

Pressemitteilung

Eine wahllose, gottverlassene Tankstelle an der Autobahn. Irgendwo zwischen Hockenheim und Pirmasens. Keine Ahnung, wo genau. Moderne Navigationssysteme sind ein Segen, aber sie machen dumm. Es war Montag Nacht, kurz nach 22 Uhr, mein treuer T4 forderte schon seit längerem „Bitte Tanken“ und ich war froh, endlich eine Zapfstation gefunden zu haben. 114 Euro später gab mein VW ein zufriedenes Bäuerchen ab und die nächtliche Schleichfahrt konnte weitergehen. Ziemlich gleichgültig rollte ich vor mich hin. Nur schemenhaft nahm ich die seltenen Lichter auf der Gegenfahrbahn wahr. Im Radio dudelten irgendwelche Allerweltsongs und die Sprüche vom Moderator klangen abgelesen. Ich ging meinen Gedanken nach. Mir war nicht ganz klar, was ich vom vergangenen Tag halten sollte. Irgendwie konnte er sich nicht so recht entscheiden, ob er nun zu den guten oder bösen gehören wollte.

Bis zum Mittag sah es eigentlich richtig exzellent aus, danach gab es ein paar Tiefschläge und nun war ich zum versöhnlichen Abschluss unterwegs. Vor ca. 15 min kam der erlösende Anruf: „Fahr los, bis du hier bist, hab ich deine Kombi fertig“. Tanja Klemm, die gute Fee unserer T-Cup Kombis hatte um diese Uhrzeit wahrscheinlich besseres zu tun, nähte aber trotzdem fleißig an meiner arg ramponierten Lederhaut. Ich fragte mich, wie ich das wohl wieder gut machen könnte. Liebend gern hätte ich ihr die Nachtschicht erspart, aber es lag diesmal nicht in meiner Macht. Es herrschte Krieg auf Deutschlands Rennstrecken. Das Kampfsportgeschwader „T-Cup“ hatte wenige Stunden zuvor gewütet und eine historische Bodenschlacht in den Wäldern um das verschlafene Dorf Hockenheim ausgetragen. Es war das explosivste Gemisch seit Nitro und Glycerin und hatte Spuren hinterlassen. Die letzte Runde des ersten Rennens bedeutete auch das Ende der sturztechnischen Jungfräulichkeit meiner weißen Dame. Ausgangs der Mercedesarena erlegte Rainer meine Triple und mich mit einem fulminanten Hecktreffer, der nicht abzufangen war. Ahnungslose Spaziergänger, die Teile der Schlacht zufällig beobachteten, saßen noch Stunden später apathisch auf ihren Sitzen der Sachtribüne, wildfremde Menschen erklärten die Krieger für völlig geistesgestört und weinende Mädchen mussten getröstet werden. Die Geschichten, die sich alsbald über die sich zugetragenem Dinge erzählt wurden, waren so surreal, dass sie nie ein Mensch geglaubt hätte, gäbe es da nicht den Videobeweis. Erstmals war die Nr. 45 als rasendes Kamerakind Hajo unterwegs. Die Beweisführung der dargelegten Schilderungen ist somit lückenlos und in sich geschlossen, Amen.

Nun denn, der Abschuss war zwar mindestens so überflüssig wie ein Colgate Zungenreiniger, aber trotzdem nicht mehr zu ändern und Rainer hatte sich ausgiebig dafür entschuldigt. Leider bedeutete die Aktion zusätzliche Arbeit in meinem ohnehin eng gesteckten Zeitplan. Ursprünglich war geplant, die Kombi am Dienstag morgen abzuholen. Das hätte allerdings endgültiges Chaos in meinem Terminkalender bedeutet. So starrte ich also spät abends auf das blau beleuchtete Cockpit meines Volkswagens anstatt auf den Tresen des Bierwagens der TunerGP-Party. Das Leben kann hart sein. Noch härter war allerdings Tanja. Sie hatte sich meines Problems kurzentschlossen angenommen. Da meine zweite Kombi bei einem ähnlichen Blattschuss einige Wochen zuvor ebenfalls nachhaltig zerstört wurde und ich sie erst gar nicht mitgenommen hatte, stand ich am frühen Nachmittag plötzlich ohne vernünftige Schutzkleidung da. Selbst mir fiel darauf so spontan keine Antwort ein. Da noch Fotofahrten mit Testmotorrädern vom Tuner-GP geplant waren und natürlich der zweite Lauf zum T-Cup anstand, musste was passieren. Erinnert ihr euch an die Eiswerbung, die in den 80ern in den Kinos lief? Ein Milchbubi kniete vor einer Domina, hing an ihren nackten Knien und flehte bettelnderweise um ein Eis. Der Spot hatte ein Happy End, der Knilch bekam schließlich seine Brombeertüte. Leider hatte ich zunächst nicht so viel Glück, obwohl ich mich auf ähnliche Art zum Horst machte. Die anwesende Lederwerkstatt lehnte eine Reparatur kategorisch ab. Es würde sich um einen Totalschaden handeln, man sei kein Schuster und eine Reparatur wäre schlicht zu teuer. Es war mir ehrlich gesagt total egal, was man sei oder auch nicht sei, ich brauchte schlicht eine reparierte Kombi, ich hatte gar keine Wahl. Mein Argument, dass

