

## Gruppe 245 Süd nimmt eine neue Rennstrecke unter die Räder

Die Region Süd bzw. Süd-Ost Deutschlands hat seit März 2010 eine neue Carrera-Clubbahn, die für die Austragung überregionaler Rennveranstaltungen geeignet ist, nämlich im „kleinen Rennbahnladen“ in Schwaig bei Nürnberg. Die Clubmitglieder waren viele Wochenenden hintereinander beschäftigt, um die Rennstrecke rechtzeitig zum geplanten Zeitpunkt fertigzustellen. Es war nur verständlich, daß die Ausrichter der Gruppe 245 Süd die neue Bahn in dieser Saison gleich mit in ihre Serie integrieren wollten, denn in Nordbayern ist man schon seit Jahren auf der Suche nach weiteren geeigneten Austragungsorten mit Plastikbahnen.



Die 6-spurigen Anlage in Schwaig mit Blick auf die Fahrerplätze. Die Strecke hat ca. 38 Meter Länge und läßt sich mit den Fahrzeugen der Gruppe 245 in knapp unter 10 Sekunden umrunden.

Die Länge einer Bahn ist natürlich alles andere als ein Kriterium für Attraktivität des Rennfahrens. Im Gegenteil, eine zu lange Bahn ist für die Spannung eines Rennverlauf sogar eher kontraproduktiv. Denn wenn man bei einem Rennen nach gemeinsamem Start die meiste Zeit alleine für sich herumfährt, weil weit und breit nur Strecke ohne einen Konkurrenten zu sehen ist, dann geht die Faszination eines Rennens verloren, die ja vor allem durch Überholmanöver und packende Zweikämpfe entsteht. Folgt man dem archaisch männlichen Urtrieb, möchte man natürlich möglichst viel Strecke besitzen, um dann gegenüber anderen Bahnbesitzern sagen zu können, „meine ist aber länger!“. Ein anderes Phänomen ist auch, daß manche Bahnkonstrukteure gerne so viele verzwickte Ecken und Kurvengeschlängel einbauen, wie es der Platz eben gerade noch möglich macht. Was man dabei aber gerne unterschätzt, ist die Tatsache und sogar das Naturgesetz, daß mehr Kurven und mehr Länge nicht gleichzusetzen ist mit mehr Vergnügen. Vielmehr kommt es auf die Ausgewogenheit der Proportionen und die „Technik“ an. In dieser Beziehung wurde die Schwaiger Bahn vorbildlich erstellt. Bei sechs Spuren und einer Rundenzeit von 10 Sekunden beträgt der mittlere Zeitabstand zwischen zwei Fahrzeugen 1,7 Sekunden. Hier kommt man schon

langsam in den Bereich der „Schlagdistanz“, die einem Rennfahrer den gewissen Nervenkitzel vermittelt. Die Bahn ist also kurz genug, um während eines Rennens für genügend häufige Spannungsmomente dieser Art zu sorgen. Desweiteren ist die Streckenführung sehr gut gelungen, abwechslungsreich und rhythmisch und flüssig zu fahren. Ohne Frage gibt es ein paar knifflige Stellen, an die man sich langsam herantasten muß. Aber man braucht auch kein wochenlanges Training, um die letzten 3 Zehntelsekunden aus der Bahn herausquetschen zu können.



Ein Blick über die Bahn aus der Perspektive des Fahrers auf Spur 6.

Zum Rennen hatten sich 14 Teilnehmer angemeldet, von denen ca. 11 bereits am Freitagabend zum Training anwesend waren. Wieder mit dabei waren unsere Freunde aus Österreich, Walter Benkeser und Gerhard Vinatzer, die die weite Reise für dieses Event erneut auf sich genommen hatten, was uns ganz besonders ehrt und freut. Am Renntag konnten dann schließlich 19 Starter gezählt werden, denn ein weiterer Teilnehmer aus dem Süden und vier Mitglieder des Schwaiger Clubs kamen ohne Voranmeldung noch hinzu. Damit war auch dieser Lauf wieder gut besucht und man konnte sich auf spannende Rennen mit je drei Startgruppen freuen.

