



# NEWSLETTER

## So sollte es sein !!!

*Am Donnerstagmorgen absolvierte ich meine Prüfungslektionen in der Schule. Ich war froh, wieder etwas abgeschlossen zu haben. Dennoch war der Zeitpunkt etwas unpraktisch, zumal am Mittwoch ein Testtag in Estoril stattgefunden hatte. Da in diesem Fall das Studium aber Priorität hatte, musste ich wohl oder übel auf den Testtag verzichten, während einige meiner Gegner fleissig ihre Runden drehten. Entsprechend reiste ich am Donnerstagabend bereits mit einem ordentlichen Testrückstand an. Ich freute mich aber dennoch extrem auf das Rennwochenende.*



Der erste und auch letzte Test in Estoril lag über vier Jahre zurück und fand damals mit einem GP3, also einem Formelfahrzeug statt. Nichts desto trotz war ich froh,

schon einmal hier gewesen zu sein. Entsprechend schnell fand ich mich auf der anspruchsvollen Strecke zurecht, so dass ich bereits in der dritten Runde meine schnellste Runde des kompletten Trainings in den Asphalt brannte. Obwohl ich mich danach immer sicherer und schneller fühlte, konnte ich mich zeitlich nicht mehr steigern. Ein Problem der hiesigen Strecke, welches uns Fahrer für den Rest des Wochenendes begleiten würde.

### Eine Altbekannte Erscheinung

Ebenfalls begleitet mich eine andere Erscheinung in den Start des Wochenendes – die Aussetzer von Paul Ricard!!! Neeeeeeeeiiiiinnn!!! Ich war so optimistisch, dass das Problem in Barcelona behoben werden konnte. Doch anscheinend war dies ein Irrtum. War das fair? Ich glaube nicht. Innerlich fluchend versuchte ich gegen aussen möglichst meine Fassung zu wahren, zumal sich die Leute von Seat grosse Mühe gaben, den



# NEWSLETTER

Fehler beheben zu können. Einmal mehr ersetzen, tauschen und überprüfen sie alle möglichen Dinge, doch es half nichts. Auch im zweiten Training plagten mich die Aussetzer. Nun reichte es auch Seat. Mit grossen Kartonkisten kamen sie ins Zelt gelaufen und begannen die komplette Elektronik auszubauen und eine neue wieder einzubauen. Zufrieden beobachtete ich das Treiben. Für mich persönlich war es die einzige noch mögliche und vor allem sinnvolle Variante, um den Fehler zu finden. Ich war gespannt, was der morgige Tag mit Zeitfahren und dem ersten Rennen des Wochenendes so an Neuigkeiten und Überraschungen bringen würde.

## Grosse Herausforderung

Das Zeitfahren am kommenden Morgen würde für mich eine rechte Herausforderung werden. Der Asphalt in Estoril war für unsere Reifen nämlich eine harte Bewährungsprobe, da er eher einer Raspel oder einer Hobelmaschine als einem Rennstrecken-Belag gleich. Entsprechend wussten wir bereits aus den Trainings, dass der Reifen maximal zwei Runden hielt. Dies hiess für mich ohne vorgängiges Warmfahren an diesem Tag ins Auto zu sitzen und bereits in der ersten oder zweiten Runde eine Bestzeit in den Asphalt brennen zu müssen. Dies ist bekannter Weise nicht unbedingt meine Stärke.



Dennoch sprach ich mir selber Mut zu. Im Training ging es schliesslich ja auch. Also startete ich voll motiviert ins Zeitfahren. Nachdem die erste Runde nicht nach Wunsch verlief, konnte ich die zweite schon besser umsetzen und war froh, eine Zeit auf dem Display aufleuchten zu sehen, die zu diesem Zeitpunkt noch einen Platz in den Top Ten vorausahnen liess. Leider konnte ich mich mit dem zweiten Satz neuer Reifen nicht mehr verbessern, da ich zweimal die schnellste Runde aufgrund eines Überholmanövers abbrechen musste. Nichts desto trotz reichte es immerhin für Position 13. Eine gute Ausgangslage für das erste Rennen. Was dabei aber viel entscheidender war, war der Fakt, dass sich der Komplettumbau der Elektronik gelohnt hatte. Endlich konnte ich ohne Aussetzer meine Runden drehen. „Jiiiiiiiihhhhhaaaaaa! So sollte es sein!“



