

Kommt er, oder kommt er nicht der große Zwergenaufstand?

Hallo zusammen.

Tja, was soll ich euch diesmal erzählen? Vielleicht die Geschichte vom Pferd? Oder die von den 7 Zwergen? Oder doch nur kurz und knapp die puren Rennergebnisse mit einem kurzen Beisatz und Gut ist?

Ne, das geht nicht. Schließlich ist die Gruppe 245-Süd etwas ganz Besonderes und es passiert an so einem Renntag immer eine Menge.

Aber nicht nur am Renntag selbst, denn zwischen den Renntagen passiert natürlich auch immer eine Menge ;-)

Eine der vielen Dinge bezieht sich auf die „neuen“ Gr.2-Zwerge.

Wie die Gruppe 245-Süd Orga in München schon bekannt gegeben hat, werden die startenden „Zwerge“ eine gesonderte Wertung bekommen, um es etwas attraktiver zu machen, einen sogenannten Zwerg aufzubauen und auch einzusetzen.

Damit es aber zu einer „Zwergen-Wertung“ kommt, müssen für die restlichen Saisonläufe in 2017 mindestens 3 Zwerge je Renntag am Start stehen. Der beste Zwerg bekommt dann nicht 100 Punkte (zzgl. Zusatzpunkte), sondern die Punktzahl, die er im gesamten Gr.2 Feld errungen hat. Diese so erreichten Punkte werden dann addiert.

Der mit den meisten Punkten hat dann die „Zwergen-Wertung“ gewonnen.

Ganz einfach also. ;-)

Um dem Ganzen jetzt noch mehr an Attraktivität zu geben, haben wir in Zusammenarbeit mit Siggie Bleck von der Firma SlotPoint das altbekannte Schöler-Inliner etwas modifiziert. An dieser Stelle möchte ich nochmal ein riesen großes Dankeschön an Siggie richten! Das war alles andere als selbstverständlich. Super!

Aber was hat sich jetzt gegenüber dem vorherigen Chassis geändert? Und vor allem, warum? Nun, das ist schnell erzählt.

Da die Gruppe 245 sowohl im Westen als auch im Süden seit Beginn der Serie mit dem großen (18D) schwarzen Carrera-Motor unterwegs ist, gab es beim Schöler-Inliner auch seit je her das Problem, das bei Gr.2 Wagen unter 2 Liter Hubraum nicht ohne Kompromisse die kleineren Reifen von Minimum 22mm gefahren werden konnten. Der Kompromiss sah dann meistens so aus, das der Hinterbau mehr schlecht als recht so verbogen werden mußte, das die Achse tiefer kam. Dadurch lag der Motor dann natürlich nicht mehr plan auf. Durch die früher verwendeten Materialien konnte dann das ganze System beim Fahren leicht anfangen zu schwingen, was natürlich nicht so toll war.

Nun gibt es in der Grundplatte einen Motorauschnitt, der es erlaubt, den Motor so weit abzusenken, das man sogar mit 21mm Reifendurchmesser bei 1mm Bodenfreiheit fahren kann. Und 21mm Reifendurchmesser ist genau das Minimalmaß der Gr.2 Zwerge bis 1300 ccm in der Gruppe 245-Süd! Cool, was?!

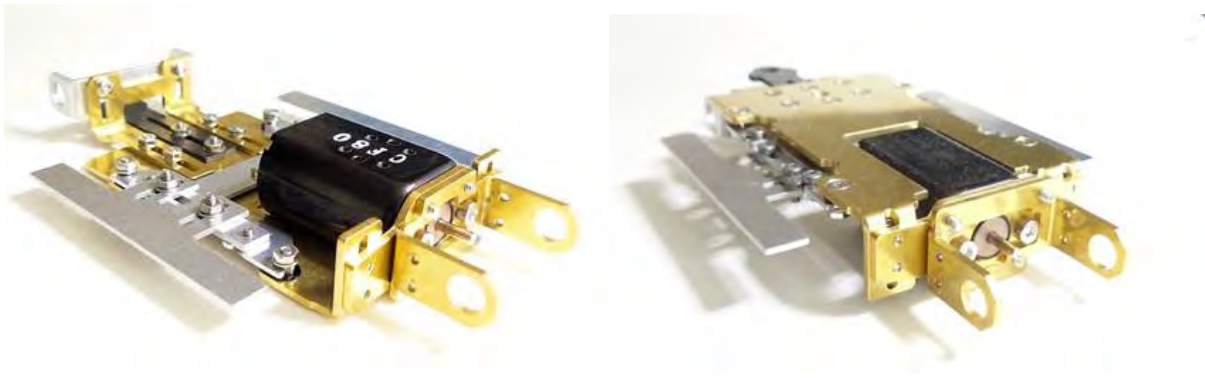
Zudem wurde der Motorträger etwas stabiler dimensioniert und es wird seit geraumer Zeit super verarbeitetes Messing und Alu verwendet, welche eine prima Passgenauigkeit haben.

