

## **Rennbericht Team Fässler / Fässler**

Es war unsere 8.Saison. Aus unserem neuen Motor mit 4-Ventil- Krauser –Köpfen wurde nichts. Wir mussten nochmals mit dem alten Motor starten. Die Verschaltung und die Doppel-Nockenbremse am Hinterrad wurden fertig.

### **Nürburgring 1.5.2005**

Der 1. Lauf zur DHM (Deutsche Historische Meisterschaft). Jetzt wird es sich zeigen, wie es mit der neuen Verschaltung zu fahren ist und was es uns zeitlich bringen wird!



Die Verschaltung hat mich nicht besonders in meiner Armfreiheit eingeschränkt, aber die Rundenzeiten wurden auch nicht wesentlich besser. Unser Konkurrent Anderten mit seinem 1000er BMW, mit dem wir uns in den vergangenen Jahren duellieren konnten fuhr uns einfach davon. Da scheint sich PS-mässig etwas getan zu haben! Es war ein unspektakulärer Lauf und wir belegten den 5. Platz.

Die Südtiroler Bergmeisterschaft in Nals vom 21./22.5.05 haben wir ausgelassen und in Varano (Italien) am 28./29.5.05 durften wir nicht fahren.

### **Most 3.-5. 6-2005**

Der 2. und 3. Lauf zur DHM. Im Training am Freitag hatten wir Probleme mit Aussetzern nach einigen Runden und mussten vorzeitig an die Boxen. Die Ueberprüfung von Zündung und Vergasern hat nichts ergeben. So sind wir am Samstag wieder zum Training angetreten. Und genau wie am Freitag nach ein paar Runden mit Aussetzern wieder raus gefahren.

Als wir dann zum 1.Lauf zum Vorstart wollten, sprang das Ding erst gar nicht an. Die Batterie war vollkommen platt! Wir haben die Batterie dann wieder aufgeladen und begaben uns am Sonntag zum 2. Lauf an den Start. Das ging dann wieder einige Runden absolut problemlos

und als ob ein Timer eingebaut wäre, kamen die Aussetzer wieder und wir mussten aufgeben. Es hat an diesem Sonntag abwechselungsweise geregnet und die Strecke war dann auch im unteren Teil streckenweise sehr nass.

In der Einlaufrunde der Klasse P hat sich dann Heinz Kunz in diesem nassen Teil gedreht und überschlagen. Die 2 nachfolgenden Gespanne sind dann voll drauf gefahren. Heinz hat sich die Hand gebrochen und seine Beifahrerin Silvia zog sich einige schmerzhaft Prellungen zu.



## **Schleiz 18./19.6.2005**

Wir hatten in der Zwischenzeit eine neue Batterie montiert und alles nochmals durch gesehen.

Die Strecke wurde kürzlich umgebaut und verkürzt. Ich war noch nie auf dem neuen Kurs gefahren. Im neuen Teil haben sie an Stelle der Kurbs zur Fahrbahn-Begrenzung einfach Schotter platziert. Das Training beendeten wir auch wieder frühzeitig mit Zündaussetzern. Es wurden uns von allen Seiten gute Tipps gegeben, woran es liegen könnte und wir wechselten nochmals die Zündkabel, die Kerzenstecker sowie die Kerzen.

Es wurde dann nach dem Training eine ausserordentliche Fahrerbesprechung für die Seitenwagen einberufen. Ein Teil des Schotters zur Fahrbahn-Begrenzung befand sich nach dem Seitenwagen-Training auf der Piste, weil viele Gespanne diesen Teil der Piste als Erweiterung angesehen hatten und mit dem Seitenwagenrad über den Schotter fuhren. Somit hatten die Streckenposten einiges zu tun um diesen Schotter wieder von der Piste zu wischen. Es wurde nun klar gestellt, dass die weisse Linie zur Fahrbahn-Begrenzung diene und ein Ueberfahren derselben mit einer Disqualifikation bestraft würde!

Das Rennen beendeten wir, wir haben uns schon fast daran gewöhnt, mit Aussetzern frühzeitig.. Ein bisschen gefrustet führen wir wieder nach Hause.

