

Favoritensterben beim 2. Lauf der Gruppe 245 Süd in Pörling (?)

Mahlzeit!



Man kann ja vieles sagen, aber eines muß man auf jeden Fall los werden: In Pörling schmeckt´s! In gemütlicher Wohnzimmer-Atmosphäre nehmen die Teilnehmer hier im Bild ein reichliches und leckeres Mittagmahl zu sich. Und das nicht genug, konnte man schon fast von Wellness-Ambiente sprechen, das einem hier geboten wurde. Denn am Renntag waren Sauna-Verhältnisse angesagt. Die perfekt bestellte Sonne heizte den oberen Raum des Fahrerlagers auf Sahara-Niveau auf. Und zum Abkühlen tauchte man dann in den Keller zur Rennbahn ab, der den oben beinahe erlittenen Hitzeschock mit gefühlten Minusgraden (wegen des geplanten Umzugs) wieder erstklassig ausbalancierte. Zudem konnte man sich jederzeit Warm-Kalt-Wechselbäder mit den im Keller aufgestellten Heizlüftern und –strahlern verabreichen, an denen man sich heiße Füße und Hintern holte, während die frostigen Kellerwände zum Kühlen heiß gelaufener Körperteile und Gemüter genutzt werden konnten. Garniert mit jeder Menge an Spannung und Aufregung kann man mit Fug und Recht von einem Abenteuer-Wellness-Wochenende der Extraklasse sprechen.

19 Starter hatten sich zum Rennen in Pörling eingefunden. Einige Teilnehmer des ersten Laufs in Wendelstein hatten schon vorab geplant, diesen Lauf ausfallen zu lassen, um sich ein erholsames Wochenende in dieser turbulenten Zeit zu gönnen. Die möglichen zwei Streichergebnisse laden ja auch dazu ein. So fehlten geplantermaßen die beiden „Nordlichter“ Peter Kalsow und Gottfried Koll. Aus dem Münchener Club fehlte zu aller Erstaunen und Bedauern Peter Vornehm, der sich in der letzten Saison noch hervorragend in Szene gesetzt und zwei Pokale abgeräumt hatte. Der erste Lauf dieser Saison verlief für ihn jedoch recht unglücklich. Wir hoffen, daß die Enttäuschung von damals (vor 6 Wochen) nicht die Ursache für seine Abwesenheit war, und daß er das nächstemal wieder mit Freude dabei ist. Auch die Ebersberger Bernhard Niessl und Sven Eberhard wurden vermißt, da für sie die Anreise nach Pörling doch nur ein Katzensprung gewesen wäre. Dafür schlug die Wendelsteiner Slot-Connection wieder mit mächtigen 7 Startern fast in Vollbesetzung auf: Thomas und Stephan Lange; Hans Brehm, Thomas Rönz, Jürgen Mainka, Wolfgang Sattler und Frank Röckelein. Die weitesten Anreisen hatten aus dem Norden die 4 Bamberger Rennkollegen Chris Rademacher, Christopher Stark, Sebastian Pachner und Martin Schmeuß, und aus dem Süden der stets treu teilnehmende Walter Benkeser aus Österreich.



Der Plättchentest bei der Reifenabnahme wurde wieder souverän von Chris Rademacher durchgeführt. Die Zahl der Beanstandungen scheint inzwischen schon merklich abgenommen zu haben.



Die helfenden Hände bei der Fahrzeugabnahme nehmen zu. Ralf Grünig unterstützte die Rennkommissare Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann erstmals und Thomas Müller hatte seine Hilfsbereitschaft ebenfalls angemeldet. Bei den diesmal „nur“ 19 Teilnehmern waren 3 Kommissare jedoch genug, um die Abnahme flut locker „in time“ zu bewältigen.

