

166 Nennungen zum Osterrennslalom auf dem Hockenheimring

- neue selektive 3500-Meter Streckenführung
- viel Ärger bei den Fahrern und herbe Kritik am Veranstalter

Youngster Lars Heisel mit perfekter Vorstellung im Ex-Gerlach-Kadett



Lars Heisel im C-Kadett auf dem Weg ins Ziel

Die Diskussionen bei den Fahrern ebten am traditionellen Ostermontag auf dem Hockenheimring beim Rennslalom des AC Maikammer nicht ab, denn der Veranstalter hatte massive Probleme erst mit der Zeitnahme, dann mit den Streckenposten und der Auswertung, das war alles andere als DM-würdig – Rennleiter Andreas Eichhorn und Oberorganisator Jochen Rheinwald haben einige graue Haare bekommen, obwohl beide in Bezug auf die Problematik machtlos und unschuldig waren. Die Debatte und immer wieder geänderte Ergebnislisten zogen sich wie ein roter Faden vom Morgen und der Gruppe G bis hin zur Zwei-Liter-Klasse der Gruppe H am späten Nachmittag. Die neue Streckenführung – 3500 Meter Streckenlänge pro Lauf - lag manchem schwer im Magen, „für die Deutsche Rennslalommeisterschaft zu langsam“ hieß es vor allem von den Nord-Region-Piloten, die von dort immens schnelle Flugplatzpisten gewohnt sind, „manche Passagen unglücklich gesteckt“ war auch des Öfteren zu hören, den „Oberbruddlern“ - ist schwäbisch und steht für Motzer - sei gesagt, es heißt immer noch Slalom, die Rundstrecke war nur wenige hundert Meter entfernt auf dem kleinen Kurs des Hockenheim Motodroms. Meine ganz persönliche Meinung: die Mischung aus „Fahrerstrecke“ und „Powerstrecke“ ist im „Großen und Ganzen“ geglückt, ein paar Verbesserungen durch um positionieren einiger Pins sind für das nächste Jahr sicherlich machbar, und schlussendlich muss jeder (gute!?!?) Slalomfahrer mit jeder Piste zurechtkommen, ob schnell, langsam, eng oder weitläufig...



Organisator Jochen Rheinwalt und Rennleiter Andreas Eichhorn

Was beim AC Maikammer wieder genial war:

1. die beiden Streckensprecher Mario Reichler und Hans Bauer, die mit viel Herzblut, Engagement, Sachverstand und Kenntnis der Szene von Fahrern, Clubs, Autos, Motoren, Reifen, Fahrwerkskomponenten, und, und, und, teilweise mehr wussten als die betroffenen Akteure selbst.
2. Das komplette Umfeld, Fahrerlager, Zuschauerplätze, Formel 1 Piste
3. Die immens vielen Zuschauer – tausend – fünfzehnhundert – zweitausend - ????
4. Das perfekte Speise-, und Getränkeangebot zu „normalen“ , teilweise sogar „günstigen“ Preisen – wo bekommt man beispielsweise auf Slalomveranstaltungen „Dampfnudeln“ ?
5. Das Programmheft, in Vier-Farb-Aufmachung mit den Bildern von über 50 Startern sowie einer tollen Streckenskizze
6. Der Kampf in den oft sehr stark besetzten Klassen war vom Feinsten, bis auf die gerne zitierte „letzte Rille“ wurde um die begehrten Rotweinflaschen gefightet
7. Alles was Rang und Namen hatte war vertreten, zum Beispiel:
Didi Lenz vom DMSB, Franz-Josef Serr, Vorsitzender des FA Slalom, diverse Slalomrennleiter, Sportleiter, Dachverbandssportchefs, der aktuelle Meister und Aussteiger Claus Gerlach, Ex-Meister Peter Schild, Ex-FA-Slalom-Vorsitzender Stefan Kunze – mit Ehefrau Sabine im 3er-Cabrio, und, und, und