# NEWSLETTER

## Stress in der Zwischenphase

Die Phase zwischen dem Zeitfahren und dem ersten Rennen war relativ kurz. Die Mechaniker schraubten, nachdem die Autos aus dem Parc Fermé zurückkamen wie wild. Als unser Ingenieur endlich in all der Arbeit Zeit fand die Daten auszulesen, musste alles plötzlich ganz schnell gehen. In Windeseile zog ich meine Rennbekleidung an und warf anschliessend einen kurzen Blick in die Daten. Kurze Zeit später ging es direkt in die Startaufstellung. Ich war nervös und hatte das Gefühl, ich würde nächstens in die Hose pinkeln. Dies obwohl ich kurz vor dem Einstieg ins Auto auf der Toilette war. Das war vielleicht nervig. Ich war froh, als ich endlich das Signal zum Starten der Motoren erhielt. Jetzt konnte ich meinen Fokus endlich von der vollen Blase auf das Rennen und das Fahren lenken.

## Freiluftkino im Auto

Ich war bereit und voller Enthusiasmus, als ich am Start einmal mehr super weg



kam. Ich konnte zwei Plätze gut machen, hatte anschliessend im Startgetümmel aber ein etwas unglückliches Händchen, so dass ich den einen Platz wieder verlor. Anschliessend konnte ich in der Gruppe, in der ich mich

befand gut mithalten. Als ich in der zweiten Runde auf die Zielgerade einbog, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen. Die Scheibe auf der Fahrerseite war in Tausend Einzelteile zerbrochen, hing aber noch an Ort und Stelle, da die Sicherheitsfolie das ganze zusammen hielt. Aufgrund des Spinnennetzusters hatte ich keine Chance mehr in meinem Rückspiegel etwas zu sehen. Da ich mich aber ohnehin nach vorne orientieren wollte, sprach ich mir selber gut zu, dass dies für den Rennverlauf nicht wichtig sein würde. Also versuchte ich weiter zu puschen. Schnell merkte ich aber, dass das Fahren mit zerbrochener Scheibe gar nicht so einfach war. In den Linkskurven hatte ich aufgrund der eingeschränkten Sicht jeweils keine Chance mehr den Scheitelpunkt korrekt zu treffen. Die Scheibe musste also weg. Ich versuchte mit Hilfe der Taste die Scheibe nach unten zu lassen. Leider schien die Mechanik aber verklemmt zu sein. „Naja, dann



# NEWSLETTER

muss es wohl oder übel auch so gehen“, dachte ich und konzentrierte mich wieder auf meine Vorderleute.

## Kampf mit der Fahrerscheibe

Kaum hatte ich mich damit zu Recht gefunden, platzte die Scheibe plötzlich aus der Halterung und schlug mir entgegen. Die Glassplitter flogen durchs Auto. Glücklicherweise glichen diese aber eher Brocken als scharfen Splittern, so dass die Verletzungsgefahr eingeschränkt war. Mit den ganzen Glasbrocken im Helm versuchte ich mich nach dem Schreckmoment wieder aufs Fahren zu konzentrieren, entschied mich aber dafür, sicherheitshalber das Helmvisier zu schliessen. Einmal mehr war ich froh, einen geschlossenen und keinen offenen Rallye-Helm zu fahren. Doch die verflixte Scheibe löste sich immer mehr auf, während mir die Brocken immer an den Helm flogen. Also versuchte ich auf der nächsten Gerade mit der Faust dagegen zu schlagen, in der Hoffnung, die Scheibe würde aussen runter fallen. Ich schaffte es zwar, dass sich die Scheibe durch meine Faustschläge weiter aus dem Rahmen löste, doch der durchschlagende Erfolg blieb aus. Also versuchte ich die nächste Taktik. Auf der Zielgeraden griff ich mit der linken Hand durch mein Fenstergitter und zerzte die Scheibe nach innen. So hatte ich wenigstens den Blick auf die wichtigen Scheitelpunkte und den Rückspiegel frei. „Eins zu null für mich“, dachte ich zufrieden und war froh, mich nun endlich aufs Fahren konzentrieren zu können.

