

Ashville 600

Am 13. September fand mit dem „Ashville 600“ das erste Langstrecken-Einzelrennen bei der SRIG-Teuto statt. Nur eine Woche nach dem fünfjährigen Bestehen der „Slotracing Interessengemeinschaft Teutoburger Wald“ stelle dieses Event eine weitere Attraktion bei den vielfältigen Aktionen im Bad Rothenfelder Renncenter dar.

Die Idee für ein solches Langstreckenrennen gab es schon länger. Es fehlte nur ein passender Aufhänger. Dieser wurde bei einem Käfer Cup Rennen in Moers 2007 gefunden, als man einige der Fahrzeuge begutachten konnte, die in der Duisburger Rennpiste bei den Carrera Panamericana Rennen eingesetzt werden. Von nun an war zumindest klar, dass man ein Rennen mit Amischlitten der fünfziger Jahre veranstalten wollte. Die Carrera Panamericana ist natürlich etwas ganz spezielles, aber man brauchte gar nicht so weit abzuschweifen. Schließlich fährt man seit geraumer Zeit erfolgreich eine Clubserie nach dem Reglement der Grand National Stock Cars von Manfred Stork. Da die großen Limousinen der fünfziger Jahre gegenüber ihren jüngeren Konkurrenten in Sachen Abmessungen und Gewicht benachteiligt sind veranstaltet Manfred schon seit Jahren einen eigenen Lauf nur für diese Fahrzeuge. Der findet traditionell immer beim SRC Niederrhein in Moers statt. Das Storksche NASCAR Reglement bildete also die Grundlage für das Langstreckenrennen. Die Distanz war auch recht schnell festgelegt. Da die Bahn in Bad Rothenfelde 6 spurig angelegt ist sollten auf jeder Spur 100 Runden absolviert werden. In Anlehnung an die amerikanischen NASCAR Rennen entstand so der Name „Ashville 600“. Da NASCARs aber nun mal nicht jedermanns Sache sind wurde das Reglement soweit abgeändert, dass es jedem Teilnehmer freigestellt war, wie er sein Fahrzeug dekorierte. Außerdem waren auch Phantasievarianten zugelassen, also Autos im NASCAR-Look, die es in der Realität so nie gegeben hat. Schon zu Beginn der Saison 2008 war das Clubreglement im Gegensatz zum Regelwerk von Manfred Stork dahingehend abgewandelt worden, dass bei uns keine Convertibles, also Cabriolets mehr erlaubt sind.

Nachdem die Rahmenbedingungen soweit abgesteckt waren konnte mit der eigentlichen Planung begonnen werden. Die Idee begeisterte die Besucher des Aschendorfer Renncenters und schon bald war den Veranstaltern klar, dass man ein Teilnehmerlimit festlegen musste um die Veranstaltung vernünftig über die Bühne bringen zu können. Die prognostizierte Fahrzeit lag bei knapp zwei Stunden, inklusive Umsetzpausen. Um den Renntag nicht in Streß ausarten zu lassen wurde daher die maximale Teilnehmerzahl auf achtzehn begrenzt. Es dauerte keine Woche und alle Startplätze waren vergeben. Jeder Teilnehmer musste gleich bei der Nennung sagen mit welchem Fahrzeug er das Rennen bestreiten wollte. Hier zeigte sich recht schnell, dass die überwiegende Mehrheit Autos im NASCAR Look an den Start rollen würden. Das hat nämlich den Vorteil, daß man die Boliden auch in der Grand National Clubserie fahren darf. Dummerweise hat sich der Hauptproduzent für historische NASCAR Decals, Fred Cady Ende 2007 zur Ruhe gesetzt. Die Beschaffung der Decalbögen stellte somit ein leichtes Problem dar. Ein USA Aufenthalt im Februar wurde genutzt um bei dortigen Händlern größere Mengen Naßschieber zu bunkern. Die technische Seite stellt hingegen kein Problem mehr dar seit es die von Nicole Brühl gefertigten GFK Chassis gibt. Nicole erklärte sich auch im Vorfeld bereit extra für die schmaleren Fahrzeuge ein Anglewinder Chassis zu konstruieren. Wen wundert es da, dass zwölf der eingesetzten Slotcars mit Fahrwerken von Nicole Brühl unterwegs waren.

