

Ashville 600

Recht früh stand in diesem Jahr die erste Großveranstaltung bei der SRIG-Teuto, das „Ashville 600“ Langstreckenrennen mit amerikanischen Stock Cars der fünfziger Jahre an. Während man was den Ablauf der Veranstaltung angeht inzwischen von Routine sprechen kann, war die Festlegung auf einen konstanten Termin nicht so einfach. Das erste „Ashville 600“ fand am 13. September 2008 statt. Dieses Datum erwies sich allerdings als nicht so günstig, denn zum einen waren Fahrer der SRIG-Teuto beim 24h Rennen des SRC Niederrhein in Moers Ende August involviert und mit dem 12 Stunden Rennen im Oktober stand kurz darauf der eigene Langstreckenklassiker an. Also wurde das Rennen 2009 am 13. Juni gefahren. Nun war man aber wieder knapp hinter der „Deutschen Plafit Meisterschaft“ und unmittelbar vor den großen Ferien in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen gelandet, was auch nicht so schön war. Um jetzt endlich mal einen günstigen Termin fest etablieren zu können entschlossen sich die Veranstalter das Langstreckenrennen gleich zu Beginn des Jahres auszutragen. Ende Februar muß man in der Regel kein Winterchaos auf den Straßen mehr befürchten. Zwar findet jedes Jahr am Osterwochenende DIE Traditionsveranstaltung der SRIG-Teuto, das „Super Racing Weekend“ statt, dabei handelt es sich aber um eine Ansammlung von einzelnen Läufen der verschiedenen Clubserien, während das „Ashville 600“ ein ganz spezielles Rennformat darstellt.

Ursprünglich war die Veranstaltung ins Leben gerufen worden um zu testen, ob die bei uns im Club verwendeten GP-Reifen langstreckentauglich sind. Denen haftete nämlich immer der Ruf an, dass sie nur für normale Renndistanzen geeignet seien. Daß diese Aussagen totaler Blödsinn sind ist inzwischen hinlänglich bewiesen worden. Hatte man bei den ersten beiden Rennen noch die Raddurchmesser vorher und nachher gemessen um die Abnutzung dokumentieren zu können wurde jetzt auf diese Prozedur verzichtet, denn in der Vergangenheit hatte sich gezeigt, dass der Verschleiß über die Distanz ungefähr bei zwei zehntel Millimetern liegen würde. Selbst beim mit ca. 200 Gramm schweren Gruppe 4 Autos gefahrenen 12 Stunden Rennen 2009 zeigte sich, dass die Reifen dort nach mehr als 1100 Runden immer noch nicht am Ende waren.

Im vergangenen Jahr hatte NASCAR Chef Manfred Stork am „Ashville 600“ teilgenommen weil ihn dieses Experiment interessierte. Die Veranstaltung hatte beim Altmeister einen guten Eindruck hinterlassen und er berichtete auch seinen Mitstreitern in der eigenen Rennserie von dem Event welches die Teutonen da veranstalteten. So war es kaum verwunderlich, dass es in diesem Jahr bei den Teilnehmern auch Zuwachs von Außerhalb gab. Hans Bickenbach, Ingo Heimann und Peter Recker entschlossen sich einmal bei so einem Rennen mitzufahren. Die drei sind regelmäßige Teilnehmer bei den Storkschen NASCAR Serien und besitzen dementsprechend einen großen Fuhrpark, für dieses Mal mussten allerdings neue Einsatzfahrzeuge her und das lag an einer Besonderheit des Rennens in Bad Rothenfelde.

Seit 2004 richtet die SRIG-Teuto Clubläufe nach dem Reglement der NASCAR Rennserien von Manfred Stork aus. Dabei ist festgelegt worden, dass das Reglement nicht aufgeweicht, im Bestreben größtmögliche Chancengleichheit zu gewährleisten wohl aber verschärft werden kann. Nun richtet Manfred jedes Jahr zum Saisonende einen Lauf mit NASCARs der Fünfziger Jahre aus, dort sind allerdings auch Fahrzeuge der Convertible Klasse, also Cabriolets zugelassen. Da diese Autos wegen des fehlenden Daches einen günstigeren Schwerpunkt haben verwundert es nicht, dass viele Teilnehmer solche Autos einsetzen. Beim Rennen Ende 2009 waren z.B. unter den ersten sechs Fahrzeugen fünf (!) Convertibles. In Bad Rothenfelde hatte man diese Entwicklung schon früh mit Sorge beobachtet und um diese Auswüchse in der Grand National Clubserie zu unterbinden ab 2008 festgelegt, dass Cabriolets nicht zulässig sind. Dieser Passus machte also nun den Neubau von Fahrzeugen für die Gäste erforderlich.

