

Eine Gleichung mit vielen Unbekannten

Wie jedes Jahr startete die Gr245-Süd auch in ihrer 11 Saison in Wendelstein. Wie auch zu Beginn der letzten Saison, standen auch diesmal wieder ein paar Detailänderungen in der Gruppe 245-Süd an.

Nach Stefan Schmeusser im Vorjahr, legte nun auch Reiner Bergheimer nach der letzten Saison sein Amt als Serien-Chef nieder.

Um den Fortbestand der Serie zu sichern, suchte Reiner aber rechtzeitig nach einem Nachfolger. Nach vielen Telefonaten wurde dann auch ein Nachfolger Mitte Juli 2013 gefunden. Besser gesagt, es wurden zwei Nachfolger gefunden.

Diese sind Karl Daamen und Nils Krietenstein und leiten zukünftig die Serie.

Da noch einige Fragen für die neue Saison 2014 zu klären waren, machten sich die zwei auch gleich im Juli an die Arbeit.

Eines der größten Fragezeichen stellte sich mit der Wahl der zukünftigen Reifen da die zuletzt gefahrenen GP-Tires zu diesem Zeitpunkt nicht die gleiche Qualität wie gewohnt aufweisen konnte. Die zwischenzeitliche Wahl auf den Ortman-Competition Reifen mußte auch wieder revidiert werden, da sich Bahnbetreiber gegen diesen Reifen auf ihrer Bahn ausgesprochen hatten. Auch zeigte es sich nach wiederholten Tests, das dieser Reifen zu viel Grip für die Gr245 Wagen besitzt und dadurch die Philosophie der Serie Gefahr läuft, verloren zu gehen. Ganz davon zu schweigen, das die Gruppe 2 Wagen nahezu unfahrbar werden ohne einen tiefen Eingriff in das Setup zu vorzunehmen.

Die Lösung des Problems lieferte dann nach einigen Tests der PU-Reifen von Dieter Sommer „DiSo T25“ Reifen der speziell für die Gr245 farbcodiert wird, so das Manipulationen ausgeschlossen sind und auch nur über das Orga-Team bezogen werden können.

Somit konnte eine wichtige Unbekannte gelöst werden.

Weitere Unbekannte gab es dann direkt vor bzw. am Renntag von den zwei neuen Serien-Chefs zu lösen. Dazu aber später mehr.

Die Ruhe vor dem Sturm

Nach anfänglich gemächlichen Start bei den Vor-Anmeldungen, kam dann doch noch nach einer Erinnerungs e-mail Bewegung ins Spiel und so schnellten die Anmeldungen auf 26 Starter hoch! Wenn dies so bleiben würde, würde es das zweitgrößte Starterfeld ever in der Gruppe 245 Süd bedeuten welches nur 2011 mit 28 Startern getopt werden würde.

Später sollte die Zahl auf finale 25 sinken, da Gerhard Pöpl lieber das Catering unterstützen wollte.

Dieses großes Starterfeld rief den neuen Serien-Chefs dann auch gleich ein lachendes und ein, sagen wir, halb weinendes Auge hervor.

Ein Lachendes, weil sich in den Anmeldungen viele alte Bekannte wiederfanden, wie zum Beispiel Peter Vornehm, Ralf Grünig und Christopher Stark. Des Weiteren gab es auch sogenannte Gr245-Neueinsteiger wie etwa Alfredo Navarro oder Mathias Zeller die für den diesjährigen RoY (Rookie oft the Year) prädestiniert sind sofern sie mindestens vier gewertete Läufe absolvieren.

Das halb weinende Auge deshalb, da sich die Chefs ohne eine gewisse Renntags-Routine gleich mit einer großen Startergruppe konfrontiert sah, die es zu führen galt.

Zudem sagte Reiner Bergheimer noch ab von dem man ausgegangen war, das er Nils und Karl am Anfang noch ein wenig in die Exceltabellen für die diversen Auswertungen einarbeitet.

Aber nach dem Motto „it is as it is“ wurden Dank zahlreicher Helfer alle kleinen und mittelgroßen Hürden übersprungen.