Einige Teilnehmer waren sicherlich mit hohen Erwartungen an den Renntag angereist. Das galt vor allem für die Rennpiloten, die im ersten Lauf in Wendelstein vermeintlich unter ihrem Leistungspotential zurückgeblieben waren. Für sie galt es nun, die Scharte vom ersten Lauf wieder auszuwetzen und aus einer hinteren Startgruppe nach vorne zu fahren. Zu diesem Kreis gehörten sicherlich Walter Benkeser, Pepe Schnack, Chris Rademacher, Thomas Müller und Stefan Schmeuß. Doch wem von ihnen sollte der Sprung nach oben gelingen? Klar war, daß von den Vorderen keiner freiwillig einen Platz würde abgeben wollen, und so sollte dann auch mit harten Bandagen gekämpft werden. Gestartet wurde üblicherweise mit der Gruppe 4.



Die erste Startgruppe des Tages v.l.n.r.: Stephan Lange, Wolfgang Sattler, Walter Benkeser, Chris Rademacher und Frank Röckelein. Und dazu ihre Autos mit dem neuen Jota von Frank.

Im D-Lauf der Gruppe 4 waren neben drei Wendelsteiner „Rookies“ auch zwei der erwartungsschwangeren Starter an der Reihe: Walter Benkeser und Chris Rademacher. Beide konnten sich zwar gegen ihre direkten Laufkonkurrenten durchsetzen, doch die reine Begeisterung über ihr Rennen stellte sich nicht bei ihnen ein. Walter finishte mit 101,90 Runden vor Chris mit 100,09 Runden. Walter war mit fast 2 Runden Vorsprung seinem Ziel eines Sprungs im Klassement nach oben vermutlich schon recht nahe. Bei Chris war jedoch schon Skepsis bis Enttäuschung zu spüren. Aber noch wußte man nicht, wie viele Runden die Konkurrenz schaffen würde. Der C-Lauf sollte dann erste ernüchternde Gewißheit bringen. Alle fünf C-Lauf-Fahrer konnten sich vor Chris platzieren. Bitter noch dazu, daß Thomas Lange und Hans Brehm mit 100,23 und 100,20 Runden nur ein paar Bruchteile einer Runde vor ihm lagen. Nicht ganz so knapp vor Walters Nase setzten sich Martin Schmeuß mit 102,60 Runden und Sebastian Pachner mit 103,89 Runden. Eine ganze Klasse besser war aber einer der „heißen Kandidaten“ Pepe Schnack, der von Anfang bis Ende sauschnell war und sich keine Fehler leistete. Mit 107,46 Runden deklassierte er seine „Mitläufer“ förmlich.



Optimaler Driftwinkel unterschiedlich interpretiert im C-Lauf der Gruppe 4 v.l.n.r.: Thomas Lange, Hans Brehm und Martin Schmeuß

Noch mußten 9 Fahrer in den letzten beiden Läufen das Rennen aufnehmen und die Meßplatte der Top-10 lag für sie nun zwischen den knapp 104 Runden von Sebastian und den etwa 107 und ein halb Runden von Pepe.



Das Duell zwischen den Clubkameraden der Wendelsteiner Slot-Connection Thomas Rönz auf BMW M1 und Jürgen Mainka auf Lamborghini Countach im B-Lauf der Gruppe 4, hier im Paralleldrift ging mit 101,56 gegenüber 101,27 Runden knapp für Thomas aus. Walter hatte mit seinen 101,90 Runden also weitere zwei Konkurrenten hinter sich gelassen und war nun schon mindestens Elfster. Eine Top-10-Platzierung lag in greifbarer Nähe. Dagegen rutschte Chris immer weiter nach hinten und sein Herz und seine Laune langsam in die Hose.

Ganz gut lief es im B-Lauf für Thomas Müller, Arnim Luckmann und Stefan Schmeuß. Nahezu ebenbürtig war es nur eine Frage der Nerven, wer von ihnen schließlich die sprichwörtliche Nase vorne haben sollte. Sie waren das ganze Rennen so dicht beieinander, daß schon ein einziger kleiner Ausrutscher um die Plätze entscheiden konnte und so passierte es dann auch. Allein Stefan gelang ein fehlerfreier Lauf und mit seinen 106,11 Runden zeigte sein alter Porsche 934 der „first generation“ die beiden jungen und stürmischen Jotas von Arnim und Thomas mit ihren 105,73 und 105,68 Runden seine schöne Heckansicht. Damit konnte auch Stefan die Enttäuschung seines Resultats in Wendelstein wiedergutmachen.