So, und jetzt zum Geschehen in den einzelnen Klassen. Die G6 wie in Heilbronn und Nürnberg nur mit fünf Startern besetzt, einmal mehr fuhr Fahrwerksbauer Robert Keim souverän vorneweg und sicherte dem Racing Team Schöne Aussicht gleich am frühen Morgen die erste Top-Punktzahl für die DM-Teamwertung. Markenkollege Alfons Heichele mit zwei 1.55er-Zeiten zweiter vor Michael Greiss (MSC Stammheim), der sich mit seinem Steilheckpolo 6N zurzeit recht rar macht. Alle fünf Akteure übrigens strafpunktfrei, was für Hockenheim recht selten ist. In der G5 nur vier Piloten, wie in der G6 scheint es hier einen Seriensieger zu geben. Karl-Ernst Bartel aus Gerstetten gewann im roten Polocoupe mit zwei 1.49 Zeiten souverän die Klasse sowie die RS-Divisionswertung. Sauer der Allgäuer Claus Mahle, in Hockenheim erstmals in diesem Jahr am Start, seine Gigantenzeit wurde korrigiert, er konnte das nicht verstehen zumal der Manta-Pilot hier immer horrend schnell unterwegs war, schlussendlich musste sich Claus mit Rang drei zufrieden geben. Mit Jürgen Jellen auf Position zwei ein weiterer Fronttriebler, der seinen Golf Gt im zweiten Heat bis auf sechs hundertstel Sekunden an die Top-Zeit von Karl-Ernst Bartel heranbrachte. Auch die G4 mit fünf Fahrern schwach besetzt, auf der Ergebnisliste nur noch vier gewertete, nachdem Gerhard Hauck seinen Manta mit dem rechten Vorderrad gegen die Leitplanke setzte – Spurstange verbogen. Lokalmatador Mathias Straub gewann im sportreifenbestückten BMW 318 is vor Peter Magin im Polo 6 – der schüttelte nur den Kopf, denn zu seinen 1.53er Fahrzeiten gesellten sich aus dem ersten Lauf satte 21 Strafsekunden. In der G3 tauchten erstmals Autos aus den Regionen Mitte und Nord auf, somit ein stattliches Starterfeld von 20 Akteuren. Die Klasse kann getrost als 318is-Klasse tituliert werden, zu den 15 „identischen“-BMW's kam ein 323erBMW sowie ein Nissan Sunny ein Fiat Uno Turbo und zwei Opel Astras – alle „Nicht-BMW's spielten keine herausragende Rollen. Die einzige Dame im Feld – wo war in Hockenheim Monika Eggert? – sicherte sich nach zwei fehlerfreien Stints Rang acht in dem Mammutfeld, eine tolle Leistung von Daniela Schwab – am Ende des langen Slalomtages sollte sich noch etwas herausstellen, Daniela gewann mit ihren Zeiten auch die Damenwertung, und da war mächtig Konkurrenz anwesend. Siebter mit einem Pin aus Wipperführt von der Renngemeinschaft Oberberg Axel Pier. Sechster Marcel Gapp, fünfter dessen Vater Norbert Gapp, die beiden von der Scuderia Lindau trennten im Ziel gerade mal 51 Hundertstel – das ist hochinteressant, mal ist der Senior vorn, mal der Junior. Auf vier, und damit einen Podestplatz nur knapp verpasst, Thorsten Kanis von den MSF Worms. Kurt Schlupp im BMW 323 knallte 1.46.hoch und 1.47.tief auf den Asphalt, der Solinger somit auf Podestrang drei. Um den Sieg tobte ein erbitterter Kampf, Marco Hackenberg im Training mit fehlerfreien sensationellen 1.42.62 – wie das zustande kam, kann ich mir beim besten Willen nicht erklären. In den Wertungsläufen der Radevormwalder von der RG Oberberg aber deutlich langsamer, 1.46.16 und 1.45.75 seine Zeiten und somit Rang zwei. Dreimal blieb die Uhr bei 1.45er Zeiten stehen, in den Rennläufen eine Wimpernschlagdifferenz von zwei (!!) Hundertstel Sekunden, und das auf einer Streckenlänge von 3500 Metern – Respekt, Thomas Schwab scheint derzeit einen Gigantenlauf zu haben. Schnell, fehlerfrei, ohne Nerven, immer in der Lage, noch mal einen draufzusetzen, der Schwalbacher mit dem roten BMW sichert seinem Team von der „Schönen Aussicht“ erneut eine Gigantenpunktzahl für die Teamwertung – und sich mit dem dritten DM-Klassensieg in Folge einen Ausbau seiner Führungsposition in der DM-Fahrerwertung der Region Süd – Glückwunsch,

Thomas, tolle Leistung.



