

Die wilden Kisten rasen wieder



Liebe Zuschauer,

ich darf Sie hier willkommen heißen zur nunmehr dreizehnten Saison der Tourenwagen und Spezialtourenwagen der Rennsportmeisterschaften aus den 70er Jahren.

Traditionell fand das Eröffnungsrennen in Wendelstein statt, gerade einmal 12 km vom berühmten Norisring entfernt, auf dem sich vor kurzem noch Stuck, Röhrl, Heyer, Wollek und andere Berühmtheiten des Motorsports gegenseitig die Kotflügel abrißten.

Dank stabilem Reglement und den gut zu fahrenden Einheitsreifen von Dieter Sommer ist es den Piloten heute möglich, auch ältere Fahrzeuge von Saison zu Saison zu nutzen und sogar auf Material Siege einzufahren, das nicht mehr ganz dem Stand der heutigen Technik entspricht. Einige der Boliden sind seit vielen Jahren erfolgreich im Einsatz, auch wenn die Karosseriearbeiten nach jedem Rempler umfangreicher werden.



Good looking from afar, but far from good looking. Wunderschön verlebter Schnellschrott

Als kleine Neuerung wurden die Rennzwerge wieder ins Boot geholt. So ist es möglich, mit einem neu zugelassenen Fahrwerk von DoSlot auch die kleinen NSU, Fiat und Austin im Rennen zu fahren. Ob diese Rasenmäher auch konkurrenzfähig unterwegs sein werden, wird sich sicher im Verlauf der Saison zeigen. Bei diesem Rennen war allerdings noch keiner der Zwerge im Einsatz.

Der Termin des ersten Rennens war nicht ganz glücklich gewählt, da am selben Wochenende eine Messe in Nürnberg stattfand. Dadurch waren nicht so viele Unterkünfte für die Fahrer und Teams verfügbar. Trotzdem reisten ein paar Fahrer am Freitag an, um Material und Fingergefühl mit der Bahn abzustimmen.

So schauten am Trainingstag Gerhard und Björn kurz herein und spielten Streckendetektive für das Team Pöpl. Wahrscheinlich mußten Sie schnell wieder nach Hause, um die Wohnung für den Fasching herzurichten.

Es waren ansonsten am Freitag nur 7-8 Fahrer anwesend. So war für jeden genügend Zeit zum Trainieren, Einstellen und natürlich auch zum Tiefstapeln. Hierbei wurden wieder von den Anwesenden alle Register gezogen, sich selbst keinem Erwartungsdruck auszusetzen, um dann an der Bahn doch tiefneue Zeiten zu fahren.



Trockentraining. Später bekamen die Fahrer dann sogar Autos auf die Bahn gestellt.

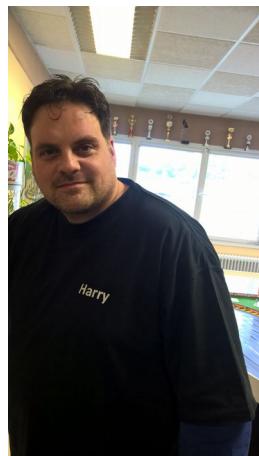
Die Strecke selbst hatte ausreichend Haftung, vor allem auf Spur 4, wo vor kurzem ein amerikanischer Tourenwagen, ein sogenannter Nascar mit speziellen Zellkautschukreifen einige hundert Runden gefahren worden war. Das Haftungsniveau glich sich aber über alle Fahrspuren bis zum Rennen hin wieder etwas an.

Manu, der die letzte Saison über pausiert hatte, zeigte, daß er das Schnellfahren nicht verlernt hat. Auch Arnim und Chris legten mit 9,1 Sekunden auf Spur 4 schöne Zeiten auf die Bahn. Walter hatte ständig nasse Reifen auf der Auswuchtmachine und Uwe, der zu seinem Einstand in der Serie gleich 3 nagelneue Fahrzeuge mitbrachte, hatte genug mit dem Lernen der Strecke und der Abstimmung seiner Rennboliden zu tun.