Mit diesen Änderungen stellt das Schöler Inliner nun eine prima Alternative zu einem MoMo- / oder auch DoSlot Inliner (das DoSlot ist ausschließlich nur für die Zwerge bis 1300 ccm erlaubt!) dar. Natürlich gibt es noch dann und wann ein Plafit Inliner auf

Auktionsplattformen. Aber das ist sehr selten und die passenden Achshalter für kleine Reifendurchmesser zu bekommen ist noch unwahrscheinlicher. Und sich die Einzelteile aus verschiedenen Quellen zu besorgen ist mühsam und speziell von Neueinsteigern nicht zu verlangen.

Natürlich hat jedes der genannten Chassis seine Vor- und Nachteile. Aber was ein Vorteil und was ein Nachteil ist, das muß jeder für sich selbst bewerten.

Apropos „bewerten“: Nachfolgend ein paar Aufnahmen zum beschriebenen Schöler Inliner, damit alle wissen wovon die Rede ist. An dieser Stelle noch ein Dankeschön an Siggi der die Bilder zu Verfügung gestellt hat. Mehr Infos bzgl. Abmessungen etc. sind auf www.slotpoint.de zu erfahren.



So, nach den ganzen Dingen, die abseits des Renntages von statten gehen, stellt sich natürlich nun fast zwangsläufig die Frage, ob auf den „gestellten Weichen“ schon Züge bzw. Slotcars unterwegs sind.

Gibt es jetzt sogar einen Zwergenaufstand in Oberhaid? Wir werden es noch erfahren.

Die Anmeldungen zum Lauf in Bamberg trudelten diesmal sehr zügig ein und so war recht schnell klar, dass es 3 Startgruppen geben wird. Ein weiterer Blick in die Anmeldungen verriet zudem noch, dass alle schon am Freitag ihre Fahrzeuge testen und abstimmen wollten. Halt, alle?

Nicht ganz. Da gab es wieder diesen großen Blonden, der meinte er könne so locker flockig erst am Samstag anreisen und nach nur gefühlten halben Dutzend Testrunden je Klasse sofort ins Rennen einsteigen. Ganz nach dem Motto, ja nicht zu viel im Vorfeld an Performance preisgeben. Setzt natürlich wiederum voraus, dass es überhaupt was Positives zum preisgeben gibt. Gerüchten zu Folge sollten nun bei ihm wahre Gr.2-Wunderwaffen im Koffer schlummern. Selbstredend für alle Kategorien!

Das bekannte Dickschiff für Räder bis 24mm Mindestdurchmesser, einen kurz in München gesehenen und seit dem nochmal überarbeiteten BMW 02er für Räder bis 22mm Mindestdurchmesser und sogar einen Zwerg mit oben beschriebenem Schöler Inliner für Räder bis 21mm Mindestdurchmesser.

Doch dann streckte den großen Blonden eine echt fiese Männer-Erkältung nieder und alle Vorbereitungen waren für die Katz und er musste absagen. Leider musste auch Heim-Ascari Sebastian „Basti“ Pachner sein Comeback in der Gruppe 245 wieder absagen. Sein 1:1 Auto hatte plötzlich keine Bremse mehr und die Werkstatt konnte die benötigten Teile nicht rechtzeitig beschaffen.

