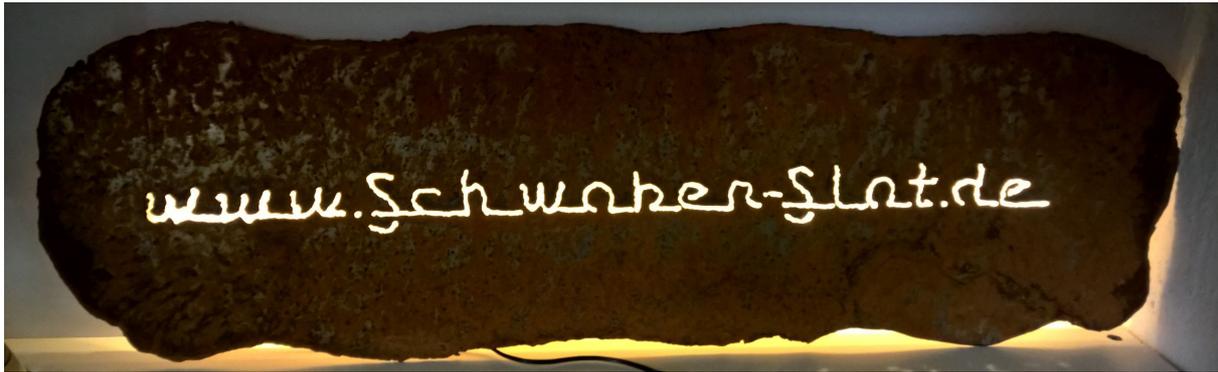


## 2,4 und 5 erobern Augsburg



Wir schreiben das Jahr 2016 n. Chr. , ganz Bayern ist von einsamen Heimbahnfahrern besetzt. Ganz Bayern? Nein! Eine kleine, eingeschworene Gemeinschaft von Rennbahnfahrern trifft sich immer wieder, um gemeinsam ihre Streitwagen auszuprobieren.

Dieses Mal wanderten 11 der kühnen Raser zum ersten Mal ins berühmte Augusta Vindelicorum zum vorletzten Rennen der Tourenkarren. Und das Leben sollte nicht leicht werden für die heimischen Fahrer, waren sie doch von Mitstreitern aus München, Bayern, Nöurenberg bis hin nach Felix Austria umzingelt.

Von den Kohorten aus dem Nürnberger Umland hatten es allerdings nur wenige geschafft, ins Schwabenland zu reisen. Der Weg hierher war wahrscheinlich zu beschwerlich. Vielleicht war ihnen auch der Zaubertrank ausgegangen...



schnell zu erlernen, aber kniffliger, als man denkt. Klasse Strecke in Augsburg

10 der 11 fanden sich schon am Freitag Abend ein, um Räumlichkeiten und Strecke zu begutachten. Bis auf die Augsburger Truppe mußten alle erst einmal mit der Arena, und dann mit der Bodenhaftung klarkommen. Harry, Peter und Markus kannten beides, mußten jedoch zuerst ihre geliehenen Streitrösser fangen und vorbereiten.

Dann zeigten sie aber den anderen, daß man mit fremdem Material Runde um Runde in ca. neuneinhalb Sekunden schafft.



Ecce mobile: Drei schwarze T-shirts mit Zeigefinger. Ach ja, und ein paar Autos

Währenddessen blieben die anderen trainierenden ruhig und konzentriert, die Bamberger Arnim und Chris erstaunlich gelassen, Walter saß gefühlt den gesamten Abend vor der Hudy. Uwe hatte einen neuen Neckarsulmer Zwerg, einen schweinishen BMW und einen Ford aus Capri als Renngefährte neu aufgebaut. Ansonsten verließen sich alle auf bekanntes Material.

Nachdem die Sonne dann schon eine Weile untergegangen war und die Zeiten aufgrund zufallender Augen nicht mehr besser wurden, begaben sich die Truppen in die Kojen.



tunero, ergo sum – Walter beim schrauben



### Der Renntag:

Samstag früh, vor der Arena wurde irgendein Fest mit Gauklern und Versicherungsvertretern gefeiert, trafen wieder alle Kämpfer mehr oder weniger gut erholt an der Bahn ein. Thomas (im Bild links), der für den Fußmarsch von Wendelstein etwas länger gebraucht hatte, war jetzt auch angekommen und probierte seine Kampfwagen.

Die letzten Klebestreifen wurden angebracht, Reifen noch einmal aufpoliert, es roch nach Arenalin und Anspannung. War das auch der Grund, daß irgendjemand ein Fenster geöffnet und damit das Temperatur-Luftfeuchtigkeits-Grip-Gefüge durcheinandergebracht hat? Der Druide schweigt und lächelt.

