

2019 HISTO CUP Salzburgring vom 20.09. – 22.09.19

Die Rennspiti's von Herby und Peter haben mich, seit ich sie sah fasziniert. Wie kann man nur aus einem normalen 1300er, 140 PS herausholen. Dieses Phänomen hätte ich gerne einmal in Aktion gesehen. So hat mich Peter spontan an einem Spitihöck zum Salzburgring im September 2019 eingeladen. Ich könnte mich da als Quasi-Techniker überall aufhalten und das ganze Rennfeeling miterleben. Kurz entschlossen habe ich dann Peter zugesagt.

1. Tag Donnerstag, 19.09.2019, Anfahrt.

Start ab Villmergen um 06:00 Uhr nach Lenzburg um die bereits aufgeladenen Spiti's an die Fahrzeuge anzukoppeln. Bei starkem Verkehr und Stau bei Urdorf Nord, mit den Spiti's im Tau ging es dann mit 90 der österreichischen Grenze entgegen. Peter vorne mit meiner Begleitung und Herby im Windschatten mit seinem Gespann. Nach 530 km erreichten wir die längstens ersehnte Bäckerei Ruetz in Schnann direkt an der Autobahn. Eine Pause mit feinen Brötchen und Kaffee schmeckt halt schon gut. Mindestens eine eben so lange Strecke, über Innsbruck an der Festung Kufstein vorbei, liegt noch vor uns bis zum Ziel. Um 16:00 Uhr beim Salzburgring angekommen, hat es noch Standplätze zum Auswählen. Wegen dem 50 Jahre Jubiläumswochenende werden mehr Fahrer erwartet als üblich. Die guten Boxen-Plätze sind dann schnell vergeben. Die beiden Spiti's stehen nun in der Abendsonne bereit für den morgigen Test-Tag. Wer gibt Ihnen schon die über 50 Jahre, welche sie auf der Achse tragen. Auf das bevorstehende Abendessen freuen sich alle, denn es war für die Fahrer ein anstrengender Tag. Ich bin natürlich gespannt auf das Hotel.



2. Tag Freitag, 20.09.2019, Freies Fahren

Das Programm ist heute noch nicht so gedrängt, wir konnten etwas länger schlafen und das Frühstück gemütlich genießen. Am Morgen sind die sicherheitstechnischen Abnahmen zu erledigen. Da Peter seine neuen einstellbaren Stossdämpfer hinten noch gerne testen und einstellen möchte, hat er sich zu einer Testfahrt am Nachmittag angemeldet. Als Vorbereitung wollte Peter den Motor vorsorglich einmal starten. Zum Glück hatte er diese Eingabe, denn trotz des Austausches der Zündkerzen hatte die Batterie nicht mehr die Kraft das Aggregat zu starten. So blieb uns nicht's anderes übrig, als unsere Fitness zu testen. Ich wusste gar nicht mehr, wie anstrengend das war. Zwei Versuche waren nötig, dann hörte ich zum 1. Mal den Motor des roten Spiti's. Ich konnte das Schnurren gar nicht richtig genießen, so war ich ausgepumpt. Was war wohl der Grund, weshalb sich die Kolben nicht selbständig bewegten? War die Batterie zu schwach, war es zu kalt oder zu feucht? Keiner wusste es. Einfach den Motor nicht mehr abstellen, ob er dann wieder läuft, ist unsicher. Mit einem zwiespältigen Gefühl im Nacken begab sich Peter für seine Testfahrt auf die Rennbahn. Da ich einen VIP-Zutritt zu allen Boxen inkl. der Startaufstellung hatte, machte ich mich mit Herby auf die Socken, um das Geschehen an der vordersten Linie zu verfolgen. Ich war nun gespannt, wie



