

Pannen, Pech und Pleiten beim 3. Lauf der Gruppe 245 Süd in Ebersberg

Die Rennstrecke des SRC Ebersberg ist die zweite 6-spurige Carrerabahn in Bayern, die in diesem Jahr zum erstenmal mit der Ausrichtung eines Laufs zur Gruppe 245 Süd als Austragungsort überregionaler Rennserien auf sich aufmerksam macht. Der Kurs ist mit vielen kleinen Knicken anspruchsvoll aber dennoch rhythmisch zu fahren. Den Teilnehmern forderte die Bahn höchste Konzentration ab, wobei sie die Freundschaft selbst mancher routinierter Erstbefahrer sicher noch nicht erringen konnte. So lag die Fehlerquote von Abflügen für die Gruppe 245 ungewohnt hoch und einige Fahrer taten sich äußerst schwer, einen guten Rhythmus mit konstant schnellen Rundenzeiten zu finden. Diese beiden Faktoren sollten die entscheidenden Kriterien für Erfolg oder Misserfolg des Renntages werden.



Die anspruchsvolle Ebersberger Bahn vor dem Ansturm am Samstag: 60 Meter und 6 Spuren

Die Anzahl der festen Voranmeldungen war mit zehn Personen recht übersichtlich. Am Vorabend traf sich der harte Kern zum Freitagstraining: Während Ralf Grünig, Reiner Bergheimer und Armin Luckmann schon relativ frühzeitig am Abend das Training aufgenommen hatten, erschienen die Brüder Schmeußer erst gegen halb elf Uhr, da sie direkt vom Skilanglauf angereist kamen. Zu dieser Zeit befand sich Rainer Garstecki schon wieder auf dem Heimweg. Das Trainingsende an der Anlage war gegen kurz nach ein Uhr. Ein netter Brauch, gemeinsam in einem nahe gelegenen Hotel abzusteigen, verlängerte den Trainingsabend jedoch mit einem am Zielort zusammen eingenommenen Schlummertrunk bis etwa halb drei Uhr früh – gut geschmiert läuft's ja angeblich besser.

Am Samstagmorgen reiste in aller Herrgottsfrüh bereits Nils Krietenstein zum Training an, was ihm gut bekommen sollte – early bird catches the worm! Vom Veranstaltungclub konnte mit Alois Kurz neben Bernhard Niessl und Roland Amerell dann noch ein dritter Teilnehmer gewonnen werden, indem er wie auch Bernhard komplett mit Leihfahrzeugen der arrivierten Rennstallbesitzer ausgestattet wurde. Offen war bis zum Ende der Fahrzeugabnahme die Teilnahme von Peter Kalsow, die er von der herrschenden Verkehrslage abhängig machen wollte, so dass er dann von einer Börse in Nürnberg kommend erst mittags anreisen würde. Da die Holländer-Flut auf den Autobahnen offenbar überraschend moderat ausfiel – nicht einmal Bernd Holländer mischte sich darunter – konnte die freudige Ankunft des zwölften

und damit letzten Apostels bzw. Teilnehmers an dieser Veranstaltung kurz vor Rennbeginn verkündet werden. Peter durfte dann freundlicherweise noch ein paar einsame Trainingsrunden auf der ihm unbekannten Bahn drehen, bevor er gleich darauf im ersten Lauf der Gruppe 4 zum Rennen antreten sollte.



Peter Kalsow bei seinen einsamen Trainingsrunden als kurz vor dem Start Angereister.

Die Teilnehmerrunde war so mit 12 Leuten komplett, wobei nun neun Stammfahrer von drei Heim-Ascaris ergänzt wurden, die zum erstenmal in das Geschehen der Gruppe 245 2008 eingreifen sollten. Als sehr bedauerlich wurde das erneute Ausbleiben von Martin Arnold registriert, der mit einer anderen Rennveranstaltung am selben Tag „fremd ging“. Die bedauerliche Kollision von lokalen Rennserien mit überregionalen Serien im selben Einzugsgebiet sollte jedoch dank des im Süden dieses Jahr eingeführten Rennkalenders auf der Webseite www.rennserien-sued.de zukünftig vermieden werden können.



Der Schock war groß: Der neue Ascona von Nils Krietenstein nach einem kapitalen Einschlag an der vorderen Unterführungsmauer im morgendlichen Training, kunstvoll wieder gekittet.

Das Vormittagstraining warf inzwischen den Schatten des Pannen-Schreckens voraus. Stefan Schmeußer fuhr unaufmerksam sein eigenes, an Alois vergebenes Leihauto über den Haufen

und verhalf den helfenden Händen von Roland „Rolli“ Amerell mit seinen Reparaturfähigkeiten zum Einsatz. Zuvor hatte dieser selbst seinen BMW M1 an die Wand gesetzt, so dass ihm das halbe Gesicht abfiel – dem BMW natürlich. Nachdem dann kurze Zeit später noch Martin Schmeußer und Nils Krietenstein an derselben Stelle vergeblich die Stabilität der Frontpartien ihrer Autos unter Beweis stellen wollten, trat Rainer Garstecki hilfreich in Aktion, um die kritischen Stellen weich abzupolstern. Bei den umfangreichen Reparaturarbeiten an Nils Opel leistete Rolli wieder meisterliche Unterstützungsarbeit.



Bayerische Herrlichkeit gab's zu Mittag reichlich: Leberkäse mit süßem Senf und Kartoffelsalat.