Und schließlich die Top-4 des A-Laufs in der Gruppe 4 von oben nach unten bzw. rechts nach links: Reiner Bergheimer auf Ferrari 512 BB, Ralf Grünig auf Lamborghini Countach, Christopher Stark auf Lamborghini Jota und Michael Föller auf BMW M1

Im A-Lauf tobten die vier Piloten auf dem Niveau der bislang Bestplatzierten los und die Spannung unter den Fahrern wuchs. Michael mußte ein wenig abreißen lassen. Christophers Auto war zwar ebenso schnell wie die der führenden Reiner und Ralf, aber er streute immer wieder mal Fahrfehler ein, die ihn bald deutlicher zurückwarfen. Und dann ereignete sich das Unfaßbare, das im normalen Leben eine Schlagzeile auf der ersten Seite der Bild-Zeitung hätte zur Folge haben müssen: „Skandal in der Gruppe 245 Süd: Amtsmißbrauch des obersten Rennkommissars und Imperators!“ Damit rangiert dieses Thema auf den Geleisen eines K.-T. zu Guttenberg oder S. Berlusconi. Aber was war geschehen? Was wir heute mit dem Abstand von ein paar Tagen mit einem gewissen Schmunzeln rekapitulieren, ging während des aktuellen Geschehens mit einigen emotionalen Hitzewellen begleitet durch den frostigen Bahnraum – Wellness also auch hier, wenn man so will. Der Dominator der Gruppe 245 Süd der letzten Jahre, Reiner Bergheimer, wurde durch einen Laufkollegen derart behindert, daß er aus der Bahn flog und auf dem staubigen Randstreifen ausrollte. War das ein normaler Rennunfall oder „Majestätsbeleidigung“? Beim Geschädigten löste es jedenfalls lautstarken Protest in Form eines „Chaos“-Rufs aus, gefolgt von einer Anweisung an den Streckenposten: „Mach ä´mal die Reifen sauber!“. Sowohl der Rennleiter folgte mit Rennunterbrechung auf´s Wort als auch der Streckenposten – pikanterweise der zweite Rennkommissar -, der in kollegialem Entgegenkommen den schmutzigen Reifen während der Unterbrechung säuberte. Einen vorsichtigen Einspruch des direkt hinter Reiner liegenden Ralf parierte der Imperator dann noch mit dem Satz: „Du willst doch fair gewinnen, oder?“ Mit frisch gesäuberten Reifen lief es dann wieder Rund und auf den Laufsieg hinaus. - - - Soll man über solche Szenen lieber den Mantel des Schweigens hüllen, oder sind das nicht gerade die Topstories, die eine Berichterstattung erst so richtig würzig machen? Diese Frage habe ich mir gestellt und mich schließlich für letzteres entschieden, ist das doch ein Paradebeispiel für die immer wieder vorkommenden, hochfliegenden Gefühle im Slotracing, die dieses Spiel so lebendig und reizvoll machen. Ausgerechnet unseren hochgeschätzten Ordnungshütern passieren im Eifer des Gefechts solche Fehlinterpretationen der ungeschriebenen aber dennoch allseits bekannten, üblichen Slotracing-Regeln. Aber warum auch nicht? Sind nicht auch sie inmitten des Renngeschehens genauso fehlbare Rennfahrer mit Feuer und Emotionen wie alle anderen, die innerlich brennen und auf Erfolg und Sieg aus sind? Da wird manche Regel schon mal gerne zu eigenen Gunsten etwas verbogen, oder nicht? Am selben Tag gab es in anderen Läufen unter anderen Fahrern nahezu identische Konstellationen, bei denen das Rennen ganz normal weiterlief, wie es üblich ist. Mal wurde jemand unabsichtlich von seinem Nebenmann herausgekickt, mal geschah es mit voller Absicht und einem Grinsen des Täters. Beide Fälle sind sehr unerfreulich für den Geschädigten, der dann vor Wut und Enttäuschung ausrasten könnte. Das ist durchaus verständlich und eine entsprechende Reaktion nachvollziehbar. Aber ob absichtlich oder unabsichtlich, nach den üblichen Gepflogenheiten gibt es in solchen Fällen keine Rennunterbrechung, geschweige denn, daß das geschädigte Fahrzeug dann während der Rennunterbrechung gewartet wird. Eine Ausnahme ist vielleicht das Richten vom Schleifer, wenn jemand bei einer gröberen Massenkollision quer oder rückwärts durch den Acker pflügte. In diesen Punkten gilt eigentlich gleiches Recht für alle und es sollte kein Unterschied zwischen Topfahrern und dem Rest des Feldes gemacht werden. „Fair“ bedeutet, daß alle Teilnehmer möglichst gleich behandelt werden. Und das ist ohnehin nicht immer gegeben, da auch ein Streckenposten mal schneller und mal langsamer reagiert. Leidtragende solcher Ungleichheiten gab es am selben Renntag mehrere und einige haderten schwer mit dem Schicksal der erlittenen „Ungerechtigkeit“. In Reiners Fall hatte sein aus dem Affekt heraus impulsives Einfordern einer Sonderbehandlung Erfolg und die Ungerechtigkeit schlug damit zu seinen Gunsten aus. Das kann schon mal passieren, sollte aber nicht Schule machen. Fakt ist, daß Reiner mit 107,14 Runden 0,7 Runden vor Ralf ins Ziel kam, der mit seinen 106,44 Runden die Marke von Stefan mit nur 0,33 Runden übertraf. Wieviel Boden hätte Reiner ohne die fremde Schützenhilfe verloren und wieviel Plätze hätte es ihn gekostet?