Das Freitagstraining

Wie immer war die Freude bei allen groß, das man sich wieder im Rahmen der 245-Süd trifft und zusammen die neuesten News austauschen kann und die zum Teil brandneuen Boliden auf dem schönen Geläuf der slot-connection fahren lassen kann.



Natürlich schaut sich dann auch ein jeder mit Argus Augen an, was der jeweils andere in der Saisonpause so alles „optimiert“ hat

Nachdem sich dann alle eingerollt hatten und so langsam auf Zeitenjagd gingen, waren viele mit ihren erzielten Zeiten zwischen 9,1 – 9,4 Sekunden für die Gruppe 4 und 5 sichtlich zufrieden.

Bis.....ja bis sich die Meldung verbreitet hatte, das diverse Heimaskaris unter der Woche Zeiten um 8,7 Sekunden in das Plastik gebrannt hatten.

Und so kam es, wie es fast immer kommt.....man schraubt und schraubt und schraubt.

Bis man dann anschließend halb verzweifelt im Morgengrauen ins Hotel geht, um wenigstens noch ein bisschen Schlaf zu ergattern. Diesmal soll es wohl nach 02:00 Uhr für einige gewesen sein.

Neuer Tag, neues Glück

Bereits um 8:30 Uhr machten Gerhard und Björn Pöpl die Türen der slot-connection auf und so konnte Nils Krietenstein, der am Vorabend nicht mit von der Partie war, einige Testrunden alleine fahren und seine Fahrzeugwahl für die drei Gruppen treffen ehe der gesamte Tross am Track stand.

Dies geschah dann auch sehr rasch und die Gefahr war groß, das der Schrauberraum überquoll nachdem nochmals zwei Biertischgarnituren hineingestellt wurden um allen Angereisten Platz zu bieten.



Um 11:30 Uhr begann dann mit etwas Verspätung die technische Abnahme. Das Gedränge war groß denn jeder wollte nun auch die spezielle UV Lampe sehen, mit denen die Reifen geprüft werden. Die spezielle Farbcodierung besteht nämlich aus einem fluoreszierenden Zusatzstoff, der unter der Prüflampe mit einer definierten Lichtfarbe den Reifen erstrahlen lässt.



Naturgemäß mußten zum Auftakt dann einige Kandidaten ihre Fahrzeuge nochmals überarbeiten ehe sie die technische Abnahme passieren konnten. Dies lag dann aber nicht an dem neuen Team mit Arnim und Nils bei der Abnahme welches vielleicht pingeliger ist, wie das alte Team. Eher lag es daran, das Fahrzeuge teilweise bis zu 10 Gramm zu wenig Chassisgewicht aufwiesen oder die Spurbreite bis zu 1.5mm zu breit waren. Diese gravierenden Mängel wären bei keiner Abnahme durchgegangen.

Auch wurden ein paar gelbe Karten erteilt. So müssen diverse Kandidaten bis zum nächsten Rennen z.B. halbe Scheibenwischer durch ganze ersetzen oder durchaus schön gemachte Felgeneinsätze aus Papier durch regelkonforme Felgeneinsätze ersetzt werden.

Parallel zur technischen Abnahme erstellte Pepe Schnack in Zusammenarbeit mit Karl Daamen die Startaufstellungen.

Sie bedienten sich dazu neben den herkömmlichen Exceltabellen auch einem neuen Programm von Pepe, welches es zukünftig erlaubt, einen hohen Grad an Automatismus bei den Startaufstellungen und den anschließenden Ergebnisauswertungen zu haben.

Natürlich muß sich so ein Programm zuerst einmal im Praxistest eine Weile lang bewähren. Aber die Chancen stehen sehr gut, das das mühselige „Copie-Paste“ und händische Nachbearbeiten zukünftig wegfällt.

Um noch halbwegs im angedachten Zeitplan zu bleiben, fiel die Ansprache durch Nils vor Beginn des ersten Rennens des Tages gelinde gesagt sehr kurz aus. Und so konnte man dann auch das ein und andere verwunderte Gesicht sehen als die Ansprache zu Ende war. So manch einer hatte wohl mit der Redelänge á la Stefan Schmeusser oder Reiner Bergheimer gerechnet.

