

10 Jahre Gruppe 245 im Süden

Mit dem Auftaktrennen der Gruppe 245 in Wendelstein, startet die Serie im Süden in Ihr zehntes Jahr.

Wer jetzt denkt, dass nach dieser langen Zeit eine routinierte Saison beginnt, der liegt leider falsch, denn gerade in diesem Jahr stehen Änderungen ins Haus, die den Verantwortlichen der Serie fast schon graue Haare wachsen lassen.

Gegen Ende des letzten Jahres gab Stefan Schmeuß bekannt, dass er in diesem Jahr seine Freizeit seiner schwer kranken Freundin widmen möchte und uns für die Organisation der Serie nicht zur Verfügung steht.

Mit dieser Nachricht wird klar, dass es weitaus wichtigere Dinge gibt, als sich um ein Hobby zu kümmern.

An dieser Stelle wünsche ich Stefan im Namen aller Fahrer viel Kraft und Zuversicht für diese schwere Aufgabe.



Natürlich gibt es dadurch einige Änderungen im Organisationsteam. Arnim Luckmann ist ab sofort der neue Chef in der Abnahme und wird unterstützt von Michael Föller und Chris Rademacher. Reiner Bergheimer übernimmt die Serienleitung bis zur Rückkehr von Stefan.

Fast zeitgleich kam die nächste Hiobsbotschaft von Reiner Bergheimer, der sich für die kommende Saison mit neuen Reifen beim Lieferanten eingedeckt hatte.

Bei der Bearbeitung stellte er fest, dass diese sich fast wie Moosgummi schleifen lassen und auf der Heimbahn nach ein paar Runden starkes Graining aufweisen und die Oberfläche zudem verklebt.

Nach Rücksprache mit dem Lieferanten für diese Reifen wurde der Eindruck bestätigt, denn GP-Tires musste auf einen neuen Großhändler, bei dem das Rohmaterial für die Pneus bestellt wird, ausweichen, weil der bisherige Großhändler für unsere Reifen bietet das Material nicht mehr an.

Die daraus resultierenden Fragen warum GP nicht direkt beim Hersteller einkauft oder ein Großhändler gesucht wird, der das ursprüngliche Material anbietet, lassen sich recht einfach beantworten.

Für einen direkten Einkauf sind die Abnahmemengen zu klein und wie es aussieht, hat der bisherige Großhändler Mengen abgenommen, die eine exklusive Fertigung beim Hersteller zugelassen haben.

Im Augenblick werden viele Gerüchte über die Verwendbarkeit des neuen Materials im Westen und im Süden der Szene diskutiert. Was an den verschiedenen Aussagen dran ist, können wir noch nicht sagen, denn eigene Tests und Erfahrungen mit den Reifen stehen aus.

Für die aktuelle Saison ist folgender Fahrplan angedacht:

1. Test und Auswertung des neuen Materials
2. Prüfen von alternativen Reifen
3. Entscheidung Reifenmaterial für die **Saison 2014** beim 3. Rennen

Die Verfügbarkeit von altem Material ist für dieses Jahr gewährleistet und es kann selbst bei GP-Tires noch direkt bestellt werden.

Ein optisches Unterscheidungsmerkmal ist, dass beim alten Material eine leichte weiße Puderschicht auf der Oberfläche vorhanden ist.

Vorgeplänkel

Im Vorfeld war es relativ ruhig, vereinzelt gingen Meldungen von neuen Fahrzeugen, überarbeiteten Boliden, GFK Karossen und neuen Konzepten für die Gewichtsverteilung durchs Land.

Beim Freitagstraining waren dann auch ein paar Innovationen zu sehen.

Reiner experimentierte mit zwei Neubauten für die Gruppe 4 und 5, Karl hatte neues für die Gruppe 2 im Koffer und ein wunderschöner Scirocco von Frank Röckelein war zu bestaunen und Rookie Michael Reißmann ging mit einem neuen Datsun in der Gruppe 2 an den Start.