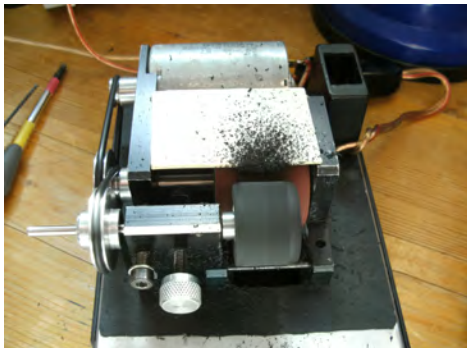
Dank zwei Nachmeldungen blieb es jedoch bei 12 Startern. Und so war wieder alles perfekt für drei saubere 4er Startgruppen.

Das Training begann bereits am Freitag um 16:30 Uhr. Chris war so freundlich für die Gäste aus München die Bahn vorzeitig aufzusperren. Seine Bemerkungen, dass bei seinen Autos überhaupt nichts gehen würde und er keinen Grip hätte, wurde erstmal als das übliche Understatement abgetan. Im Laufe des Abends stellte sich allerdings heraus, dass er wirklich Probleme hatte eine vernünftige Performance auf die Bahn zu bringen. Zum Beispiel gelang es Michael „Käthe“ F. relativ früh mit seinem Gruppe5-Schnellschrott 9,8er Zeiten zu fahren, während Chris bestenfalls 10,0er Zeiten erreichte. Allerdings war das Zeiten-Feuerwerk ziemlich schnell vorbei. Denn Käthes Toyota wiederholte seine Flugshow von 2015. Auf der Anfahrt zur 2. Kurve hakte er an einem Schienenstoß und nach einem Salto schlug er krachend in die Bande ein.

Das Ergebnis ist hier rechts zu sehen.

Danach waren umfangreiche Restaurations- und Umbauarbeiten fällig. Mit härteren Federn und hochgelegtem Deckel sollten weitere Einlagen verhindert werden. Was zwar gelang, aber der „Schrott“ war danach nicht mehr so schnell. Auf das selbstlose Angebot von Herrn Mütze, doch mit dessen roten Italiener zu fahren, wollte Herr Käthe nicht eingehen. Man hat halt doch seinen Stolz.

Nachdem auch die Augsburger Fraktion eingetroffen war, kam es hin und wieder zu kurzen Wartezeiten für die Trainierenden. Die Bahn-Neulinge mussten sich an das Layout gewöhnen und alle waren auf der Suche nach Grip. Dementsprechend liefern die Reifenschleifmaschinen im Dauerbetrieb.



Mitarbeiter des Tages!

Gegen Mitternacht waren alle einigermaßen zufrieden (bis auf Chris, glaube ich) und die Lichter im Bahnraum gingen aus.

Der Renntag begann mit einem herzhaften Frühstück für die einen und Trainingsrunden für die „Freitags-Training-Verweigerer“ Manu, Michi Gerlach und Thomas Flierl. Nachdem alle nochmal ausführlich, aber natürlich nicht genügend, trainiert hatten, nochmals die Hudys bemüht wurden, konnte die Abnahme pünktlich beginnen.

Da das Orga-Team nur zur Hälfte anwesend sein konnte, erklärte sich Arnim dankenswerterweise bereit mitzuhelfen. Es gab neben den üblichen kleinen (zu breit, etwas zu leicht, grenzwertige Bodenfreiheit) auch zwei gravierende Mängel. Ein Auto war gleich um mehrere Gramm zu leicht und der G5-Toyo von Mütze fiel mit zu kleinen Reifen durch. Mit abmontierten Rädern konnte zwar nachgewiesen werden, dass an der Innenkante der



erforderliche Durchmesser gerade noch vorhanden war, aber bei einer eventuellen Nachkontrolle wären die Reifen mit Sicherheit zu klein. Sollte man das riskieren? Denn das Auto war mit diesen Reifen richtig gut gelaufen. Aber nach einem guten Rennen dann bestraft zu werden, wäre extrem ärgerlich. Grübel, grübel und studier. Nach einiger Bedenkzeit entschied sich Mütze dann doch lieber auf einen anderen Reifensatz zu setzen, der auf die Schnelle noch vom „halben Orgateam“ frisch gemacht wurde.