Der Renntag:

Da viele der Teams bedingt durch die fehlenden Übernachtungsmöglichkeiten erst am Renntag anreisten, war die Bahn für die Piloten bis etwa 12:00 Uhr für freie Trainings verfügbar. Somit hatte jeder genug Zeit, noch kleine Verbesserungen an seinen Fahrzeugen vorzunehmen. Insgesamt folgten 19 Fahrer dem Ruf aus Franken.

Auch drei Neulinge waren gekommen. Harry und Markus aus Augsburg, sowie Uwe aus Heidenheim wollten ihr Können mit den anderen Piloten messen.



Drei Junioren bei der 245 – Keine Angst, die wollen nur spielen!

Familie Pöpl tauchte erst kurz vor Meldeschluß auf. Sie mußten vorher noch dem Sieg ihres Tennis-Idols Martina Navratilova (Name aus Ära-Gründen geändert) zusehen.

An ruhiges Trainieren war jedoch am Samstag nicht mehr zu denken – die Strecke war stets vollgepackt, alle Fahrerstände stets belegt. Auch in den Boxen wurde jetzt intensiv an den Wagen gearbeitet.

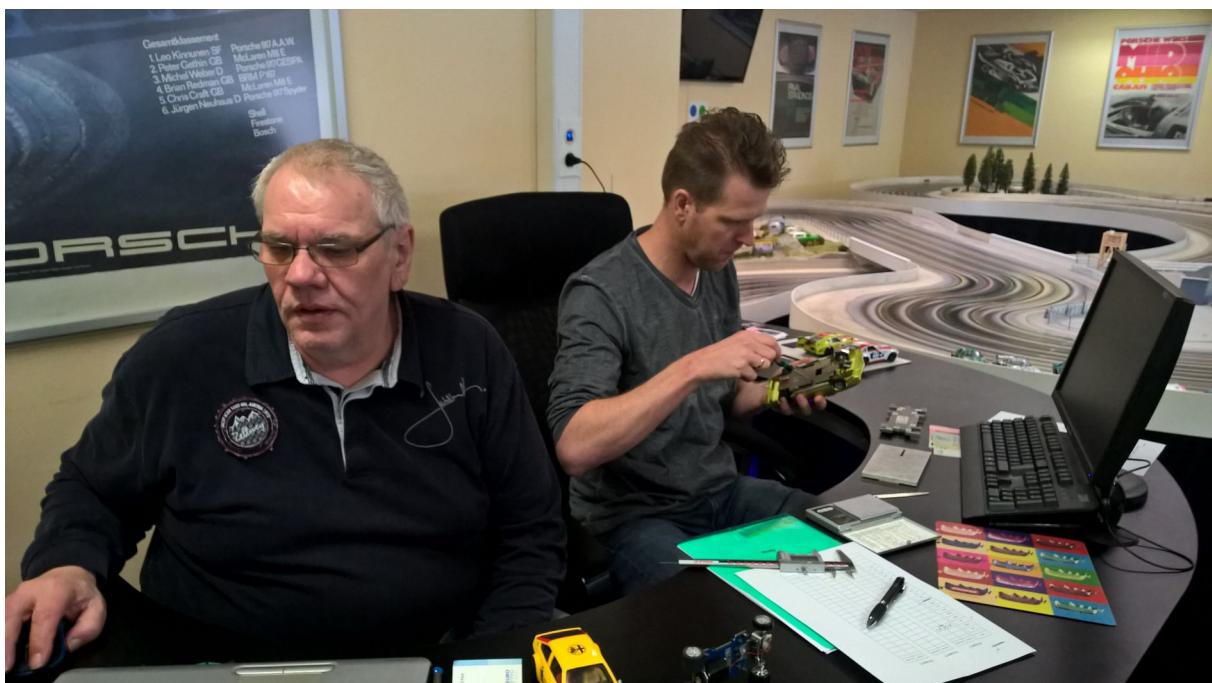


An der Bahn v.l.n.r. Manu, Harry, Markus, Pepe, Chris, Peter. Thomas ganz rechts darf noch nicht mitspielen.



Rennbenzin und Ladedruck – hochkonzentriertes Arbeiten und Erfahrungsaustausch in der Boxe.

