

# NEWSLETTER

## Der Saisonauftakt als Fortsetzung des vergangenen Jahres

*Mitten im sechswöchigen Schlussspurt meiner Masterarbeit reisten wir am Donnerstagmorgen nach Le Castellet. Das erste Rennen des Seat Leon Eurocups stand bevor. Doch so richtig freuen konnte ich mich am Tag vor der Anreise noch nicht. Viel zu sehr war ich mit dem Schreiben meiner Masterarbeit beschäftigt. Doch als wir dann endlich losfahren, konnte ich mich entspannt zurück lehnen und die Fahrt geniessen. Was mich noch erwarten würde, konnte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht erahnen.*

### Kurze Unterbrechung

Jetzt muss ich einmal kurz unterbrechen. Eigentlich habe ich mir ja vorgenommen, diesen Erlebnisbericht aufgrund meiner Masterarbeit etwas kürzer ausfallen zu lassen als die bisherigen. Deshalb habe ich mir fest vorgenommen, den Tag der Anreise bei diesem Bericht aussen vor zu lassen. Doch dann ist genau an diesem Tag einmal mehr so viel passiert, dass ich euch einfach davon erzählen muss. Also macht euch schon einmal gefasst auf einen ebenso ausführlichen Erlebnisbericht, wie ihr es euch von mir gewohnt seid. Bereit? Dann mal los!

### Erste Arbeiten am Fahrzeug

Auf der Strecke angekommen begannen wir sofort mit den notwendigen Arbeiten am Fahrzeug. Einerseits musste das Auto vermessen und das Grund-Set-up eingestellt werden, andererseits mussten aber auch die ganzen offiziellen Sponsoren, wie auch meine persönlichen ihren korrekten Platz auf dem Fahrzeug finden. Was sich so einfach anhört ist in Wirklichkeit ganz schön zeitaufwändig. Zumindest wenn man das Bedürfnis verspürt, dass das Auto im Anschluss ordentlich aussieht, sollten alle Sticker gerade und links sowie rechts ungefähr auf derselben Höhe sein. Die Zeit verflog im wahrsten Sinne des Wortes. So war es





# NEWSLETTER

bereits kurz nach 1 Uhr in der Früh, als wir beim Hotel ankamen und da unseren Zimmerschlüssel aus dem Briefkasten fischten.

## **Pleiten, Pech und Pannen**

Endlich ins Bett! Ich freute mich... doch... zu früh. Ein kurzer Blick ins Zimmer reichte um zu erkennen, dass in dem kleinen Zimmer keine Betten, sondern lediglich ein ausziehbares Sofa stand, auf dem man mit Müh und Not zu zweit schlafen konnte. Doch was sollte aus den restlichen zwei Personen werden? Schliesslich waren wir zu viert unterwegs. Meine Eltern schauten sich fragend an, während ich laut anfing zu lachen. Na das konnte ja heiter werden. Sofort begannen wir herum zu telefonieren. Doch die Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit war erfolglos. Also packten Marco und ich unsere Sachen zusammen, klemmten eine Kuscheldecke unter den Arm und verzogen uns ins Auto. Da bauten wir erst einmal das halbe Fahrzeug um, damit wir einigermaßen anständig darin liegen konnten. In diesem Moment war ich heilfroh, keinen Cinquecento-Fan als Vater zu haben.

## **Bauprovisorium im mobilen Bettenlager**

Nach einer doch immerhin circa halbstündigen Bauphase lagen wir eingedeckt mit Jacken und Decken in unserem Provisorium und versuchten zu schlafen. Irgendwie



war ich viel zu aufgedreht um zu schlafen. Der Schlaf, der mich dann doch noch einholte war nicht von langer Dauer. Mindestens alle halbe Stunde wachte ich wieder auf, weil mir der Arm, auf dem ich lag, eingeschlafen war. „Ein Positionswechsel... das wäre jetzt traumhaft!“, dachte ich. Doch leider liess die Grösse unseres „Himmelbettes“,

sowie vor allem jene der Bettdecke einen entsprechenden Wechsel nicht zu. Also wachte ich weiterhin alle 30 Minuten einmal auf, legte mich auf den Rücken bis ich meinen Arm wieder spürte und schlief dann auf derselben Schulter wieder vor Kälte schlotternd ein. Erstaunlicherweise fühlte ich mich am nächsten Morgen fit und munter.

So, nach diesem kleinen Exkurs wenden wir uns jetzt doch lieber wieder dem Rennsport zu - denn deshalb sind wir ja hier.