In diesem Jahr wurde das Reglement auch in einem weiteren Punkt verschärft: Um zu verhindern dass nur einige von den Abmessungen günstige Karosserien zum Einsatz kamen wurde die Spurbreite von 74mm auf maximal 70mm begrenzt.

Die 18 Startplätze waren bereits Ende 2009 vergeben. Schon seit dem Herbst waren einzelne Teilnehmer bemüht einen neuen Boliden auf die Räder zu stellen. Seitdem es die Chassis kits von Nicole Brühl gibt ist in unserem Club ein kleiner Boom bei den NASCAR zu verzeichnen. Wir haben dem Sorge getragen und versuchen mit einigen Workshops die auf unserer Homepage dokumentiert sind den Leuten zu helfen. In Zusammenarbeit mit Ralf Mantik von der Firma „Slotdoc“ entstanden inzwischen attraktive Fahrerinsätze und qualitativ hochwertige Felgeneinsätze. Außerdem liefert Ralf für

fast alle NASCAR Typen passende Lexanscheiben die eine hohe Passgenauigkeit besitzen. Auch auf dem Decalsektor kann inzwischen Entwarnung gegeben werden. Als Fred Cady Ende 2007 die Produktion einstellte kam bei vielen NASCAR Oldtimer Fans Katerstimmung auf. Inzwischen gibt es in den USA neue Hersteller die qualitativ gute Bögen anbieten und diese auch nach Deutschland verschicken. Eine Bestellung ist inzwischen Dank Paypal und auch Ebay ein Kinderspiel.

18 Teilnehmer, das hört sich erstmal nach der Besetzung eines mittelprächtigen Clubrennens an. Allerdings ergibt sich dadurch bei diesem Rennformat ein sehr enger Zeitrahmen. Jeder Fahrer muß 600 Runden absolvieren. Das bedeutet 100 Runden pro Spur wozu man mit diesen Autos ungefähr 15 Minuten benötigt. Zu der reinen Fahrzeit kommt noch die Zeit für die Startaufstellung und den Spurwechsel hinzu, so dass man ganz locker von zwei Stunden pro Startgruppe ausgehen kann. Will man also das Ende der Veranstaltung so legen dass auch weitgereiste Gäste nicht erst spät in der Nacht Zuhause sind sollte man zusehen, dass die letzte Startgruppe gegen 18 Uhr durch ist. Damit lag der anvisierte Rennstart auf 12 Uhr, doch davor musste noch das Qualifiing erfolgen. Hier hatte jeder Fahrer eine Minute in der er eine möglichst schnelle Runde fahren musste, die dann für die Startaufstellung gewertet wurde. Um hier im Zeitrahmen zu bleiben musste bereits um 10 Uhr, also eine Stunde nach Öffnung des Renncenters mit der technischen Abnahme begonnen werden.

Für die Gastgeber war es selbstverständlich, dass die Gäste in der knappen Vorbereitungszeit ungehindert an der Bahn trainieren konnten. Man hatte die Abstimmung der eigenen Boliden an den Clubabenden erledigt und stand den Auswärtigen bei Abstimmungsfragen mit Rat und Tat zur Seite. Wolfram Meyer von den „Slotnomaden“ aus Bielefeld Sennestadt wollte sich einmal ein solches NASCAR Rennen antun. Das Auto wurde erst drei Tage vor der Veranstaltung fertig und konnte nur kurz auf der eigenen Holzbahn abgestimmt werden. Während „Wolffi“ seinen Begrüßungskaffee schlürfte machten sich die Teutonen über seinen Boliden her, stimmten den Leitkiel auf die Plastikschiene ab und verpassten den GP-Reifen den richtigen Schliff. Dazu gabs noch wertvolle Tipps wie der Wagen weiter optimiert werden kann.