Alles Maggie oder was?

Dann ging es endlich mit der ersten Startgruppe los.

Im Volksmund als Hausfrauen- oder auch als Maggie-Gruppe bekannt, mußte man sich angesichts der bereitstehenden Fahrer jedoch auf etwas anderes einstellen.



So sah sich der jüngste Fahrer der Gruppe 245 Süd, Niklas Pöpl, der geballten Rennerfahrung von Peter Vornehm, Uwe Hüttlinger, Christopher Stark, Peter Kalsow sowie Alfredo Navarro und Ralf Grünig entgegen. Also allesamt nicht wirkliche „Hausfrauen“.

Anfänglich machte es Niklas richtig gut, doch dann wollte er wohl etwas zuviel und wurde ungestüm und nervös. So reichte es zum Schluss nur für 102,71 Runden. Nicht ganz schlecht, aber da geht noch mehr.

Ganz anders dagegen Christopher Stark und Ralf Grünig. Nach kontrollierten Anfangsrunden durchpflegten Christopher und Ralf regelrecht das Feld. Für Ralf standen nach 6 x 3 Minuten 113,80 Runden zu buche und für Christopher 111,65 Runden.

Für was das Ergebnis gut war, sollte sich noch zeigen.

Uwe Hüttlinger und Peter Vornehm konnten dem Tempo der beiden nicht ganz folgen, lieferten sich allerdings ihrerseits einen beherzten Kampf den Peter bei 110,29 Runden beendete und Uwe bei 110,29 Runden. Also lediglich 5 Teilstriche weniger.

Peter Kalsow haderte derweil mit seinem BMW M1 und landete bei 104,32 Runden was den vorletzten Platz am Ende bedeuten sollte.

Auch Alfredo haderte, da sein Leihfahrzeug von Nils ums verrecken keinen Grip aufbauen wollte. Unverständlich, denn das gleiche Auto hatte im November noch beim Gruppe4 Langstreckenrennen in München den zweiten Platz erkommen.

Die zweite Startgruppe sah dann wie folgt aus:

Björn Pöpl
 Jürgen Mainka
 Frank Röcklein
 Gerhard Vinatzer
 Mathias Zeller
 Udo Dobberke

Aufgrund seiner gefahrenen Zeiten im Vorfeld machte Jürgen kein Geheimnis daraus, das er mit der Gruppenzuweisung nicht zufrieden war und hatte ein Qualifying zu Beginn der Saison angeregt. Das Reglement sieht das jedoch nicht vor und so mußte er sich der Serienleitung beugen. Vielleicht war es dann auch letztendlich der auschlaggebende Grund für seine famosen Fahrt, denn Jürgen fuhr was das Zeug hielt. Durch diverse Chaos-Phasen etwas gebremst blieb er bei 113,64 Runden stehen und blieb nur 16 Teilstriche hinter Ralf. Somit war dann auch allen klar, das Ralfs Resultat schwerlich zu toppen war, da auch der Heimaskari Jürgen Ralfs Bestzeit von 9,024 Sekunden nicht unterbieten konnte.

Die anderen Fahrer ließen es etwas gemächlicher angehen und so standen am Ende für Björn 107,75 Runden, für Frank respektable 109,89 Runden, für Gerhard 107,83 Runden, für Mathias 105,52 Runden und für Udo 104,78 Runden auf den Zettel.

Ganz so gemächlich wollte es die nächste Gruppe nicht angehen.

An den Reglern standen:

Christian Rademacher
 Martin Schmeusser
 Thomas Rönz
 Manuel Gärtner
 Gottfried Koll
 Sebastian Pachner

Auch in diesem Lauf gab es einige Terrorphase die einige etwas aus dem Konzept brachten. Im Rennverlauf lieferten sich dann Martin und Chris einen engen Kampf den Martin dann aufgrund eines Abfluges zuviel seitens Chris für sich entscheiden konnte. Martin blieb jedoch mit seinen 111,50 Runden 15 Teilstriche hinter Christopher aus dem ersten Lauf und Chris

mußte schlussendlich mit 111,01 Runden Sebastian mit 111,15 Runden den Vortritt lassen. Ärgerlich, wenn sich ein Fehler zuviel gleich so krass auswirkt. Thomas Rönz mußte am Ende mit seinen 108,84 Runden allen anderen in seiner Gruppe den Vortritt lassen und Gottfried behauptete sich knapp gegenüber Manuel mit 109,72 zu 109,17 Runden.