Bei den Fahrern stand also ein ausgiebiges Testprogramm an und es wurde am Freitag bis spät in die Nacht abgestimmt, Reifen geschliffen und Runden gedreht um die Fahrzeuge für den Renntag am Samstag optimal vorzubereiten.

Abschließend saßen dann noch ein paar Recken bei einem Bierchen bis in die frühen Morgenstunden zusammen, um den Trainingstag würdig abzuschließen. Es wurde gemunkelt, dass der nahe Kirchturm zum 4 Uhr Läuten ansetzte, als das Licht ausgeschaltet wurde.

Samstag, Renntag, ein neues Team in der Abnahme und Reiner kann genau so lange reden wie Stefan...

Die technische Abnahme von Arnim und Michael war intensiv, korrekt und es waren ein paar Extrarunden von einigen Teilnehmern notwendig um diese Hürde zu nehmen.

Nach dem wie immer sehr guten Mittagessen gab es eine etwas längere Ansprache zur aktuellen Situation in der Serie, einen kleinen Rückblick auf die letzten 10 Jahre und natürlich ausführliche Informationen über die neuen Reifen und ein paar Worte zu Stefan Schmeußers wegbleiben in dieser Saison.

Das Auftaktrennen in der Gruppe 4:

In der ersten Startgruppe durften Gottfried Koll, Sebastian Pachner, Frank Röckelein, Udo Dobberke, Michael Rissmann und Björn Pöpl die Saison eröffnen.

Wer jetzt gedacht hat, dass es in dieser Gruppe für die Einsetzer zu tun gäbe, wurde schnell eines besseren belehrt, denn die Jungs beherrschten ihre Boliden perfekt und sicher.

In diesem Lauf zeigte Gottfried mit seinem überarbeiteten Ferrari 365 GT4 beeindruckend, dass mit ihm in dieser Saison auf den vorderen Startplätzen zu rechnen ist.

Frank Röckelein bewegte seinen Pantera mit ähnlichen Topzeiten wie Gottfried, hatte aber auf den Außenspurten erheblich mehr Probleme und fiel dadurch im Rennen um 2,5 Runden zurück. Sebastian haderte noch mit seiner fehlenden Routine aber bekam von Runde zu Runde wieder mehr Sicherheit. Für Udo, Björn und Michael sind Technik und Übung für den Rückstand verantwortlich. Hierfür gibt es aber in den nächsten Wochen einen kleinen Workshop in Wendelstein, damit der Anschluss an das Hauptfeld bald erreicht wird.



Die zweite Startgruppe war mit Jürgen Mainka, Walther Benkeser, Arnim Luckmann, Nils Krietenstein, Chris Rademacher und Manuel Gärtner besetzt.

In dieser Truppe war das Feld irrsinnig eng zusammen und es gab einige Kopf an Kopf Rennen, die bis zum Schluss spannend waren. Ein Blick in die Ergebnislisten zeigt wie knapp es tatsächlich war:

Jürgen mit 109,61,
Walter mit 108,72,
Arnim mit 108,70,
Chris mit 107,44,
Manuel mit 107,39
Nils mit 106,87

Im Schlusslauf der Gruppe 4 setzten die Fahrer altbewährtes Material ein und alle waren sich bewusst, dass die vorgelegten 110 Runden von Gottfried kein Bummeln auf der Strecke erlauben. In der Startaufstellung: Karl Daamen, Reiner Bergheimer, Michael Föller, Pepe, Thomas Rönz und Martin Schmeuß.

Der Lauf ging recht verhalten los, denn keiner wollte in der ersten Kurve einen Abflug riskieren. Aber in der dritten Kehre war dann Reiner plötzlich neben der Spur, denn Michaels M1 schwänzelte wie wild und kickte den Ferrari aus dem Slot.

Einsetzen kostet natürlich immer viel Zeit und für den Fahrer sind das gefühlte zwei Runden bis das Rennen wieder aufgenommen werden kann. Letztendlich war es aber doch nur etwas mehr als eine halbe Runde Rückstand.

