

Schwaig – Die DRM Boliden machen Station in Mittelfranken

Die Bahn in Schwaig weist eine Länge von 38 Metern auf und ist eine flüssig zu fahrende Strecke, die ein genaues Treffen der Bremspunkte verlangt, um die Geschwindigkeit auf die Gerade mitzunehmen.

Ein neuralgischer Punkt ist unter anderem eine Kurve, die seit Jahren das Unding genannt wird, denn auf Spur 6 fahrend, ist diese Stelle für den Mann am Regler nicht einsehbar und es ist somit schwierig, den Wagen ohne Drift durch diesen Streckenabschnitt zu bewegen.

Die Bahn in Schwaig hatte wie in jedem Jahr eine kleine Überraschung für die Teilnehmer parat. Rückblickend war auf der Strecke immer wenig Gripp vorhanden und die Fahrer haderten mit stark driftenden Fahrzeugen.

In diesem Jahr war aus einem vorigen Rennen aber die komplette Bahn präpariert und es herrschte ein Abtrieb, der manches Fahrzeug an oder über seine Grenzen brachte. Durch das aufgebrachte Haftmittel wurde die Oberfläche der Reifen zudem stark klebrig, so dass diese bei einem Abflug Staub und Gummipartikel aufsammelten und einige Runden notwendig waren, um den Pneu wieder frei zu fahren.

Selbst die Vorbereitung der Reifen gestaltete sich dadurch schwierig, denn der Gummi wurde beim Anschleifen heiß und verklebte noch stärker.



Armin im Unding

Aus diesem Grund wurde vom Organisationsteam beschlossen, den üblichen Klebetest der Reifen bei diesem Rennen nicht durchzuführen.

Der Test dient grundsätzlich dazu, Manipulationen an den Reifen aufzudecken, denn diese sind für Haftmittel empfänglich und bieten den experimentierfreudigen Chemikern eine Spielwiese, die nichts in der Gruppe 245 zu suchen hat.

Aber nachdem die Versorgung mit dem aktuell eingesetzten Material in diesem Jahr ausläuft und das nachfolgende alternative Material von GP-Tires den Anforderungen nicht gerecht werden konnte, hat sich die grundsätzliche Frage zu den Reifen in der nächsten Saison auf ein Minimum reduziert.

Zur Auswahl steht nur noch der PU-Reifen, denn Moosgummi wird durch den zu betreibenden Aufwand von Fahrern und Organisatoren ausgeschlossen.

Die grundsätzlichen Anforderungen an einen Reifen für die Gruppe 245 darf ich hier im Überblick darstellen:

1. Eindeutige Kennzeichnung
2. Gleichbleibende Qualität
3. Abbauender Gripp über die Renndistanz
4. Langjährige Verfügbarkeit des ausgewählten Reifenmaterials

Im Augenblick sind sicher viele kleine und innovative Firmen auf dem Markt tätig, die einen sehr guten Reifen im Angebot haben. Aber hier erscheint das Risiko bezüglich der langjährigen Verfügbarkeit und der gleichbleibenden Qualität zu hoch, als dass diese in die engere Auswahl kommen.

Mit diesen Anforderungen reduziert sich der Kreis der Anbieter auf die großen Hersteller, die seit Jahren im Markt agieren.

Wenn jetzt noch die eindeutige Kennzeichnung berücksichtigt wird, dann bleibt bei genauer Betrachtung nur noch ein Hersteller übrig.

Falls die abschließenden Tests auf der Carrera – Schiene die gleiche gute Performance zeigen wie auf der Holzbahn, dann wird der Reifen sicher auf breite Zustimmung stoßen.

Vorgeplänkel:

Vor dem 5. Lauf waren bis auf den 1. Platz, der bereits in allen Gruppen von Karl Daamen belegt war, noch alle Möglichkeiten offen. Es kam also auf die Platzierungen der Top 5 an, damit sich die Fahrer bereits vor dem Finale eine optimale Ausgangsposition für das Treppchen schaffen können.

Reiner Bergheimer musste beispielsweise noch in allen Gruppen ein gutes Ergebnis einfahren, um Anspruch auf den zweiten Platz zu haben. Gerade in der Gruppe 5 war die Saison sehr durchwachsen und es war fast schon Pflicht für ihn, auf das Podium zu fahren, falls er noch Nils Krietenstein oder Christian Rademacher den Pokal streitig machen wollte.