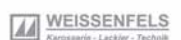
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Pressemitteilung

es mir in diesem Notfall nicht um Geld, sondern um eine halbwegs funktionierende Kombi ging, brachte auch keine Wende. Ich sah mich schon in einem mit drei Rollen silbrigem Panzerband geklebten Kombi Pressefotos für meine Tuner-GP Geräte machen und hatte leichte Panik ob dieser albernen Vorstellung. Da erblickte ich Tanja. Im Gegensatz zu anderen Herrschaften bat sie mich nach kurzer Überlegung, ihr die Kombi um Schlag 16 Uhr in die G-LAB Box zu bringen. Das wäre der späteste Termin für die Heimfahrt, um noch etwas Zeit für die Reparatur zu haben. Bis dahin könne ich meine Testfahrten machen. Das war doch mal eine Ansage.

So begab es sich also, dass ich nachts um halb zwölf im Eingangsbereich einer ehemaligen Kaserne nach einem Lichtschalter tastete und etwas verlegen an Tanjas Tür klingelte. Sie ließ mich ein, setzte sich sofort wieder an ihre Nähmaschine, bot mir nebenbei noch einen Kaffee an und nähte die letzten Nähte zu Ende. 5 min später hielt ich eine fast neuwertige Kombi in der Hand. Ehrlich, dass war ganz großes Tennis. Tanja, an dieser Stelle meinen größten Dank und Respekt für die Nummer. Irgendwann mach ich das mal wieder gut, versprochen. Auf der Rückfahrt hatte ich viel Zeit, den Tag Revue passieren zu lassen.

Was war das eigentlich für ein geiles Rennen?! Spontan fiel mir nur ein Rennen ein, das ähnlich gut war, nein eigentlich war selbst das nicht so spektakulär. Ich hatte heute endlich den Kopf frei und holte alles aus meinen Schläuchen, um zu gewinnen. Leider hatten die Herren Spenner, Hellmich und Kißner ähnliche Ambitionen. Ich hab schon wieder das Grinsen im Gesicht, wenn ich nur dran denke. Fritz „Ich überhole überall“ Spenner ist wirklich der verrückteste Typ, den ich je kennengelernt hab. Seine Manöver sind immer fair, immer mit Luft für den Kollegen und doch das bekloppteste, was der Mensch je gesehen hat. Als er eingangs der Doppelrechts auf Start/Ziel wie aus dem Nichts innen an mir vorbei flog, musste ich laut unter meinem Helm lachen. Meine Güte, was für ne Aktion. Bei ihm ist man irgendwie immer mittendrin statt nur dabei. Ich beschloss, dieses Rennen auf ein historisches Niveau zu heben und diesen Schwuchteln wenigstens einmal zu zeigen, wo der Hajo seine Bremspunkte hat, jawoll. Eingangs der Sachs war ich gut auf der Bremse, da musste innen was gehen. Außerdem war die schnelle Rechts nach der Spitzkehre unbestreitbar und zweifelsohne Hajoland. Hätte ich nicht fast jedes Mal vor lauter Arschbacken zusammenkniefen vergessen, einen weiteren Gang hochzuschalten, ich wäre dort an den Kollegen wie eine Pershing vorbeigeflogen, ich schwör! Ich bemühte mich, in eine gute Position zu kommen, war vor der schnellen Rechts ins Motodrom mal wieder quasi neben Spenner und düste mit ausreichenden 3,4cm Sicherheitsabstand hinter ihm in die Rechts. Es hatte etwas von Wahnsinn, hier so stehen zu lassen, aber das ist eh alles eine Frage der Definition. Wie sagte treffend ein anwesender Reporter der PS: „Schräg fahren und spät bremsen können sie alle, die Eier entscheiden das Rennen!“ Wohl wahr, wollen wir doch mal sehen, was mit meinen so los ist. Mit einem korrekten „Scheeeeeiiiißee, ist das spät“ bremsste ich mich gemütlich innen rein und machte die Tür zu. Fritz war außen, ich spürte ihn. Diese Kampfsau legte sich selbstverständlich an mir an und gab wie nicht anders zu erwarten keinen Millimeter nach. Wir flogen zu zweit durch die überhöhte Kurve, ich glaube, selbst mein Ohrläppchen setzte innen auf. Ungefähr mittig der Sachs spürte ich seinen Ellenbogen. Meine Eier rutschten in die Hose, aber ich ließ es mir nicht anmerken und drückte zurück. Diesmal nicht, diesmal nicht, ich werde obsiegen, betete ich mir immer wieder wie ein Mantra vor. Was soll ich sagen, ich blieb vorn, zwar nur ein paar Kurven, aber es war eins dieser Manöver, was ich noch als Rennopa erzählen werde.