# NEWSLETTER

## Der erste offizielle Renntag im Seat Leon Eurocup 2015

Der erste offizielle Renntag im Seat Leon Eurocup 2015 startete mit den beiden Freitagtrainings. Wir hatten jeweils 30 Minuten Training, was auf der langen Strecke von Le Castellet ungefähr 10 bis 12 Runden pro Trainingseinheit ergab. Obwohl ich mich schnell auf der Piste und in meinem Fahrzeug namens Pink-Lilly wohl fühlte, waren die Rundenzeiten schlicht und ergreifend zu langsam. Dies lag einerseits daran, dass mir bis zu 10 km/h Spitzengeschwindigkeit auf den geraden



Passagen fehlten, andererseits aber auch an ständigen Motoraussetzern, die immer wieder auftraten. Nach den beiden Trainings organisierte René, mein Wagenchef die Spezialisten von Seat. Sie trabten mit Computern, Messgeräten und Ersatzteilen an und nahmen das Fahrzeug in Beschlag. Nach ein paar

Minuten verschwanden sie jeweils wieder um kurze Zeit später wieder mit neuen Ideen und Anregungen im Zelt aufzutauchen. Wenigstens nahm man sich dem Problem an, was ich sehr zu schätzen wusste. Einige Stunden später glaubte man den Fehler gefunden und behoben zu haben. Ich war erleichtert und freute mich auf ein warmes, kuschliges und weiches Bett, zumal wir uns in der Zwischenzeit sogar ein Hotelzimmer organisieren konnten. Ich war gespannt, was der morgige Tag für mich bereithalten würde.

## Rutschpartie in Le Castellet

Als wir am Samstagmorgen aus dem Hotelzimmer kamen, blickte ich verwirrt in den Himmel. Es regnete! Interessanterweise verspürte ich nicht - wie sonst üblich - den Drang „Mist“ zu rufen und leise in mich hinein zu fluchen. Nein. Erstaunlicherweise freute ich mich sogar darüber, denn dies war meine Chance, die aufgrund der technischen Probleme fehlenden Trainingsrunden auszugleichen. Entsprechende entspannt startete ich ins Zeitfahren. Das Auto fühlte sich gut an. In den meisten Kurven hatte ich sogar die Möglichkeit, das



# NEWSLETTER

Fahrzeug in einen kontrollierten Drift zu versetzen, um schneller die gewünschte Richtung annehmen zu können. Die Zeiten wurden immer besser. Zwischenzeitlich war ich sogar auf Position zehn, was eine super Leistung für mich bedeutet hätte. Doch dann begannen die ersten neue Regenreifen zu montieren. Schlagartig verbesserten sich die Rundenzeiten. Eigentlich hätte man sich zu diesem Zeitpunkt ebenfalls dafür entscheiden sollen, auf neue Reifen zu wechseln. Doch mein Funk funktionierte nicht. Entsprechend war die Kommunikation mit der Boxengasse schief, so dass wir diese Chance leider verstreichen lassen mussten. Das Endergebnis war Position 17 = Start aus dem Mittelfeld für beide Rennen. Na das konnte ja heiter werden.

## **Gelungener Start**

Am Nachmittag begann es dann abzutrocknen. Ich stand am Start, bereit für das erste Rennen und blickte nach vorne. Nanu. Wo war denn bitte schön die Ampel? Ich versuchte mich im Sitz nach oben zu drücken, um etwas besser über meinen Vordermann blicken zu können. Da entdeckte ich weit vorne die Startampel. „Zum guten Glück habe ich vor wenigen Tagen Linsen erhalten“, dachte ich für mich, während ich gespannt auf den Start wartete. Einige Sekunden später sah ich kurz die roten Ampeln aufleuchten, bevor sie wieder verschwanden. Das war der Startschuss. Ich liess mich in den Sitz zurück sacken und brettete wie eine Wilde los, schoss in der Mitte zwischen meinen Vorderleuten hindurch, preschte dann auf die linke Seite und quetschte mich da an zwei weiteren Konkurrenten vorbei, die mich verzweifelt durch einklemmen zwischen Fahrzeug und Mauer am Überholmanöver zu hindern versuchten. Leider verlor ich einen der ergatterten Plätze am Ausgang der ersten Kurve wieder. Dennoch war ich mit meinem ersten Start sehr zufrieden.