Freitagstraining:

Am Vorabend zum Rennen war fast die komplette Mannschaft vertreten und sorgte an der Bahn für ungewohnte Wartezeiten. Auch Nils, der zwei Rennen wegen China oder Familie liegen lassen musste, war am Freitag anwesend. Zudem waren zwei Neueinsteiger dabei, die den Altersschnitt angenehm nach unten senkten: Jannes und Uwe



Nils, Jannes, Uwe

Die Herausforderung beim Training war die Abstimmung der Fahrzeuge auf den hohen Gripp der Bahn und natürlich die Hoffnung, dass dieser bis zum Rennen etwas nachlassen werde. Dementsprechend war am Freitag fast niemand mit den Gruppe 2 Fahrzeugen unterwegs, denn diese waren in den langgezogenen Kurven meist nur auf zwei Rädern zu sehen.

Renntag:

Der Samstag war für einige lang erprobte Trainingsweltmeister ungewohnt, denn das Gefühl ausgeschlafen an der Bahn zu stehen ist doch sehr selten. Aber dadurch, dass Hans um 22:30 Uhr am Vorabend die unermüdlichen Fahrer nach Hause schickte, waren diese hochkonzentriert und hellwach bei der Sache.

Das Catering war durch das angrenzende Gasthaus wie immer sehr, sehr üppig und versorgte alle mit ausreichend Leckereien aus der fränkischen Küche.



Fränkische Bratwurst und Schweinebraten

Nach dem Essen ging es zur Fahrzeugabnahme, die wie immer von Chefkommissar Arним mit Unterstützung von Nils durchgeführt wurde. Außer den üblichen Kleinigkeiten, wie Spurbreite und ein Gramm zu wenig war hier kaum etwas zu vermelden.



Arnim und Nils

Gruppe 4:

Zum ersten Lauf des Tages wurden die Fahrer ohne Punkte in die erste Startgruppe sortiert. Dementsprechend wurden Thomas Rönz, Manuel Gärtner, Björn Pöpl, Michael Rißmann, Gerhard Pöpl, Jannes Hünewinkel und Uwe Sperber zu den Reglern gerufen.

Wie zu erwarten übernahm Uwe als Bahnbetreiber sofort die Regie und fuhr mit seinem Porsche 934 dem Rest des Feldes um die Ohren. Nachdem die 18 Minuten Fahrzeit abgelaufen waren, blieb sein Porsche mit leicht rauchenden Reifen stehen und es wurden 116 Runden notiert. Als bester Verfolger war Thomas Rönz mit seinem BMW M1 ebenso einsam unterwegs und brachte das Procar auf 110 Runden. Der Rest sortierte sich wie folgt ein: Björn 106 Runden, Manuel 103 Runden, Jannes 102,25 im heißen Duell mit Michael, der mit 102,13 nur knapp geschlagen wurde, dann Gerhard mit einem zickigen Porsche 934.



Der zweite Lauf in der Gruppe 4 war mit Reiner Bergheimer, Arним Luckmann, Walter Benkeser, Christian Rademacher, Nils Krietenstein und Gottfried Koll besetzt.

Rennstart, alle kommen ohne große Schwierigkeiten durch die ersten Kurven, das Rennen entzerrt sich etwas und Reiner hatte Mühe, Arnim auf Distanz zu halten, denn auf Spur 1 war der Ferrari am Kippen und nur mit viel Gefühl im Slot zu bewegen. Nach einer Runde war dann klar, dass Arnim vorbeigehen konnte, und die beiden einigten sich darauf, den Überholvorgang in der Geraden zu vollziehen. Arnim war aber etwas zu ungeduldig und kegelte Reiner bereits am Kurvenausgang ungestüm aus der Bahn. Der Rennverlauf war dann etwas unübersichtlich, denn nachdem der Ferrari wieder an Arnim vorbeizog, dachten beide, dass dieser in Führung liegt und den Lauf gewonnen hat.

Aber die Auswertung zeigte, Uwe mit 116 Runden auf Platz 1, Arnim mit 114,24 Runden auf Platz 2 und Reiner auf Platz 3 mit 114,04 Runden.