Die Reifenpräparation bestimmte natürlich wieder den Samstagvormittag. Einige Fahrer klagten über angeblich abnehmende Grip-Verhältnisse. Andere bemühten sich verzweifelt, die durch Drifts hervorgerufenen Schuppen auf dem Reifen wieder zu beseitigen und die Oberfläche glatt zu bekommen, ohne das gefürchtete Kleben des Reifens zu erzeugen. Dabei ist der Einsatz der richtigen Schleifmittel offenbar von großer Bedeutung. Hierüber wurde wieder diskutiert und gerätselt. Einige haben bereits ihr Rezept gefunden, andere suchen noch. So waren auch manche Teilnehmer rechtzeitig vor Beginn der technischen Abnahme bereits ganz entspannt und fertig vorbereitet, während andere bis zuletzt an ihren Autos



werkelten. Zu den Entspannten gehörten die beiden Youngsters Leon Reinschlüssel und Uwe Sperber, die dann netterweise auch die Aufgabe der Reifenkontrolle bei der technischen Fahrzeugabnahme übernahmen.



Spaß etwa bei der Fahrzeugabnahme! Ja wo gibt's denn so was? Ganz entspannt ging es auch dabei zu. Keine Hektik weit und breit, alles verlief so glatt und ruhig, daß man fast den Eindruck hatte, es würden an dem Tag gar keine Rennen mehr gefahren. Die vielen helfenden Hände arbeiteten wiederum so reibungslos miteinander zusammen, daß es eine wahre Freude war: Rennkommissare Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann, verstärkt um die zwei genannten Jungs, Rennleiter Hans Sperber, unterstützt durch seinen Sohn und seine Frau, die die Sorge um das leibliche Wohl der Teilnehmer im Griff hatte, Boxen-Service-Leute Chris Rademacher und Gottfried Koll und Rennfotograf Michael Föllner.



Aber dann wurden doch auch Rennen gefahren. Der C-Lauf der Gruppe 4 war der erste Rennlauf des Tages. Hier starten einige Fahrzeuge, die man in der Saison bisher nicht sah, denn vier Teilnehmer aus dem Schwaiger Club waren zum ersten mal in dieser Saison dabei, da sie bisher geplant hatten, nur diesen Lauf im eigenen Haus zu fahren: Uwe Sperber,

Helmut und Leon Reinschlüssel und Jürgen Grossert. Das Schicksal sollte diese erste Startgruppe übel treffen, denn nach wenigen Metern stellte man mit Erschrecken fest, daß der Grip der Bahn gegenüber dem Training deutlich abgenommen hatte. Was zunächst unerklärlich erschien, sollte vermutlich die Folge von Zugluft in der Pause zwischen Training und Rennen gewesen sein, der offenbar Staub aus der Holzwerkstatt auf die Bahn befördert hatte. Man behalf sich daher während des Rennens mit gelegentlichem Reifenreinigen und Klebeband auf der Bahn.



Chris Rademacher machte sich als Boxen-Service-Mann verdient, der die Reifen der Fahrzeuge während des Rennens mit Klebeband abzog. Zu Beginn des Rennens hatte er alle Hände voll zu tun.



Ein Opfer der rutschigen Verhältnisse und einer unglücklich nahen Bande wurde der BMW M1 Leihwagen von Stefan Schmeuß, der bei einem Einschlag einen Teil seiner Heckpartie verlor.

Sicher hatte die erste Startgruppe durch die „Umweltfaktoren“ einen Wettbewerbsnachteil gegenüber den anderen Gruppen, was bei einem Rennen jedoch immer vorkommen kann. Als vorbildlich hervorzuheben war dabei die gelassen gleichmütige Stimmung aller betroffenen Fahrer, die sich den Spaß nicht verderben ließen und keinerlei Beschwerden äußerten. Am



besten mit den schwierigen Verhältnissen kam der „Altmeister“ Helmut Reinschlüssel zurecht, der mit 104 Runden zwei Runden vor dem zweiten der Gruppe, Uwe Sperber landete. Helmut's ruhige und beherrschte Fahrweise macht sich gerade bei staubigen Verhältnissen bezahlt, da der Reifen bei geringen Driftwinkeln weniger Staub aufnimmt, dadurch sauberer bleibt und so mehr Grip erzeugt. Er allein konnte aus dieser Gruppe einen großen Sprung nach vorne machen und belegte schließlich Rang 7, wobei er alle Starter des folgenden B-Laufs hinter sich lassen konnte.



