



## ALMP am Karing – *Training und Rennen*

Kurzversion:

Grenzlandslot Karing gewinnt auch heuer am Karing vor No Respect, doppeltes Podium durch P3 von Grenzlandslot Nockring! Heiß umkämpftes Mittelfeld und einige Defekte!

Doch nun der Reihe nach (Version für Leser):

Zuallererst und an vorderster Stelle:

Wir Grenzländer bedanken uns bei allen Teilnehmern sehr herzlich fürs Kommen und für eure Unterstützung, die diese Veranstaltung so gut gelingen ließ!

Wir hoffen auf zahlreiche Teilnahme der steirischen Teams im nächsten Jahr.

Und wir haben nicht nur ob der Wetter-Situation ein bisschen gefiebert!

Das freie Training am 8. April wurde von etlichen Teams / Fahrern für ein erstes Abtasten mit der Strecke genutzt um für das offizielle Training optimal vorbereitet zu sein. Was Fahrzeug-Set-Up und Streckenführung betrifft ist der Karing eher die untypische Strecke im Rennkalender der ALMP-Serie – oder, wie Mofi charmevoll konstatierte: „.....ist eher so wie der alte Nürburgring...“

Am Donnerstag vor dem Rennen war dann fast der gesamte Tross vor Ort. Was Barcelona im Winter für die Formel Eins ist, war an diesem Tag der Karing für die ALMP: Es wurde getüfelt und geschraubt, verschiedenste Abstimmungen probiert, Autos umgebaut und wieder zurückgebaut, Fortschritte erzielt und Zeiten verbessert, die Stimmung hätte nicht besser sein können.

Ähnlich lief es am Freitag beim nun offiziellen Training: Der Streckencharakteristik geschuldet wurden Autos höher gesetzt, doch wieder tief, Federn hart, weich, Spur verändert, Karosserien hart, weich und sogar gemischt verklebt: Jede erdenkliche Möglichkeit wurde geprüft und getestet und „nebenbei“ noch der richtige Flow für die schnelle Runde gesucht.

Nach der Materialausgabe am Abend (gestellte Räder, gestellte Motoren - wie immer top vorbereitet und aussortiert durch Roland → thx!) folgte die technische Abnahme: gleich 4 (!) Teams mussten mit (äußerst milden) Rundenstrafen belegt werden. Alle Unregelmäßigkeiten waren aber dem harten Trainingseinsatz der beiden Tage zuvor geschuldet: Racetrack Altach 3 Runden, INOX Slotfabrik, Slotclub CH und Grenzland Nockring jeweils 1 Runde.

Anschließend Qualifikation auf Spur Rot: neue Räder und neue Motoren ergeben ein leicht verändertes Fahrverhalten. Gemessen wird die in einer Minute zurückgelegte Wegstrecke – es geht tatsächlich um jede zehntel Sekunde: sieben der neun Teams landen innerhalb einer halben Runde. Am Ende hat Grenzlandslot Karing die Nase ganz knapp vor Racetrack Altach und No Respect (jeweils 0,06 zurück). TSR (-0,08) komplettieren die erste Startgruppe, während Yellow Green (-0,06) in der zweiten Gruppe vor INOX, Grenzlandslot Nockring, GSCS und Slotclub CH die Oberhand behielten.

Am Samstagmorgen herrschte rege Betriebsamkeit an der Bahn. Die Rennfahrzeuge waren zwar schon im Park Fermé untergebracht, trotzdem wurde noch jede Minute zum Einfahren mit den T-Cars genutzt. Pünktlich um 9:00 startete das Rennen, das von spannenden Zwei- und Dreikämpfen und extrem engen Zeitabständen geprägt war. Jedoch – Langstrecke! – blieben viele von kleineren und größeren Defekten während des Rennverlaufes nicht verschont.

### **INOX**

(Franky und Günther) waren nach der Qualifikation (6.) zuversichtlich, verloren im ersten Durchgang nur einen Platz an Grenzlandslot Nockring, doch ab Durchgang 2 stellten sich Probleme ein. Glaubte man zuerst, diese in Form eines defekten Reglers gefunden zu haben, kam es jedoch noch schlimmer: ein unentdeckter Riss im Kabelbaum und ein in Folge dementsprechend zickiges Gefährt forderten alle Fahrkünste der beiden und machten jede Chance auf ein besseres Ergebnis zunichte: P9.