Nun ja, schade, dass die Zeitnahme die Fahrer nicht über die aktuellen Positionen informiert, denn hier wäre sicher noch mehr möglich gewesen.

Gruppe 2:

Im ersten Lauf waren Thomas, Gottfried, Björn, Gerhard, Michael, Jannes und Uwe mit den am schwierigsten zu fahrenden Fahrzeugen am Start.



Wie zu erwarten setzte sich Uwe von Beginn an mit seinem giftgrünen Käfer deutlich ab und setzte mit 114,25 Runden auch hier wieder einen Maßstab für die folgende Gruppe. Thomas konnte, wie auch im Lauf vorher, als ungefährdeter Zweiter seinen Lauf mit 107 Runden abschließen. Der Rest erledigte das Rennen mit je 2 – 3 Runden Abstand wie folgt: Gottfried 103 Runden, Michael 100 Runden, Jannes 99 Runden, Björn 94 und Gerhard mit 89 Runden im Golf GTI.

Die zweite Mannschaft trat mit Reiner, Arnim, Christian, Walter, Manuel, Nils an das Podest. Anfangs konnte der Alfasud von Arnim das Feld anführen, musste aber nach zwei Läufen die Führung an den Opel abtreten. Die Reihenfolge blieb dann bis zum Zieleinlauf bestehen und Reiner konnte mit knapp einer Runde Vorsprung das deutsch-italienische Duell beenden. Chris konnte seinen Skoda bei respektablen 110 Runden einparken. Nils folgte mit großem Abstand und 105 Runden.

Manuel und Walter mussten in diesem Rennen um das Ergebnis kämpfen, wobei Manuel die Oberhand behielt und mit 14 Teilstichen vor seinem Mitstreiter anhalten konnte.

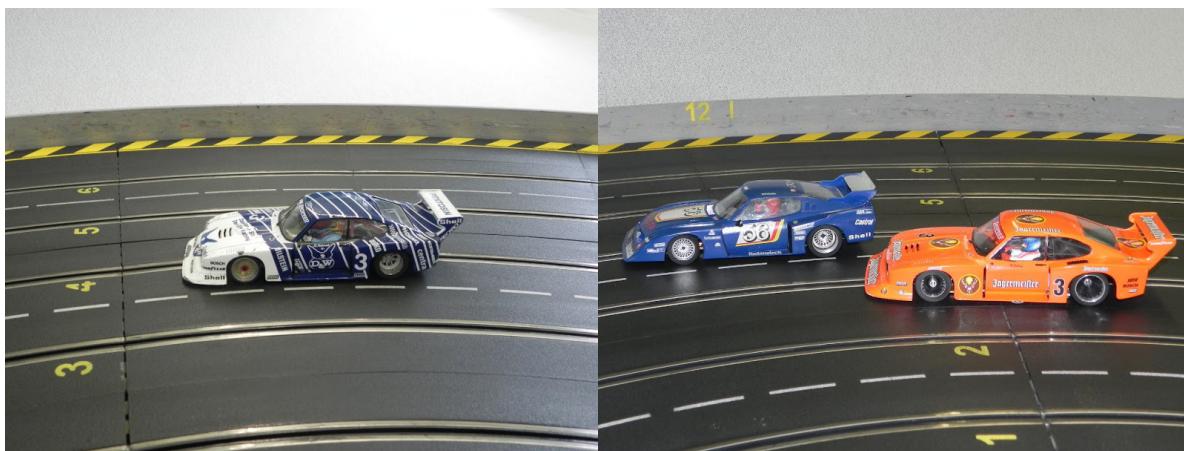
Der Zeitnahmeknecht zeigte:

Uwe auf 1, Reiner auf 2, Arnim auf 3, Chris auf 4 und Thomas auf 5.