Die Positionen wechselten ständig. Wer eingangs Parabolika vorn war, war garantiert nicht mehr am Ende vorn. Es ergaben sich Windschattenspiele wie bei den 125ern. Fritz und ich wählten auf den Geraden eine stabile Tanklage für den nutzlosen linken Arm, Rainer warf ihn gar komplett nach hinten. Einmal hat er glaube ich sogar beide Arme nach hinten geworfen und den Gasgriff nur noch mit seinen Zähnen festgehalten, um windschlüpfriger zu sein. Faszinierend war der gegenseitige Zieheffekt. Einer kam mit

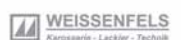
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Pressemitteilung

Überschuss aus dem Windschatten, der Schattenspender hängte sich dran und zusammen machte man richtig Meter auf den Vordermann gut. Insgesamt war ich in der Parabolika aber eine leichte Beute, ich bin einfach zu schwer. Weil ich genug mit den Kollegen zu tun hatte, vergaß ich völlig die Rundenanzeige. Als ich endlich dran dachte, stand auf dem blöden Ding ne 7. Was zur Hölle sollte mir das denn sagen? Sind wir erst sieben Runden gefahren, waren es gar noch sieben Runden? Nein, das konnte nicht sein. Es war ein gutes Rätsel, was mir da gestellt wurde. Der Trick lag darin, das der obere Querbalken der Anzeige hakte und es sich um eine getarnte 1 handelte, also die letzte Runde anbrach. Das war mir schicksalshafterweise zu dem Zeitpunkt noch nicht bewusst. Ich lag auf Vier und sinnierte, was ich denn als nächstes für einen Angriff starten könnte. Da sich die drei vor mir ständig in die Linien fuhren blieb ich trotz eigener Fahrfehler dran. In der Parabolika gab mir Rainer mit seinem hinter dem Rücken verschränkten Arm ein geheimes Gebärdenzeichen aus der Baseballsprache. Eingang der Links in der Mercedesarena wolle er sich für eine gute Show spektakulär verbremsten und mich innen durchlassen. So war es dann auch. In der Linkskehre der Mercedestribüne verbremste sich Rainer wie ein Jumbojet im Landeanflug und ging brutal weit, wie Dirk Raudies bei Eurosport immer so schön sagt. Innen schlüpfen Christoph und Fritz durch, ich überlegte nicht lange und zog als Dritter auch durch, die Lücke war definitiv groß genug. Ich sah Rainer aus den Augenwinkeln. Beim Umliegen in die Rechts war er komplett verschwunden, ich ließ innen trotzdem ein wenig Luft, falls er da irgendwo war. Leider hatte ich sein Handzeichen anscheinend falsch gedeutet. Er wollte einen Curvedrift machen, aber ich erwartete einen Slider, und so kam es dann zur Kollision am Heck. Millisekunden später vernahm das gehasste, typisch herzerreißende Geräusch, wenn Metall über Asphalt schleift. Ich war froh, als es endlich aufhörte und mein kleiner Bolide auf der asphaltierten Auslaufzone liegen blieb. Die Sitzbank war weggefliegen, ansonsten sah sie gar nicht so schlecht aus. Aber ich war so perplex, dass ich gar nicht daran dachte, die Kleine auch im havarierten Zustand über die Ziellinie zu bringen. Sie wäre noch bedingt fahrfähig gewesen, aber ich stand einfach nur da und kochte in der Sonne, schlimm. Im Nachhinein ärgert mich das ernsthaft, ich hätte es zu Ende bringen können und werde mir zur Strafe ein 14tägiges Zölibat oder ähnliches auferlegen.