Thomas Schwab im Team-Outfit

Auch in der G2 schnelle Fahrer vom Norden und somit weitere Spannung, hier wurde bis über das Limit gekämpft, hinter sechs Akteuren fanden sich Strafsekunden auf der Ergebnisliste – die übrigens mehrmals „erneuert“ wurde. Auf sieben Thomas Olaynig im BMW 325 mit einem Pin, der ein gewaltiger Streitpunkt war und ist. Sechster Hermann Wutz im BMW M3 der ersten Generation, zwei 1.45er Zeiten fehlerfrei. Auf fünf mit Nico Düe ein Detmolder vom ADAC OWL, der seinen BMW 323 ti compact ebenfalls in 1.45er Zeiten um den Kurs trieb schlussendlich aber sechs Hundertstel schneller als Hermann Wutz seinen M3. Auf vier – einen Podestplatz um drei hundertstel Sekunden oder ein geworfenes Hütchen, wie immer man das sehen will, verpasst – Hans Marti Gass. Der immer noch zur Racing Team Schöne Aussicht Truppe – allerdings nicht zur aktuellen Team DM-Mannschaft – gehörende Köschinger Audi TT Quattro Pilot hatte seinen silbernen Flitzer in die G2 hochbereift, der erste Stint in 1.44.92 unbefriedigend, dazu auch noch der Pin, dann Hans-Martins zweiter Wertungslauf wo alles passte, die Uhr blieb bei 1.42.76 stehen, es geht also doch, so der sympathische Fahrer. Auf drei ein fehlerfreier Fahrer, der zwar keine Spitzenzeiten – zwei mal 1.45 - ablieferte, aber halt ohne Pin blieb. Ralph Rudolph aus Esslingen im Mercedes SLK Kompressor, der schon in Nürnberg mit der schnellsten Einzelzeit in der G2 aufhorchen ließ. Der zweite Pilot auf dem roten 230er Benz landete mit insgesamt 33 Strafsekunden auf Rang 14, Martin Schäfer momentan mehr als unzufrieden, der Auftakt in Heilbronn passte, in Nürnberg laut Aussagen einiger Piloten aufgrund einer Streckenpostenmeldung trotz vieler Zeugen mit einem unberechtigten Pin bestraft, das kann nur besser werden. Rang zwei ging in den Norden, der erst 19jährige Dominik Thiemann bestach im BMW 328 Coupe wie schon bei den letztjährigen DM-Endläufen durch Top-Zeiten auf schwierigem Geläuf. Der 1.43.96 sowie einem Hütchen in Lauf eins lies der Lemgoer eine 1.42.67 folgen, Koni-Dämpfer in Kombination mit H&R-Federn und Dunlop-Slicks auf dem relativ schweren BMW mit satten 2,8-Litern Hubraum geben sein sattes Drehmoment, mit dem der Junior bestens umzugehen weis.

Einer war trotzdem schneller, ebenfalls mit einem Pin in Stint eins behaftet, nicht mehr ganz „jung“- aber jung geblieben, ein Routinier im DM und RS-Zirkus. Der Sieger hieß Reinhard Nuber aus Isny vom Racing Team Schöne Aussicht. Im Training blieb die Uhr bei sensationellen 1.39.62 stehen, strafpunktfrei!?! Dann die Rennläufe, besagter Pin und eine 1.42. 79, im zweiten Stint setzte der Allgäuer alles auf eine Karte, 1.42.66, die schnellste strafpunktfreie Wertungslaufzeit in der gesamten Gruppe G war das Resultat, herausgefahren im betagten, 170 PS starken BMW 325, der mit Dunlop-Sliks und Keim-Fahrwerk bestückt ist. Reinhard Nuber somit Klassen-, Gruppen und Divisionssieger, für die Fahrer-, sowie die Teamwertung gab's massig Punkte.