Blieb die letzte Gruppe 4 Startaufstellung mit

Karl Daamen
Arnim Luckmann
Pepe Schnack
Walter Benkeser
Michael Föller
Nils Krietenstein

Komischerweise gab es auch hier ungewöhnlich viele Abflüge.

Ein Grund dafür könnten die Lichtstreifen auf der Bahn gewesen sein, die entstanden sind, als die Rolos aufgrund der Sonneneinstrahlung herunter gelassen wurden und eine punktgenaue Konzentration erschwert haben. Es könnte aber auch schlicht und ergreifend der Übermut von verschiedenen Fahrern gewesen sein den man zum Beispiel von Nils Krietenstein durchaus kennt. Unberührt von allen zog Arnim Luckmann seine Kreise. Karl Daamen bot zu Anfang noch Paroli, mußte Arnim dann aber ziehen lassen. Durch seine sensationelle und fehlerfreie Fahrt gelang Arnim dann auch mit 113,72 Runden der Gruppensieg. Verfehlte jedoch die 113,80 Runden von Ralf aus dem ersten Lauf knapp um 8 Teilstriche, aber überbot das Resultat von Jürgen um 6 Teilstriche und landete auf den zweiten Platz. Karl, auch mit ungewohnten Fehlern diesmal, blieb bei 112,74 Runden stehen was am Ende Platz 4 bedeutete. Michael war am Ende einer von 5 111-Runden-Kandidaten und reichte sich mit 111,17 Runden auf den 7 Gesamtplatz ein. Pepe, verfehlte die 111er Marke und kam mit 110,46 Runden auf Platz 10.

Walter und Nils werden bis zum nächsten Rennen nochmals in sich gehen müssen, denn 108,75 Runden und 109,32 Runden war nicht das gelbe vom Ei.

Die Gruppe 2: Alles anders?

Auch hier gab es in der ersten Startgruppe alles andere als Maggie. Die drei Protagonisten Ralf, Christopher und Udo lieferten sich dabei einen heißen Kampf bei dem Ralf Grünig am Ende als Laufsieger feststand. Etwas Pech hatte Christopher, denn sein Dickschiff hatte Probleme mit dem Antriebsritzel welches enorm nach der Start-Zielgerade beim Bremspunkt aufheulte und verlor bis zur Reparatur etwas Zeit.

Alfredo zeigte, das er so langsam auch die Bahn kennengelernt hat und umkurvte den Kurs immer besser.

Am Ende des Laufes standen folgende Runden auf dem Block:

Ralf Grünig	109,88 Runden
Christopher Stark	109,18 Runden
Udo Dobberke	108,86 Runden
Alfredo Navarro	106,33 Runden
Uwe Hüttlinger	104,48 Runden
Peter Kalsow	103,90 Runden
Niklas Pöpl	98,88 Runden

Die zweite Startgruppe hielt auch einige Überraschungen parat.

Neben den besten Leistungen in ihrer Gruppe von Jürgen Mainka (107,32 Runden, Platz 11) und Peter Vornehm (106,83 Runden, Platz 12) viel vor allem die plötzliche Abwesenheit von Gottfried auf.

Nach mehrmaligen Rufens und Suchens blieb er unauffindbar obwohl er doch jetzt fahren mußte. Ratlosigkeit machte die Runde und die Rennleitung diskutierte zusammen mit den Serienverantwortlichen über das weitere Vorgehen. Eine Möglichkeit wäre der Start des Laufes ohne Gottfried gewesen. Dies wäre aber sehr ärgerlich gewesen, da Gottfried einer derjenigen Fahrer ist, der zu allen Veranstaltungsorten mit die weiteste Anreise hat. Eine weitere Variante wäre der Tausch mit einem Fahrer aus der nächsten Gruppe in der Hoffnung, das Gottfried bis dahin wieder auftaucht. Just in dem Moment, als einvernehmlich Variante 2 gezogen worden ist, machte es die Runde, das Gottfried soeben mit dem Auto wieder in den Hof der slot-connection eingefahren ist.