Die Reihenfolge fürs Qualifiing wurde ausgelost. Carsten Scholz sicherte sich mit seinem neuen '59 Chevrolet Impala die Poleposition. Mit 8,217 Sekunden für die schnellste Runde unterbot er nur knapp die Polezeit von Mike Butz aus 2008. Manfred Stork hatte für das Rennen extra ein neues Auto aufgebaut. Doch schon das Rollout beim 1959er NASCAR Lauf in Kamp-Lintfort zeigte, dass der '57 Chevrolet Bel Air, die „Black Widow“ nicht leicht zu beherrschen war. Beim morgendlichen Training erwies sich der von Manfred bereits seit Jahren beim 1959er Lauf eingesetzte '56 Ford Fairlane als das beste Fahrzeug im Stall und genau mit diesem Fahrzeug sicherte sich der Duisburger nun die Position zwei. Die drittbeste Trainingszeit ging überraschenderweise an Wjatscheslaw „Slawa“ Portnjagin, der ebenfalls einen '59 Chevrolet Impala fuhr. Auf Platz vier der Sieger von 2008 Thorsten Florijan wie damals mit dem '58 Chevrolet Impala unterwegs. Das Kunststück auf die tausendstel Sekunde die gleiche Rundenzeit zu fahren brachten Andreas Lippold und Willie Knigge fertig. Ersterer hatte einen neuen '53 Chevrolet Bel Air aufgebaut. Willie dagegen vertraute wieder auf den schon 2008 eingesetzten '57 Chrysler 300.

Die erste Startgruppe bildeten Christoph Müller ('58 Ford Edsel), Thies Voss (53 Chevrolet Bel Air), Maik Zoglauer ('56 Chevrolet Bel Air), Hans Bickenbach ('59 Chevrolet Impala), Wolfram Meyer ('57 Chevrolet Bel Air) und Ingo Heimann ('55 Chevrolet Bel Air). Maik Zoglauer mutierte zur tragischen Figur des Rennens. Sein Wagen wurde vom Defekteufel geplagt. Eine kalte Lötstelle am Motor verursachte mehrere Reparaturstopps. Es dauerte halt bis dieser Fehler lokalisiert und dann behoben war. Das Pech verhinderte den Gruppensieg der nun an Christoph Müller fiel. Hans Bickenbach hielt mit seinem nagelneuen Chevy den Rest des Feldes in Schach.

Gegen 14:30 Uhr ging die zweite Gruppe an den Start. Hier traten nun Achim Schulte ('58 Chevrolet Impala), Mike Butz ('59 Chevrolet Impala), Werner Baumgart ('57 Chevrolet Bel Air), Uwe Langenkamp ('58 Plymouth Belvedere), Martin Picker ('59 Chevrolet Impala) und Peter Recker ('58 Chevrolet Impala) gegeneinander an. Der Lauf wurde zu einer klaren Angelegenheit für Achim Schulte der die Gruppe souverän anführte und mit einer Gesamtfahrzeit von 1:26:57,37 die Siegerdistanz vom Vorjahr um mehr als elf Sekunden unterbot. Mit einem Rückstand von fast anderthalb Minuten folgte Mike Butz auf Platz zwei. Uwe Langenkamp pilotierte das Vorjahres Siegerauto. Allerdings hat der Barkhausener kaum Erfahrung mit den NASCARs. Von daher war er mit seinem dritten Platz zufrieden. Martin Picker und Werner Baumgart trennten am Ende keine drei Sekunden und Peter Recker musste sich im Fernduell nur knapp Hans Bickenbach geschlagen geben.