der Spiti in voller Aktion wirklich tönt. Bei der 1. Durchfahrt war das Feld noch zu dicht, um das erwartete Geräusch zu hören. Mit jeder Runde wurde Peter immer mehr vom Feld abgehängt. Ich hatte das Gefühl, das Rennen sei bereits im vollen Gange. Jeder gab Vollgas um aus Ihren Boliden das Äusserste herauszuholen, damit sie das Verhalten und die Grenzen ihres Wagens spüren konnten. Zuerst war ich etwas enttäuscht, dass der rote Spiti hinten nachfahren musste. Ich glaubte halt, ein so kleiner, freundlicher Oldie, den kann man halt nicht überholen. Schlussendlich kommt es eben darauf an, was unter der Haube steckt. Zu meinem Glück kam ich aber doch in den Genuss den Sound des Rennspiti's zu hören. Er flitzte vorbei, wie eine Biene, summend und trotzdem nicht zu unterschätzen. In den 25 Minuten, freies Fahren, konnte nun Peter die neuen Stossdämpfer testen. Auch Herby hat als Vergleich mit dem roten Spiti einige Runden gedreht. Die Diskussionen, wie hart oder weich nun die Einstellungen optimal sein sollten, wurde zum Dauerthema. Es war gut, hatten wir die Möglichkeit die Stossdämpfer der Rennspiti's untereinander vergleichen zu können. Aus Sicht der beiden Spiti-Piloten sind Ihre Wagen nun generell für's Rennen am nächsten Tag bereit. Tröstend war auch, dass grössere Wagen nicht mehr aus eigener Kraft zu Ihren Boxen zurückfahren konnten. Oft war es nur ein kleiner Sensor, welcher die Weiterfahrt verhinderte. Im Fahrerlager sind alle hilfsbereit und unterstützen einander wo sie nur können. Man spürt keine Konkurrenz. Trotzdem wollte ich wissen, mit welchen Gegnern meine Spiti- Kollegen beim Rennen zu kämpfen haben. So leistete ich mir einen ausgedehnten Rundgang durch das Fahrerlager. Nun gingen mir die Augen auf. Es ist ein Kampf zwischen David und Goliath, wovon leider der Kleinere nie vorne wegfahren kann. Die lieblichen Spiti's taten mir schon etwas leid, bei solcher Technik und Power. Gut diese haben ja auch schon über 50 Jahre auf dem Kasten.



3. Tag Samstag 21.09.2019, 1. Renntag

An den Renntagen war der Zeitplan schon etwas straffer. Um 08:50 Uhr war bereits das Qualifying der Kategorie Histo Cup / PCC bis 2500 und das Rennen 1 um 15:15 Uhr.

Bereits beim Frühstück kam immer wieder die Frage auf, warum der Spiti von Peter so schlecht startete. Ich kündete aber an, dass ein Anstossen für mich keine Option war. Peter wollte es wissen und setzte seinen Spiti als erster unter Strom. Wie befürchtet, reichte die neu geladene Batterie nicht aus, um den Motor in Schwung zu bringen. Also musste der VW von Herby etwas Power abgeben. Siehe da, das Aggregat der Nr. 84 hatte an diesem «Sprutz» Freude oder war es der Zündcomputer? Vielleicht lag es auch an den Kontakten. Auf jeden Fall, konnte ich meine Muskelkraft schonen. Herby wollte es aber nun auch wissen und betätigte bei seinem grünen Spiti auch den Anlasser. Auf Anhieb schnurrte dieser, nur hätte er den Choke noch etwas länger gebraucht. Jetzt konnten nun beide



rechtzeitig an den Start. Das Ziel war ja, für das Rennen am Nachmittag, einen guten Startplatz herauszufahren oder einfach dabei zu sein. Nach dem Rennen hat Herby gemerkt, dass sein Spiti Kühlwasser verlor. Beim Prüfen der grünen Wasserschläuche entdeckte er, dass die Schraube für die Halterung des Alternator's gebrochen war. Was passiert, wenn diese herausgedreht wird? Bringt man den Motorkopf wieder dicht? Mit einer speziellen, schwarzen Dichtungsmasse und einer passenden Zollschraube, welche Herby aus dem Werkzeugkasten holte, konnte der Anschlussflansch neu abgedichtet werden. Über die Nacht hatte dieser nun Zeit um auszutrocknen. Am nächsten Tag, wird sich zeigen, ob die Notdichtung auch hält. Dass sein Motor etwas mit Öl verschmiert war, fand Herby nicht so tragisch, solange Peter noch genügend im Kanister hat. Auf jeden Fall, stehen da diverse Arbeiten an, welche im Winter gemacht werden müssen. Um 18:30 Uhr war die Siegerehrung mit Apero angesagt. Es war selbstverständlich, dass da jeder teilnimmt. Es war unglaublich, die beiden Spiti-Piloten wurden auf das Podest gerufen. Sie wurden zum 1. und 2. Rang der 1300er Klasse geehrt. Der dritte Platz blieb leer, da leider nur zwei Fahrzeuge an den Start gingen.