„Bitte links abbiegen, danach haben Sie Ihr Ziel erreicht“. Die Navigationsfrau riss mich aus meinen Gedanken, ich war zurück in Hockenheim und beschloss spontan, den Tag zu den Guten zu zählen. Daran änderte sich auch nichts, als ich kurz nach 1 Uhr am Bierwagen die „Last Order“ für mein verdientes Feierabendbier um wenige Sekunden verpasste. Ich schaute noch kurz nach meiner Kleinen und versprach ihr, sie morgen ins Ziel zu bringen, bevor ich selbst ins Bett ging.

Die Nacht war kurz, ich hatte einen vollen Vormittag. Um 7:30 Uhr kam ich mit frisch gewaschenem Pillermann aus der Dusche, warf im Vorbeigehen ein Brötchen und nen Pott Kaffee vom PS-Catering ein und saß schließlich pünktlich um 08:20 Uhr in vollem Ornat auf einer B-King von Tuner Hertrampf. Das Teil war geradezu apokalyptisch, eigentlich fehlt in der Zubehörliste dieser Flugabwehrrakete definitiv eine Dragbar. Ich war jedenfalls hellwach, nachdem ich mich mit dem Gerät mehrmals in eine erdnahe Umlaufbahn katapultiert hatte. Danach hatte ich erneut die Ehre, eine Ducati Monster S4R mit 1098S Motor und anderen Schmankerln zu pilotieren. Quasi eine Street Triple mit „etwas“ mehr Schub. Schönes Ding. Aber das ist eine andere Geschichte, die in einer der nächsten PS-Ausgaben nachzulesen ist. Nun musste ich mich aber sputen, um mit meiner kleinen Engländerin das Qualifying für den zweiten Lauf bestreiten zu können. Schnell montierte ich noch einen neuen Bremshebel von Pazzo und ein frisches Schleifpad von LSL. Die beiden Baustellen waren am Montag übrig geblieben. Das kleine Sturzpad war sein Geld wert. Hatte es sich doch todesmutig gegen den Asphalt gestemmt und schlimmeres am Motorgehäuse oder ähnlichem verhindert.