Gruppe 5

Gottfried, Manuel, Björn, Michael, Gerhard, Jannes und Uwe gaben sich am Rennstand die Ehre und nach Start der letzten Gruppe an diesem Tag war es nicht verwunderlich, als Uwe mit seinem Ford Capri Turbo die absoluten Tagesbestzeiten in die Bahn brannte. Einzig dass er innerhalb der ersten Runden seine Reifen überfuhr und die Zeiten dadurch in den Keller gingen, war als Kritik aufzuzeigen. Ansonsten zeigte er eine einwandfreie Vorstellung und ließ den Ford bei 116,39 Runden ausrollen. Bei Manuel, Björn und Gottfried ging es aber bei diesem Rennen heiß her, fast konnten die Zuschauer der Meinung sein, dass diese 3 Fahrer sich all ihre Energie für diesen Schlagabtausch aufgehoben hatten. Es war ein spannendes Hin und Her zwischen den Rennfahrern. Am Ende konnte sich Björn auf 111,31 vor Gottfried mit 111,04 und vor Manuel mit 110,11 Runden setzen.



Das letzte Rennen des Tages wurde von Chris, Reiner, Arним, Nils, Thomas und Walter bestritten. Nach Rennstart waren Reiner, Arним, Nils und Thomas fast mit gleichen Zeiten unterwegs und keiner konnte sich vom Feld absetzen. Einzig Reiner ließ nach den ersten Minuten abreißen und schonte die empfindlichen Pneus für die schnelleren Spuren. Nach der dritten Spur hatte das Feld sich dann auseinandergezogen und der Ferrari konnte ob der besseren Reifen ohne Mühe in Führung gehen. Arnim musste abreißen lassen und fuhr auf Position 2 durch die Zielflagge, Nils sicherte sich den 3. Platz, knapp gefolgt von Chris, der Thomas auf Platz 5 verweisen konnte.

Die Zeitnahme zeigte dann folgendes Ergebnis:

- | | |
|-----------|--------|
| 1. Uwe | 116,36 |
| 2. Reiner | 116,39 |
| 3. Arnim | 115,12 |

Nachgeplänkel:

Mit Abschluss des 5. Renntages haben sich bereits einige Fahrer die Podiumsplätze gesichert. Als Erster ist hier Karl Daamen zu nennen, der in allen Gruppen den großen Pott mit nach Hause nehmen darf. Als Zweiter steht Reiner Bergheimer in den Gruppen 2 und 4 fest. Die restlichen Platzierungen lassen noch einiges an Spekulationen zu, denn Streichergebnisse und die Teilnehmerzahl erlauben hier fast unerschöpfliche Möglichkeiten, die endgültige Position der Rennfahrer zu bestimmen.

Gruppe 2:

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| 1. Karl Daamen | 408 Punkte |
| 2. Reiner Bergheimer | 387 Punkte |
| 3. Arним Luckmann oder Michael Föller | |

Gruppe 4:

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| 1. Karl Daamen | 420 Punkte |
| 2. Reiner Bergheimer | 382 Punkte |
| 3. Pepe Schnack oder Arним Luckmann | |

Gruppe 5:

- | | |
|---|------------|
| 1. Karl Daamen | 411 Punkte |
| 2. Nils Krietenstein, Reiner Bergheimer, Christian Rademacher, Michael Föller | |

Am spannendsten wird es wohl in der Gruppe 5 werden. Bei diesem Rennen hat Nils die besten Karten, denn wenn er vor der Konkurrenz einläuft, dann hat er den 2. Platz sicher. Ansonsten sind alle Konstellationen möglich und es kann für die Rennfahrer von der Siegerfaust bis zum weit abgeschlagenen 5. Platz nach unten gehen.

Wie in jedem Jahr wird das Finale meist durch den abgebrütesten Fahrer und nicht durch den mit dem schnellsten Fahrzeug entschieden, denn wenn es um den Pokal geht, zeigen die Racer einiges an Nerven und es wird gerne gepatzt.

Vielen Dank an alle Beteiligten, Helfer, Fotografen und natürlich an die Familie Sperber!



Bis Wendelstein, am 08. Juni 2013

Euer Reiner

Sponsoren:

 <p>hama[®] DIE PASSENDE LÖSUNG</p>	 <p>GP Speed Tires</p>
HAMA-Lösungen	GP Speed Tires – Jürgen Plan
 <p>SCHÖLER CHASSIS High performance slotparts</p>	 <p>UMPFI'S SLOTBOX</p>
Schöler Chassis	Umpfis Slotbox
 <p>CARBONTEAM[®]</p>	 <p>Slotit now</p>
Carbon Team	Slotitnow - Nürnberg
	 <p>Gruppe 2,4,5 Süd</p>
	Gruppe 245 Süd Orga-Team