

Olbrück-Rundschau

(Nr. 46/2007 vom 14. November 2007)

■ MSC Kempenich

Guido Michels siegreich im Langstreckenpokal



Mit dem 32. DMV Münsterlandpokal endete die BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring. 23.000 Zuschauer verfolgten das spannende Finale. Guido Michels vom MSC Kempenich war mit seinem Partner Harald Weckbecker in der „Cup 5“-Wertung für das Team Peugeot „Rheinland“ am Start. Obwohl man die gesamte Saison den „Cup 5“ angeführt

hatte, musste die Entscheidung im letzten Rennen fallen. Zum Gewinn der Meisterschaft musste mindestens der zweite Platz in der Klasse her. Die Entscheidung über die Meisterschaft fiel aber bereits zu Beginn des Rennens. Nachdem die Verfolger des Mönchengladbacher Peugeot-Partners „Autohaus Lasarzewski“ schon im Training Probleme mit dem linken Vorderrad

gehabt hatten, verabschiedete sich dieses in der ersten Runde. Durch diesen frühen Ausfall war die Meisterschaft zugunsten des Teams von Peugeot „Rheinland“ entschieden. Ab diesem Zeitpunkt konnten Guido Michels und Harald Weckbecker das Rennen gelassen angehen und, nachdem auch das Team vom „Autohaus Lenzen“ ausgefallen war, den fünften Sieg der Saison einfahren.

In der Fahrerwertung des Langstreckenpokals belegten Guido Michels und Harald Weckbecker den respektablen 38. Platz von 1023 gewerteten Teilnehmern.

27. Oktober: Limes ORI des MSC Mainz-Finthen

Als letzter Lauf zur Mittelrheinmeisterschaft im Orientierungssport stand die Limes ORI des MSC Mainz-Finthen auf dem Programm. Ausgearbeitet wurde die Orientierungsfahrt von Fahrleiter Dieter Schulz. Der MSC Kempenich wurde diesmal nur durch das Team Udo Hantel/Heinz-Bernd Baumeister vertreten. Sie beendeten die letzte Orientierungsfahrt der Saison 2007 mit dem 18. Platz in der Gesamtwertung.

Weitere Informationen rund um die Aktivitäten des MSC Kempenich gibt es auf der Homepage <http://www.msc-kempenich.de>

Olbrück-Rundschau

(Nr. 46/2007 vom 14. November 2007)

■ MSC Kempenich - Rudi Hachenberg blickt zurück auf die Saison 2007

Am 19. und 20. Oktober fand in der Oberlausitz die 8. Lausitz-Rallye statt. Ich habe auf meinem Mitsubishi EVO VIII an dieser Rallye teilgenommen und mich der Herausforderung gestellt.

Diese Rallye ist die einzige Schotter-Veranstaltung dieser Größenordnung in Deutschland und entsprechend stark war das Starterfeld. Nicht nur alle namhaften deutschen Spitzenfahrer waren am Start, sondern viele Skandinavier haben die Möglichkeit genutzt, ihre Schotter-Erfahrung zu demonstrieren. Weit über 120 Fahrzeuge waren insgesamt am Start. Davon alleine mehr als 35 in meiner Division und 25 in meiner Klasse.

Normalerweise komme ich mit rutschigen Untergründen sehr gut zurecht, sodass ich schon einige Erwartungen an mein Abschneiden bei dieser Veranstaltung gestellt habe. Doch bereits beim Shake-Down musste ich feststellen, dass allein Fahrzeugbeherrschung nicht ausreicht, um hier wirklich schnell zu sein. Meine Schotter-Erfahrungen beschränkten sich auf eine Veranstaltung zu Beginn meiner Laufbahn in einem 1400-ccm-Polo mit 120 PS. In der Lausitz bin ich jedoch mit einem Fahrzeug mit Allradantrieb, ca. 280 PS, angetreten. Schon beim Shake-Down musste ich feststellen, dass mir die Erfahrung fehlt, um schnell und dabei sicher unterwegs zu sein. Mir war von Anfang an klar, dass ich nicht um eine Spitzenposition meiner Klasse mitfahren konnte und bin entsprechend vorsichtig in die erste Prüfung am Freitagabend gestartet. Diese Prüfung wurde im Dunklen gefahren und dass mein Aufschrieb auf Grund der Dunkelheit nicht passte, kam erschwerend hin-

zu. Bei der zweiten Prüfung am Freitagabend auf Asphalt konnte ich sofort wieder Anschluss zur Spitze finden, aber diese Wertungsprüfung war die einzige am Wochenende auf Asphalt.

Am Samstagmorgen kam ich immer besser zurecht und konnte mich im Mittelfeld etablieren.

In der 9. Wertungsprüfung, ca. 6,0 km hinter dem Start, bin ich von der Strecke gerutscht und habe mich in einer Böschung so festgefahren, dass ich mit eigener Kraft nicht mehr herausgekommen bin. An einer unübersichtlichen Kuppe hatte ich die mögliche Geschwindigkeit im Renntempo zu hoch eingeschätzt, hier war mein Aufschrieb wohl etwas zu optimistisch, ich war halt zu schnell, die Schotterpiste ging mir aus. Bis zu meinem Ausfall war ich 18. im Gesamt und 9. in meiner Klasse.

Die Saison 2007 ist nun für mich zu Ende und ich habe noch einmal wieder viel lernen müssen. In der deutschen Rallyemeisterschaft starten Top-Piloten mit ebenso Top-Material. Rückblickend muss ich sagen, dass ich zwei große Fehler in dieser Saison begangen habe. Zum einen haben wir vor der Deutschland-Rallye keinen Reifentest durchgeführt, sodass ich hier mit Glück beim ersten der beiden Läufe in Trier zwar bester Pilot in meiner Klasse war, dennoch hätte ich viel schneller sein können, wenn das Reifenmaterial optimal zum Fahrzeug gepasst hätte. Zum anderen hätte ich ohne einen vernünftigen Schottertest nicht in der Lausitz antreten sollen. Vom Aufschrieb auf Schotter, über das Bremsverhalten des Autos mit Schotterreifen und Schotterfahrwerk bis hin zum Anfahren und Überspringen der Kuppen gibt es viel auszuprobieren und zu lernen, um hier die Zeiten der besten Wettbewerber zu erreichen oder gar schneller zu sein.

Diese Erfahrungen regnen nicht vom Himmel.

Insgesamt ist meine Platzierung im Gesamtstand der Deutschen Meisterschaft aufgrund von zwei Ausfällen bei sechs Rennen und einer nicht durchdachten Punktevergabe durch den DMSB nur mittelmäßig ausgefallen, doch ich konnte im Laufe der Saison einige Highlights setzen und zeigen, dass ich zumindest auf Asphalt zu den schnellsten Fahrern in meiner Klasse gehöre.