## **Nürburgring 24.-26.6.2005**

Das so genannte Jan Wellem Pokal-Rennen, welches auch zur DHM zählt.

Viel Zeit blieb uns seit Schleiz nicht. Wir überprüften einfach nochmals alle Einzel-Komponenten unserer Zündanlage. Das Training lief dann auch gut und ohne Ausfall. Es gab ein Klassement welches aus zwei einzelnen Läufen gewertet wurde. Im 1. Lauf ging eigentlich alles problemlos bis ganz kurz vor der Zielflagge. Ausgangs Start-Zielkurve ereilte uns wieder ein Zündproblem und der Motor ging aus. Wir konnten noch ausrollen, aber die letzten Meter musste Alexandra das Gespann zur Zielflagge schieben. Was aber nicht schlimm war, da die Zeitmessung eine Runde vorher abgeschlossen wurde. Also mussten wir nur über die Ziellinie fahren um überhaupt gewertet zu werden. Dies erfuhren wir natürlich erst im Nachhinein. Ich denke es hatte mit den Problemen der Induktionsschleife zu tun, welche sich nach dem Formel 1 Rennen ergaben.

Auch den 2. Lauf am Sonntag konnten wir problemlos beenden. Wir haben uns riesig gefreut, gerade zum 100-jährigen Jubiläum des Auto-Moto-Club Düsseldorf und nach dem Frust von Most und Schleiz den 1. Platz zu belegen!!!

Leider der einzige 1. Platz der Saison 2005!



## **Boécourt 2./3.7.2005**

Für Boécourt musste ich einen Ersatzpassagier suchen, da Alexandra verhindert war. Als „Plampi“ kam dann René Lüscher mit, welcher in der DHM mit Horst Anderten fährt und somit während der ganzen Saison mit uns im Wohnmobil zu allen deutschen Rennen mitfuhr.

Obwohl er den Seitenwagen auf der rechten Seite gewohnt ist hat er sich auf der linken Seite schnell zurecht gefunden. Wir belegten am Samstag den 3. Platz und am Sonntag zusammen mit dem Gespann Künzli/Künzli den 1. Platz. Da das Gespann der Künzlis älter war mussten wir uns mit dem 2. Platz begnügen.

Die Strecke eines Bergrennens ist zu kurz und somit wurden wir nicht von Zündproblemen geplagt!

## **Gaschney 16./17.7.2005**

Ein weiterer Lauf zur Schweizer Bergmeisterschaft. Letztes Jahr sind wir ja hier in einen Reifenstapel geknallt und das wollte ich nicht wiederholen, Dies obwohl ich die Bergrennen ohne die teure Verschalung fahre.

Es ist an und für sich eine ganz schöne Bergstrecke, aber die Organisation typisch französisch und somit stimmte der Zeitplan überhaupt nicht. Das kann schon ziemlich nerven!

Wir belegten den 5. Platz.

## **Oschersleben 23./24.7.2005**

Wieder ein Lauf zur DHM. Eine Strecke, die eigentlich genau für unsere Motorenstärke gebaut ist. Keine endlosen Geraden, sondern eine ziemlich arbeitsintensive Angelegenheit.

Das Training beendeten wir, wie schon fast üblich, frühzeitig mit Aussetzern.

Von Klaus De Monte bekamen wir eine andere Zündbox, da nun der allgemeine Verdacht auf diese Box fiel. Wir mussten die Uebung aber wieder abbrechen, da offenbar der Typ dieser Boyer-Branson-Box nicht kompatibel war. Viel Arbeit für nichts! Wir gingen also wieder mit unserer Zündbox an den Start. Es war nichts anders zu erwarten! Nach der von unserem Problem fest gesetzten Distanz meldeten sich die Aussetzer wieder und wir mussten aufgeben.

Da wir das Problem bei der Zündbox und bei einem Temperatur bedingten Grund vermuteten haben wir die Box ausserhalb der Verschalung montiert um mehr Kühlung zu haben. Auch das half uns offenbar auch nicht! Wieder 1800 km für die „Katz“ gefahren!