"früh übt sich" Jessica Sperrfechter kann gleichzeitig zweierlei, Brezeln essen und Bobbycar fahren

Zur „moderat“ verbesserten Gruppe F 2005 - da soll es im EWO-Forum in letzter Zeit ja heftige Debatten gegeben haben - 37 Piloten am Start. In der 1400ter Klasse verpasste Hartmut Grebe (Einbeck) im Ford Fiesta aufgrund eines Hütchens den Sieg um eine halbe Sekunde, denn er war pro Lauf deutlich schneller wie der Gewinner Thomas Belzhuber im Polo Coupe – zu dessen Fahrzeit aber halt keine Strafsekunden addiert wurden. Dritter Heiko Schlegel vom MSC Mühlacker, der im Opel Corsa für die dritte Marke auf dem Podest sorgte. In der 1600ter Klasse kämpften 12 Piloten um die Rotweinflaschen (anstatt Pokalen) und diverse Punkte. Die drei Podestränge fest in BMW Händen, auf vier mit Alexander Geier vom AC Schweinfurt ein frontgetriebener Peugeot 205. Platz zwei vergab Guido Keller aus Starnberg im optisch auffälligen BMW 316 i durch ein Hütchen in Lauf eins, dadurch Rang drei. Den zweiten Rang erbt dadurch der fehlerfrei agierende Klaus Königsberg von den MSF Solingen. Deutlich vorneweg fuhr Mike Röder aus Heppenheim vom ADAC Pfalz. Im roten 316er sehr vorsichtig im Training – mancher behauptete auch, um die Gegner zu bluffen - gab Mike in den beiden Stints gewaltig Gas, lenkte richtig ein und um die Pins herum und sicherte sich den Sieg mit dem komfortablen Vorsprung von satten 6,61 Sekunden. In der Zwei-Liter-Klasse traten 14 an, das ewige Duell Fronttriebler gegen Hecktriebler entschied Lars Bröker im Honda Civic nach einem gigantischen zweiten Heat eindeutig für die Front-Fraktion.

Ganze zwei Piloten dieser Klasse knackten die zweite Laufzeit von Mike Röder bei den 1600ern, da wurde so richtig deutlich, was der Heppenheimer abgeliefert hatte. Zurück zur Zwei-Liter, vierter im „Italo-BMW M3“, einem 320 is, Artur Kost, im ersten Stint mit eine Hütchen auf der Liste. Dritter Reifenproffessor Ingo Gutmann, an dessen 318 is immer noch deutlich Leistung zu den 320ern fehlt. Ebenfalls auf den 16Ventiler 320is setzte der zweitplatzierte Robert Firsching, der in Heilbronn und Nürnberg gewinnen konnte, in Hockenheim aber deutlich hinter Lars Bröker eintraf. Beide fehlerfrei, aber wie bereits gesagt, nach 1.42.26 blieb bei Lars im zweiten Lauf die Uhr bei perfekten 1.40.11 stehen – super Leistung. Dies bedeutete auch den Gruppensieg, den die Überliterboliden kamen da nicht mit. Fünf Akteure, drei BMW M3 auf dem Podest, dritter Jörg Kuhn, der vom Mitsubishi EVO 8 auf den BMW umgesattelt hat, auf zwei Bergspezialist Rainer Krug und ganz vorne der Mainzer Hans-Dieter Meckel, der im grünen, knapp 300 PS starken Dreier zwei 1.42er Zeiten ablieferte. Als letzter auf der Ergebnisliste der DM-Senior, der seit Jahren so gut wie keinen DM-Lauf im Süden auslässt, der immer freundliche und sympathische 81 (!!!) jährige Hans Würtz mit seinem VW Golf VR6 Syncro – Respekt!