Kurz vor der Abnahme kam etwas Unruhe in die Truppe. Kalle mußte kurzfristig weg. Ziel und Dauer unbekannt. Wo waren die Starterlisten, wer sollte die Abnahme machen? Kein Problem, Käthe und Butz kannten die Eckdaten des Reglements und vermaßen die Wagen. Zweimal zu viel Spurbreite in Gr. 2 und ein zu leichtes Chassis in der 5 waren die einzigen Verstöße. Somit konnten alle Autos in den Parc fermé, die Starterlisten wurden auf 10 Fahrer geändert und nach lecker Chili con Mistelzweig und nettem Geplauder konnten die Rennen beginnen.



Ecce machinae.

Gruppe 4 wurde in zwei Startgruppen à 5 Fahrer geteilt.

Harry auf Lamborghini Countach, Markus in Käthes Canon M1, Peter fuhr den schmalen, kleinen Lancia 037 im traditionellen Martini-Trimm, Butz im Vaillant 934, Thomas im Jäger-M1.



Spiramentae ardens – Traumwagen an Traumwagen

Machen wir es kurz, Harry zeigte zuerst einmal allen, wo der Römer die Locken hat. Mit einer gigantisch stabilen Fahrt holte er sich knapp 95 einhalb Runden, ohne große Abflüge, ohne Ausrutscher. Doch die vermeintlich schnelle Startgruppe sollte noch folgen. Was waren diese Runden am Ende wert?

Peter hatte vorher keiner so richtig auf der Rechnung. Umso erstaunter waren die Zuschauer, als nach einer unspektakulären Fahrt 94,87 Runden auf der Anzeigetafel standen! Und das mit dem kleinsten, schmalsten Auto der Klasse! Klasse!

Markus ging das Rennen ruhig an, sein Wagen lief sauber, aber nicht allzu schnell. Mit stabilen 10er-Zeiten blieb er nach guten 90,6 Runden stehen.

Butz und Thomas spielten ein etwas anderes Spiel. Während letzterer die Zeit an der Bahn zum Kennenlernen der Kurven nutzte, versuchte Butz ständig, den nicht sonderlich guten Grip mit viel Mut zu kompensieren. Errare humanum est... 89 Runden für Butz, der tiefenentspannte Thomas legte 86 1/3 Runden auf die Bahn.

Startgruppenwechsel.

Walter im Post-M1, Chris auf Werks-M1, Uwe im Schweine-M1, Arnim im Jota und Käthe auf Fiat 512BBi standen jetzt an den Drückern.



Jotix, Ferrarix et tri Kistae bavarii

Uwe zeigte jetzt, daß er mit den großen Jungs spielen wollte. Der Em Schweins lief aber noch nicht hundertprozentig und sein Fahrer wollte ab und an zu viel. so mußte Uwe die Augsburger ziehen lassen und ließ die Karre bei 93 einhalb Runden stehen.

Käthe war etwas unglücklich. Seine Flunder aus Rom hatte mit etwas zu wenig Haftung zu kämpfen. 91,96 Runden waren gut, aber nicht gut genug für die Spitze.

Arnim hatte, ähnlich, wie Thomas eingesehen, daß dies nur ein Trainingslauf werden würde. Klar, der Kerl kann sich ausruhen auf einem dicken Punktepolster in der Gesamtwertung. Knapp 90 Runden.

Walter erging es ähnlich, wie Uwe. Er wollte schneller fahren, als sein BMW konnte. Er behielt jedoch die Nerven, fand seinen Rhythmus wieder und kam einen Teilstrich hinter Arnim ins Ziel

Und Chris? Was war dieser Mensch gelöst an diesem Tag! Seinen Wagen parkte er bei knapp über 86 Runden und war gar nicht sauer! Was zum Henker hat der Druide ihm verabreicht?



Nil mortifi sine luce – wenn Blicke töten könnten....

- 1 Harry
- 2 Peter
- 3 Uwe
- 4 Michael
- 5 Markus
- 6 Arnim
- 7 Walter
- 8 Mathias
- 9 Thomas
- 10 Chris

Somit war das Ergebnis klar. Augsburg triumphierte, Uwe überraschte, der Rest sah es sportlich. Und so ging man nach einer kurzen Pause zur Gruppe 2.

Den Ersten Start der Gruppe 2 machten Uwe im NSU, Markus im 3,0 CSL, Butz im Sprudel-Pontiac, Thomas im gelben Kadett. Peter war der fünfte im Bunde und fuhr Uwes Zehkupee in den Ägyptischen Nationalfarben.