## **Corcelles 27./28.8.2005**

2 Läufe zur Schweizer Bergmeisterschaft. Ein eigentlich gelungener Anlass mit einer Rekordbeteiligung von Seitenwagen, auch aus Frankreich. Wir geniessen es, für ein Mal wieder die Zielflagge zu sehen und belegen 2 Mal den 3. Platz.

Das Bergrennen am Gurnigel liessen wir aus, was sich im nachhinein als klug erwies, regnete es doch das ganze Wochenende unaufhaltsam.

## **Hockenheim 24./25.9.2005**

Der letzte Lauf zur DHM 2005

Wir haben zwischenzeitlich eine neue Zündbox und die speziell dazu gehörige Zündspule eingebaut. Zudem haben wir eine neue Benzinpumpe dabei. Das frei Training verläuft zufrieden stellend und ohne Probleme.

Die Klasse Z umfasst mittlerweile 18 Gespanne, darunter einige „Ueberstarke“!! Schon fast moderne Gespanne wo nicht mehr vorne „hinausgeplampt“ wird sondern nur nach hinten. Auch 16 Zoll Räder sind eher selten geworden. Auch die Bremsen dieser Gespanne sind um einiges effizienter als unsere. Ein BMW-Gespann von Enders/Engelhard ist auch dabei und ist mit unserem überhaupt nicht mehr vergleichbar.

Bei der Anfahrt zur Sachs-Kurve im Motodrom versuchte ich möglichst spät zu bremsen, was dann immer dazu führte, dass ich mit runterschalten bremsen musste. Das führte dann zu extremem Stempeln des Hinterrades und ich hatte das Gefühl, das die Verschalung demnächst wegfliegt, weil das ganze Gespann dermassen durchgeschüttelt wurde.

Das Zeittraining beendeten wir auch ohne Ausfall. Wir mussten uns aber mit einem Startplatz in der 7. Reihe begnügen.

Wir konnten eine Schar vom MC Bümpliz begrüßen, die uns mit einem Kuchen überraschte, welchen wir dann alle zusammen mit Kaffee verzehrten. Wir haben uns riesig über diesen Besuch gefreut!! Wir waren froh, dass unsere Ausfallserie offensichtlich ein Ende gefunden hatte. Schliesslich wollten wir unseren Gästen das ganze Rennen über erhalten bleiben!!

Zuversichtlich gingen wir am Sonntagnachmittag an den Start. Es ging auch den Umständen entsprechend ganz gut. Bis auf die, ich weiss nicht mehr genau, dritt- oder zweitletzte Runde, wo uns ausgangs Start-Zielkurve plötzlich der Schub fehlte und wir wieder am Pistenrand standen.

Vom freien Training zum Zeit-Training füllte ich das Benzin auf. Es gingen gerade mal etwas mehr als 5 Liter rein. So verzichtete ich aufs Benzin nachfüllen vom Zeittraining zum Rennen. Es ist ja nur unnötiges Gewicht welches wir mitschleppen. Aber offenbar war der Benzinverbrauch doch grösser als ich dachte. Ich glaube, uns ist einfach das Benzin ausgegangen.



## Diverses

An der Schweizer Bergmeisterschaft bestritten wir 5 von 9 Läufen und belegten den 6. Platz in der Meisterschaft.

Bei der DHM waren wir an allen Läufen anwesend, wenn auch meist nicht am Ziel und belegten doch noch den 6. Schlussrang. Was mich aufgrund unserer Ausfälle erstaunte!

Für die Saison 2006 haben wir den Hauptbremszylinder für das Hinter- und Seitenwagenrad modifiziert und erhoffen uns dadurch mehr Bremsleistung.

Ob unser 1000er Motor bis Mitte Mai zum 1.Lauf der DHM am Nürburgring bereit ist, wage ich heute noch nicht zu behaupten!

**Uebrigens wurde unser Aushilfs-Plampi zusammen mit seinem Fahrer, Horst Anderten, Deutscher Meister bei den Seitenwagen!!**

An der Meisterfeier in Schotten musste der VFV dann eben auch noch die Schweizer Nationalhymne spielen!