Stefan Faulhaber und Claus Gerlach überwachen die Tankaktion von Alfred Hein

Dann zur Gruppe H, die teils massiv getunten Boliden, die aber auch allzu gerne dadurch den „Geist aufgeben“, sprich vom Defektteufel des öfteren heimgesucht werden. Bei den 1300ern elf gestartet, acht in Wertung, es erwischte auch Lokalmatador Jochen Rheinwald, der mit der Organisation der Veranstaltung in den letzten Wochen immens viel am Hut hatte. Der Schwarzwälder Allradpilot Markus Spöri fährt noch immer mit der 1300ter-Maschine im Suzuki Swift, denn die benötigten Teile für den letztjährig mehrmals „verendeten“ 1600ter sind noch immer nicht im Schwarzwald angekommen. Markus brachte aus dem ersten Lauf einen Pin mit, der ihn schlussendlich den Sieg kostete, trotzdem blieb Rang zwei. Unzufrieden im ersten Stint, dann Klassenbestzeit in Rennlauf zwei, Bergspezialist Günter Scheiderer trieb seinen roten Polo wie in Heilbronn zum Sieg. Nur ganze fünf Hundertstel hinter Markus Spöri lief Stefan Körner aus Nußloch auf Podestrang drei ein, ebenfalls einen Polo steuernd.

Neun Starter in der 1600er Klasse, hinter dem Siegerfahrzeug, einem bildschönen schlichten Opel Kadett C Coupe viele Fronttriebler: der Soester Arne Schiermeister im Risse-Opel-Corsa fünfter, die 15 Strafsekunden vom ersten Heat kosteten den Rennslalomakteur Platz zwei, schade, ansonsten eine blitzsaubere Vorstellung. Vierter Thomas Weber im Golf I, dessen Mitstreiter Nikolas Dietz steuerte denselben Flitzer auf Rang zwei. Zwischen den beiden lief Holger Wörz vom AC Odenwaldring Buchen mit dem infernalisches gehenden Peugeot 205 auf Rang drei ein. Bestzeit in Lauf eins, deutliche Verbesserung und dadurch erneute Bestzeit in Lauf zwei (1.41.67) zementierte Thomas Weissbeck in den Hockenheim-Asphalt. Das grüne Kadett Coupe liegt gut, geht gut, der Treuchtlinger kann bestens damit umgehen, der Sieg deutlich mit satten 5,44 Sekunden Vorsprung. Nun kam sie, die Megaklasse bis 2000ccm, 43 Namen auf der Nennliste, 39 standen am Start zum Training, 35 traten zu den Wertungsläufen an 31 kamen in Wertung ins Ziel, das gab für den Sieger Punkte über Punkte. Der letzte in Wertung, Franz Mahr, im zweiten Lauf mit einem Benzinpumpendefekt nur noch gerollt und natürlich stinksauer. Auf Position 24 Eckehard Wolter, bestens bekannt vom EWO-Forum (für den der's liest oder schreibt, oder debattiert, oder chattet, oder), „Eckis“ 320 ist stark und gut, der Kieler Fahrer mit tollen Zeiten, aber leider auch mit 24 Strafpunkten