Die Fahrzeugabnahme fand wie erwartet bei diesem Rennen etwas später, als gewohnt statt. Bis auf einige Kleinigkeiten waren alle Autos in Ordnung, und so bekamen auch alle Wagen den Berechtigungsstempel von Pepe, Nils und Kalle.



Bestechlicher Anblick – die Herren Prüfingenieure bei der Abnahme



Zakowski hätte sich gefreut – der Pöpl-Superflügel

Auffällig war hier Katrins interessante Heckflügelkonstruktion. Ob dieser Spoiler für mehr Abtrieb im Rennen sorgen sollte, würde sich noch herausstellen. Und da keiner der Konkurrenten Beschwerde einlegte, wurde ihr BMW zugelassen.

Nach einem kräftigen Mittagessen und einer ermutigenden Rede der Organisatoren ging es dann für die erste Startgruppe an die Rennstrecke. Durch die insgesamt 19 Fahrer wurden 2 Gruppen à 6, und eine mit 7 Fahrern gebildet.

Die Piloten der ersten Gruppe, verbesserte GT-Fahrzeuge der Gruppe 4 waren:

Thomas auf BMW M1

Katrin, sie pilotierte ebenfalls M1,

Niklas, BMW M1

Harry fuhr Nilles Lamborghini Countach,

Markus bekam einen Ferrari 512 zur Verfügung gestellt

Uwe fuhr seinen Lancia 037

und Manuel als siebter Fahrer auf einem Lamborghini Miura/Jota



Ey Mann, wo ist mein Auto? Anfangs hielt das Pack noch zusammen

Direkt nach dem Start, noch innerhalb der ersten drei Minuten, konnte man bereits erkennen, daß die drei Neulinge (im Bild auf der linken Seite) gleich zeigen wollten, was sie können; Markus hielt sich noch zurück, Uwe zeigte stabile Zeiten und Harry legte ein irres Tempo vor. Katrin und Niklas merkten spätestens zu diesem Zeitpunkt, daß man mit Tennis-schauen keine Rennen gewinnen kann.

So kamen die beiden mit knapp unter (Katrin) bzw. knapp über 97 (Niklas) Runden ins Ziel – aber ihre Stunde sollte im Verlauf des Tages noch kommen.

Markus drehte stabil seine Runden, wollte aber den geliehenen Ferrari nicht in die Streckenbegrenzung setzen und landete bei 99,37 Runden. Harry konnte die Geschwindigkeit der alten Hasen kurzzeitig mithalten, leistete sich aber den einen oder anderen Fehler. Trotzdem, mit über 105,82 Runden blieb er nur sehr knapp hinter Thomas' 106,14 Runden zurück. Was für eine Vorstellung! Der schnellste Anfänger des Tages war Uwe. Er leistete sich nur wenige Abflüge und fuhr nicht sehr aggressiv, aber konstant. 106,39 Runden waren die Belohnung. Manuel zeigte schließlich, daß er möglichst schnell in der Saison in die vorderen Startgruppen aufsteigen möchte. Unauffällig, wie immer, pilotierte er seinen Lamborghini unter die besten zehn, bei guten 108 Runden blieb sein Wagen stehen.



Zweite Startgruppe. Im Bild von oben nach unten Gerhard, Björn, Butz, Chris, Walter und Pepe durften auf die Piste. Wer würde im Rennen Heckmotor gegen Heckrollo die Schnauze vorn haben? Interessant war die Vielzahl an BMW M1, die vom Revell-Werk im letzten Jahr neu aufgelegt wurden. Und trotz fehlender Absprache der Teams untereinander erschien jeder der großen Procar-Boliden in einer anderen Lackierung. Optische Vielfalt wird also im Verlauf der Saison gewährleistet sein.