Nachdem auch dieser Problemfall abgenommen war, konnten sich alle dem hervorragenden Mittagessen (Geschnetzeltes mit Nudeln) hingeben. Bei dieser Gelegenheit ein herzliches Dankeschön an **alle** Bamberger Jungs für die gute Bewirtung.

Herr Mütze (ohne Mütze) hat das Reifen Dilemma noch nicht verdaut und schaut hier noch entsprechend skeptisch, aber man soll den Tag nicht vor dem Abend verfluchen, oder so ähnlich.

Rennen der Gruppe 4

Nach einer kurzen Einweisung zum Thema Einsetzer-Positionen und Chaostaste konnte der Renntag wie immer mit den GT's beginnen. In der 1. Startgruppe traten Peter D., Michi G., Tommy K. und Thomas F. an.



Gut gelaunte Herren vor dem Start: Thomas, Tommy, Michi, Peter

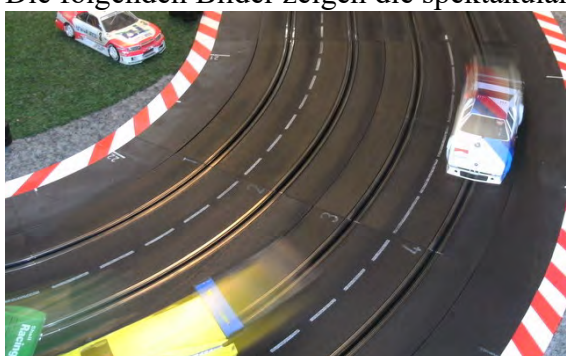
Thomas und Michi waren ja erst am Samstagmorgen angereist und mussten der mangelnden Fahrpraxis Tribut zollen. Auch die Performance ihrer Autos war eher überschaubar, so dass beide kaum die 11 Sekunden-Marke unterbieten konnten. Michi wurde auch noch von einem Defekt heimgesucht. Der Motor hatte sich nach einem Crash verschoben, so dass der Vortrieb ausblieb. Trotzdem entschied er das Duell mit Thomas knapp für sich (81,76 zu 81,29 Runden). Peter hatte sich seinen Reifensatz mit einem Hudy-Bedienungsfehler verdorben. Da er wohl nichts Besseres im Köcher hatte, musste er damit fahren. Die erreichten 86,97 Runden entsprachen nicht seinem Fahrkönnen. Tommy lies derweil den Heim-Ascari raushängen, fuhr sicher und schnell und erreichte 91,19 Runden. Das bedeutete am Ende Platz 6 und damit seine bisher beste Platzierung in der Gruppe 245. Daumen hoch!

Die 2. Startgruppe, bestehend aus 3 Heim-Ascari (Chris, Manu, Arnim) und einem Augsburger (Michi A.) sorgte gleich zu Beginn für Dramatik. Am Start war noch alles friedlich. Aber schon in der zweiten Kurve der ersten Runde ging's rund.



Chris hier noch ganz entspannt, daneben Michi A., Manu und Arnim

Die folgenden Bilder zeigen die spektakuläre Situation in der Startrunde.



Das linke Bild lässt vermuten, ohne hier eine Schuldzuweisung andeuten zu wollen, dass das grüne Fahrzeug der Auslöser des „Big One“ war. Der Verlierer der Situation war Chris. Bei seinem M1 war durch den Crash das „H“ total verbogen, was er in einer Reparaturpause nur notdürftig wieder in Ordnung bringen konnte. Dementsprechend war die Straßenlage ziemlich abenteuerlich und die erreichten 90,19 Runden und Platz 10 absolut unbefriedigend und Chris „not amused“. Arnim war in den Crash nicht verwickelt. Dadurch hatte er einen kleinen Vorsprung und konnte unbehelligt von Zweikämpfen seine Runden drehen. Auf Spur 3 knackte er auch mal die 10-Sekunden Marke und am Ende der Zeit hatte er 94,17 Runden erreicht. Ob das für den Sieg reichen würde? In 2016 war er über eine Runde mehr gefahren.

Manu war mit seinem kampferprobten Jota nicht wirklich glücklich. Mit Zeiten zwischen 10,2 und 10,4 reichte es zu 91,08 Runden. Damit blieb er knapp hinter dem Club-Kollegen Tommy auf dem 7. Platz.