Den Höhepunkt des Tages bildete dann das dritte Rennen mit den sechs Bestplatzierten des Qualifiings. Ab dem zweiten Durchgang begann sich der Gesamtsieg von Carsten Scholz abzuzeichnen. Manfred Stork hatte in der Anfangsphase etwas eingebüßt, kam dann aber immer besser in Fahrt ohne allerdings den Sieg des Bielefelders gefährden zu können. Der '53 Chevy von Andreas Lippold lief zu Beginn des Rennens erstaunlich gut, brach dann aber deutlich ein, so dass Achim Schulte in der Gesamtwertung am Meller vorbeiziehen konnte. Thorsten Florijan klebte das Pech an den Fersen. Gleich dreimal wurde er im ersten Heat nach unverschuldeten Crashes von den Streckenposten als Letzter eingesetzt. Am Ende musste er sich Willie Knigge mit weniger als zwei Sekunden Rückstand geschlagen geben. „Slawa“ hatte besonders in der Anfangsphase furios losgelegt. Am Ende des Rennens ließ der Chevy allerdings stark nach was sicher auch daran lag dass nun mit den abgenutzten Reifen die schwierigen Spuren eins und zwei zu absolvieren waren.

Gegen 19 Uhr konnte mit der Siegerehrung begonnen werden. Hier wurde noch einmal ein besonderer Dank an die Firmen „GP-Speed Tyres“, „Fein Design“ und „Slotdoc“, die das Rennen unterstützt hatten ausgesprochen. „Slotdoc“ Ralf Mantik war extra aus Bückeburg angereist um dem Rennen beizuwohnen. Er nahm einige Anregungen und Aufträge mit nach Hause. Ein weiterer Dank ging an Uwe Langenkamp, der sein Zeitnahmeprogramm verfeinert hatte, so dass nun während des gesamten Rennens die erwartete Fahrzeit eines jeden Teilnehmers vorausberechnet werden konnte. Außerdem überarbeitete er den Qualifiingmodus dahingehend dass man nun auf die individuellen Wünsche einzelner Rennveranstalter eingehen kann. Jeder Teilnehmer erhielt eine Urkunde für deren Layout wieder einmal Joachim Schulz verantwortlich zeichnete und ein Päckchen mit nützlichen Utensilien für den Bau eines NASCARs.

Was die Typenvielfalt angeht bleibt doch festzustellen, dass das Rennen sehr „Chevyylastig“ war. Die im Vorfeld befürchtete Überlegenheit der '59 Chevrolet Impala blieb zum Glück aus. Manfred Stork bewies einmal mehr, dass man eben nicht das breiteste, leichteste und flachste Auto braucht um wettbewerbsfähig zu sein. Sein '56 Ford Fairlane besitzt an der Hinterachse eine Spur von gerade einmal 66mm, 4mm schmaler als erlaubt! Wegen der schmalen Spur ist der Motor als Anglewinder angeordnet. Es muß also nicht immer ein Sidewinder sein. ☺ Der ursprüngliche Sinn des „Ashville 600“ Rennens, nämlich der Beweis dass GP-Reifen langstreckentauglich sind wurde hinlänglich erfüllt. Jetzt lebt das Rennen von seinem besonderen Flair. 2009 wurden an die Teilnehmer Fragebögen ausgegeben. Hier konnte man ankreuzen mit welchen Autos das „Ashville 600“ 2010 bestritten werden sollte. Das Votum war bei nur einer Gegenstimme deutlich: Wir wollen die Amischlitten der fünfziger Jahre! Die Veranstalter sind bemüht die ganze Bandbreite an Fahrzeugtypen aus dieser Epoche präsentieren zu können. Das hat bislang ganz gut funktioniert. Hoffen wir für die Zukunft das es so bleibt. Ach ja, das „Ashville 600“ 2011 findet übrigens am Samstag, dem 26. Februar statt. ☺

Untertitel für Fotos:

Bild 1: Die ersten Trainingsrunden

Bild 2: Es kamen immer mal wieder Besucher vorbei die sich über das Hobby Slotracing informieren wollten.

Bild 3: Manfred beim Interview: „Und schreiben Sie auch...“

Bild 4: Maik Zoglauer: „Wieso bockt die Karre?“

Bild 5: Der gefürchtete Plättchentest. Vom Altmeister persönlich vorgenommen.

Bild 6: Wenig Abstand zwischen den Autos. Bloß das Heck gerade halten!

Bild 7: Sieger Carsten Scholz

Bild 8: Ein Teil des Starterfeldes

Bild 9: Verkehrte Welt: Willie mit Bier, Thorsten mit Cola

Bild 10: 1. Startgruppe

Bild 11: 2. Startgruppe

Bild 12: 3. Startgruppe