Die nächste Herausforderung war die Zeitnahme. Bei der SRIG-Teuto ist diese von Uwe Langenkamp programmiert worden. Ihre Zuverlässigkeit hat sie bei zahlreichen Rennveranstaltungen unter Beweis gestellt, nur der Modus „Rundenrennen“ war nie über das Entwicklungsstadium hinausgekommen weil man ihn in der Praxis ja auch nie brauchte. Zwei Wochen vor dem eigentlichen Renntermin war auch diese Hürde genommen.

Die größte Ungewissheit lag aber in der Reifenfrage. Sowohl die SRIG-Teuto als auch die NASCAR Serien von Manfred Stork fahren mit GP Tyres. Von daher stand von Anfang an fest, dass das Rennen auch mit diesen Gummis gefahren werden sollte. Der Ruf der Reifen ist nicht der beste, eher unverständlich wenn man z.B. die derzeitige Situation auf dem Sektor der Polyurethanreifen betrachtet. Daß GP Reifen ausgewogene, faire Rennen bieten beweisen die Storkschen NASCAR Serien schon seit Jahren und auch in unserem Club sind nach und nach die schärfsten Kritiker verstummt. Trotzdem lautete die spannende Frage, ob die Reifen diese lange Distanz, wir reden hier immerhin von 19,29 Kilometern überstehen würden. Jürgen Plan, der Hersteller zeigte sich jedenfalls von der Idee begeistert und stellte sich spontan als Sponsor zur Verfügung.

Wenn man so eine Veranstaltung zum ersten Mal ausrichtet möchte man natürlich alles möglichst Streßfrei über die Bühne bringen. Auf der anderen Seite ist aber auch damit zu rechnen, das es irgendwo immer mal hakt. Um hier genügend Handlungsspielraum zu haben war die Teilnehmerzahl begrenzt worden. Das Renncenter öffnete auch erst um 11 Uhr seine Pforten. Somit blieb den Veranstaltern genügend Zeit alles vorzubereiten. Die Teilnehmer waren schon im Vorfeld informiert worden ihre Test und Abstimmungsfahrten an den Clubabenden durchzuführen, denn am Renntag stand eine umfangreiche technische Abnahme an.

Ab zwölf Uhr baten Andreas Lippold und Maik Zoglauer die Probanden einzeln zur technischen Kontrolle. Entgegen der sonst üblichen Prozedur mussten die Autos diesmal aufgeschraubt vorgeführt werden, ja sogar ein Hinterrad musste demontiert werden damit es vermessen werden konnte. Das alles geschah natürlich um den Reifenverschleiß genau dokumentieren zu können. Nachdem alle achtzehn Fahrzeuge die Abnahme passiert hatten stand der Fototermin an. Jeder Bolide wurde im Bild festgehalten und nach einem abschließenden Gruppenfoto ging es dann in den Parc Fermé. Willi Miebach spielte die Glücksfee und ermittelte durch Auslosung die Reihenfolge für das nun folgende Qualifiing. Michael Neumann, den Rookie unter den Teilnehmern erwischte es als Ersten. Er ging auf Nummer sicher und fuhr eine Minute auf der Spur drei ohne Abflug. Die Rennleitung notierte für ihn eine 9,506 sec. Als schnellste Runde. Willie Knigge ließ als dritter Fahrer erstmals aufhorchen, als er seinen '57 Chrysler 300 mit 8,483 sec. um den Kurs wuchtete. Die Topzeit des Qualifiings setzte aber Mike Butz mit seinem '59 Chevy Impala den er in 8,239 sec. über die Bahn prügelte.

Um 15 Uhr wurde es dann ernst. In der ersten Startgruppe stellten sich Wolfgang Ullrich und Thomas Hüge (beide '57 Ford Fairlane 500), Thies Voss ('53 Studebaker Starliner Coupe), Matthias Knost ('53 Ford Victoria), Werner Baumgart und Michael Neumann (beide '57 Chevrolet Bel Air) unter dem Dunlopbogen auf. Für Wolfgang Ullrich war das Rennen eine Premiere mit Fahrzeugen dieser Kategorie. Da er NASCARs nicht besonders mag hatte er seinen Ford Fairlane in Lindgrün/Weißer Straßenversion gebaut. Beim Qualifiing ließ er es mit dem erst kurz vorher fertiggestellten Wagen eher gemächlich angehen. Im Rennen kam er dann aber immer besser zurecht und es zeigte sich schnell, dass er nicht umsonst zu den Topfahrern bei der SRIG Teuto zählt. Siebzehn Sekunden machte er alleine im ersten Heat auf den zweitplazierten Thomas Hüge gut. Beachtlich auch die Leistung von Matthias Knost und Thies Voss, die die schmalsten Fahrzeuge mit selbstgebauten Chassis mit Inliner Motoranordnung im Feld pilotierten. Viel Beachtung fand dabei der '53 Ford Victoria den Matthias im Army Look dekoriert hatte. Gegen 17 Uhr war die Gruppe durch.