Die Überraschung dieser Gruppe war der Augsburger Michi. Mit vielen schnellen Runden und wenig Abflügen schaffte er 91,58 Runden. Das bedeutete Platz 5, was auch für ihn seine bisher beste Platzierung bedeutet. Auch hier: Daumen hoch!





In der Ruhe liegt die Kraft, oder auch nicht, siehe Harry's Rennen.

Dann trat die Top-Gruppe nach den ersten beiden Rennen an. Kurioserweise war kein einziger Bamberger in dieser Gruppe. Die Herren Käthe, Mütze (beide München), Jürgen (Wendelstein) und Harry (Augsburg) wollten jetzt versuchen, die Vorlage von Arnim zu knacken.



Als Erster verabschiedete sich Harry von diesem Vorhaben. Man darf vermuten, dass ein akuter Anfall von „Mützeritis“ der Grund für die mangelnde Performance seines M1 war. Mit äußerst durchschnittlichen Zeiten waren nicht mehr als 90,71 Runden und der 8. Platz drin. Jürgen demonstrierte dass er doch schon das eine oder andere Rennen in Bamberg gefahren ist. Mit nicht gerade berauschenden Zeiten, aber einer konstanten Fahrt, schaffte er 91,85 Runden. Das reichte für den 4. Platz und sichert ihm die Startberechtigung in der Top-Gruppe in Neufahrn.



Peter „Mütze“ V. hatte diesmal nicht mit der nach ihm benannten Mützeritis zu kämpfen. Nicht einmal die Schleifer machten Probleme. So konnte er richtig schnelle Runden drehen, was am Ende für 92,80 Runden und für Platz 3 reichte. Im ersten Moment konnte er es selber nicht glauben.

Für Käthe lief es von Anfang an sehr gut. Der Edel-Fiat lief geschmeidig, Grip war zur Genüge vorhanden. Auf dem Niveau von Arnim fahrend, brachte er diesen zunehmend ins Schwitzen. So war bis kurz vor Schluß offen, wer die Nase vorne haben würde. Dann, wenige Sekunden vor dem Ende der Zeit, ein Jubelschrei von Arnim, es war klar das Käthe knapp hinter ihm bleiben würde. 94,02 Runden bedeuteten 12 Teilstriche weniger. Somit blieb der erste Sieg des Tages in Bamberg. Aber 2 Stockerlplätze gingen nach München. Also waren die Heim-Ascaris an diesem Tag wirklich schlagbar.

Rennen der Gruppe 2

Um die Frage aus der Überschrift zu beantworten, der Zwergenaufstand fand nicht statt. Trotzdem seien hier mal 2 Kandidaten für künftige Aufstände gezeigt.



Der NSU von Käthe erlebte in Bamberg sein Rollout. Da er der einzige Zwerg am Start gewesen wäre und er außerdem noch nicht wirklich schnell war, wurde auf einen Einsatz im Rennen verzichtet. Und warum der Laubfrosch-Honda von Nils nicht eingesetzt werden konnte, ist eingangs bereits erläutert worden.

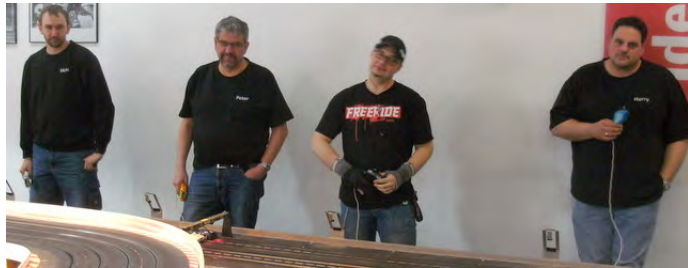
Aber mit den NSU's von Uwe und Mütze gibt es jetzt bereits 4 Zwerge in der 245-Süd. Vielleicht erleben wir ja beim nächsten Rennen in Neufahrn den ersten Zwergenaufstand.