### **Slotclub CH**

(Walti, Stefan und Ernst), letzte der Qualifikation, konnten sich von Turn zu Turn steigern und bis auf P7 vorarbeiten, ehe in Turn 4 das böse Erwachen kam: Lötstelle gebrochen, Fehler nicht gleich gefunden, 25 (ewig) lange Runden Reparaturzeit machten sogar die sonst so ruhigen Cracks aus der Schweiz nervös: Die Drei konnten sich zumindest bis zum Defekt mit einem spannenden Rennen trösten: P8.

### **GSCS**

(Tom<sup>2</sup> - also „Mofy“ Tom G. und Thomas S.) mit neuer Fahrerpaarung, was sich bei der Fahrzeugabstimmung zuerst einmal als eine gewisse Herausforderung darstellen sollte. Für Thomas der erste Auftritt am Karing, GSCS hatten im zweiten Turn technische Probleme mit den Schleifern, ansonsten lieferten die beiden eine solide Performance mit sehr ausgeglichenen Turns ab und fürs erste Antreten ein achtbares Ergebnis: P7.

### **Yellow Green**

(Luis, Michael und Marco) kamen leider schon etwas dezimiert am Karing an: Michael musste unfallbedingt die Segel streichen (es ist nichts Schlimmes passiert). Für Luis und Marco lief es ab dem ersten Tag gut. Dass die erste Startgruppe ganz knapp verfehlt wurde, tat der guten Stimmung im Team keinen Abbruch, im Gegenteil, es spornte die beiden noch zusätzlich an, nach Turn 1 Aufstieg in die erste Gruppe. In Turn 2 ging's um 0,4 Teilstriche wieder zurück in G2, auch in Turn 3 wurde der Aufstieg nur ganz knapp verpasst, es fehlten nur 0,6 Teilstriche! In Turn 4 musste man jedoch den steigenden Gripverhältnissen Tribut zollen und verlor nochmal einen Platz im heißumkämpften Mittelfeld: P6.

### **Racetrack Altach**

(Fäbi und Valentino) konnten schon in der Qualifikation mit P2 ein Ausrufezeichen setzen. Sie waren das Team, das wohl am meisten mit verschiedensten Abstimmungen experimentierte. Nicht zuletzt durch die technikbedingte Streichung von drei Runden war der Gruppenerhalt jedoch nicht zu schaffen. Man verlor in Turn 2 sogar noch einen Platz an Yellow Green, der auch im dritten Durchgang nicht zu holen war. Erst im letzten Durchgang bliesen Fäbi und Valentino zum großen Halali, das erklärte Ziel (P4) konnte trotz deutlicher Performance-Steigerung jedoch nicht mehr erreicht werden. Trotzdem sind die beiden mit dem Ergebnis hochzufrieden. Und: Die Heimbahn in Altach steht schließlich noch am Kalender: P5.

### **TSR**

(Gernot und Walter): Nach P4 in der Qualifikation, erste Startgruppe, konnten Sie ihren Rhythmus im ersten Turn nicht finden, kamen jedoch immer besser in Schwung und nach Turn 2 auch wieder in die erste Gruppe zurück. Sie konnten das Tempo der schnellsten Teams nicht ganz mitgehen, und obwohl der von Ihnen angestrebte 4. Platz wohl im gesamten Rennen der am meisten umkämpfte war, gebührt ihnen die Fairnesstrophäe des Tages was Überraschungen betrifft. Dass sie im direkten Duell um den Platz auch cool dagegehalten können, haben sie ebenfalls eindrucksvoll bewiesen. Und dass ihr Auto nach dem Rennen den Bewerb „Concourse d'Elegance“ gewinnen konnte, spricht für Walter, Gernot, Technik und Fahrweise: P4.