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Pressemitteilung

Auf den ersten Metern des Qualifyings stellte ich fest, dass dieser ständige Zündgerätwechsel leicht verwirrte. Verschiedene Schaltschema's, unterschiedliche Drehzahlhöhen, leistungsbedingt verschobene Bremspunkte und völlig unterschiedliches Handling erforderten volle Konzentration. Beim ersten Rausbeschleunigen mit der kleinen Engländerin auf die Parabolika dachte ich fast, ich hätte ein Motorproblem, so krass war der Leistungsunterschied zur Italienerin. Je geringer die Leistung, desto genauer musste Drehzahl und Gangwechsel passen, um keinen Schwung zu verlieren. Nach spätestens zwei Runden waren die Triple und ich wieder ein Team und ich entlockte ihr eine 56er Zeit, was den 3. Startplatz bedeutete. Erneut war das Rennen direkt nach der Mittagspause angesetzt, diesmal um 12:30 Uhr. Während also alles beim Essen anstand, bereiteten die Cuppies ihre Boliden für die letzte Schlacht vor. Kamera? Check, Aufnahmegerät? Check, Reifenwärmer? Check, Visier sauber? Check, Tank voll? Check, Bauch eingezogen? Check. Meine Prüfliste war bald länger als meine Schleifspur aus dem ersten Rennen. In der Startaufstellung grüßte ich wie immer Fritz und die anderen mit meinem Daumen. Fritz und ich hatten beschlossen, diesmal ganz großen Motorsport zu zeigen, mal so richtig reinhalten wie die Großen und nicht dieses Pillepalle wie gestern. Ich sah uns schon zu viert in die Sachs reinfliegen und allesamt auf der Nase liegen, weil keiner als erstes bremsen wollte. Ich grinste unter meinem Helm und mahnte zu mehr Ernst, fand ihn aber auf die Schnelle nicht. Die Ampel ging aus und ich kam besser weg als beim 1. Rennen. Leider wurden meine Eier vor der ersten Kurve kleiner als die Samen eines Teakbaums. Zwei Kollegen pressten sich vorbei, verdammte Scheiße. Auch wenn ich es noch nicht wusste, damit hatte ich diesmal den Kampf um den Sieg schon verloren bevor er anfing. Die alte Regel, dass man ein Rennen in der ersten Kurve nicht gewinnen aber durchaus verlieren kann, galt einmal mehr. Es ist elementar wichtig, in den ersten Kurven und Runden im Führungszug drin zu sein, sonst ist er weg, unwiderruflich, gerade wenn es so eng wie bei uns zugeht. Meine Prüfung in diesem Rennen hieß Ortwin Klös. Die Nase hatte es sich vor mir gemütlich gemacht und machte überhaupt keine Anstalten, seinen Platz kampfflos aufzugeben, warum auch. In den beiden ersten Runden ergaben sich ein paar wenige Gelegenheiten, die ich halbherzig verpuffen ließ, ich Überholdepp vor dem Herrn. Ich musste mit ansehen, wie sich das Führungstrio entfernte, fand aber einfach keine Linie an Ortwin vorbei. Er war gut. Nur den Eingang ins Motodrom fuhr er relativ schlecht, aber dort gab es nur eine sichere Linie, also stellte ich mich brav hinten an. Ich wollte auf gar keinen Fall zu viel Risiko gehen und noch mehr Punkte in der Meisterschaft verlieren, ein Sturz war definitiv genug. Außerdem heiße ich leider nicht Kevin Schwantz, der an der Stelle gegen Rainey in einem Jahrhundertbremsmanöver vollstreckte. Die Lage war ernst. Ich griff zu Plan B und bremste Ende Parabolika so spät, dass sich ein Knoten im Rahmen der Triple bildete. Ortwin schlüpfte innen wieder durch. Toller Plan. Weitere zwei Runden später griff ich an der Stelle zu Plan C, hielt die Tür in der Kehre zu und blieb vorn. Ab da war es ein ziemlich langweiliges Rennen, nach vorn ging nix mehr und Ortwin war auch unter Kontrolle. Quasi „saure Gurken Zeit“ auf der Piste. Ich sinnierte ein wenig über diesen Ausdruck. Ist ja irgendwie negativ belastet. Warum eigentlich? Ich mag saure Gurken, besonders die frisch eingelegten von Schwiegermutter. Bevor ich die Herleitung zu Ende bringen konnte sah ich, dass Rainer seine Kiste gehighsidert hatte. Der schwarze Strich war beeindruckend, der ausgangs der Mercedesarena zu bewundern war. Damit hatte ich den dritten Platz geerbt und rollte im Peace-Modus über die Ziellinie. Fritz fuhr die gesamte Auslaufrunde auf einem Rad, der verrückte Hund.

Während die anderen Feierabend hatten, düste ich minimal schwitzend zu DucatiBerlin und schnappte mir die fein aufgebaute Monster S4R für ein paar Fotorunden. Immer dieser Stress ;-) Nachdem auch das zur Zufriedenheit des fotografierenden Volkes erledigt war, schlenderte ich endlich zum Mittagsbuffet. Leider war es schon recht ausgesucht. Ein paar Nudeln hatte man mir aber noch über gelassen. So setzte mich als dampfender Raumbefeuchter in eine kleine Ecke und ließ die letzten Tage Revue passieren. Seit nunmehr acht Jahren zünde ich auf Rennstrecken, niemals wurde ich vom Mopped geholt, dieses Jahr nun schon zum zweiten Mal. Machte ich irgendwas falsch? Fuhr ich zu aggressiv? Nein, nicht wirklich. Beim ersten Abschuss bin ich nichts böses ahnend