An der Spitze konnte sich inzwischen Pepe auf der schnellen Spur etwas absetzen wurde aber von Karl dicht verfolgt.

Im nächste Lauf war dann fast das gleiche Bild zu finden. Karl holte sich Pepe, Reiner konnte zwar auf Spur 1 Michael einholen, war aber durch die langsame Spur bereits knapp eine Runde hinter der Spitze.

In den nächsten Heats knabberte sich dann der Ferrari langsam durchs Feld und konnte zum Start des Schlusslaufes den zweitplatzierten Pepe aus dem Seitenfenster zuwinken.

Pepe brummte vor dem Start zu Reiner: Das wird wohl nicht reichen.... Als Antwort kam trocken: Nein, das Reicht nicht.

Im Schlussfinsh waren dann die Ergebnisse wie folgt:

Karl Daamen	111,85
Reiner Bergheimer	110,67
Pepe Schnack	110,25
Gottfried Koll	110,22
Jürgen Mainka	109,61
Martin Schmeuß	109,44
Thomas Rönz	108,93
Michael Föller	106,87

Bei diesem Ergebnis und Rennverlauf wird einmal mehr sehr deutlich, was ein einziger Abflug für Konsequenzen hat...

Die Gruppe 2 in Wendelstein:

In der ersten Startgruppe waren wieder die altbekannten Gesichter wie in der Gruppe 4 zu finden: Gottfried Koll, Sebastian Pachner, Udo Dobberke, Frank Röckelein, Björn Pöpl, Michael Reißmann.



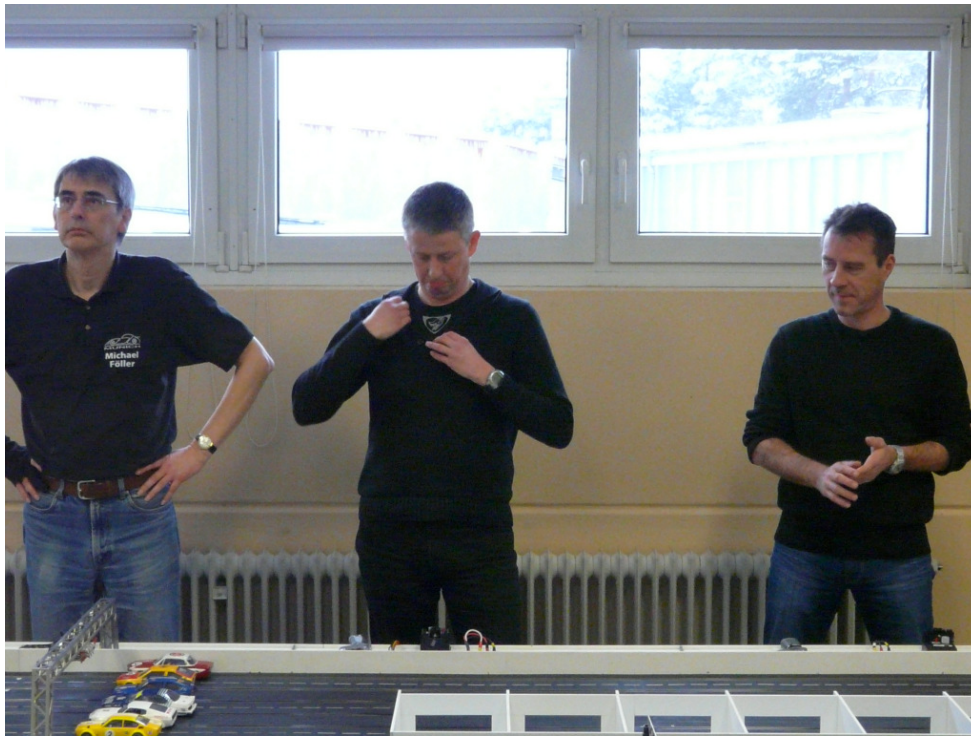
In der Startaufstellung wurde der wunderschöne Scirocco von unserem Pressefotografen Walter von allen Seiten abgeleuchtet, danach konnte der Lauf starten. Wie erwartet zeigte Frank gleich von Anfang an, dass er nicht nur ein schönes, sondern auch ein verdammt schnelles Fahrzeug auf die Räder gestellt hat. Er ließ im Rennverlauf nicht den geringsten Zweifel aufkommen, dass er damit im vorderen Drittel der Ergebnislisten stehen wird. Beim Datsun 160J von Gottfried blitzten zwar ähnliche Zeiten auf, aber leider waren durch Kontaktprobleme keine konstanten Rundenzeiten möglich. Nach einer kurzen Reparaturpause waren diese zwar behoben, aber auch mindestens 5 – 6 Plätze verloren. Sebastian war mit seinem BMW bereits wieder etwas sicherer unterwegs und steuerte Diesen auf den zweiten Platz.