aus dem ersten Stint, rein rechnerisch wäre ohne Fehlerpunkte ansonsten Rang zwei möglich gewesen! Dass er's fahrerisch drauf hat, bewies Wolter in Lauf zwei mit einer fehlerfreien 1.38.07 – prima! Ein weiterer Satz nach vorne, zum bestplatzierten Fronttriebler in der Königsklasse, vom AC Schweinfurt Timo Weiss auf Peugeot 205. Ein sehr schlichter kleiner Flitzer, hängt sauber am Gas, liegt gut, der Pilot hat die Hütchenwedelei drauf, ein Pin kostete Timo Weiss Rang fünf, er landete auf Position 12. Eine Zehntelsekunde schneller, fehlerfrei auf 11 vom AC Kaiserstuhl Manfred Köbele im Kadett C. Zehnter Bergspezialist Andreas Konkor im auffälligen Ford Escort RS 2000, der sich im zweiten Lauf um 2,6 Sekunden verbesserte, im Ziel dadurch ganze zwei Zehntelsekunden schneller als Manfred Köbele. Zwei fast identische 1.42er Zeiten brachten für Michael Götz aus Königsfeld – ebenfalls C-Kadett – Platz neun. Achter, der Pechvogel von Nürnberg, Stefan Faulhaber. Fauli hatte sich nach längerer krankheitsbedingter Abstinenz zum Auftakt in Heilbronn mit einem Gesamtsieg zurückgemeldet, tags darauf „verendete“ die Antriebsquelle im C-Kadett auf dem Norisring, Diagnose: Lagerschaden, und der war so schnell nicht zu beheben. Aber auch im harten DM-Zirkus wird Freundschaft trotz hartem Konkurrenzkampf gepflegt, Fauli hatte mehrere Angebote als Fahrer in Konkurrenzautos zu steigen, er entschied sich für den Ford Escort RS 2000 von Alfred Hein. Nur 180 „echte“ Pferdestärken, im Kadett dürften es ca. 80 (??) mehr sein, Fauli mit dem Ford im ersten Lauf nur unwesentlich langsamer wie der Eigentümer, dann eine minimale Verschlechterung, so blieb dem Brühler Position acht – „gegen diese Konkurrenz und mit einem ungewohnten Auto bin ich hochzufrieden“ äußerte sich Stefan anschließend. Vor der Veranstaltung lies Mitkonkurrent Frank Sperrfechter vom „Ran an's Limit Team“ noch verlauten, dass er mit einem Platz unter den Top-Ten zufrieden wäre, im Ziel hatte er sein gelbes Kadett Coupe auf Rang sieben gestellt, war trotzdem unzufrieden, denn seine gefahrenen Zeiten – 1.42 tief, und 1.41 hoch – stimmten den Heilbronnen nicht gerade euphorisch, hatte doch G-Gruppensieger Reinhard Nuber schon 1.42er Zeiten abgeliefert. Auf Sechs „Fahrzeugverleiher“ Alfred Hein, im Training die magische 1.40 unterboten, in den Wertungsläufen spielten die Nerven aufgrund der vielen Pollergefahren dann doch eine Rolle, mit 1.40.91 lieferte der Stuttgarter in Stint zwei seine schnellste Fahrt ab.