Nun hieß es für Thomas Franke ('57 Chrysler 300), Carsten Scholz und Mario Broksch (beide '57 Chevy Bel Air), Wjatscheslaw Portnjagin ('57 Ford Fairlane 500), Martin Picker ('56 Chevy Bel Air) und Christoph Müller ('58 Ford Edsel) „Gentlemen start Your engines!“.

In diesem Lauf dominierte Carsten Scholz. Christoph Müller fehlten am Ende etwas mehr als zwei Minuten auf den Bielefelder. Im Gesamtklassement musste er sich auch noch hinter Wolfgang Ullrich anstellen. Trotzdem war die Leistung beeindruckend wie jeder der den weißen Dampfer in Action gesehen hat bestätigen konnte. Das zweite Dickschiff in der Startgruppe wurde von Thomas Franke pilotiert. Der Chrysler 300 des Bielefelders war mit 178 Gramm das mit Abstand schwerste Fahrzeug des Rennens. Das hohe Gewicht bewirkte eine satte Straßenlage was immerhin in Platz sieben im Qualifiing resultierte. Jetzt im Rennen kehrte sich dieser Vorteil um. In Erwartung eines hohen Reifenverschleißes verwendeten viele Teilnehmer große Hinterräder und wählten eine lange Übersetzung. Das führt aber auch zu einer höheren Erwärmung des Motors. Wenn nun auch noch das Fahrzeuggewicht sehr hoch ist kommt es bald zu einem Leistungseinbruch. Immerhin gelang es Thomas doch den dritten Platz in der Startgruppe knapp ins Ziel zu retten.

Kurz nach 19 Uhr wurde es ernst für die Startgruppe der sechs Bestqualifizierten. Polemann Mike Butz mit dem '59 Chevy Impala auf Spur eins. Daneben Andreas Lippold ('58 Plymouth Belvedere), Willie Knigge und Lothar Warmeling (beide '57 Chrysler 300), Maik Zoglauer ('56 Chevy Bel Air) und Thorsten Florijan ('58 Chevy Impala).

Den ersten Heat konnte Willie knapp vor Mike gewinnen. Der zweite Durchgang ging an Poldi. Dann kam Thorsten als Erster ins Ziel. Lothar verabschiedete sich derweil aus dem Kreis der Sieganwärter. Ein loser Leitkielhalter und ein nicht sauber verklebter Reifen machten den Chrysler ab dem vierten Durchgang nahezu unfahrbar. Als der Bahnstrom nach 600 Runden zum letzten Mal abschaltete wusste zunächst keiner wer nun gewonnen hatte. Dann spuckte der Drucker ein beeindruckendes Ergebnis aus: Mit einer Fahrzeit von 1:27'49,10 Stunden gewann Thorsten mit nur 1,86 Sekunden Vorsprung vor Mike Butz der ganze 0,03 Sekunden vor Andreas Lippold ins Ziel kam. 6,66 Sekunden dahinter Willie Knigge auf Platz Vier. Platz fünf ging an Carsten Scholz und Maik Zoglauer, der ein unauffälliges Rennen gefahren war sicherte sich mit seiner konstanten Fahrweise den sechsten Rang.

Die wichtigste Erkenntnis aus dem Rennen war, dass die Reifen über die gesamte Renndistanz hielten. Nicht nur das, auch die Konstanz war beeindruckend. Im ersten Heat gab es jeweils einen kleinen Einbruch bei den Rundenzeiten, den man aber eigentlich immer beobachten kann, wenn die frisch hergerichteten Reifen die ersten fünfzig Runden absolviert haben. Dieser Einbruch betrug im Schnitt zwei bis drei Zehntel. Erstaunliches förderte auch die Nachkontrolle Zutage: Kein Reifen hatte mehr als zwei Zehntel Millimeter im Durchmesser verloren. Der Reifenverschleiß war also sehr gering. Vor diesem Hintergrund ist der schlechte Ruf der GP-Reifen unverständlich. Die Teilnehmer hatten jedenfalls ihren Spaß und erste Rufe nach einem Rennen mit noch längerer Distanz wurden bereits laut. Mal sehen wie's weiter geht... 😊