## Mitfahren ja, Druck machen ja, überholen nein

Mit dem Kopf wieder voll bei der Sache versuchte ich zusehends Druck auf meine Vorderleute aufzubauen. Dies gelang mir relativ gut, doch nützte alles nichts, denn eine Chance zum Angreifen konnte ich mir leider nicht heraus arbeiten. Jedes Mal, wenn ich mich in den letzten Kurven der Strecke an das Heck meiner



Vorderleute gesaugt hatte, fuhren mir diese auf der Zielgeraden einfach davon und schenken mir locker 30 bis 40 Meter ein. Dies reichte ihnen jeweils als Vorsprung bis in den letzten Streckensektor, bei dem das Spiel wieder von neuem begann. Einige Runden später kam meine Chance. Die beiden Piloten vor



# NEWSLETTER

mir schienen sich über das Vortrittsrecht nicht ganz einig zu sein. Im Zweikampf kamen sie etwas zu weit von der Strecke ab, so dass ich meinen Schwung am Ausgang der Kurve nutzen konnte, um mich neben meinen direkten Vordermann zu setzen. Leider konnte ich den Platz aber nicht halten. Sofort hing ich wieder im alten Muster fest. Mitfahren konnte ich, Druck aufbauen konnte ich auch, aber zum Überholen reichte der Speed beim geradeausfahren einfach nicht. Dies hatte schwerwiegende Folgen für Pink-Lilly.

## Achtung Überhitzungsgefahr

Durch das ständige Hinterher fahren begann die Wasser-, Motoren- und Getriebetemperatur enorm zu steigen. Plötzlich blinkten bei mir auf dem Display sämtliche Warnleuchten. Sofort meldete ich die Neuigkeiten meiner Boxencrew. Ich erhielt den Befehl jeweils auf den Geradeausstrecken aus dem Windschatten heraus zu fahren, so dass der Kühler und der Turbolader genügend Frischluft bekamen und nicht wie die Runden davor nur die Abgase der Vorderleute. Dies sollte den Leistungsverlust wieder etwas verkleinern. Das Problem, welches sich für mich nun jedoch darstellte, war, dass ich einerseits durch das Verlassen der Ideallinie mehr Meter fahren musste, als die Ideallinie eigentlich vorgab, andererseits aber auch Schwierigkeiten hatte, mich gegen die Konkurrenz von



hinten zu wehren, zumal ich immer im Wind draussen hing. Entsprechend verlor ich noch zwei weitere Plätze und fuhr schlussendlich als 13 über die Ziellinie. Den Umständen entsprechend war ich mit meiner eigenen Performance recht zufrieden. Ausserdem freute ich mich riesig darüber, dass ich kein

einziges Mal einen Aussetzer zu beklagen hatte. So wie es aussah, konnte der Fehler definitiv von Seat behoben werden.

Nun mussten wir für den nächsten Tag nur noch herausfinden, wo der Leistungsverlust auf der Geraden herkam. Dann wären wir für das Sonntags-Rennen bestens gewappnet. Beim genauen Untersuchen des Fahrzeuges,



# NEWSLETTER

entdeckten meine Mechaniker, dass es langsam an der Zeit war, den Kühler zu ersetzen. Aufgrund der vielen Steinschläge, Mückenschwärme und so weiter, war dieser nämlich recht zerschlagen und hatte sicherlich nicht mehr die volle Kühlleistung. Dies wäre auch die Erklärung dafür, weshalb ich im ersten Rennen die ganze Zeit erfolglos gegen die Überhitzung gekämpft hatte. Die Datenanalyse verstärkte diesen Verdacht. Entsprechend optimistisch war ich für das zweite Rennen vom Sonntag.

## Auf die Plätze, fertig, Mist!

Bei diesem zweiten Rennen tropfte mir der Schweiß bereits beim blossen Einsteigen ins Auto von der Stirn herunter. Nein es war nicht Angstschweiß – sondern einfach richtig heiss und drückend. Die Sonne brannte herunter und ich versuchte möglichst viel zu trinken, um im Anschluss nicht mit Flüssigkeitsmangel kämpfen zu müssen. In der Boxengasse stieg ich extra noch einmal aus dem Auto aus und legte mich neben dem Auto in den grössten Schatten, den ich finden konnte. Doch trotz aller Hitze, war ich froh, als ich mich endlich für den Start bereit machen konnte. Ich war unglaublich nervös. Vielleicht deswegen, möglicherweise aber auch, weil es für den Rennverlauf einfach so sein musste, kam ich am Start extrem schlecht weg (Ich habe aufgrund eines Bedienfehlers die



Gänge nicht reingebracht). Ich wurde bis auf Position 16 oder 17 zurückgereicht. Von da an startete ich meine Aufholjagd.