Autem reliquit per rectus: Peter, Thomas, Butz, Markus, Uwe

Interessant war speziell auf dieser Strecke der Grip. Durch viele 1/32-Einsätze mit Moosgummireifen war der griffige Belag recht nahe an den Leiterbahnen. Dadurch wurde ein sauberer Fahrstil – vor Allem mit den schmalen Autos – durch schnelle Zeiten belohnt.



Animum intendere carrere – die Jungs meinen es ernst!!

Peter hatte als Stammfahrer in Augsburg in dieser Gruppe den flottesten Finger. Gewohnt unspektakulär schob er seinen (Leih-)Wagen auf 91,3 Runden.

Knapp dahinter plazierte sich Markus mit dem langen, bayerisch-fränkischen Schlachtröß. 90,9 Runden.

Uwe konnte mit dem Zwerg noch nicht ganz vorne mitfahren. Der Anblick war aber klasse! Manch einer fragte sich, was denn der 1/32-Bolide bei den großen verloren hatte. Sieben Teilstriche hinter Markus mußte er den Heckmotorflitzer stehen lassen.

Butz kommt mit seinem Firebird immer besser zurecht. Dieses Mal war tatsächlich so etwas, wie Bodenhaftung vorhanden. Insgesamt war die Fahrt aber zu unruhig, knapp 87,8 Runden, mehr war nicht drin.

Thomas trainierte fleißig weiter, verlieh sein Fahrzeug kurzfristig an Peter („RUMMS, ich dachte, der gelbe war meiner“), ließ andere fair passieren und erreichte so lässige 80,68 Runden.



minimis

Die nächste Startgruppe war an der Reihe:

JP im Feuerwehrscirocco, Chris und Arnim mit Asconen, Walter im Kadett und Harry mit dem Tigerocco.



Lupus vs fulmii – Rhapsodie in warmen Tönen

Irgendwie war das heute Harrys Tag... im Paarlauf rasten zuerst die beiden Sciroccos, gefolgt von den Asconii Runde um Runde über die Piste. Harry konnte im Verlauf des Rennens die Reifen etwas besser einteilen als Käthe, der speziell auf den Außenspuren nicht ganz dranbleiben konnte. Ergebnis: Ein happy Harry mit 93,2 Runden, ein ganz zufriedener JP knapp eine halbe Runde dahinter. Walter, der eine Spur später ins Rennen eingriff, hatte aus unerfindlichen Gründen nur zwei Optionen: hohe 10er-Zeiten fahren, oder Abfliegen. Er entschied sich mal hierfür, mal dafür. Der Lohn: Streckenerfahrung und Platz 9 vor Thomas.

Und die Asconae?

Arnim schaffte knapp 2 ½ Runden weniger, als Uwe, Chris ließ Butz höflich den Vortritt mit knapp 87,6 Runden und kam mit viel Sportsgeist und Galgenhumor 0,2 Runden vor Walter zum stehen.

- 1 Harry
- 2 Michael
- 3 Peter
- 4 Markus
- 5 Uwe
- 6 Arnim
- 7 Mathias
- 8 Chris
- 9 Walter
- 10 Thomas



Panem zum Circenses -Lecker!

Trotz der unbekannten Strecke waren die Rennen bisher (und auch im späteren Verlauf) immer fair und klasse anzusehen.

Und was brauchen Gladiatoren zwischen der zweiten und dritten Runde? Na klar, die 2 K's! Kaffee und Kuchen waren superlecker, vielen Dank an die Küchenchefs und -Innen, es hat allen hervorragend gemundet!

Die Gruppe 5 war am Start.

Kalle war wieder aufgetaucht, und trotz Mangel an Rennerfahrung waren alle froh, daß er wenigstens in einer Klasse noch mitfahren wollte.

Somit ergab sich eine Gruppe mit 3 Startern und zwei mit jeweils 4.

Den Anfang machten Thomas mit Jägercapri, Markus und Peter, jeweils auf 320 turbo, sowie einem Spurfreihaltfahrzeug, einem 935 Langheck.



Rein teutonische Aufstellung? Ganz einig waren wir uns nicht...

Auch im dritten Rennen ließ Thomas nichts anbrennen, souverän und mit wenigen Abflügen hangelte er sich an niedrigen 11er-Zeiten entlang zum olympischen Ziel. Ganz im Ernst, so sportlich und fair, wie Thomas an diesem Tag unterwegs war, müßte er eigentlich einen Fair-play-Pokal beim nächsten Rennen in Wendelstein bekommen!

