



# Porsche Club

---

## B e r c h t e s g a d e n



### Spannung und Action von der ersten bis zur letzten Minute.

Über zu wenig Spannung und Action konnten sich die Eis(h)eiligen des PCB, Bernd Heller / Hannes Fischer und Gerd Böhmer / Peter Trippacher bei der diesjährigen Historic Ice Trophy in Altenmarkt nicht beklagen. Da erstmalig auch ein 6 Stunden Langstreckenrennen angeboten wurde, entschieden sich die PCB'ler dazu außer mit den 2 Teams in der Classic Hit Wertung, auch als Viererteam bei den Doxa 6 Stunden von Altenmarkt anzutreten.

Aber diesmal begann die Action und Spannung schon vor dem Start!

Da wir die letzten beiden Jahre mit den Spikereifen nicht 100% zu Frieden waren, entschieden wir uns für einen neuen Hersteller, Black Rocket Reifen aus Finnland. Diese Reifen und die dazu gehörigen Rallyespikes kamen allerdings erst am Mittwoch den 11. Januar um 16.30 Uhr, geplante Abreise zur HIT war Donnerstag Vormittag! Jetzt musste aber noch die alten Reifen ab-, die neuen aufgezoogen und bespikt werden. Gott sei Dank durften wir in der Werkstatt eines Freundes das Reifenmontagegerät am Mittwochabend benutzen. Der chronologische Ablauf des restlichen Mittwochs sah wie folgt aus:

- 16.30 Uhr DPD liefert die heiß ersehnten Pakete ab.
- 17.00 Uhr eintreffen in der Werkstatt mit einem Sprinter voll Reifen und Felgen.
- 17.15 Uhr festgestellt, dass die Black Rocket auch beim Einsatz von Montagering und Reifenbooster beim besten Willen nicht auf die 7 Zoll Felgen zu montieren sind.
- 17.16 Uhr Bernd fährt in meine Werkstatt und holt die restlichen schon montierten 6 Zoll Felgen.
- 17.30 Uhr alle Reifen demontieren, wechseln der 6 und 7 Zoll Felgen und erneutes montieren von 4 Satz Reifen auf jetzt getauschten Felgen.
- 18.15 Uhr einladen sämtlicher Reifen und Felgen
- 18.25 Uhr Reifen ausladen und begonnen zu bespiken, an Bernd's 944 Reifen wechseln, Ölwechsel und noch einmal eine kleine Durchsicht
- 20.15 Uhr beim aufladen von Bernd's 944 wird es plötzlich unangenehm warm im Bereich der Mittelkonsole, Rauch und Flammen erzeugen Lagerfeueratmosphäre im Innenraum.
- 20.16 Uhr Bernd muß mit Druckluft den Brandherd kühlen, während ich im natürlich schon verladenen und von 8 Satz Reifen umgebenen Werkstattwagen nach einem passenden Schraubenschlüssel suche, um die Batterie abzuklemmen.
- 20.17 Uhr Brandherd gelöscht, erster Anruf bei Hannes wegen Ersatzauto, Bestandaufnahme des Schadens
- 20.30 Uhr Schaden ist nicht so groß, aber eine Schnellreparatur scheidet wegen der zu erwartenden Belastung auf der Eispiste aus. Zweiter Anruf bei Hannes und Festlegung auf Hannes Ersatz 944. Demontage der Spikereifen vom schwarzen 944.
- 21.00 Uhr Bernd hat seine Schnellausbildung zum Reifenmonteur beendet. Alles fertig zur Abreise am Donnerstagmorgen.

Der Donnerstag sah einen Trainings-, Qualifyings-, und den ersten Wertungslauf vor.

Im Trainingslauf mussten sich Bernd und Hannes langsam mit ihrem neuen Einsatzgerät bekannt machen, wogegen Gerd und Peter schon ihre neuen Reifen voll auskosten konnten.

Im Qualifyingslauf zur Classic Hit Wertung gilt es seine Referenzzeit, die für das komplette Wochenende Gültigkeit hat zu erfahren. Dies ist insofern schwierig, da sich die Strecke innerhalb kürzester Zeit verändert und die Zeiten eventuell nicht mehr erreichbar sind. Ein Vorteil für die etwas Wagemutigeren stellen die Punktegutschriften für die jeweils schnellsten Qualifyingzeiten dar. Bernd / Hannes mussten sich aufgrund ihres Ersatzautos etwas zurück halten und platzierten sich im vorderen Drittel des Internationalen

Fahrerfelds. Getreu ihres Mottos „No Risk – No Fun“ knallten das Duo Gerd / Peter die schnellste Qualifyingzeit des gesamten Starterfeldes in die Eispiste, dies sicherte ihnen eine maximale Punktegutschrift von 200 Punkten.

Aufgrund der Referenzzeiten wurden die Startgruppen neu aufgeteilt, während Bernd und Hannes in der blauen Gruppe auf Zeitenjagd gehen durften, startete das zweite Team in der roten Gruppe.

Aufgrund eines technischen Defekts des Startbogens, er knallte im ersten Wertungslauf der blauen Gruppe auf den Zielsprunghügel und der daraus resultierenden Zeitverzögerung wurde der erste Wertungslauf der roten Gruppe auf den nächsten Tag verlegt.

Bei der den Donnerstag abschließenden Night Trophy gilt es zuerst 2 Gleichmäßigkeitsrunden auf der Eispiste und dann eine circa 70 km lange Orientierungsrallye zu bewältigen.

Da die Orientierungsrallye fast nur eisfreie Straßen vorsah, entschieden wir uns an beiden 944 nach den 2 Gleichmäßigkeitsrunden auf normale Winterreifen zu wechseln, zu diesem Zeitpunkt erschien uns diese Taktik noch optimal. Nachdem die 70 km Nachtrallye mit verschiedenen Zwischenzeitstops absolviert war, und wir ins Ziel einfuhren, wurden wir mit einer zusätzlichen Sonderprüfung konfrontiert, es galt noch einmal 2 Bestätigungsrunden der ersten beiden Gleichmäßigkeitsrunden auf der vereisten Rennstrecke zu bewältigen. Wie war das mit unserer optimalen Taktik?

Jetzt sollten wir unsere mit Spikes gefahrene Rundenzeit mit den Winterreifen bestätigen, was natürlich völlig unmöglich ist. Nach zwei äußerst rutschigen und immer kurz vorm Abflug geprägten Runden, wunderten wir uns über das völlig in Dunkelheit gehüllte Veranstaltungszelt. Ein Stromaggregat war ausgefallen, was Gott sei Dank auch zum Ausfall der Zeitnahme und zur Streichung der letzten Sonderprüfung führte. Hannes / Bernd belegten in der Night Trophy den 10. Platz, Gerd / Peter kamen auf den 14. Rang.

Am Freitagmorgen wurde der erste Wertungslauf der roten Gruppe nachgeholt, hierbei kassierte das Fahrerpaar Peter / Gerd genauso wie am Vorabend Hannes / Bernd 400 Strafpunkte, da sie im Bereich der Zeitnahme etwas zu langsam waren, richtig gelesen zu langsam.

In den folgenden zwei Wertungsläufen hielten beide Teams ihre Platzierungen.

Dann hieß es zu Abwechslung Reifen wechseln für das Training bzw. Qualifying für das 6 Stunden Rennen. Das Regelement sah einen Vredestein bzw. Conti Einheitsreifen mit Straßenspikes vor. Das Training von 2x20 min bestritten Bernd und Hannes, um sich mit dem roten 944 etwas vertraut zu machen. Das Qualifying von 2x20 min bestritten dann abwechselnd Gerd und Peter. Zu Beginn des Qualifyings stellten sich schon die ersten Probleme mit dem Reifen auf, was das Team aber nicht davon abhielt, sich die zweite Startposition für den nächsten Tag zu sichern.

Beim anschließenden Reifen wechseln, es galt an diesem Tag noch den letzten Wertungslauf der Classic Hit zu bestreiten, kam das Elend zu Tage, die Contireifen auf der 100% gesperrten Hinterachse hatten nach der 40 Minuten dauernden Tortur praktisch alle Zähne verloren. Jetzt war guter Rat teuer. Nach Rücksprache mit dem Rennleiter durften wir uns von einem befreundeten Fahrer aus Bischofshofen, Vredesteinreifen welcher dieser bei dem 4 Stunden Rennen am Lungauring bereits gefahren hat ausleihen und montieren. Darüber hinaus gab die Rennleitung aufgrund der Reifenprobleme eine Änderung des Reglements bekannt, gestartet werden musste mit den vorgeschriebenen Einheitsreifen, welche nach Vorlage, im Rennverlauf durch andere von der Rennleitung abgenommene Reifen ersetzt werden dürften. Somit schien für den nächsten Tag alles in Ordnung, da die geliehenen Vredesteinreifen optisch O.K. und vollständig bespikt waren.

Zum krönenden Abschluß des Freitags galt es noch den vierten und letzten Wertungslauf zur Classic Hit Wertung zu bestreiten. Pünktlich zum Start der ersten Gruppe zog ein Schneesturm und die Dunkelheit auf. Ein Großteil des Feldes konnte unter diesen Umständen, man sah in den schnellen Kurven, die zum Teil mit knapp 100 km/h angefahren wurden die Einlenkpunkte nicht mehr, ihre Zeiten nicht mehr erreichen und es hagelte Strafpunkte. Den beiden PCB Teams kam ihre Erfahrung bzw. Wagemutigkeit zu Gute.

Daher belegte das Team Bernd Heller / Hannes Fischer in der Epoche 3 ( Bj. 1983 – 1991) der Classic Hit Wertung den 3. Platz bzw. den 8. Platz in der Gesamtwertung.