Im Rennen der zweiten (und dritten) Startgruppe gab es keine nennenswerten Vorfälle. Konzentriert und manchmal etwas übermotiviert gingen die Piloten an der Strecke auf Tuchfühlung. Gerhard fuhr, wie gewöhnlich ein ruhiges Rennen und sortierte sich mit 99,35 Runden auf Position 17 ein. Björn fuhr seinen interessant lackierten Miura knapp über die Hundertermarke und überholte somit noch Markus aus der ersten Gruppe. Butz konnte seinem Heckboxer nicht die gewünschte Bodenhaftung entlocken und mußte den jungen wilden Uwe mit einer fünfteil Runde Vorsprung ziehen lassen. Etwas besser lag der zweite Lamborghini in Pepes erfahrenen Händen. Knapp eine halbe Runde konnte er Butz abnehmen und blieb bei 106,65 Runden auf Position 10 stehen. Chris und Walter ließen ihre BMW um den Kurs fliegen und landeten nach klasse gefahrenen 108,14 (Chris) bzw. 108,63 (Walter) Runden auf den Plätzen 8 und 6. Chris hätte eigentlich eine Position weiter vorne landen müssen, aber der Wagen wurde leider schon vor dem Überprüfen der Teilmeter von der Bahn genommen. Schade!

Von links nach unten:

Peter V, Ferrari 365
 Jürgen, Lamborghini J
 Käthe, Ferrari 512
 Nils, Datsun 240
 Armin, Lamborghini J
 Kalle, Chevy Corvette



Nun wurde es richtig spannend – würden die Fahrer der vermeintlich schnellsten Startgruppe auch die meisten Runden absolvieren können?

Als die roten Ampeln abgeschaltet waren, stürmten die Helden über die Piste, als gäbe es kein Morgen. Allerdings sorgten auch in diesem Lauf diverse Unkonzentriertheiten für einige Ausritte ins Grüne. Da mußten die Streckenposten auf der Hut sein!

Jürgen hatte zu Anfang die etwas rutschigeren Spuren 5 und 6 und ruinierte sich hier die Reifen. Derart Haftungslos konnte er auch auf den mittleren Spuren die Geschwindigkeiten der anderen nicht mehr halten und kam mit 107,32 Runden gerade noch unter die schnellsten 10. Käthe und Peter lieferten sich harte Rennen mit schnellen Runden.

Ein Beispiel: Auf Spur 1 war Käthes schnellste Runde eine 9,913, Peter fuhr nur zwei tausendstel langsamer! Am Ende hatte Peter knapp die Nase vorn. 109,36 Runden gegenüber Käthes 108,76 bedeuteten die Plätze 4 und 5. Kalle ging den Saisonstart unauffällig und nicht zu schnell an und landete auf dem 3. Podestplatz mit einer Übercorvette, 110,25 Runden standen auf der Uhr. Arnim und Nille wollten es dieses Mal unter sich ausmachen. Den Ausschlag zum zweiten Platz gab vielleicht ein Ausrutscher von Nils, während der Streckenposten gerade geistig nicht anwesend war. Nils damit mit nicht ganz erreichten 112 Runden etwa eine drittel Runde hinter Arnim mit sagenhaften 112,22. Ein Klasse Rennen für die modifizierten Granturismo-Fahrzeuge war zu Ende.

Nach kurzer Pause stiegen die tiefgezogenen Fahrer in die schmalen Gruppe 2-Fahrzeuge. Die Boliden waren zum größten Teil die der letzten Saison, bis auf Einstellarbeiten wurden hier keine Experimente gewagt. Neu waren Nilsens erotischer Camaro, Uwes BMW 635, Chris hatte einen 3 Liter BMW CS und Niklas' Opel hatte nach einer sanften Massage mit dem Vorschlaghammer eine blaue Lackierung erhalten.



Größe ist nicht alles, die Technik macht. Die neuen großen der Gruppe 2



Orgelpfeifenstart: Manu, Markus, Harry, Björn, Katrin, Gerhard. Welch ein Mix!

Um es vorwegzunehmen; Alle Rennen der Gruppe 2 waren eher vom Geschehen neben, als auf der Strecke bestimmt. 4 Chaosphasen in der ersten Runde, zu viel Haftung und dementsprechende Zweirad-Aktionen in den Kurven und die Motivation, unbedingt schneller zu fahren, sorgten für manchen Lacher bei den Zuschauern an der Strecke.