Das Opfer eines etwas aufgeregten Streckenpostens wurde im B-Lauf der Gruppe 4 Thomas Müller, der hier sein Auto nach Schäden als Folge seines ohne Aschewolke bedingten Fahrzeug-Absturzes untersucht. Dem bemühten Streckenposten entglitt die flache „Flunder“ Ferrari 512 BB bei der Bergung, so daß sie auf den Fußboden stürzte. Verständlicherweise ist man danach als Fahrer reichlich bedient und das Rennen war für Thomas folglich gelaufen.



Schöne Powerslides sah man in der abschüssigen Spitzkehre mit vorangehendem Gegenschwung nach der Start-Zielgerade, wie hier im B-Lauf der Gruppe 4 von Walter Benkeser im Ferrari 365 Daytona und Peter Kalsow im BMW M1 gezeigt.

Im B-Lauf waren die ersten drei ganz dicht beieinander: Chris Rademacher, Martin Schmeußer und Gerhard Vinatzer kämpften um nur Meter gegeneinander. Schließlich erzielten alle drei 103 Runden, Chris mit 9 Teilstrichen hinter Martin und der nur einen Teilstrich hinter Gerhard. Hatten die drei das während des Rennens gewußt, daß es so knapp zwischen ihnen herging? Vermutlich nicht, denn die Besonderheit in Schwaig ist die, daß das Zeitnahmesystem den Fahrern während des Rennens nicht verrät, an welcher Position man gerade liegt und wieviel Runden man hat. Da man als Fahrer folglich ziemlich orientierungslos ist, was die Platzierungen anbelangt, kann man sich weitgehend streßfrei auf das Fahren konzentrieren.



Zur Ausfahrt auf die Gegengeraden gilt es noch einen Knick nach der Kurve zu bewältigen, bevor man Vollgas gibt. Zu früh auf dem Gas, zeigten auch hier einige Fahrer schöne Drifts, wie hier mit einem Quersteher von Reiner Bergheimer im Ferrari 512 BB im A-Lauf der Gruppe 4 demonstriert.

Nach dem A-Lauf war dann die allgemeine Überraschung groß, daß sich vier Fahrer des A-Laufs innerhalb einer Runde bewegt hatten, davon Arnim Luckmann als Gesamt-Fünfter mit 105,49 Runden eine gute halbe Runde hinter den drei dicht gedrängten Michael Föllner mit 106,30, Stefan Schmeußer mit 106,36 und Pepe Schnack mit 106,45. Die Teilstrichmenge darf einen nicht verwirren, denn auch hierbei wartet Schwaig mit einer Besonderheit auf: Hier wird nicht von 00 bis 99 gezählt, wie es auf den meisten anderen mir bekannten Rennstrecken üblich ist, wo man die %-Runden dann sofort ablesen kann, sondern hier zählt man bis 49 (was auch nicht den Metern der Bahn entspricht, sondern durch eine fränkische Historie begründet ist). Also lagen zwischen Arnim und Michael 0,6 Runden, zwischen Michael und Stefan 0,12 Runden und zwischen Stefan und Pepe 0,18 Runden. Nur weitab vorne kreiste einer für sich alleine: Reiner Bergheimer legte auf den zweitplatzierten Pepe noch mal fast zwei Runden drauf und finishte mit 108 Runden und ein paar zerquetschten Metern bzw. fast einer dreiviertel Runde. Reiner hat damit den vierten Sieg der Gruppe 4 im im vierten Rennen eingefahren und sichert sich damit unangefochten diesen Pokal in 2010.

Bemerkenswert war aber wieder die Geschlossenheit des Feldes: Von Platz 2 bis 5 liegen 4 Fahrer innerhalb von 0,9 Runden und von Platz 5 bis 13 liegen 8 Fahrer innerhalb von 2,3 Runden. Diese 12 Fahrer liegen innerhalb von 4,7 Runden zusammen.