Hätte, wäre, könnte sind müßige Überlegungen, die man schnell abhaken sollte, wie etwa um ein zu unrecht nicht gegebenes Wembley-Analog-Tor bei der Fußball-Weltmeisterschaft 2010 in Südafrika zwischen Deutschland und England, als der Ball nach den Fernsehbildern klar hinter der deutschen Torlinie war. Reiner behauptete Platz 2 hinter Pepe und vor Ralf. Michael fiel mit 105,34 Runden hinter Thomas Müller auf Platz 7 zurück und Christopher stürzte sogar bis in die zweite Tabellenhälfte herunter. Walter kletterte dadurch um einen weiteren Platz nach oben und hatte somit Platz 10 erreicht. Freud und Leid liegen auch im Slotracing eng beieinander, mal zwischen den verschiedenen Rennpiloten und auch mal in einem einzelnen Piloten selbst nur durch wenige Minuten voneinander getrennt. So konnte es sogleich mit den nächsten Rennläufen der Gruppe 2 geschehen.



Den Hintergrund des Parc Fermé der Gruppe 245 in Pöring schmückt passend ein Plakat mit einem Motiv der originalen Gruppe 2 der DRM von damals.

Der D-Lauf der Gruppe 2 war diesmal eine reine Wendelstein-Meisterschaft, die Jürgen Mainka vor Stephan Lange für sich entscheiden konnte. Die beiden anderen Wendelsteiner Piloten Hans Brehm und Thomas Lange aus den folgenden Läufen setzten sich, das darf ich vorwegnehmen, im Schlußklassement direkt vor die beiden, so daß alle sieben Wendelsteiner wie einst „die sieben Schwaben“ schön hintereinander aufgereiht in der Rangliste standen, angeführt vom Clubchef Thomas Lange selbst, wie sich das auch gehört: „Hannemann, gang du voran, du hascht d´größeren Stiefel an“ (Zitat aus „Die sieben Schwaben“).



Der neu aufgebaute BMW 635 Csi von Thomas Lange als fünfter Starter im C-Lauf der Gruppe 2. Und mit dabei (v.o.n.u.): Walter Benkeser auf Porsche 911 S, Pepe Schnack auf Alfa Sud Sprint, Thomas Müller auf Datsun 160 J und Stefan Schmeuß auf BMW 3,0 CSL.

Thomas Lange hatte erstmals sein eigenes neues Gruppe-2-Fahrzeug zum Einsatz gebracht, einen schön gestalteten BMW 635 Csi aus dem selteneren Modellbausatz mit Kotflügelverbreiterungen. Direkter Konkurrent von Thomas in seinem C-Lauf, mit dem er sich ein enges Gefecht lieferte, war überraschenderweise Walter Benkeser. Walter, der sich im Laufe der letzten Saison mit seinem Porsche 911 S immer weiter nach vorne fahren und in deren vorletztem Lauf sogar einen Platz 2 belegen konnte, wurde nun von Thomas hart attackiert. Schließlich rettete Walter mit 98,78 Runden nur eine halbe Runde Vorsprung vor Thomas. Im Vergleich zum Vorjahr an gleicher Stelle hatte er ziemlich genau eine Runde mehr gefahren. Damals war er aber noch nicht so gut und erfolgreich unterwegs gewesen wie dann ein paar Läufe später. War Walter nun mit seinem Porsche leistungsmäßig wieder etwas zurückgefallen, oder hatte Thomas einen großen Leistungssprung nach vorne geschafft?



Pepe Schnack links neben Thomas Lange zu Beginn des letzten Turns: beide angespannt.



Und so sieht es auf der Strecke aus: Pepe auf Spur 4 mit komfortablem Vorsprung von 2 Runden auf Spur 1 (nicht im Bild). Rundengleich aber weitere 3 Runden zurück sind Walter und Thomas auf den Mittelspuren. Frank Röckelein beobachtet das Geschehen gebannt.

Die Musik ging also noch etwas weiter vorne ab. Thomas Müller überflügelte Walter um 3,5 Runden und mußte sich seinerseits Pepe Schnack mit zwei Runden geschlagen geben, der 104,26 Runden mit dem Alfa Sud Sprint vom Pörringer Franz Ofner erzielte. Mit diesem Rundenergebnisse hätte Pepe im Vorjahr komfortabel gewonnen, als die drei Erstplatzierten bei 103 Runden und ein paar „zerquetschten“ Teilstrichen zum Stehen kamen. Aber das Leistungsniveau der Gruppe 245 Süd hat sich offenbar gegenüber damals drastisch erhöht, was nach dem damaligen Wechsel auf das neue Reifenmaterial nicht verwunderlich ist. Die geeignete Präparationstechnik der GP-Tyres wird wohl inzwischen von den meisten Fahrern gut beherrscht. In der Gruppe 4 konnte man jedenfalls eine Verbesserung der Rundenergebnisse um durchschnittlich ca. 2 Runden gegenüber dem Vorjahresrennen in Pöring feststellen. Thomas hätte mit seinen 102,21 Runden im Vorjahr Rang 5 erreicht. Doch was würde dieses Ergebnis in diesem Jahr wert sein? Wieder einmal großes Pech hatte aber Stefan Schmeuß, der sich mit seinem BMW 3,0 CSL Hoffnungen auf eine deutliche Verbesserung gegenüber dem letzten Rennen gemacht hatte. In der Gruppe 4 war es ja nach dem Debakel von Wendelstein diesmal auch gut gelaufen, dann sollte es doch auch hier glücken. Aber erst gab es eine Behinderung, dann noch ein unwillkürlicher Abflug und kurz darauf gab das Fahrzeug häßliche Kreischlaute von sich, die eindeutig auf massive Getriebe-Probleme hinwiesen. Übliches Procedere in der Gruppe 245 Süd für solch einen leicht reparablen Schaden ist eine auf gemeinsamer Kulanz der Teilnehmer beruhende Rennunterbrechung, während der das Auto ohne Rundenverlust wieder instand gesetzt werden darf. Nun war aber eh schon eine Menge an Boden verloren und so zog Stefan im Moment des Getriebeschadens frustriert seinen Stecker und verschwand ohne einen Laut und ohne Antrag auf Unterbrechung mit seinem Vehikel im Fahrerlager. Da auch sonst keiner der Teilnehmer reagierte und die Lage richtig peilte, wurde das Rennen entgegen dem üblichen Verfahren fortgesetzt – dumm gelaufen. Der Verlust nahezu eines ganzen Turns ließ Stefan chancenlos auf den letzten Platz zurückfallen.



Ein Unikum der Gruppe 2 ist der kleine Renault R8 Gordini von Ralf Grünig, den er in dieser Saison zum erstenmal einsetzt – und siehe da, mit Erfolg: Platz 6 im ersten Lauf in Wendelstein und diesmal sollte es noch besser werden.

Den restlichen beiden Läufen B und A sollte es besser ergehen. 102,27 Runden, 103,11 Runden und 104,78 Runden erzielten im B-Lauf Martin Schmeuß, Christopher Stark und Ralf Grünig als Sieger ihres Laufs. Martin und Christopher schoben sich damit vor Thomas Müller, verfehlten aber Pepes Marke. Die konnte nur einer knacken: Ralf mit seinem schnuckeligen Renault R8 Gordini. Die beiden anderen B-Läufer mußten etwas Federn lassen. Hans Brehm fiel mit 97,55 Runden knapp hinter seinen Clubchef Thomas Lange zurück. Und Chris Rademacher scheiterte mit seinen 100,15 Runden mit 2 Runden an Thomas Müller. Das hatte sich Chris mit seinem nominell starken BMW 3,0 CSL sicherlich anders vorgestellt und so stieg sein Frustpegel wieder um ein paar Skalenteile nach oben.

Nun war im A-Lauf Spannung angesagt, ob auch hier wie zuvor in der Gruppe 4 mit Pepe Schnack ein neuer Star geboren werden würde, der in der Lage war, die üblichen Favoriten vom Sockel zu stoßen. In Gruppe 4 bröckelte dieser bei Reiner Bergheimer ja nur schwach, dafür aber um so kräftiger bei Michael Föllner und Christopher Stark. Nun hießen die Favoriten neben Reiner wieder Michael und diesmal Arnim Luckmann, der ewige Gruppen-2-Zweite. Reiner ließ diesmal gar nichts anbrennen, so daß sein Sockel nicht weiter demoliert wurde. Mit einem sicheren Rennen holte er sich erneut die Krone der Gruppe 2 mit seinem Dauersiegerfahrzeug Alfa Sud und man fragt sich langsam, wer dieses Gespann wird schlagen können. Michael und Arnim traf aber wieder die Wucht der starken Konkurrenz, der sie diesmal nicht standhalten konnten. Für Michael ging es herab auf einen mit Christopher geteilten 5. Platz und für Arnim erdrutschartig noch weiter bis auf Platz 8 hinter Martin Schmeuß. Wer hätte das gedacht? Einer ihrer Bezwingler war der vierte A-Laufteilnehmer Sebastian Pachner, der mit ebenfalls 104 Runden zwischen Ralf und Pepe und damit auf's Podest kletterte.

Nach so viel Aufregung fehlte nun nur noch eine kleine Sensation in Gruppe 5, um den Tag perfekt zu machen. Im D-Lauf, der wieder rein aus Wendelsteinern bestand, blieb diese zwar aus, dafür setzte sich die Reihe der Aufreger weiter fort. Unter den Club-Kollegen wurde offenbar so hart gefightet, daß es irgendwann zu einer absichtlichen Attacke gegen Thomas Lange kam, dessen sonst so stabile fröhliche Natur daraufhin verständlicherweise für einige Zeit in heftige Mißstimmung umschlug. Slotracer müssen sicherlich immer wieder mal Frustrationen ertragen, aber solche häßlichen Vorfälle sind natürlich absolut unnötig, unangebracht und unerwünscht. Un, un, un, und jetzt schnell abhaken und weiter im Text. Seinen Attentäter konnte Thomas immerhin mit einer halben Runde hinter sich halten, mußte sich aber im internen Duell Thomas Rönz deutlich geschlagen geben, der mit 102,33 Runden schon die erste achtbare Duftmarke setzte. In der Gruppe 4 wäre er damit schon in die Top-10 gefahren, aber die Gruppe 5 ist dieses Jahr gnadenlos stark und eng. Das zeigte dann gleich der folgende C-Lauf.



Rennstudie aus dem C-Lauf der Gruppe 5: Perfekte Driftwinkel bei v.l.n.r.: Ralf Grünig, Chris Rademacher und vorne Pepe Schnack.

Die Fünfergruppe des C-Laufs zerfiel in drei Teile. Der Wendelsteiner Jürgen Mainka fuhr sich am Ende der Gruppe in die Leistungszone seiner Clubkameraden aus dem D-Lauf hinein. In der Mitte der Gruppe fuhren Chris Rademacher und Walter Benkeser auf einem Niveau, das komfortabel über dem des D-Laufsiegers lag. Und vorne eilten erneut die beiden

Senkrechtstarter des Tages, Pepe Schnack und Ralf Grünig davon, die sich rundengleich auf eine Top-Marke von 106 Runden zubewegten. Und auch in diesem Lauf gab es wieder Aufregung und heftige Verstimmung. Diesmal traf das Schicksal Walter, der bei einem Abflug eine ungewöhnlich lange Zeit zu ertragen hatte, bis sein Fahrzeug wieder eingesetzt wurde. Als Folge der Aufregung steuerte er nur wenige Kurven später erneut in's Grün und mußte dann noch mal zusehen, wie sich ein Streckenposten lange Zeit vergeblich bemühte, sein Gefährt in die Bahn zu stellen. Innerhalb dieser einen Runde hatte Walter dadurch mindestens eineinhalb Runden verloren und war natürlich auf 180. Jeder Rennfahrer kann sich vorstellen, was in ihm vorging und daß die folgenden Runden nun auch nicht mehr ganz perfekt und fehlerfrei gelangen. Mit einem Doppelschlag war das Rennen quasi gelaufen, so schnell kann es gehen. Walter erzielte 103,11 Runden und fiel damit hinter Chris zurück, der nur eine halbe Runde mehr zustande brachte. Zunächst mußten sich beide nur ihren Laufkollegen Ralf und Pepe geschlagen geben, die mit 106,37 und 106,74 Runden unerreichbar gewesen waren. Aber die Enttäuschung von beiden, Walter und auch Chris, war am Ende doch sehr groß, da alle B- und A-Lauffahrer ihre Resultate überbieten konnten. Für beide wäre bestimmt mehr drin gewesen, aber andererseits wurden sie ganz knapp rundengleich von keinen Geringeren als Martin Schmeußner und Hans Brehm geschlagen, die im 1. Lauf in Wendelstein die Plätze 5 und 4 belegt hatten. Auch für diese beiden ging in ihren Läufen B und A der Schuß etwas nach hinten los oder sie brachten die Kraft ihrer Autos diesmal nicht genügend auf den Boden.













Rennstudie aus dem B-Lauf der Gruppe 5: Nicht ganz so perfekter Driftwinkel in der Kurvenausfahrt bei Arnim Luckmann rechts, besser gelungen bei Martin Schmeußner links.