Die zweite Startgruppe ging mit Martin Schmeuß, Thomas Rönz, Walter Benkeser, Nils Krietenstein, Jürgen Mainka und Manuel Gärtner an die Bahn.



Nils und Walter mussten ziemlich schnell abreisen lassen und durften zusehen, wie sich der Rest ein sehr enges Rennen lieferte, das erst Thomas mit seinem Kadett anführte. Im Laufe des Rennens knabberte sich dann Martin Stück für Stück nach vorne und fuhr mit einer knappen Runde Vorsprung den Sieg in dieser Gruppe ein. Das zweite Pärchen, Manuel und Jürgen, lieferten sich einige spannende Runden, wobei Manuel mit 16 Teilstrichen die Oberhand behielt.

In der Top-Gruppe fanden sich Reiner Bergheimer, Karl Daamen, Michael Föller, Arnim Luckmann, Pepe Schnack und Christian Rademacher wieder.



Reiner setzte zum zweiten Mal, nach Ebersberg, seinen Kadett ein und der siegverwöhnte rote Alfasud durfte in der Garage eine Auszeit nehmen.

Mit dem Start legte Michael Föller eine Bestzeit nach der anderen in den Asphalt und konnte sich mit 9,4er Zeiten deutlich vom Feld absetzen.

Bei Reiner lockerte sich im ersten Lauf der Leitkiel und es waren dadurch zwei Abflüge von ihm zu sehen. Nach der Reparatur war es wie zuvor in der Gruppe 4, der Rest des Feldes 1 Runde vorne, Reiner letzter.

Die Aufholjagd war dann etwas zügiger, denn auf der folgenden schnellen Spur 3 war der Anschluss schnell geschafft, nur Michael konnte seinen Vorsprung von einer knappen Runde halten. Als er aber in seinem 4. Lauf mehrmals neben dem Slot war, konnte Reiner aufschließen und im 6. Lauf sogar noch die Führung übernehmen.

Reiner Bergheimer	109,36
Michael Föller	108,84
Karl Daamen	108,63
Arnim Luckmann	108,25
Frank Röckelein	107,94

Die Gruppe 5 – Dickschiffe unter Volldampf



In der ersten Startgruppe: Manuel Gärtner, Sebastian Pachner, Udo Dobberke, Frank Röckelein, Björn Pöpl, Michael Reißmann

Hier setzt Frank seit der letzten Saison seinen M1 Turbo ein, den er von Beginn an gnadenlos um den Kurs prügelte. Die anfänglichen Zeiten konnten durchaus mit denen der Top 3 mithalten und es war spannend, ob der Wagen die harte Gangart über alle Spuren durchhalten wird. Leider nein, es wurde im letzten Lauf sogar noch für den Gruppensieg knapp, denn Sebastian konnte mit seinem BMW 320 Boden gut machen und war zum Schluss gerade noch 13 Teilstriche hinter Frank im Ziel.