Nun aber Start frei für die Gruppe zwei. Hier der C-Lauf mit Fahrzeugen und dazu gehörenden Fahrern jeweils direkt darunter, v.l.n.r.: Leon und Helmut Reinschlüssel, Uwe Sperber, Uwe Krug, Sebastian Pachner und Gerhard Vinatzer. Man könnte auch meinen, hier spielt „grün gegen rot“, wie das auch am selben Tag beim DSDS-Finale das Motto der Finalisten-Farben war.



Ein packendes Kopf-an-Kopf-Rennen lieferten sich im C-Lauf der Gruppe 2 Uwe Sperber im VW Käfer 1303 und Helmut Reinschlüssel im Porsche 911 S. Erst nach mehreren Läufen konnte sich Helmut etwas absetzen und siegte schließlich im C-Lauf mit einer knappen halben Runde vor Uwe. Beide legten jedoch mit 105 Runden eine starke Marke vor, die es vom restlichen Feld erst mal zu schlagen galt. Mit einer Runde hinter Uwe landete Leon Reinschlüssel mit 104,23 Runden. Alle Fahrer des C-Laufs fuhren mit ihren Gruppe-2-Fahrzeugen schneller als mit ihren Gruppe-4-Fahrzeugen im C-Lauf zuvor, was ein deutliches Indiz für die schlechten Verhältnisse zuvor war.



Eng ging es auch im B-Lauf der Gruppe 2 vorne zwischen Walter Benkeser im Porsche 911 S und Thomas Müller im Datsun 160 J zu. Die beiden dominierten diesen Lauf und blieben zuletzt mit nur 0,4 Runden Differenz bei 104 Runden stehen. Damit war klar, daß beide die Marke von Helmut und Leon verfehlt hatten. Dafür nahmen sie aber Leon aus dem C-Lauf genau in ihre Mitte. Hinter den beiden bislang Führenden hießen die nächsten Fahrer Walter vor Leon und Thomas. Wieviele der A-Fahrer konnten hier noch hineinbrechen? In der Gruppe 4 hatten auch nur 7 Fahrer die 104 Runden erreicht. Aber war das repräsentativ? Spannung war nun bei den bisher ersten fünf angesagt.

Der A-Lauf der Gruppe 2 zerfiel förmlich in seine Bestandteile. Die von Startplatz 2 und 3 gestarteten Michael Föllner und Peter Vornehm, von denen man sonst so starke Performanz und Mörder-Grip gewohnt war, hatten von Beginn an unerklärlich starke Probleme, ein Bein auf den Boden bzw. ein Rad auf die Straße zu bekommen. Und auch bei Pepe Schnack von Startplatz 5 lief es anfangs alles andere als rund. Überraschend gut lief es dafür bei Stefan Schmeußner, der von Startplatz 6 ins Rennen ging. Eine Macht für sich waren jedoch die beiden Alfa Sud von Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann. Der Sieg gewohnte Reiner wollte es diesmal etwas spannend machen und ließ Arnim mal ein wenig am Sieg schnuppern. Doch mußte eine Nase voll genügen, denn nach dem Motto „nur anschauen, nicht anfassen“ machte Reiner dann schließlich den Sack doch noch zu und verwieß Arnim mit 0,14 von 107 Runden auf Platz 2. Damit waren die Machtverhältnisse wieder geklärt, ganz nach dem Spruch „es kann nur einen geben!“. Stefan erreichte 105 Runden, scheiterte aber an den Vorgaben von Helmut und Uwe, so daß für ihn Platz 5 herausrang. Die übrigen drei versanken mit 102 und 101 Runden im Mittelfeld hinter Thomas Müller.

In der Gruppe 2 holte sich Reiner nun auch schon den dritten Sieg in Folge, womit ihm dieser Siegerpokal auch kaum mehr zu nehmen sein dürfte. Eine theoretische Chance dazu haben noch Michael und Arnim.