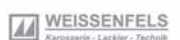
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Pressemitteilung

geradeaus gefahren und bei Rainer war die Lücke gewiss groß genug, um reinzuhalten. Ich hakte es ab, die Spuren waren eh beseitigt. Sehr gespannt war ich auf meine neuste Errungenschaft, ein Kamerasystem für frisch aufgezeichnete Bewegtbilder. Ich hatte mir den ersten Lauf schon in der letzten Nacht kurz angeschaut und war beeindruckt. Der Ton war ein technischer Totalschaden, aber die Bilder waren der Oberhammer. Ich freute mich ein wenig, dass ich als Video-DAU das System zum Laufen bekommen hatte. Die erste Aufzeichnung war noch ohne Bild, aber schon die zweite passte. Der Lerneffekt dieser Videos ist drastisch. Man sieht jeden Verschalter, jede nicht perfekt gefahrene Ecke und kann entsprechend reagieren.

Gerade, als ich mich zum Einräumen meiner 45 Sachen aufraffte, mahnte Christoph, dass die Siegerehrung anstand. Ungeduscht, unrasiert und fern der Heimat trabte ich zur G-LAB Box und traf Ortwin. Er entschuldigte sich fast, dass er mich so lange aufgehalten hatte. Ich erwiderte, dass ich das genauso gemacht hätte und das es völlig okay sei. Ottmar Bange hat es vor kurzem sehr gut ausgedrückt: „Die Schnellen kommen schon vorbei. Wenn nicht, sind sie nicht schnell genug.“ So sieht das aus. Ich holte meinen Pokal für den dritten Platz ab und freute mich über Insa's Best Show Pokal. Sie schien den Gaststarter Nils Müller von 1000ps.at in den Wahnsinn getrieben zu haben. Egal, wie oft er sich vorbeidrückte, sie bremste sich immer wieder vorbei und holte einen großartigen 7. Platz. Vielleicht ja ein Anreiz für andere rasende Damen, im nächsten Jahr auch den Mut zu haben, im Cup anzugreifen. Die Gelegenheit dazu wird es geben. Uli Bonsels hat bei der Siegerehrung offiziell verkündet, dass der Cup nächstes Jahr definitiv weitergeführt wird, was mich sehr freut. Der Cup hat es verdient. Ich habe bisher keinen Cuppie getroffen, der seine Entscheidung bereut hat, mitzumachen. Der ganze Cup ist die große Familie geworden, die sich alle erhofft hatten. Ich mein das wirklich ernst, ich freu mich, Teil dieser Familie sein zu dürfen. Gab es gerade am Anfang des ersten Jahres die ein oder andere Kinderkrankheit, hat sich mittlerweile alles eingespielt. Frank „Supernanny“ Hoffmann hat es mit uns sicher nicht immer leicht, aber in seinem tiefsten Inneren mag er uns bestimmt doch ;-). Ganz wichtig finde ich, dass es wirklich ein Spaßcup ist und hoffentlich auch bleibt.

Wie beliebt der Cup schon jetzt ist, kann man z.B. an der regen Nachfrage nach dem ausgeschriebenen VIP-Gaststartplatz beim Finale am Dahlemer Binz sehen. Ich habe schon mehrere unmoralische Angebote bekommen, ob ich nicht bestimmte Bewerbungen pushen könnte. Natürlich kann ich das nicht. Und nein, ich gebe auch nicht die Privatnummer der Chefsekretärin raus, die würde mich töten! Wobei, wenn mir jemand ne Familienpackung Toffifee's vorbeibringt, wer weiß...bei Schokolade werde ich immer so schwach. Es wird derzeit mit allen Sponsoren über eine Fortführung der Partnerschaft gesprochen. Ich bin sehr gespannt, was dabei herauskommt und hoffe insbesondere, dass uns der geniale Bridgestone BT003 erhalten bleibt. Sagte ich uns? Ja, ich glaube, wenn der Familienrat kein Veto einlegt, steht die #45 auch nächstes Jahr am Start. Geht ja nicht, dass ich euch unbeaufsichtigt lasse, hehe. Außerdem würde mir was im Leben fehlen. Also lasst es euch gut gehen die nächsten Tage, wir sehen uns in der Schleiz. Ich freu mich schon unbändig auf diese geile Achterbahn im Osten der Republik, das wird ganz großes Kino...

Bleibt so schön
45

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren

