

ESC – frühes Saisonende 2016

Pünktlich zum ersten Rennen in Mirecourt / Frankreich wurde erst wenige Tage zuvor Umbau der Lambretta LI 150 fertig. In Frankreich konnte letztmalig in zwei Rennklassen gestartet werden: Einmal in der K2 (Open Smallframe) und K4 (Open Largeframe). Im nächsten Jahr werden beide Klassen zu einer Open GP-Klasse zusammengelegt. Der Grund hierfür ist die immer weiter schrumpfende Teilnehmerzahl beider Klassen.

Das erste Rennen in der K4 konnte gewonnen werden. Im ersten Rennen in der K2 konnte er von Startplatz 8 auf Platz 5 vorfahren und positionieren, durch technische Probleme mit der Zündung / Zündkerze fiel man jedoch wieder auf Platz 8 zurück.

Das zweite Rennen in der K4 wurde wieder dominierend angeführt, aber der sichere Sieg wurde eine halbe Runde vor der Zielflagge verwehrt. Aus unerklärlichen Gründen war der Sprit ausgegangen! Im zweiten Rennen der K2 startete er wieder von Platz 8 auf konnte auf Platz 4 vorfahren. Doch zum Rennende hin blieb ihm auf der längsten und somit schnellsten Geraden das Gas hängen und mit viel Geschick und Glück konnte er ein größeres Desaster abwenden.

Nach den verkorksten Rennen in Frankreich waren zu den Rennen in Liedolsheim die technischen Probleme an der Spritversorgung als auch Zündanlage analysiert, behoben, getestet und gelöst. Das man auf den richtigen Weg war und alles top lief, daß konnte mit einer neuen PB im Training (55.226 Sek.) bestätigt werden. Auch die Platzierung unter den Top 6 unterstrich die positive Richtung.

Doch leider kam es in den entscheidenden Runden des Quali-Rennen anders als erwartet. Die Leistung des Motor ließ deutlich nach, so daß nur noch 57-iger Zeiten möglich waren. Durch das enge Starterfeld war damit nur die letzte Startreihe möglich. In der Pause zu den ersten Rennen dann die traurige Gewissheit. Der Kolben war beschädigt und ein Kolbenring im Auslass eingefedert; kollaterale Schäden am Zylinder in Folge. Eine Reparatur war vor Ort nicht mehr möglich. Somit wurde alles zusammengepackt und die Heimreise angetreten.

Rechtzeitig zum Rennwochenende in Cheb/CZ wurde der Motor wieder mit voller Leistung fertig. Bei den heißen Temperaturen stießen Fahrer und Material, vor allem die Reifen, an ihre Grenzen. Der Platz 7 war im Training aber drin. Arbeiten in der Nacht am Fahrwerk, den neuen Dämpfern und der Übersetzung brachten im Warm-Up schon Platz 5 ein. Bedingt durch einen Motorplatzer eines Kontrahenten sogar Startplatz 4. Letzte Runden mit nochmal optimierter Abstimmung am Fahrwerk, frischen Slicks und höchster Konzentration liefen perfekt. Doch dann gab es ein furchtbares Geräusch und Motor war sofort aus. Die Vermutung lag wieder beim Kolben, aber es kam noch schlimmer. Die speziell angefertigte Vollwangenkurbelwelle, die geschmiedeten Pleuel und der Kolbenbolzen – alles hin! Das untere Pleulager der Kurbelwelle war gebrochen.

Nach etlichen verzweifelten Versuchen bei verschiedenen Händlern und Spezialfirmen in Deutschland, Italien und England Ersatz zu besorgen verliefen negativ. Lieferschwierigkeiten und die speziellen Fertigung der Teile ist nicht vor Ende Oktober 2016 möglich. Damit waren alle folgenden Rennen in Ungarn, am Harzring und der Italian-GP sprich die komplette Restsaison gelaufen! Geplatzt war dann auch der Traum nach vier erfolgreichen Meistertiteln in der Klasse K4 dieses Jahr zum ersten Mal in der Geschichte der ESC eine K2-Meisterschaft mit einer K4-Lambretta zu erreichen.