Am schlimmsten hatte es den Butz erwischt. Sein BMW war so schlecht vorbereitet, daß jede Kurve zur Lotterie wurde. Mit 95,42 Runden beendete er das Fiasko. Katrin machte es besser, 95,79 Runden und Platz 18 der Lohn! Niklas fuhr sogar 10,0er Zeiten, konnte seinen Ascona aber nicht immer auf der Bahn halten. Trotzdem über 96 Runden. Gerhard fuhr mit seinem Legoklotz recht konstant eine halbe Sekunde langsamer, als Niklas. Dabei blieb er aber in der Spur und hielt sich aus größeren Scharmützeln heraus. Rang 16. Als bester im Team Pöpl konnte Björn, Rang 15, gerade die Hundertermarke knacken. Super gemacht, trotz schwerem 8-Zylinder im Bug! Markus, wie gewohnt sicher fahrend, konnte Björn um gerade EINEN Teilstrich überbieten, 100,15 Runden für ihn. Walter hatte angekündigt, in der 2 nur mitrollen zu wollen. Dies war keine Untertreibung, denn er kam aufs Zehntel genau auf die gleiche Rundenzahl, wie Markus, somit Platz 12. Uwe überraschte wieder, stabile Fahrt, 100,6 Runden. Klasse!



Thomas mit 102,89 Runden auf 11, Pepe auf 10 mit 103,13, Harry in den Top Zehn mit sagenhaften 103,8 Runden. Dabei sei nochmals angemerkt, daß er mit Leihmaterial unterwegs war. Sie sehen also, liebe Zuschauer,

Neulingen wird in dieser Rennserie kein Schrott geliehen! Der erfahrene Peter V. Lag wieder nur mit einem Teilmeter Vorsprung (103,81 Runden) auf Rang 8, davor Kalle mit seinem Toyota. Manuel ließ sich auch in der ersten Startgruppe der Gruppe 2 nicht beirren, fuhr wie der Teufel und belegte mit 105,81 Runden Platz 6. Schon wieder Teilmetergleich Chris, fünfter Rang. Jürgen schaffte es auf 4, Nils brachte seine amerikanische Sportyacht trotz beginnendem Motorschaden mit fast 108 Runden auf 3, nur geschlagen von den phänomenal fahrenden Käthe (109,84, Rang 2) und Arnim (111,14 Runden).

Interessant war hier zu sehen, wie durch ein ausgeglichenes Reglement Spritzgußplastik- und Glasfaserkunststoffkarosserien miteinander fahren und um die Plätze kämpfen konnten!

Nach zwei schweren Rennen waren nun Bohnenkaffee und eine Auswahl an leckeren Kuchen auf dem Tagesplan. Hierbei wieder ein herzliches Dankeschön an die Küchenmannschaft, Speis und Trank waren hervorragend, wie immer!



Jahreshauptversammlung des Kleintierzuchtverein Sprockhövel

Nachdem also reichlich Zusatzgewicht in den Mägen der Fahrer plaziert war, ging es zur Königsklasse – den Turbogeladenen Gruppe 5 Rennern.



3 Mal Fiat, ein BMW und ein japanischer Gabelstapler

Als erstes starteten hier Katrin auf Toyota (rot), Gerhard mit einem wunderschönen Escort, Uwe mit BMW 320, Harry bekam einen Ferrari GTB4, Markus fuhr Fiat x1/9, Manuel im blauen Toyota und Niklas fuhr ebenfalls einen Ferrari.

Schon in der ersten Startgruppe wurde klar, daß jetzt alle Fahrer voll konzentriert waren. Alle kamen jetzt über die magischen hundert Runden hinaus.

Katrin fuhr recht sicher, haderte aber etwas mit dem von Björn vorbereiteten Toyota. Etwas mehr Sorgfalt, der Herr! 100,81 Runden schaffte Katrin in ihren 18 Minuten Laufzeit.

Gerhard stellte seinen kleinen Turbo-Ford bei 102,55 Runden auf Platz 18 ab. Uwe hatte jetzt Probleme, sein BMW wollte andauernd mit dem Heeck zuerst in die Kurven.