Das Team Gerd Böhmer / Peter Trippacher in der Epoche 2 ( Bj. 1973 – 1982) der Classic Hit Wertung den 2. Platz bzw. den 6. Platz in der Gesamtwertung.

Am Samstagmorgen stand das sogenannte Superfinale, früher als Superrace bekannte Rennen um die schnellste Runde auf dem Programm. Hierbei kam Bernd und Hannes auf den 20. Platz, während sich Peter und Gerd einem schnellen ungarischen Escort, allerdings mit langen Spikes und einem 700 kg Mazda geschlagen geben mussten und daher den 3. Platz erkämpften.

Als nächstes stand wieder ein Reifenwechsel, jetzt mittlerweile unter 10 Minuten für die Doxa 6 Stunden von Altenmarkt auf dem Programm.

Fast pünktlich, der Start war für 12.00 Uhr angesetzt, um 12.08 Uhr rollte Hannes Fischer mit seinem Beifahrer Bernd Heller mit den optisch in Ordnung aussehenden Reifen in die Startaufstellung auf unseren 2. Startplatz.

Nach einer verkürzten Einführungsrunde scherte das Safety Car aus und gab die Strecke für den fliegenden Start frei. Bereits innerhalb der ersten Runden wurde klar, dass die ausgeliehenen Reifen auf unserem Auto überhaupt nicht funktionieren würden. Nach den ersten beiden Turns waren wir bereits auf Platz 8 mit 3 Runden Rückstand abgesackt und versuchten verzweifelt mit den völlig abgelutschten Reifen einigermaßen erträgliche Rundenzeiten zu fabrizieren ohne dabei abzufliegen. Beim Zwangsstop zur Halbzeit durften wir dann unser mittlerweile 7 Jahre alten Michelins aufziehen. Den dritten Turn in Angriff nahm Gerd Böhmer mit Beifahrer Hannes Fischer.

Bereits nach einer Runde funkten die beiden aus dem Auto an die Boxencrew Grünes Licht für die Reifen und das Auto. Ab diesem Zeitpunkt konnte das Viererteam aus Berchtesgaden wieder aktiv ins Renngeschehen eingreifen, Gerd konnte durch konstant gute Rundenzeiten einen Platz nach dem anderen gutmachen und übergab auf Platz 5. liegend an Peter Trippacher, welcher wieder mit seinem eingespielten Beifahrer Gerd Böhmer die letzten 1,5 Stunden anging. Auf vollen Angriff gepolt und von der Boxencrew per Funk immer auf dem aktuellsten Stand gehalten, spulten die beiden eine schnellste Runde nach der anderen ab. Die im Schnitt zwischen 10 – 12 sec schnelleren Runden gegenüber der Spitze ließ sie eine Platzierung nach der anderen wieder gutmachen. Bei den Hausaufgaben der Boxencrew, sie rechneten den Abstand zu Platz 3. geteilt durch unsere schnelleren Runden auf die Restlaufzeit um, kam als Ergebnis leider heraus, das es bis 18.00 Uhr gerade nicht mehr reichen würde. Da wir dieses Wochenende aber noch nicht genug Spannung hatten, und sich der Start ja um 8 Minuten verzögert hatte, kamen ja noch einmal 8 Minuten bzw. 2 Rennrunden dazu. Auf der vorletzten Runde kurz nach dem schnellsten Stück der Strecke konnte Peter und Gerd auf den bis dahin drittplatzierten aufschließen, aber leider befand sich zwischen den beiden Fahrzeugen noch ein weiteres, durch ein Überraschungsmanöver mit viel Risiko in einer 180 Grad Linkskurve konnten beide Fahrzeuge auf einmal überholt werden. Jetzt galt es sofort wieder in den eigenen Rhythmus zu finden und Abstand heraus zufahren, da auf der jetzt extrem rutschigen Eispiste jederzeit noch etwas passieren konnte. In der letzten Runde konnte über die schnelle 3. Gang Kurve nach Start und Ziel ein deutlicher Vorsprung herausgefahren werden, welcher bis ins Ziel noch weiter ausgebaut wurde.

Nach spannenden 6 Stunden belegte das Team Hannes Fischer / Bernd Heller / Gerd Böhmer / Peter Trippacher den 3. Platz mit 26 Sekunden Rückstand auf Platz 2 und 54 Sekunden Rückstand auf Platz 1. Am Sonntag fanden dann noch Wettfahrten mit den 7 mm langen Spikes und als Zugabe welche mit den normalen 2 mm langen Spikes statt, welche aber nur noch mit Handstopppung durchgeführt wurden.

Bei den 7 mm belegten Gerd Böhmer / Peter Trippacher Platz 5.

Bei den 2 mm belegte Hannes Fischer / Bernd Heller Platz 3.

Für Spannung und Action von der ersten bis zur letzten Minute war gesorgt.

Historic Ice Trophy 2013 wir kommen.

Peter Trippacher