In der 1. Startgruppe des Rennens traten Thomas F., Tommy K., Michi G. und Chris an. Es folgte 4 Läufe mit zahlreichen Ausflügen und Chaos-Unterbrechungen. Thomas und Michi kämpften mehr **gegen** ihre optisch attraktiven Nissan mit der zungenbrecherischen Typenbezeichnung KPGC 10 als **mit** ihnen, was den beiden lediglich die Plätze am Ende des Feldes bescherte. Tommy konnte in dieser Klasse

seinen Heimbonus nicht so richtig ausspielen und blieb bei 89,48 Runden und Platz 8 hängen. Chris beklagte, dass er durch die vielen Chaosphasen ständig aus dem „Flow“ gerissen wurde. Die immerhin erreichten 90,25 Runden reichten für Platz 7. Besser als im Rennen zuvor, aber natürlich weit unter seinen Möglichkeiten.

Das Rennen der 2. Startgruppe lief unter dem Titel „Manu gegen Augsburg“, vertreten durch Michi A., Peter D. und Harry. Überraschenderweise war auch dieses Rennen von vielen Chaosphasen geprägt. Der Pechvogel des Rennens war allerdings Peter, dessen Regler mit einem Defekt



das Ergebnis negativ beeinflusste. Versorgt mit typgleichen Ersatz von seinem Namensvetter Peter V. konnte er das Rennen beenden. Aber Ursachenforschung während des Laufes und die Umstellung auf das neue Regel-Gerät ließen am Ende nur Platz 10 (88,29 Runden) zu.



Michi A. ist immer noch nicht so richtig auf einer Wellenlänge mit seinem französischen Riesenbaby. Seine Suche nach dem Limit inklusive dem mehrmaligen Überschreiten desselben, endete rund ein halbe Runde vor Peter auf Platz 9.

Harry und sein Zebra-Scirocco wiederum demonstrierten ein gutes Einvernehmen. Das Paar hielt sich permanent im Windschatten von Manu. Der Bamberger hielt dem Augsburger Druck jedoch Stand und konnte das Duell „Amischlitten gegen deutschen Kompaktsportler“ mit 90,72 zu 90,63 Runden knapp für sich entscheiden. Also die Plätze 5 (Manu) und 6 (Harry) für die beiden Herren. Harry war damit zufrieden, Manu eher nicht.

Dann trat die Topgruppe an die Regler. Hier ging es deutlich ruhiger, aber dafür schneller zu. Es stellte sich die

Frage, ob Arnim seinen Sieg vom Vorjahr würde verteidigen können. Am Anfang sah ganz danach aus. Er legte los wie der Teufel und sicherte sich einen schönen Vorsprung von ca. 1/3 Runde vor Käthe beim Wechsel zum letzten Durchgang. Wie lief es derweil für Peter und Jürgen? Die beiden lieferten sich ein enges Duell über das komplette Rennen. Peter, mit den etwas schnelleren Rundenzeiten, parkte einmal öfter als Jürgen, so dass er am Ende einen Vorsprung von



Unterschiedliche Gemütslagen bei den Fahrern: Peter denkt sich „Macht ihr mal, ich roll dann hinterher“, Arnim im Angriffsmodus, Jürgen checkt die Programmierung seines Reglers, Käthe ist bereits fixiert auf die Startampel.

40 Teilstrichen herausfuhr. In Zahlen: 91,71 Runden für Peter (Platz 3) und 91,31 Runden für Jürgen (Platz 4). Und wie endete das Duell Arnim vs. Käthe? Arnim erlebte einen, von ihm erwarteten, dramatischen Performance-Einbruch auf Spur 1, wodurch Käthe auf Spur 2 zügig aufholen und gegen Mitte des Stints die Führung übernehmen konnte. Dann musste er „nur“ noch das Rennen zu Ende fahren, ohne durch einen überflüssigen Abflug wieder alles wegzuschmeißen. Nun, es gelang. Mit 94,27 Runden zu 94,09 Runden von Arnim war der Heimnimbis der Bamberger an diesem Tag endgültig gebrochen.

