf dem zweiten Platz. Dieser zweite Platz an der CZ TT ist wohl mein grösster Stolz dieser Saison. Der Belgier Jean Pierre Cappell wird auf der Start-Zielgeraden mit 250km/h gemessen. Sehr zufrieden treten wir die Heimreise an.

## **Magny -Cours 19/20.6.2004**

Der dritte und vierte Lauf zur CH-Meisterschaft. Neu dazugekommen ist jetzt Jo Kaufmann mit seinem 890er BSA Gespann und Roland Portmann als Passagier. Mit diesen Beiden haben wir wieder etwas zu beissen und es macht riesig Spass. Nach dem zweiten Training werden wir von der Rennleiterin gestoppt, mit der Bemerkung, dass Alexandra's Kombi nicht mehr zugelassen werde, weil es mehr aus Löchern bestehe als aus Leder. Ich dachte, die meinen bis zum nächsten Rennen sollen wir ein neues Kombi besorgen, denn wo sollen wir hier in Magny-Cours ein neues Kombi beschaffen. Doch bei der nächsten Boxenausfahrt zum nächsten Training steht sie wieder und stoppt uns mit der Bemerkung "ich hab doch gesagt,

mit diesem Kombi nicht mehr". Ich mache den Motor aus und wir schieben zurück. Da steht Roland Portmann, der dieses Training ausfallen liess in der Boxengasse und zieht spontan sein Kombi aus und wir können unser Training fortsetzen. Alexandra hat zwar ihre liebe Mühe in einem Kombi in dem sie zweimal Platz hätte, auf dem Seitenwagen zu turnen. Aber es geht. Zum ersten Rennen bekommt sie von Peter Schröder das Kombi von Ueli Wäfler, der wesentlich kleiner ist als Roland, und wir können den Kampf mit Jo und Roland aufnehmen, den wir notabene verlieren und beenden das Rennen hinter Eric auf dem 1. und Jo auf dem 2. als Dritte.

Im zweiten Lauf nehme ich mir vor Jo zu schlagen. Und tatsächlich, in der vierten Runde lasse ich auf der Start-Zielgeraden einfach stehen und gehe an Jo vorbei und mit Ueberschuss an Speed komme ich doch noch durch die nachfolgenden Kurven. Wir beenden wieder auf Platz 2. Als ich mir die Rundenzeiten anschauen will, sehe ich einen Zettel wo drauf steht 10Sek. Penalty für Gespann Nr. 51. Nummer 51 das sind wir. Ich erkundige mich was das soll und man erklärt mir , ich hätte einen Frühstart gemacht. Dem war aber nicht so, denn ich habe lediglich kurz vor dem Start den Gang eingelegt und da hat sich natürlich das Gespann kurz bewegt, denn wenn ich den Gang zu früh reinmache, verbrennts mir die Kupplung. Man wollte aber nicht diskutieren, aber am Resultat hat es auch nichts geändert.

## **Boecourt 3/4. 7.2004**

Wieder mal ein Bergrennen. Die Veranstaltung ist wie jedes Jahr gut organisiert und fällt zusammen mit dem jährlichen Dorffest. Die Schikanen sind auch nicht mehr so eng gestaltet wie letztes Jahr. Wir können auch hier wieder einen Pokal für den zweiten Platz mit nach Hause nehmen.

## **Gaschney 17/18.7.2004**

Ein Lauf zur FHRM Meisterschaft im Elsass. Mit der französischen Organisation funktioniert fast nichts nach Fahrplan. Im ersten Training sind wir Zweitschnellste. Ich denke, das müsste man noch verbessern können und prompt sind wir im zweiten Training Schnellste. Im ersten Lauf glaube ich noch einen drauflegen zu müssen und gebe alles bis zu einer Spitzkehre, wo

ich mit viel zu viel Ueberschuss ankomme und alle Bremsversuche nichts mehr helfen und wir einfach geradeaus in einen Reifenstapel knallen. Das Gespann wurde dabei etwas demoliert, aber uns ist nichts passiert.