So lieferte er sich mit Markus ein direktes Duell das er knapp verlor. 103,81 waren 8 Teilstiche weniger, als Markus schaffte. Niklas legte eine klasse Leistung hin, schnell UND stabil erreichte er mit 106,79 Runden Platz 12 und schonte dabei die Einsetzer sehr! Klasse Leistung! Noch schneller wollten Manuel und Harry sein – und sie schafften es. Harry mit unglaublichen 108 Runden belegte Platz 11 und Manuel fuhr mit 110,38 Runden auf Rang 7. Saubere Leistung.



Kühlerparade und Spoilerschau

Die zweite Gruppe bildeten Björn auf 935/77, Pepe, wie gewohnt im schwarzen Ferrari, der über den Winter etwas Staub angesetzt hatte. Butz fuhr seinen Moby Dick, Walter war in einer etwas lädierten Celica unterwegs, Thomas auf Jägermeister Capri Turbo, Peter V. Vertraute auf Ferrari-rot.

Björn haderte noch etwas mit seiner Einstellung (oder mit der seines Autos) und mußte bei 104,16 Runden und Platz 15 den Wagen abstellen. Pepes Staubgebläse war ebenfalls noch im Winterschlaf, Platz 14 für ihn nach tollem Duell mit Björn. Butzens Langheck lief stabil, aber alles andere als schnell – 18 Minuten Fahrt, nur ein einziger Ausflug in den Rasenteppich, trotzdem nur Rang 13. Walter kämpfte um jeden Zentimeter Strecke, mußte Heimascari Thomas schließlich ziehen lassen. Trotzdem respektable Leistung, 108,82 Runden für Walter, Thomas schaffte eine halbe Runde mehr mit dem Capri. Peter war das ganze Wochenende über eher unauffällig unterwegs und schlich sich an der gesamten Gruppe vorbei. Erst bei 110,31 Runden, knapp hinter Manuels Ergebnis, war schluss mit Vorwärts!

Nun war es Zeit für die schnellsten Fahrer. Gespannt warteten alle Zuschauer. Welche Rundenzeiten werden die Profis in die Strecke brennen?

Hochkonzentriert schossen die Fahrer nach vorn – direkt in die erste Chaophase. Daß Rennen nicht in der ersten Kurve gewonnen werden ist klar. Aber irgendjemand MUSS dafür zurückstecken. Der restliche Verlauf ging ohne größere Unterbrechungen über die Bühne.

Käthes Toyota machte zwischenzeitlich Probleme und mußte an die Boxe. Somit kam er als Langsamster der Schnellsten mit 110,5 Runden auf Platz 6 ins Ziel, Kalle auf Porsche komplettierte das 110er-Feld (4 Fahrer innerhalb 0,6 Runden) auf Platz 5 Chris ließ den Finger fliegen, Rang 4 mit über 111 Runden im Toyota die Belohnung. Jürgen und Arnim testeten verschiedene Taktiken. Jürgen stabil, Arnim schnell. Nur eine fünftel Runde trennte beide am Ende, Jürgen auf 3, Arnim auf 2. Nils im Toyota 2000 legte ganz ungefährdet noch über eine Runde zu und gewann den Lauf mit 113,79 Runden.



Siegerfahrzeuge Gr 2: Arnims Opel, Käthes Rocco, Nilles Camaro



Siegerfahrzeuge Gr 4: Arnims Jota, Nilles Datsota, Kalles Corvota



Siegerfahrzeuge Gr 5: Nilles Toyota, Arnims Fiat, Jürgens Toy... Ihr wißt schon

Gratulation an die schnellsten Fahrer der jeweiligen Klassen! Allen anderen sei gesagt, daß bei 6 gefahrenen Rennen 2 Streichergebnisse möglich sind und somit jeder noch die Chance auf die Meisterpokale hat. Wir bedanken uns bei den Organisatoren der Serie, bei den Betreibern der slot-connection in Wendelstein, bei allen Helfern und Fotografen und nicht zuletzt bei unseren Sponsoren Dieter Sommer, Slotpoint und hama.

Es war wieder ein tolles Wochenende, viel Glück beim Vorbereiten der Autos, bis zum nächsten Rennen am 27. Februar in München!

Sponsoren:



[HAMA-Lösungen](#)



[DiSo](#)



[Bleck Center](#)



Gruppe 245 Süd Orga-Team