So stellte man ihm schon einmal sein Fahrzeug an den Startplatz und richtete seinen Regler her.



Gottfried, Bild Mitte: „Was habt ihr denn, ich bin doch da.....“

Und so kam es, das vom unverständlichen Kopfschütteln bis hin zum herzlichsten Lachen alles bei allen Beteiligten zu sehen war. Auf die Frage, wo er denn war, antwortete er nur trocken „Ich war Tanken, wieso?“ Unser Gottfried halt.....

Björn Pöpl, Mathias Zeller und Gerhard Vinatzer waren von der ganzen Aktion derart perplex, das sie zum Ende hin allesamt hinter Youngster Niklas Pöpl aus dem ersten Lauf blieben. Tja, solche Geschichten schreibt halt nur das Slotter-Leben.

Die Startaufstellung für den nächsten Lauf laß sich dann wie folgt:

Nils Krietenstein	VW Scirocco
Thomas Rönz	Opel Kadett
Walter Benkeser	BMW 2002
Manuel Gärtner	Pontiac
Sebastian Pachner	BMW 3.0
Frank Röcklein	VW Scirocco



Wer hier in diesem Lauf Ambitionen hatte, war sehr schnell klar. Frank Röcklein ließ seinen wunderschön aufgebauten Scirocco (im Bild ganz Links) um den Kurs fliegen als gäbe es kein Morgen und hielt sich gekonnt aus sämtlichen Scharmützeln raus. Kein Wunder, denn als Heimaskari neben Thomas Rönz kennt er die Bahn natürlich wie seine Westentasche. Aufgrund seiner Vorjahresleistung war es also dann auch nicht wirklich ein Wunder, das er den Lauf gewann obwohl ihm Sebastian mit seinem BMW 3.0 dicht auf den Fersen blieb. Atemberaubende 110,20 Runden zeigte die Tafel am Schluss für Frank an und topte Ralfs Ergebnis aus dem ersten Lauf von 109,88 Runden. Sebastian hingegen mußte sich mit finalen 109,84 Runden knapp hinter Ralf einreihen. Manuel fuhr solide 106,39 Runden ein was am Ende den 13ten Rang bedeuten sollte.

Der neue Scirocco von Nils im Zebra-Look machte im mittlerweile Pumakäfig der slotconnection unerklärliche Ausritte die nach der Tunnelausfahrt sogar bis über die Bande gingen. Wie sich später herausstellen sollte, war ein kaputtes Kugellager wohl Schuld an den geschlagenen Haken. 102,23 Runden bedeuteten dann auch nur Platz 21.

Walter harderte auch, erreichte aber mit 104,03 Runden zwei Runden mehr und reihte sich auch zwei Plätze besser auf den 19rten Rang ein.

Den letzten Lauf der Gruppe 2 an diesem Tag gestalteten dann Karl Daamen, Arним Luckmann, Michael Föller, Pepe Schnack sowie Christian Rademacher und Martin Schmeusser.

Arnim Luckmann setzte diesmal auf seinen Opel Ascona statt auf seinen bewerben Alfa Sud da dieser aus noch ungeklärten Gründen mit den neuen Reifen noch nicht so performt.



Arnims Opel Ascona

Michael, auf Spur 3 startend, gab von Beginn an richtig Gummi und niemand außer Chris auf Spur 5 konnte ihm halbwegs folgen. Wieder völlig unerwartet leistete sich Karl auch in der Gruppe 2 ein paar Fehler zu Beginn. Doch wer Karl kennt weiß, das es ihn nur noch mehr anspornt. Und so kam es, das er sukzessive das Feld von hinten aufrollte.