Rang fünf für den schnellsten Fahrer im Feld, 1.35.78 und gigantische 1.35.06, aber halt nicht fehlerfrei – zwei Pins pro Lauf, wobei der zweite in Lauf zwei für heftige Diskussionen sorgte, den hat nämlich keiner gesehen. Hansi Eller im giftgrünen C-Kadett der nur von einem 8-Ventiler mit 203 PS befeuert wird. Der „Neue“ vom Racing Team Schöne Aussicht – nicht für das Slalomteam sonder für den Berg-Cup eingeschrieben, muss halt einfach des öfteren zurück zu seinen Wurzeln, dem Slalomsport. Schade, dass wir Hansi an den Berg verloren haben, seine Husarenritte zwischen den Pylontoren sind eine Augenweide.



Hansi Eller relaxed am grünen Berg-Kadett

Auf Rang vier, einen Podestplatz nur um drei hundertstel Sekunden verpasst, Daniel Schill in einer C-Kadett-Limousine. Der Pilot vom AC Kaiserstuhl mit zwei fast identischen Heats, 1.41.17 und 1.41.15, das hat gepasst, sein Bruder Sven musste sich mit demselben Flitzer mit Rang 17 zufrieden geben, auch fehlerfrei, aber halt zwei Sekunden pro Lauf langsamer. Nun zu den drei Podestplätzen, die in diesem Wahnsinnsfeld nicht hoch genug zu bewerten sind. Im BMW 320 is vom ADAC Schleswig-Holstein Jens Strelow, seine 1.40.78 rettete ihm Rang drei mit besagten drei Hundertstel vor Daniel Schill. Der BMW-Fahrer im zweiten Heat sieben Zehntel langsamer, aber auf einer selektiven 3500 Meter Strecke genügen winzige Einlenkbewegungen oder Gaspedalstellungen um so manches Zehntel auf der Piste liegen zu lassen. Jens ganz zufrieden, zumal Rang zwei in Sichtweite lag, nicht von den reinen Fahrzeiten her, aber in der Endzeit. Platz zwei, 3.22.23 und damit sechs Hundertstel schneller als Strelow, ebenfalls auf BMW 320 is, Frank Most. Der Riedstadter vom „Ran an's Limit Team“ haderte ebenfalls mit den Streckenposten, in Lauf zwei erschien ein Pin auf der Liste, der definitiv nicht gefallen sein soll. Aber auch ohne Pin hätte Frank Platz zwei herausgefahren, zwei 1.39er Zeiten mit gerade mal fünf Hundertstel Differenz zeugen von einer genialen Fahrleistung – in Heilbronn Gesamtdritter, den Sieg wegen eines Pins verpasst, in Nürnberg Gesamtsieger, in Hockenheim Klassenzweiter und Gesamtdritter, die Bilanz von Frank Most kann sich heuer sehen lassen. Bleibt noch der Gewinner, im Manta hat er schon bewiesen, dass er horrend schnell ist, seit er das wohl stärkste Slalomgefährt Deutschlands unterm Hintern hat, fährt er Gesamtsiege.

Trotz seiner Jugend ist Lars Heisel der Mann der Stunde, er bewegt den Ex-Gerach-Kadett schnell, sicher und souverän. Senior Heisel – traditionell mit Schiebermütze immer am Ort des Geschehens – im Vorfeld wegen der „Clubslalomähnlichen Streckenführung nach dem Start“ noch skeptisch, aber das legte sich schon nach dem Trainingslauf. Da blieb die Uhr bei 1.35.38 stehen, in den Rennläufen nahm Lars minimal Gas weg, 1.36.56 und 1.36.17, Gesamtzeit 3.12.73, eine perfekte Vorstellung des Bielefelder Youngsters, der sich damit sowohl in der Deutschen Slalom Meisterschaft wie auch in der Deutschen Rennslalom Meisterschaft in den Top-Favoritenkreis gefahren hat. Die H-Überliter nur mit vier Autos besetzt, gewertet wurden dann nur zwei. Deutlich vorn, tolle Fahrzeiten von 1.39.36 und 1.38.20 im Opel Kadett C City von Gerold Schneider, der damit den zweit platzierten Andre Jeuschede im BMW geradezu degradierte. Trotz eines Hütchens erreichte City-Treter Schneider mit einer Gesamtzeit von 3.20.56 Gesamttrang zwei hinter Lars Heisel – Glückwunsch!



Youngster Lars Heisel scheint kein Wässerchen trüben zu können

So, bleibt noch die Freestyle, zwei Klassen am Start, in der leitungsmäßig schwächeren sechs Schweizer Fronttriebsspezialisten sowie der mit Heimvorteil ausgestattete Walldorfer Gunder Köth in einer Lotus Elise MKI. Der gewann dann auch mit deutlichem Vorsprung vor Thomas Huwiler im Fiat Bravo und Pascal Freiburghaus im Opel Astra. Die Powerklasse sicherte sich Christian Reuter aus Giessen, der seinen infernalisch gehenden, gigantisch klingenden BMW M3 mit V8-Motor trotz zweier Pins auf eins steuerte. Deutlich langsamere Fahrzeiten, aber fehlerfrei der zweite, Axel Duffner aus dem Schwarzwald. Der Teamchef vom Racing Team Schöne Aussicht nicht mit seinem Slalom-Kadett angetreten, sondern mit dem Audi RS 4 vom Langstreckenpokal, und der mag die Nürburgring-Nordschleife halt viel lieber, als Pylonentore.



schnellster Küchenchef Deutschlands, Axel Duffner mit dem VLN-Audi

Soviel – mit spitzem Bleistift - aus Hockenheim,

bis demnächst,

Grüßle aus dem Schwabenland

Wilfried Ruoff