Rennen der Gruppe 5

Zum Abschluss des Renntages wurden die Flügelmonster auf die Bahn gestellt. Die Zusammensetzung der 1. Startgruppe entsprach der aus der Gruppe 4. Auf dem Bild sieht man



von links nach rechts die Autos von Thomas F., Tommy K., Michi G. und Peter D. Mit den besser liegenden und einfacher zu fahrenden Silhouetten und der mittlerweile angeeigneten Bahnkenntnis ging es deutlich ruhiger zu. Trotz heißer Driftwinkel (siehe unten) sorgten wenige



Abflüge und Chaosphasen dafür, dass nach dem ersten 4 Minuten-Stint Fahrer und Einsetzer verblüfft fragten „Wie, schon rum??“. Thomas und Michi konnten sich dann auch deutlich steigern, was die Rundenzahl betrifft. An der Platzierung änderte das zwar nichts, aber der Aufwärtstrend war deutlich. Tommy konnte in diesem Rennen Anschluss an das breite Mittelfeld halten. Von 5 (!) Fahrern mit 91 Runden hatte er allerdings die wenigsten Teilstriche, so dass er auf Platz 10 hängen blieb. Es fehlten ihm nur 50 Teilstriche für Platz 6! Peter schaffte 42 Teilstriche mehr, landete auf Platz 7 und war damit bester Augsburger in der Gruppe 5.

In der 2. Startgruppe waren dann die restlichen 3 Fahrer am Start die mit 91 Runden abschlossen. Bis ca. Mitte des 2. Durchgangs lag diese Gruppe, bestehend aus Chris, Harry, Michi A. und Manu extrem eng bei-



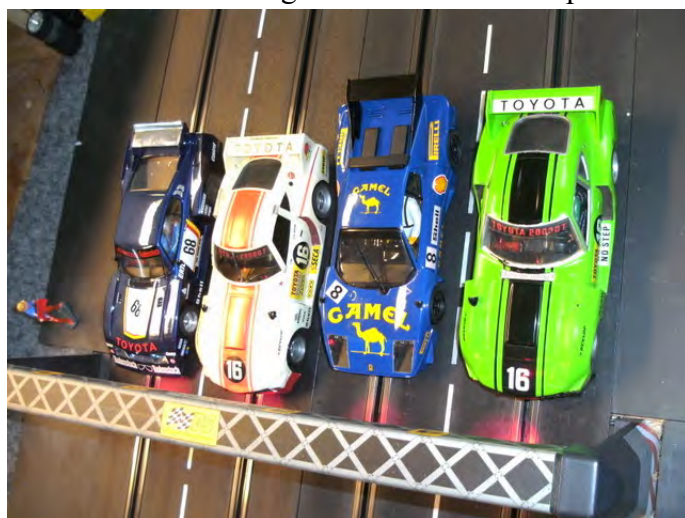
einander. Das Bild links zeigt die beiden Heimascaris Chris und Manu in Führung, dahinter Michi im Kräuterschnaps-BMW und Harry mit seinem Disco-Fiat. Dann hatte Harry Pech. Er flog im Kreisel ab, der Einsetzer vergaß Chaos zu drücken, was vereinbart war und auch so den ganzen Tag praktiziert wurde, und bis der Rennleiter die Zeit stoppte, waren mehrere Sekunden

vergangen. Beim Versuch den Rückstand aufzuholen geriet Harry mit Michi aneinander, was das Bild rechts dokumentiert. Trotzdem gelang es Harry am Ende vor seinem Club-Kollegen Michi zu landen. Mit 91,75 Runden blieb er aber 3 Teilstriche hinter Peter auf Platz 8. Und Michi mit 91,62 Runden auf Platz 9. Manu fuhr unbeeindruckt von den Turbulenzen sein bestes Rennen des Tages und ließ die 91-Runden-Fraktion deutlich hinter sich. Die 93,76 Runden, die ihm



gelangen, bedeuteten Platz 3 und ein versöhnliches Ende des Heimrennens für ihn.