4. Tag Sonntag 22.09.2019, 2. Renntag

Etwas später als gestern um 09:30 Uhr war der Start des Qualifying angesagt. Der Spiti von Peter war grundsätzlich in Ordnung, wenn nur das Startproblem nicht wäre. Die Variante, den Motor ohne Zündcomputer zu starten, hatten die beiden schon länger im Kopf. So steckte Herby gleich die Kabel an der Zündspule um. Wenn das nur gut kommt, dachte wahrscheinlich nicht nur ich. Sage und schreibe, so schön startet kein Strassenspiti, glaube ich. Es liegt fast auf der Hand, dass die Startschwierigkeiten von der Zündung herrührten. Das einfachste ist zuerst alle Kontaktverbindungen zu prüfen. Wer hätte das geglaubt, jetzt startete der Motor wieder, so wie er sollte. Während der Qualifying-Fahrt, stellte Herby fest, der Flansch des Kühlwassers ist dicht. Beunruhigend sei aber, dass der Motor beim Beschleunigen einen zu fetten Ausstoss hätte. Hören denn die Probleme nie auf? Die Fragerei geht wieder los, welche Fehlfunktionen könnten für dieses Phänomen in Frage kommen? Herby zögert nicht und beginnt gleich an den vier Vergaser zu schrauben. Das bedeutet, den Vergaserdeckel abschrauben um den Sitz der Düsen zu prüfen. Es scheint alles in Ordnung zu sein und die Deckel können wieder montiert werden. Das letzte Rennen will Herby wenn möglich auch noch fahren, im schlimmsten Fall etwas zu fett. Der Spiti von Peter scheint gut zu laufen. Herby's Auto braucht aber noch etwas Zuneigung. Da ich die Funktion der Vergaser nicht richtig verstand, öffnete er für mich nochmals einen Vergaser zur Anschauung. Er zeigte mir wie das Düsenstäbchen am Sägering im Ansaugröhrchen hängt. Wie ein Blitz kam Ihm der Gedanke, im Kasten hätte er noch 0.8er Ersatzdüsen mit grösseren Sägeringen. Also das Spiel von vorne, die Düsen im Auto bekommen nun auch die grösseren Federringe. Der mögliche Erfolg kann Herby erst im Rennen erkennen. Der grüne Spiti hat das Rennen durchgehalten mit besseren Beschleunigungswerten. Die



Arbeiten an den Vergasern hatten sich gelohnt. Der rote Spiti blieb leider auf der Strecke in der Sicherheitzone stehen und musste abgeschleppt werden. Peter bemerkte schon auf der Piste den Gaskabelriss. Am Ende des letzten Renntages sind beide froh, ohne Unfall und grösserem Schaden die Rennen gemeistert zu haben. Kaum sind die Fahrer von Ihrem letztes Rennen zurück, beginnt schon im grossen Stiel die Aufbruchstimmung. Die meisten haben noch eine lange Heimreise vor sich und mussten deshalb zeitig aufbrechen.



Da wir erst morgen gemütlich die Rückreise antreten werden, können wir noch das letzte Rennen der Powerautos der Gruppe Histo Cup / PCC über 2500 Gruppe in ganzer Länge anschauen. Bei diesen Boliden fuhr auch Urs mit seinem 300 PS blauen Spiti (Hornisse) mit.

5. Tag Montag, 23.09.2019, Heimfahrt

Ausgeruht und ohne Stress diskutieren wir beim Frühstück das Erlebte der vergangenen Renntage. Da die Rennspiti's diese anspruchsvolle Strecke heil überstanden hatten, wurden bereits vom Hotel aus die Anmeldungen zum Red Bull Ring getätigt.

Entspannt konnten nun die Spiti's angezurrst, auf ihren Anhängern, bei Regen, den Heimweg antreten. Der obligate Zwischenhalt auf der Raststätte Schaan, tat dem Gemüt und der Seele gut. Für mich waren diese Tage eine grosse Erfahrung welche ich nicht missen möchte.



Die Eindrücke an der vordersten Front des ganzen Rennzirkuses wird mir unvergesslich bleiben. Glaubt man, es sei alles im Top-Zustand, sind das nur theoretische und praktische Vorbereitungen die man vorgängig treffen konnte. Nur an den Rennen selbst können diese Anpassungen und Einbauten getestet und korrigiert werden. Kann man sich keinen Mechaniker leisten, ist eine massive Improvisationsgabe und technisches Flair unbedingt nötig. Es liegt wahrscheinlich an der jetzigen Zeit und Generation, dass nur wenige kleine Fahrzeuge wie dies die Spiti's sind an solchen Rennen teilnehmen. Sicher liegt es auch an mir, da ich die kleinen Fahrzeuge halt mehr bewundere. Mit etwas Wehmut musste ich leider feststellen, dass die Renngruppe bis 1300er immer mehr vom Renngeschehen verschwinden.

Es ist fast wie auf der Strasse immer grösser immer Stärker immer Digitaler.

Ein herzliches Dankeschön für die unvergesslichen Erlebnisse an Peter und Herby, welche mir so viel Unbekanntes zeigten.

Theo Gwerder