Markus und Peter fuhren auch recht fair, zu verschenken hatten sie aber nichts. Da wurde gefightet über Spuren hinweg, Runde um Runde gönnte man sich nicht die Butter auf dem Fladenbrot. Ende war dann schließlich mit 2 Teilstrichen Unterschied bei 90,82 (Markus) und 90,84 (Peter).

Als nächstes gingen Harry auf Ferrari 365, Uwe im Capri, Butz mit Disco Stu und Walter mit seinem Gulf-Celica turbo auf die Piste.



Germanien, Römisches Reich, Nippon und Guru-Guru-Land (nach Obelix)

Harry zeigte sich heute als unschlagbarer Albtraum aller Kommentatoren. Schnelle Zeiten, wenig Abflüge, viele Runden. Gewonnen.

Uwes neuer Kampfwagen war trotz fehlender Dämmstoffe nicht so laut, wie er schnell war. Nach über 93 Runden war der Saft weg. Zum Vergleich: in Gruppe 4 schaffte Uwe 17 Teilstriche mehr, als mit der Silhouette.

Walter bekam seinen Japaner verhältnismäßig gut unter Kontrolle. Allerdings leistete er sich noch ein paar Abflüge zu viel, um vorne mitzufahren. Im harten, aber meist fairen Kampf mit Butzens 924 konnte nur der gewinnen, der weniger entspurt. Dieses Mal war es Butz, der sich im letzten Turn eine halbe Runde vor Walter setzen konnte.

Die letzten Slotgeweihten, Kalle auf Fiat X1/9, Arnim auf Fiat 365, Chris mit der Celica und Käthe im 2000GT, betreten die Arena.



Kalle magnae automobile inopinantes agressus est – kleiner Fiat, großes Kino

Dadurch, daß kaum einer der Fahrer auf dieser Strecke mit diesen Boliden geübt war, konnte noch alles passieren. Und es passierte alles.

Käthe jagte mit seinem Toyopa Harrys Zeiten nach, wollte aber auch einige Male zu viel. Zwar schaffte JP ab und an eine neuer-Runde, aber insgesamt warf er den Sieg durch 2-3 Ausrutscher um insgesamt etwa eine Runde weg. Aber spannend war es die ganze Zeit über! Kalle scheuchte seinen Zwergenferrari um den Kurs, immer in Schlagdistanz zu den großen auf den vorderen Plätzen. Markus und Peter standen am Stadionrand und rechneten die ganze Zeit mit. Wenn Kalle die 90 schaffte, könnte er Platz 4 bis 7 belegen. Letztendlich hatten die heimischen die Nase knapp vorn. Peter auf Rang 4 mit 90,84 Runden, 5. Markus 90,82, dann Kalle mit 90,69. Butz machte den vierten 90er auf Rang 7 mit 90,16 Runden. Was für ein Ergebnis!

Und die Übermacht aus Bamberg?

Arnim schaffte es nicht mehr ganz bis an die Spitze. Chris auch nicht. Aber beide können sich ohne weiteres einen Streicher leisten und konnten sich zurücklehnen. 89 ½ Runden für Arnim, 88,1 für Chris bedeuteten die Plätze 2 und 3 von hinten. In der Gesamtwertung spielen die beiden trotzdem weiter ganz oben mit.

So endeten die Spiele in Augsburg mit zufriedenen Gesichtern der müden Kämpfer. Schließlich ist in ein paar Tagen schon das Finale in Wendelsteinum, und so spannend, wie dieses Mal war es selten. In Gruppe 2 können Käthe, Nils, Chris oder Armin Chef im Ring werden, Nils und Arnim kämpfen auch in Gr.4 um die Schale und in der 5 wird es ebenso eng zugehen. Montes ad flumen pertinet.



Cui honorem, honorem – Harry, dreimal Chef im Ring

1 Harry	94,68
2 Michael	93,55
3 Uwe	93,32
4 Peter	90,84
5 Markus	90,82
6 Kalle	90,69
7 Mathias	90,16
8 Walter	89,58
9 Arnim	89,45
10 Chris	88,11
11 Thomas	82,95

Wir danken den Augsburgern für ihre Gastfreundschaft und Kochkünste, den Fahrern und Ausrichtern für spannende und faire Rennen und den Sponsoren der Serie! Bis demnächst in Wendelstein!

Salve!

<b><u>Sponsoren:</u></b>	
	
<a href="#">HAMA-Lösungen</a>	<a href="#">DiSo</a>
	
<a href="#">Bleck Center</a>	Gruppe 245 Süd Orga-Team

**Infos**    <http://www.rennserien-sued.de>

[ig245-sued@gmx.de](mailto:ig245-sued@gmx.de)