Zum zweiten Lauf konnten wir wieder antreten, einfach ohne Plexiglasscheibe und mit ein bisschen Racetape. Beinahe wäre mir das Gleiche in der gleichen Kurve wieder passiert, doch ich konnte noch knapp bremsen. Der dritte Platz hat uns wieder 16 Punkte aufs Konto gebracht.

## **Oschersleben 24/25.7.2004**

Oschersleben ist das am weitesten entfernte Rennen (ca. 1000km). Es ist eine Strecke die genau auf die Leistung unseres Gespanns passt. Wir absolvieren das Training problemlos. Im Rennen finden wir uns im 3er Pack mit zwei Franzosen im Clinch. Während mehreren Runden fahren wir hinter den beiden nach, immer wieder fast auf Tuchfühlung mit Jean auf seiner 750er BMW. Dann endlich gelingt es uns an ihm vorbei zu ziehen und sind jetzt hinter dem zweiten Franzosen mit einem Yamaha Gespann. Wir können immer wieder ganz aufschliessen in den Kurven, aber auf der Geraden geht er einfach wieder weg. Im Nacken haben wir Jean, der uns arg bedrängt und auch versucht uns wieder zu überholen. Aber es gelingt ihm nicht. Ich fange an auf die Uhr zu schauen, im Balken bei der Startlinie, weil ich langsam Konditionsprobleme kriege und denke das Rennen müsste eigentlich zu Ende sein. Aber die karierte Flagge kommt einfach nicht. Wieder im Fahrerlager erzähle ich das meinen Konkurrenten, welche dasselbe erlebten wie ich. Nach einer Rückfrage bei der Rennleitung sagen diese , ja ja das Rennen wäre wohl früher zu Ende gewesen, aber das Duell, das wir uns lieferten, wäre so schön gewesen, dass sie das Rennen einfach weiter laufen liessen. Ha,ha,ha.



## **Hittnau 14/15.8.2004**

2 Läufe zur FHRM Meisterschaft. Die Strecke ist ein Micky Maus Kurs. Wir duellieren uns mit Oli Putschert, welcher mit seinem 4-Gang Getriebe uns bei der Beschleunigung unterlegen ist, aber im Top Speed sind wir Rad an Rad und überholen uns gegenseitig ein paar mal. Am Ende konnten wir aber beide Läufe für uns verbuchen, und gehen mit 2mal 25 Punkten in der FHRM Meisterschaft und 2 Pokalen nach Hause.

## **Hockenheim 28/29.8.2004**

Hockenheim ist eine Strecke die uns sehr liegt und wir beenden das Training ohne Probleme. Otto Haller, eine Seitenwagen Legende, kommt zu uns und sagt "in den Kurven kann ich euch nichts abnehmen, aber auf der Geraden hilft mir meine Verschalung und ich bin ca. 15km/h schneller als ihr". Er hat mich überzeugt und ich bestelle eine Verschalung bei ihm. Das Rennen macht riesig Spass und verläuft ohne spektakuläre Ereignisse. Wir beenden auf dem 2. Platz.

## **Gurnigel 4/5.9.2004**

Das ist nun das letzte Rennen für mich in dieser Saison. Es ist ein langes Bergrennen und ich komme mit der Strecke nicht richtig klar. Irgendwie will ich auch nichts mehr riskieren und gehe entsprechend verhalten an beide Rennläufe. Doch zu meiner Ueberraschung gewinnen wir dieses FHRM-Cup Rennen.

## **Schleiz 4/5.10.2004**

Ich muss aus beruflichen Gründen passen. Aber Alexandra fährt hier mit dem Deutschen Uwe Schmeckenbecher mit seiner 1000er BMW noch ein Rennen. Uwe hat den Beiwagen rechts, nicht wie wir links. Ich kann nur vom Hörensagen erzählen, aber es war wohl sehr kalt, nass und versch

Das Abenteuer endete im Kiesbett und Alexandra sagt, das wäre wohl das einzige Mal, dass sie in einem anderen Gespann geplamt hätte.

Für nächste Saison wollen wir versuchen einen 1000er BMW Motor mit 4 Ventil-Krauserköpfen aufbauen zu lassen. Wir werden eine Verschalung montieren und die hintere Bremse auf Doppelnocken umrüsten und dann werden wir sehen.