Die zweite Startgruppe mit Thomas Rönz, Walter Benkeser, Pepe Schnack, Nils Krietenstein, Jürgen Meinka und Gottfried ließ gewaltig aufhorchen als die ersten Zeiten auf dem Monitor zu sehen waren. Nils ließ seinen Toyota derart um den Kurs fliegen, dass er damit die Tagesbestzeit von 9,14 Sekunden für eine Runde auf die Schiene bringen konnte. Natürlich waren Thomas Rönz, Gottfried und Pepe nicht weit hinter ihm, denn auch hier wurden tiefe 9,3er Zeiten gefahren.

Einzig Walter musste abreißen lassen und konnte sich das Geschehen an der Spitze in aller Ruhe ansehen.

Die Jungs konnten dann die Zeiten fast bis zum Schluss halten, als erstes musste Pepe zurücknehmen, dann ließ es Gottfried etwas langsamer angehen, nur Thomas konnte das Niveau halten und sogar noch im Schlusslauf Nils um Haaresbreite einfangen.

Auf den Ergebnislisten waren dann 112,31 für Thomas, 112,17 für Nils, Gottfried konnte bei 110,28 einparken und Pepe beendete mit 108,19 Runden das Rennen.

In der dritten Gruppe griffen Karl Daamen, Reiner Bergheimer, Christian Rademacher, Michael Föllner, Martin Schmeußner und Arnim Luckmann zum Regler.

Hier fanden sich einige Pärchen, die sich im Rennverlauf nichts schenken. Zum einen fuhren die Piloten Martin und Chris eine hauchenges Rennen, das mit 31 Teilstrichen zu Gunsten von Chris ausging, zum anderen lieferten sich Karl und Reiner ein heißes Duell, das nur um 12 Teilstriche für Karl ausging.

Am Schluss waren natürlich alle Augen auf die Anzeige gerichtet und es gab das knappste Ergebnis in der Gruppe 5 an das ich mich erinnern kann:

Karl Daamen	112,77
Reiner Bergheimer	112,65
Thomas Rönz:	112,31
Nils Krietenstein	112,17

Zum Abschluss des Renntages gibt es normalerweise eine unspektakuläre Nachabnahme, die per Würfelglück 3 Fahrer auswählt. An diesem Renntag wurde die 2 Gewürfelt und dementsprechend durften alle 2. Platzierten die Fahrzeuge noch mal kontrollieren lassen.

Bis auf den Boliden von Reiner waren auch keinerlei Beanstandungen vorhanden. Aber oh weh, der Gruppe 5 Ferrari hatte Untergewicht und keiner wusste warum, denn die Fahrt verlief ohne Abflug und es fehlten keinerlei Teile an dem Fahrzeug.

Aber wie auch immer es zu diesem Gewichtsverlust gekommen ist, der Fahrer ist für sein Auto verantwortlich und nicht etwa eine Abnahme, die zwar freundlicherweise Fehler wie zu breite Spurweite, Untergewicht, zu kleine Reifendurchmesser aufzeigt und anmahnt.

Mit anderen Worten, falls bei der Abnahme ein relevanter Punkt nicht geprüft wurde, schützt dies nicht vor einer Strafe bei der Nachabnahme.

Für das Untergewicht wurde die 1% Regel angewandt. Dabei wird vom Rundenergebnis des Piloten diese Prozentzahl abgezogen. Es ergibt sich dann eine Rückstufung auf den 4. Platz in der Wertung der Gruppe 5.

Ich sage Danke an das Team von der Abnahme, an die Jungs hinter dem Tresen, an unsere Fotografen für die Bilder und natürlich an die Fahrer für diese wunderbare Veranstaltung.

Reiner

Bis zum nächsten Rennen in München bei Hot Slot Munich am 16.02.2013

Sponsoren:

<u>Sponsoren:</u>	
	
<u>HAMA-Lösungen</u>	<u>GP Speed Tires – Jürgen Plan</u>
	
<u>Schöler Chassis</u>	<u>Umpfis Slotbox</u>
	
<u>Carbon Team</u>	<u>Slotitnow - Nürnberg</u>
	
	Gruppe 245 Süd Orga-Team