Chris ereilte nach zwischenzeitlicher Führung das Pech. Nach Ende der Start-Zielgerade heulte sein Skoda unvermittelte Dinge auf und raste unsanft in die Bande. Als der Skoda dann wieder nach der Chaosphase in die Spur gestellt wurde und losfahren wollte, heulte das Getriebe erneut auf. In der kurzen Reparaturpause stellt sich dann heraus, das das Ritzel und das Zahnrad nicht mehr ineinandergriffen. Schade, denn sonst wären für Chris bestimmt die Top5 drin gewesen.

Kurz drauf lieferten sich Pepe und Arnim einen sensationellen Zweikampf. Jedoch nicht im Herkömmlichen Sinne. Beide, ganz Gentleman-Like, wollten jeweils den anderen vorbei lassen. Vor lauter „Fahr Du““Nein,Du““Nee, komm,Du bist schneller“ drosselten sie ihr Tempo fast bis zum Stillstand. Da soll noch jemand sagen, in der Gruppe 245 Süd geht es nicht fair zu.

Unterdessen ereilte Michael auch ein Fahrfehler und sein feuerroter Scirocco machte es dem Zebra von Nils gleich und raste nach der Tunnelausfahrt geradeaus und blieb erst auf der Leitplanke stehen. Böse Zungen behaupten, er versuchte eine Abkürzung zu nehmen, denn Karl holte immer mehr auf. Trotz diesem Fehler behielt Michael die Oberhand und blieb mit 110,75 zwei Teilstriche vor Karl. Das bedeutet gleichzeitig Platz 1 und 2 für die beiden Münchener und der Heimaskari Frank blieb leider nur der dritte Platz.

Die Gruppe 5

Hier mußte zuerst einmal ein Fahrertausch in der Startgruppe vorgenommen werden da Thomas Rönz, der eigentlich in der letzten Gruppe gestartet wäre, in die erste Gruppe wollte da er anschließend sofort auf einen weiteren Termin mußte. Falls er beim nächsten Rennen einen Kopf kleiner sein sollte, wissen wir, das er es nicht mehr rechtzeitig geschafft hat.

So gingen dann folgende Fahrer auf die erste Gruppe 5 Reise:

Peter Vornehm
Uwe Hüttlinger
Christopher Stark
Niklas Pöpl
Peter Kalsow
Alfredo Navarro
Thomas Rönz

Alfredo kam sichtlich immer mehr mit der Bahn zurecht und stellte den geliehenen BMW von Chris unversehrt bei 109,21 Runden ab. Dies war einer von fünf 109er Runden und bedeutete am Ende Platz 17. Da Thomas ja weg mußte, ließ er seinen Capri schnell um den Track fliegen und stellte ihn bei 112,46 Runden ab, welches am Ende den respektablen 8 Platz bedeuten sollte.

Für die zweite Gruppe standen dann Sebastian, Frank, Jürgen, Gerhard, Mathias und Udo bereit.

Ähnlich wie in der Gruppe 4 war Jürgen wenig begeistert über seine zugewiesene Startgruppe. Wie von der Tarantel gestochen setzte er sich dann gleich nach dem Start vorne ab und brannte eine Bestzeit nach der anderen in Spur 3. Dabei verpasste er mit 9,044 Sekunden nur knapp die bisherige Tagesbestzeit von Ralf mit 9,024 Sekunden welche er zu Beginn des Tages in der Gruppe 4 aufgestellt hatte. Schlussendlich stehen blieb Jürgen bei fantastischen 114,33 Runden. Konnte ihn da noch jemand überbieten?

Als erstes versuchten es dann die Kollegen

Pepe Schnack
Martin Schmeusser
Björn Pöpl
Gottfried Koll
Manuel Gärtner
Walter Benkeser

Björn mußte dieses Vorhaben als erstes begraben da ihn ein klemmendes Kugellager zur Aufgabe zwang. Schade.

Pepe und Manuel verloren das Vorhaben auch aus den Augen, denn die beiden waren mit ihrem eigenen Zweikampf beschäftigt. Die Oberhand sollte Pepe knapp gegenüber Manuel mit 110,84 zu 110,45 Runden behalten was am Ende Platz 12 und 13 bedeuten sollte. Gottfried fuhr solide und schloss die 109-Rundengruppe als letzter mit 109,14 Runden ab und belegte damit Rang 18.