Den B-Lauf dominierte ganz klar Thomas Müller, der einfach nicht zu halten war. Sebastian Pachner, Arnim Luckmann und Stefan Schmeußner fuhren etwas dahinter auf ähnlichem Niveau untereinander. Doch Stefan wurde einmal abgeschossen und fuhr dabei durch den Dreck des Randstreifens, ohne daß das Rennen unterbrochen wurde. Eine weitere Behinderung und ein Abflug warfen ihn schließlich aus dem Rennen im Mittelfeld. Arnim und Sebastian setzten sich von ihm ab, erreichten 106,36 und 106,60 Runden verfehlten damit Pepes Marke knapp. Arnim blieb sogar mit einem Teilstrich hinter Ralf zurück. Im A-Lauf war Christopher Stark auf der Pole-Position der erwartete Favorit. Zwar fuhr er nicht ganz fehlerfrei, aber die bärenstarke Performance seines Autos genügte, den Rest seines Feldes in Schach zu halten. Diesmal wurde er aber nicht wie zuletzt von Reiner Bergheimer hart bedrängt, denn dieser mußte sogar Michael Föllner ziehen lassen und war am Ende glücklich, mit 106,38 Runden gerade mal einen Teilstrich vor Ralf geblieben zu sein, der ja ebenfalls einen Teilstrich vor Arnim geblieben war. Wie eng ist das denn? Michael scheiterte um 10 Teilstriche an Pepe und Christopher war hinter Thomas Müller der zweite Fahrer, der die 107 Runden überwinden konnte. Thomas blieb mit einer dreiviertel Runde Vorsprung Sieger und war der neue Star der Gruppe 5, sein erster lang erwarteter und hoch verdienter Sieg in der Gruppe 245 Süd, ebenso wie Pepes erster Sieg in der Serie mit seinem Sieg in der Gruppe 4. So ist es recht, neue Sieger braucht die Serie! Und die Favoriten stürzen teilweise herunter: Reiner stürzte auf Platz 6 herab, Michael hielt sich mit Platz 4 noch ganz gut und Arnim stürzte auf Platz 8. Christopher behauptet seine neu errungene Spitzenposition, und neben Thomas und Pepe stoßen auch Sebastian und Ralf kräftig nach oben.

Fazit: Es ist keine Schande, wenn man in der Gruppe 245 Süd mal nur in der zweiten Hälfte der Rangliste landet. Beispiel: In der Gruppe 5 lagen zwischen dem Zweiten mit seinen 107,02 und dem Achten mit seinen 106,36 Runden nur 0,66 Runden, das sind 7 vordere Plätze innerhalb von zwei drittel Runden. Um hier ein gutes Rennergebnis zustande zu bringen, muß inzwischen alles zusammenpassen: 1. Man braucht ein perfekt aufgebautes Auto ohne technische Mängel, 2. man muß die Reifen perfekt präpariert haben, 3. man muß sich das Rennen richtig einteilen und konzentriert gut fahren und 4. man braucht ein wenig Glück und Nerven, daß man ohne Behinderungen und eigene Fehler gut durch das Rennen durchkommt. Wenn auch nur einer dieser Faktoren ungünstig ist, geht es gleich um viele Plätze nach hinten. Es ist also schon eine Auszeichnung, wenn man in diesem starken Fahrerfeld überhaupt mithalten kann, und das Potential dazu haben die allermeisten der Teilnehmer. Es ist schon fast eine Ehre, hier kräftig mitmischen zu können. Der gemeinsame Wettbewerb findet auf höchstem Niveau statt, es gibt keine Abonnement-Sieger mehr und so wird es auch hoffentlich spannend weitergehen.

Vielen Dank für die tollen Bilder diesmal an Michael „Käthe“ Föllner. Bis demnächst.
Stefan

Sponsoren:	
	
<u>Motor Modern</u>	<u>Schöler Chassis</u>
	
<u>Ditech-Produktion</u>	<u>Slotitnow - Nürnberg</u>
	
<u>Lemmys Basement - Nürnberg</u>	<u>Powerpoint - Neufahrn</u>
	
<u>HAMA-Lösungen</u>	<u>Fischer-Modellbau</u>
	
<u>GP Speed Tires – Jürgen Plan</u>	Gruppe 245 Süd Orga-Team