## **Die Freude war von kurzer Dauer**

Ich merkte bereits in der ersten Runde, dass ich mich im stürmischen Feld trotz harter Gangart durchaus wohl fühlte und kämpfte munter mit. Doch schon einige Kurven später begann mein Motor wieder Aussetzer zu haben. Ich ärgerte mich riesig, während ich nach jedem Aussetzer bis zu 100 Meter auf meine Vorderleute verlor und dabei mit ansehen musste, wie mich mindestens zwei bis drei Personen pro Aussetzer überholten. War das fair? Mittlerweile trat das Problem so stark auf, dass ich mit bis zu vier Aussetzern pro Runde rechnen musste. Dabei bestand jedes



# NEWSLETTER

Mal die Gefahr, dass mich einer meiner Hinterleute aus dem Weg räumen würde, da mein Fahrzeug jedes Mal in der Beschleunigungsphase so stark den Vortrieb verlor, dass es für die dahinter Fahrenden wirken musste, als würde ich mitten auf der Geraden in die Bremsen steigen. Mehr als Position 18 war in dieser Situation schlicht nicht realisierbar.

## Auf Fehlersuche

Als die Fahrzeuge zwei Stunden später aus dem Parc Fermé geholt werden konnten, versammelte sich erneut die ganzen Seat Ingenieure und Mechaniker bei meiner Pink-Lilly um ihr Wohlbefinden zu verbessern. Nach langem Suchen kam die Nachricht, dass man das Problem gefunden hätte. Genaueres Nachfragen liess mich aber stutzig werden. Irgendwie konnte ich mir einfach nicht vorstellen, dass das Problem tatsächlich mit dem gefunden Fehler zusammenhängen sollte. Dies kommunizierte ich auch dem Team, doch uns waren die Hände gebunden, zumal



wir keinen Einblick in die Motoren- und Elektronikdaten erhielten, die jeweils nur den Seat-Spezialisten zur Verfügung standen. Also blieb uns nichts anderes übrig, als auf das Beste für den nächsten Tag zu hoffen.

## Fliegender Start

Mit viel Zweckoptimismus stand ich am nächsten Tag in der Startaufstellung für das zweite Rennen. Wer weiss, vielleicht war das Problem nun tatsächlich behoben und ich würde die Chance erhalten zu zeigen, was in mir steckt. Auf jeden Fall würde sich die Situation schon einmal wesentlich verbessern, wenn ich mich am Start wieder einige Plätze nach vorne katapultieren könnte. Und das gelang mir! und wie! Noch besser als am Vortag fuhr ich von meinem Startplatz weg, doch meine Vorderleute reagierten ebenfalls nicht schlecht und schlossen die Lücke in der Mitte. Also wechselte ich auf die linke Seite und fuhr da zuerst an circa vier Personen vorbei und preschte mich dann an die weiteren Fahrzeuge heran. Nach der ersten Kurve stand ich statt wie gestartet auf Position 17 plötzlich auf zehn oder elf. Wow! Was für ein Bombenstart! Jetzt bloss hart bleiben im Zweikampf. Als ich auf die nächste Kurve zu fuhr, knallte es plötzlich fürchterlich auf der Hinterachse und ich wurde quer

# NEWSLETTER

ins Feld hinein gestossen. Mit viel Glück und dank einer guten Reaktion gelang mir die Verhinderung eines Unfalles, doch an meinem Auto stimmte etwas nicht. Das Lenkrad war komplett schief, das Auto fuhr im Hundegang (Hinterachse leicht nach links oder rechts versetzt zur Vorderachse) und die Hinterachse schwaderte bereits beim geradeaus fahren wie verrückt. Hinzu kamen Probleme mit der Differentialsperre und „die üblichen Aussetzer“, die mittlerweile immer schlimmer wurden. Einmal mehr musste ich trotz hartem Zweikampf Platz um Platz an meine Hinterleute abtreten und fuhr als 21. über die Ziellinie.

Das durfte doch nicht wahr sein! Die neue Saison begann, wie die alte Saison aufgehört hatte - wollt ich mich veräppeln oder was war eigentlich los? Niedergeschlagen stellte ich Pink-Lilly im Parc Fermé ab und trottete zurück ins



Zelt.

## Die letzte Hoffnung – Der Seat-Doktor

Aufgrund der Probleme haben wir uns gemeinsam mit dem Team entschieden, Pink-Lilly nicht mit nach Hause zu nehmen. Aber keine Angst, wir haben sie nicht



# NEWSLETTER

einfach in Le Castellet stehen gelassen. Sie wird mit der Seat-Mannschaft nach Barcelona reisen, wo man sich um sie kümmern wird, in der Hoffnung mit Hilfe von zusätzlichen Elektroniksensoren auf der hauseigenen Teststrecke mehr über die Fehlerquelle herausfinden und das Problem beheben zu können.

Ich hoffe, dass ich sie in Estoril repariert und gut gepflegt zurück bekomme um da endlich zeigen zu können, was möglich wäre, wenn wir Frauen zu 100% funktionieren. \*smile\*

Ich freue mich auf in zwei Wochen beim zweiten Einsatz in Estoril

Mit sportlichen Grüßen

Eure Andrina