Auch in der Gruppe 2 war die Leistungsdichte bemerkenswert: Nimmt man die beiden Überflieger aus, landeten die 14 Fahrer von Platz 3 bis 16 innerhalb von 4,4 Runden. Von Platz 3 bis 8 lagen dabei 6 Fahrer innerhalb von 1,7 Runden und von Platz 9 bis 16 lagen 8 Fahrer innerhalb von sogar nur 1,1 Runden. Die Dichte ist erstaunlicherweise gerade hier von allen drei Gruppen am größten. Das bedeutet, daß im Hauptfeld der Mitte mit 75% der Starter pro drittel Runde ein Platz vergeben wird. Ein Abflug kostet also etwa einen Platz. Eine Runde mehr oder weniger, also 1 Prozent macht drei Plätze aus. Hier kommt es wirklich nicht mehr nur auf die Fahrzeugtechnik an, sondern präzises Fahren, Renneinteilung und Nerven spielen eine große Rolle.

Die Bahnverhältnisse waren in der Gruppe 2 ohne Frage stabil geblieben und so konnte man ohne Argwohn an den Start der Gruppe 5 gehen und gespannt sein, wie sich der C-Lauf mit den fünf Heimascaris diesmal in Szene setzen konnte. In der Gruppe 2 hatten es ja immerhin drei von ihnen unter die Top-10 geschafft, mit den sensationellen Plätzen 3 und 4 von Helmut und Uwe, komplettiert mit Platz 7 von Leon.





C-Lauf der Gruppe 5 mit dem siebten Starter in diesem Lauf: Jürgen Grossert auf einem BMW 320 Turbo von Chris Rademacher. Uwe Sperber und Helmut Reinschlüssel waren auch diesmal wieder dicht beieinander, nicht nur in der Startaufstellung. Die optisch herrliche Paarung des gelben Porsche 911 RSR von Helmut und des grünen BMW 3,5 CSL von Uwe aus dem Rennstall Schmeußler blieb auch bis zum Schluß innerhalb einer Runde zusammen. Die 105 bzw. 106 Runden zugunsten von Uwe waren aber nicht das Maß der Dinge in diesem Lauf. Diesmal sagten Leon Reinschlüssel und Jürgen Grossert an, wo es lang gehen sollte. Beide fuhren sensationelle 108 Runden, die zuvor nur Reiner Bergheimer in der Gruppe 4 geschafft hatte. Jürgen fehlte nur 0,12 Runden bis zur 109 und blieb eine halbe Runde vor Leon. An diesen Leistungen sollten sich die folgenden Fahrer wohl die Zähne ausbeißen.



Driftende Herrlichkeit im B-Lauf der Gruppe 5, hier zu Beginn des Rennens: Vorne Stefan Schmeußler vor Thomas Müller, Walter Benkeser und Sebastian Pachner

Im B-Lauf machte Chris Rademacher kurzen Prozeß mit seinen Laufkonkurrenten und zog alleine auf und davon. Offenbar scheint er ein gutes Händchen bei der Fahrzeugpräparation zu haben, denn der bislang führende Jürgen fuhr ja auch ein Fahrzeug aus seinem Rennstall. Alle anderen B-Laufteilnehmer konnten sich nicht wirklich gut in Szene setzen und verschwanden schließlich im Hinterfeld des Klassements. Nur Chris war in der Lage, die führende Schwaiger Viererbande auseinander zu sprengen, indem er sich mit 107 Runden genau in deren Mitte platzierte. Stefan Schmeuß trat mit einem geklebten Leitkiel an, der jedoch keine drei Runden überstehen sollte, bevor der größte Teil des Schwertes wieder abbrach. Mutig kämpfte er dann mit stumpfen Waffen bis zum Ende weiter. Doch eine schneidige Fahrweise, mit der man hätte angreifen können, ließ das Gefährt nicht mehr zu. So blieb ihm nichts weiter übrig, als schließlich die rote Laterne des Schlußlichts hochzuhalten.



Im A-Lauf der Gruppe 5 zeigten sich drei „grinsende“ Toyota 2000 GT auf den Startplätzen zwei, drei und fünf (v.r.n.l.) von Peter Vornehm, Pepe Schnack und Michael Föllner.