## Aufholjagd par excellence

In gerade einmal zwei Runden konnte ich mich bereits einige Plätze

nach vorne arbeiten und begann das bereits bestehende Loch nach vorne zu schliessen. Dieser kurze Zwischenspur resultierte mit der schnellsten Rennrunde des zweiten Rennens. Weitere zwei Runden später hatte ich den Abstand so weit verkleinert, dass ich bereits wieder angreifen und auf meine Vorderleute Druck



# NEWSLETTER

ausüben konnte. Ich genoss es richtig, dass meine Pink-Lilly nun noch besser als am Vortag lief. Weder Aussetzer noch grosse Leistungs-verluste hinderten mich an der Teilnahme an diversen Zweikämpfen. Dabei konnte ich mich stets nach vorne orientieren. Ich war so im Flow, dass ich nicht einmal merkte, dass ich die ganze Zeit mit mir selber, statt mit meinem Vater am Sprechen war. Erst als dieser per Funk meinte, ich solle ihm einmal kurz bestätigen, ob ich ihn verstehe oder nicht, realisierte ich, wie stark ich im Flow war. Und es fühlte sich grandios an. Immer wieder konnte ich meine Vorderleute vor allem auf der Bremse attackieren, die Löcher gegen vorne zufahren und erneut angreifen.

## Neue Herausforderung

Auf Position acht liegend fuhr ich vier Runden vor Schluss auf meinen Teamkollegen auf. Sofort war mir klar, dass dies meine grösste Herausforderung an diesem Tag darstellen würde. Der Zweikampf zwischen Teamkollegen unterscheidet sich stark von anderen Zweikämpfen, denn wenn da etwas schief läuft, schadet man nicht nur sich selbst, sondern auch dem kompletten Team. Doch als ich nach zwei Runden immer noch keinen Weg an ihm vorbei gefunden hatte und die Hintermänner begannen Druck zu machen, musste ich handeln. In einer Schikane, in der ich immer an Boden gut machen konnte, nutzte ich die Chance und griff auf der Aussenseite an. Dabei schaffte ich es, die Aussenposition zu halten, so dass ich in der nächsten Rechtskurve innen stand. Ein Blick nach rechts zeigte mir, dass mein Teamkollege nicht kampfflos aufgeben würde – aber ich auch nicht. Innerlich fuhr ich meine Ellenbogen aus und versuchte meine Entschlossenheit auch via Fahrzeug zu kommunizieren. Es schien zu wirken. Mit lediglich einer kurzen, leichten Berührung, bei der beide ohne Schaden oder Streckenausflügen davorkamen, setzte ich mich vor meinen spanischen Kollegen und freute mich riesig über dieses Erfolgserlebnis. Kaum hatte ich diese heikle Situation überstanden, bekam ich am Funk das Signal, dass die letzte Runde eingeläutet wurde. Freudig drehte ich noch einmal etwas auf und schaffte es sogar noch bis ans Heck meines nächsten Vordermannes, doch für einen Angriff war es leider zu spät.



# NEWSLETTER

Dennoch war ich überglücklich über diesen siebten Rang, sowie den Sieg in der Frauenwertung. Noch mehr freute mich der Fakt, dass Pink-Lilly ihre schwere Krankheit wohl endlich überstanden hatte, und das Engagement von Seat sich erfolgreich gezeigt hatte. Es war ein super Gefühl, nach dieser langen Durststrecke endlich wieder einmal vollends zufrieden sein zu können. Ich hatte so viel Spass wie schon lange nicht mehr!

## Master of Disaster

Leider wurde die Freude etwas durch das anschliessende Chaos auf dem Flughafen eingebremst. Während die Piloten der Fluggesellschaft friedlich streikten, wurde uns beim Gate mitgeteilt, dass unser Flug gestrichen wurde. Auch das stundenlange in-der-Reihe-Stehen bei diversen Informationsschaltern und die anschliessenden Umbuchungen schienen nichts zu helfen. Ich erspare euch die genauen Details, denn damit könnte ich locker weitere sieben Seiten mit Text füllen, denn mittlerweile ist es Montag kurz vor neun Uhr und ich sitze mit meinen Männern (hört sich gut an, oder?) noch immer am Flughafen fest. Frei nach dem Motto: Und wenn sie nicht gestorben sind, dann warten sie noch heute...

Doch zwei Dinge lasse ich mir von der Fluggesellschaft nicht kaputt machen – die Freude an meinem super Ergebnis, sowie die Vorfreude auf das nächste Rennen. Silverstone I'm coming!

Mit sportlichen Grüssen

Eure Andrina

P.S. Die Rennen können auf You tube in voller Länge angeschaut werden.

<https://www.youtube.com/user/seat> (viel Spass)





Team-Gugger GmbH, Juchstrasse 19, CH-8604 Hegnau

Tel. +41 44 805 79 00, Fax +41 44 805 79 05, Email: [info@team-gugger.ch](mailto:info@team-gugger.ch), [www.andrinagugger.ch](http://www.andrinagugger.ch)



# NEWSLETTER