Im Finale des Renntages traten dann die Top 4 der Tabelle an die Bahn. Jürgen, Käthe, Arnim



und Mütze wollten die Vorgabe von Manu übertreffen. Jürgen gelang es nicht. Seine 93,14 Runden reichten für Platz 5. Auch Käthe schaffte es nicht an Manu vorbei zu kommen. 93,43 Runden bedeuteten Rang 4 mit 33 Teilstrichen Rückstand. Die beiden restlichen Fahrer der Gruppe, Arnim und Peter, konnten sich allerdings an Manu vorbei schieben. Arnim erlebte bei diesem Rennen ein Déjà-vu. Wieder lag er vor dem letzten Stint in Führung und musste zum Abschluss auf Spur 1. Wie in der Gruppe 2

konnte er dem massiv aufholenden Konkurrenten, diesmal Mütze auf Spur 3, nichts entgegen setzen. Die erreichten 94,34 Runden reichten „nur“ zu Platz 2. Und der vornehme Peter, machte seinen Renntag richtig rund. Nach 2 dritten Plätzen gelang ihm sein erster Sieg überhaupt in der Gruppe 5. Die gefahrenen 94,73 Runden waren der Tages-Bestwert und nebenbei drehte er mit 9,879 Sek. die schnellste Rennrunde. Kein Wunder, das sein Grinsen so breit war wie der Atlantik zwischen Afrika und Amerika.

Die „Hölle des Nordens“ hatte also ihren Schrecken verloren. Doch woran lag das? Hatten die Heim-Ascaris einen schlechten Tag oder waren die Gäste so stark? Ein Vergleich der erreichten Runden der Bamberger und der Gäste, die sowohl 2016 als auch 2017 am Start waren, zeigt, beides ist richtig.

	Arnim			Chris			Manu		
	2016	2017	Differenz	2016	2017	Differenz	2016	2017	Differenz
Gruppe 2	93,73	94,09	0,36	92,77	90,25	-2,52	91,11	90,72	-0,39
Gruppe 4	95,34	94,17	-1,17	93,45	90,19	-3,26	94,11	91,08	-3,03
Gruppe 5	94,73	94,34	-0,39	94,06	91,85	-2,21	94,42	93,76	-0,66

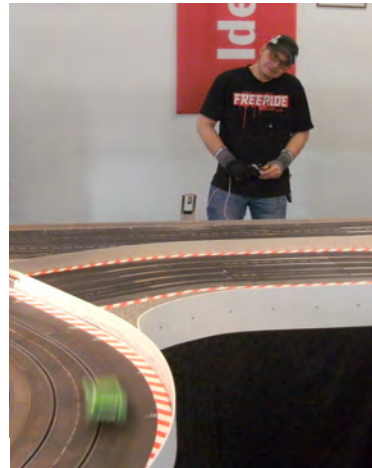
	Käthe			Mütze			Jürgen		
	2016	2017	Differenz	2016	2017	Differenz	2016	2017	Differenz
Gruppe 2	89,88	94,27	4,39	89,29	91,71	2,42	89,53	91,31	1,78
Gruppe 4	91,31	94,02	2,71	90,09	92,8	2,71	90,24	91,85	1,61
Gruppe 5	93,11	93,43	0,32	93,23	94,73	1,50	91,12	93,14	2,02

Beim nächsten Lauf in Neufahrn trifft man sich auf „neutralem“ Boden. Es gibt dort eigentlich keine Heim-Ascaris. Käthe ist sicherlich derjenige aus der Gruppe245 Süd, der bisher die meisten Rennen auf dieser Strecke gefahren ist. Aber der hat 2016 dort 3 Streichergebnisse eingefahren. Und Chris hatte dort seinen ganz großen Auftritt. 2 Siege und einen 4 Platz nahm er 2016 mit nach Hause. Also, noch ist der Fisch nicht geputzt, der Drops nicht gelutscht, der Kas no net bissn und die Wiesn net gemaht.

Hier noch ein paar Impressionen von Bamberg:



„Schrotthandel Mütze“, Peter V. sammelt die Teile, die sein Namensvetter Peter D. im Gruppe 2 Rennen abgeworfen hat.



Manu im Groove →



Ein geiles Bild, der Parc Fermé in Bamberg

Ein Dankeschön noch an Michi Akimov für die Dienste als Fotograf.

Liebe Grüße
Euer Gr245-Süd Orga-Team

Sponsoren:



[HAMA-Lösungen](#)



[DiSo](#)

SlotPoint.de

[Bleck Center](#)



Gruppe 245 Süd Orga-Team

Infos

<http://www.rennserien-sued.de>

ig245-sued@gmx.de