Aber was war mit Martin? Typisch für ihn, fuhr er extrem unauffällig und ruhig. Hielt sich aus allem raus und schlich sich so von allen ungeachtet auf den ersten Platz in seiner Gruppe. Das Staunen war groß, als am Ende trotz Abflug sensationelle 114,13 Runden auf der Anzeigentafel erschien. Das bedeutete, das er die Marke von Jürgen nur um 20 Teilstriche verfehlt hatte und reihte sich somit auf den zweiten Gesamtrang ein.

Die letzte Startgruppe des Tages

Zum Showdown traten dann Karl, Nils, Michael, Chris, Arnim und Ralf an.

Chris führte das Feld schnell auf Spur 4 liegend an. Gefolgt von Michael auf Spur 3, Nils auf Spur 2, und Arnim auf Spur 5. Karl und Ralf auf den Außenrängen mußten schnell abreißen lassen und Michael ließ Nils fair passieren nachdem klar war, das dieser auf Spur 2 schneller unterwegs war. Somit hatte er freie Fahrt auf Chris und blieb auf Tuchfühlung. Nach dem ersten Wechsel konnte Chris die Führung noch etwas auf Nils ausbauen und Karl, Michael,

Arnim und Ralf konnten wieder etwas auf die zwei aufschließen. Doch nach dem erneuten Spurwechsel durfte Nils auf der Spur 3 ran wobei Chris auf die Spur 1 mußte.

Im Wissen, das sein Toyota richtig gut lag, brannte er eine tiefe 9er ins Plastik und egalisierte die bis dahin geltende Tagesbestzeit und verbesserte sie auf 9,010 Sekunden.

Im Endresultat sollte das heißen, das Nils mit 115,29 Runden den ersten Platz belegt.

Chris bei 114,48 Runden stehen blieb und somit 15 Teilstriche weiter kam als Jürgen und den zweiten Platz belegen sollte. Michael Föller belegte Platz 5 mit 113,75 Runden.

Etwas unzufrieden war Karl mit 112,19 Runden und Platz 9. Platz 7 sollte Ralf mit 112,46 Runden belegen und Arnim platzierte sich mit 109,61 Runden auf den 14ten Rang.



Ließ diesmal alle hinter sich. Der Toyota von Nils.

Fazit:

Dank der Hilfe aller, konnten alle Unbekannten der Gleichung „Auftaktrennen“ gelöst werden. Speziellen Dank geht hier an Uwe, Butze und Käthe für die Bilder, an Arnim für die routinierte Unterstützung bei der technischen Abnahme sowie an Pepe für das neue Programm Aus dem nun auch sehr schnell und einfach ermittelt werden kann, wer die meisten Runden am Tag über alle Klassen gefahren hat.

Dieser Rundensieg geht diesmal an Ralf mit 336,14 Runden, gefolgt von Michael mit 335,67 Runden und Karl mit 335,66 Runden.

Ein weiterer Dank geht an Jürgen für die souveräne Rennleitung.

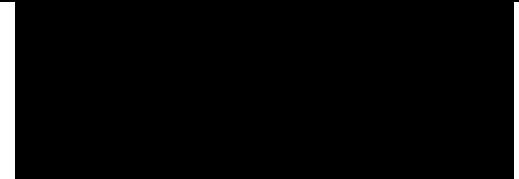
Last but not least natürlich auch an Familie Pöpl für das schmackhafte Catering das allen sehr mundete. Natürlich auch an den vierjährigen Jonas Pöpl, der zum Schluss noch als Glücksfee fungieren durfte um die Kandidaten für die Nachkontrolle zu ermitteln.

In eigener Sache: Bitte beachten!!!

Der nächste Lauf am 15 Februar findet nicht in München bei der HotSlot sondern in Neufahrn bei der PDC-Neufahrn statt!

Beste Grüße
Die 245-Süd Orga

Sponsoren:

	
HAMA-Lösungen	http://www.diso-sauerlandring.com/
	
Schöler Chassis	Umpfis Slotbox
	
Carbon Team	http://www.amodelo.de/
	
	Gruppe 245 Süd Orga-Team