### **Grenzlandslot Nockring**

(Hans und Alfredo) gingen mit extrem gemischten Gefühlen ins Training und auch ins Rennen: eigentlich lief es in der Vorbereitung nicht schlecht, aber eben auch nicht gut. Im Training war es dann genauso. Ein Platz auf dem Podium war das erklärte Ziel, das doch ein bisschen hochgesteckt erschien: würden Technik und Abstimmung mitspielen? Dann im Qualy zwei böse Ausrutscher und nur Platz 7 in der Startaufstellung. Doch Hans und Alfredo bewiesen Langstreckenqualitäten: P3 nach dem ersten Turn, und der wurde ungefährdet ins Ziel gefahren. Eine Strafrunde konnte sie ebenso wenig zurückhalten wie ein ganz merkwürdiger Defekt: Beim Zusammenbau des Fahrzeugs zwischen den Turns verklemmte sich die Karosserie, und das konnte dann nur noch während des Rennens durch Einsatz von Vinzenz sanfter Gewalt gelöst werden! Ein Ergebnis, das man nicht erhoffen konnte (und eigentlich doch erwarten durfte) und das umso glücklicher macht: P3!

### **No Respect**

(Roland, Fritz und Tobi) kamen nach dem zweiten Platz im letzten Jahr mit einem genau definierten Ziel an den Karing: Der Sieg muss her! No Drugs, no Sex, just Racing. Der Fahrzeugpark war gut sortiert, die Abstimmungsmöglichkeiten nicht zuletzt auf Grund jahrelanger Erfahrung mannigfaltig. Die Zeiten im Training passten gleich einmal und gegen Trainingsende gab Roland der gesamten Truppe mit der ersten 6,3er-Zeit am Karing gleich eine Denksportaufgabe (die im Anschluss von Valentino bravourös gelöst wurde!) mit. In der Qualifikation leistete sich Fritz zwei kleine Rutscher mit den neuen Rädern, Platz 2 reichte jedoch locker für die erste Gruppe und schon nach dem ersten Turn sah man sich in der gewünschten Position: Knappe Führung! Doch die musste im zweiten Turn wieder abgegeben werden und konnte auch im dritten Turn nicht zurückerobert werden! War der Grund eine zu risikoreiche Abstimmung? Im letzten Turn sorgte ein verlorener Schleifer für eine kurze Rennunterbrechung und weiteren Rundenverlust, somit blieb es beim (guten!) Ergebnis des letzten Jahres: P2!

### **Grenzlandslot Karing**

(Vinzenz und Erik): Der Druck im Vorfeld war enorm und steigerte sich auf Grund der Trainingsergebnisse der einzelnen Teams. Der Wunsch nach einem zweiten Grenzland-Team machte die Sache für uns nicht einfacher: Wir wollten das Ergebnis des Vorjahres wiederholen! Sicherheitshalber geben wir gleich öffentlich die (gewagte) Marschrichtung vor: Wir gewinnen das Rennen! In der Qualifikation ganz knapp vor No Respect, im ersten Turn auf P2 abgerutscht. Die von Roland erwähnte riskante Abstimmung scheint sich für No Respect bezahlt zu machen. Wir erhöhen den Druck und können in Turn 2 wieder in Führung gehen und diese in Turn 3 sogar noch etwas ausbauen. Trotzdem wissen wir vor Turn 4: Defekt darf keiner passieren. Den haben No Respect, Schleifer verloren, damit ist die Sache erledigt, wir können das Rennen nach Hause fahren. Pole Position, Sieg und schnellste Runde, so einfach kann das Leben sein, Sloterherz, was willst du mehr: P1!

VG aus der Kommentatorenkabine,  
Erik

NS1: Freitag abends fand nach dem Qualifying für das ALMP-Rennen noch ein Bewerb zum SSR-Sprintcup statt, bei dem es höchst spannend, höchst dramatisch und höchst lustig zugegangen sein soll. Vielleicht kann dazu einer der Teilnehmer ein paar Zeilen schreiben?

NS2: für Technikfreaks: Grenzlandslot Karing fuhr weiche Federn, 4,5mm Federweg, Bodenfreiheit vo. 1,20 und hi. 1,50.