Neben den Dauerabonnten des A-Laufs in allen drei Gruppen Reiner Bergheimer, Michael Föllner, Peter Vornehm, Pepe Schnack und Arnim Luckmann durfte diesmal Martin Schmeuß anstelle seines Bruders in diesem erlauchten Kreis mitmischen. Und dort sah das Rennengeschehen schon etwas anders aus. Hier blieb das ganze Feld doch recht lange beieinander und zog sich nur allmählich auseinander. Die Spitze des Feldes strebte zielgenau auf die Bestmarken der Top-5 zu. Peter hatte ausnahmsweise mal keinen so guten Tag erwischt und mußte als erster von der wilden Fahrt der anderen abreißen lassen. Wie bei ihm war aber auch bei seinen Konkurrenten der Fehlerteufel am Werk, der die Autos überraschend häufig aus der Spur hüpfen ließ. Lange konnte Martin im Mittelfeld mithalten, doch dann schlug es auch bei ihm mehrfach ein, so daß er Arnim ziehen lassen mußte. Der hatte mit Schwierigkeiten begonnen, kam dann aber wieder in die Spur. Seine Performanz reichte aber nicht für die oberen drei, Pepe, Michael und Reiner. Die fuhren recht unbeirrt und zogen aber langsam und kontinuierlich auseinander. Wieder hatte Reiner mit geringfügig besseren Rundenzeiten die Nase vor Michael vorn, der seinerseits Pepe in Schach halten konnte. Während Arnim noch hinter Chris aus dem B-Lauf zurückfiel, mischten sich die ersten drei des Laufs zwischen die zwei Führenden aus dem C-Lauf, so daß die Plätze 1 bis 5 nach folgendem Lauf-Muster vergeben wurden: A-C-A-C-A.

Reiner holte sich den zweiten Dreifachsieg in Folge und liegt damit auch in der Gruppe 5 aussichtsreich auf Titeltkurs. Michael konnte dank seines dritten Platzes wieder auf den zweiten in der Rangliste aufholen, da Peter hier sein erstes Streichresultat eingefahren hatte. Die beiden trennen jetzt nur noch 5 Punkte und 8 Punkte hinter Michael folgt schon Pepe.







Auch in der Gruppe 5 wurde die Dichte des Feldes dadurch demonstriert, daß von Platz 2 bis 13 zwölf Fahrer innerhalb von 4,6 Runden unterwegs waren. In allen drei Gruppen zeigt sich also, daß die Spitze des Feldes einsam ist. Dahinter aber herrscht ein munteres und spannendes Treiben mit ständigen Platzwechseln unter den Fahrern. Neue Entwicklungsstufen und die Tagesform der Teilnehmer haben hier einen großen Einfluß auf ständige



Veränderungen der Kräfteverhältnisse. So darf es einen nicht wundern, wenn jemand innerhalb einer Saison mal von den Top-6 bis ins Mittelfeld abrutscht und umgekehrt ein anderer von ganz hinten nach weit vorne durchstartet. Andererseits zeigt sich auch in allen Gruppen ein recht harter Kern der Top-6-Fahrer. Dahinter eröffnet sich ein Feld von um die 10 Fahrern, von denen prinzipiell jeder jeden schlagen kann. So wird es in den verbleibenden zwei Rennen der Saison noch viel Spannung und interessante Positionskämpfe geben. Da in der Startaufstellung des kommenden Rennens bereits ein Streichresultat der Gesamtwertung berücksichtigt wird, werden dann die direkten Kontrahenten in der Rangliste auch direkt zusammen fahren, was die Spannung der Rennen noch weiter hochtreiben wird.

Vielen Dank für die tollen Fotos geht diesmal an Michael alias Käthe, der unseren diesmal verhinderten Fotografen Nils wunderbar ersetzte. Das nächstmal sehen wir uns dann auf Käthes Clubbahn in München zum vorletzten Lauf der Saison.

Stefan

<b><u>Sponsoren:</u></b>	
	
<a href="#"><u>Motor Modern</u></a>	<a href="#"><u>Schöler Chassis</u></a>
	
<a href="#"><u>HAMA-Lösungen</u></a>	<a href="#"><u>Powerpoint Slotracing-Bedarf</u></a>
	
<a href="#"><u>Fischer-Modellbau</u></a>	<b>Gruppe 245 Süd Orga-Team</b>