Vor dem Countdown des ersten Rennens wurde wie üblich eine Mittagspause eingelegt, in der ein reichliches Mahl gereicht wurde. Das traditionelle Bayerische Gericht war diesmal kein Schweinsbraten (s.u.). So konnte die Nervenspannung wieder heruntergefahren und nötiges Gewicht zur Bewahrung der Bodenhaftung in kritischen Situationen aufgenommen werden.



Das ist kein Abfallkorb sondern der improvisierte Parc-Fermé der Veranstaltung.

Von der technischen Abnahme gab es nichts Aufregendes zu vermelden, außer vielleicht dass die Messung der Bodenfreiheit durch massiven Schmutzbefalls der Meßplatte ausgerechnet beim Serienchef zu einer Korrekturaufforderung führte. Diese konnte jedoch nach genauem Nachmessen wieder zurückgenommen werden. Allein die Lagerung der Fahrzeuge im Parc-Fermé (siehe Bild) gab Anlaß zu einem schmunzelnden Appell, doch endlich einmal ein mobiles Parc-Fermé-Regal für die Gruppe-245-Süd anzuschaffen. Der große Bruder im Westen ist hier leuchtendes Vorbild, doch der arme Süden konnte sich das bisher nicht leisten. Vorschläge oder Spenden sind daher herzlich willkommen.



Die Ruhe selbst auch in spannenden Situationen: Die Veranstalter und Rennleiter des Ebersberger Clubs Bernhard Niessl und Alois Kurz.

Nun konnte es endlich losgehen, die Teilnehmer scharren bereits wie wilde Rennpferde förmlich mit ihren Hufen. Die Fahrzeit pro Spur wurde in gemeinsamer Abstimmung auf 5 Minuten festgelegt. Die Starterfelder wurden nach einem besonders intelligenten Ermittlungsalgorithmus festgelegt, der jederzeit leicht nachvollziehbar erläutert werden kann. Die Ebersberger Rennleiter Bernhard und Alois (siehe Bild) machten sich an's Werk der Eingabe in den Computer und schon nach wenigen Minuten war die Startampel für den ersten Lauf der Gruppe 4 zum Abfeuern des Countdown bereit. In den ersten Runden entlud sich die aufgestaute Energie der ersten sechs Fahrer Martin Schmeußer, Peter Kalsow, Nils Krietenstein, Rainer Garstecki, Alois Kurz und Rolli Amerell wie eine Sturzflut auf die Bahn und führte zu zahlreichen Ausritten. Die Streckenposten machten sich schon auf einen durchgehend bewegten Job gefasst. Doch so explosiv die Welle der Abflüge der ersten Runden war, so schnell ging sie auch wieder zurück und alsbald plätscherten die Stürze nur noch angenehm moderat mal da mal dort.

Große Aufreger in der ersten Startgruppe der Gruppe 4 blieben weitgehend aus. Rolli, mit Ninja-Schweißband am Kopf gefährlich aussehend, wurde stets immer schneller, bis er wieder mal abflog. So mahnte ihn sein „Coach“ Michael Föller regelmäßig zu kontrollierterer Fahrt. Peter musste sich sichtlich erst noch langsam an die Grenzbereiche der Bahn herantasten und Alois jagte gleich auf und davon. Martin lag noch gut im Rennen, als sich plötzlich Abflüge häuften, was sich schließlich als Defekt eines locker gewordenen Leitkiels

herausstellte, dessen Reparatur ihn aussichtslos weit zurückwarf. Nils Bolide hingegen warf zwischendurch Balast in Form von einigen Schrauben ab, was jedoch seine Performanz weder einzuschränken noch zu steigern vermochte.

Der zweite Lauf der Top-Fahrer in der Gruppe 4 zeigte schnell auf, dass die Bahn-Kenner Bernhard Niessl und Michael „Käthe“ Föller ihren Konkurrenten weit überlegen sein sollten. Dahinter entbrannte ein harter Kampf zwischen Reiner Bergheimer und Armin Luckmann, die im ersten Renndritt einen Minuten langen Parallelflug hinlegten. Die übrigen beiden Akteure Ralf Grünig und Stefan Schmeußer fielen hingegen in die Bedeutungslosigkeit zurück. Nach tobendem Kampf an der Spitze bis in den letzten Lauf hinein leistete sich Käthe ausgerechnet auf seiner letzten Spur kurz vor Schluß noch drei Abflüge, die ihn eine halbe Runde zurückwarfen und so den verdienten Sieg kosteten – somit war sein Zähneknirschen auch Angesichts des sonst guten Ergebnisses nachzuvollziehen, denn es wäre halt noch mehr drin gewesen. Die Anzeige im Bild unten illustriert das Resultat dieses Laufs.

Zeitmodus (00:05:00)		SlotControl		6. Lauf (Gruppe 2)	
Karte	Volt	Bestzeit	Runden	Rundenzeit	Gesamtrunden
1	Föller Michael	0022 13:373	0022	00:13:693	00133
2	Bergheimer R	13:376	0022	00:13:608	00130
3	Schmeußer St	13:722	0021	00:14:213	00125
4	Grünig Ralf	13:378	0021	00:14:017	00129
5	Luckmann Ar	13:593	0022	00:13:766	00130
6	Nissl Bernhar	13:182	0022	00:13:314	00133
Fahrzeit 00:00					

Die schön gestaltete Ergebnisanzeige in Ebersberg direkt nach dem Ende des Top-Laufs der Gruppe 4.

Während bei zwei Fahrern des Top-Laufs in der Gruppe 4 die Freude groß war, haderten vier mit ihrem Schicksal bzw. der Bahn, die Dank ihres hohen Anspruchs an die fahrerische Präzision ihren Tribut zollte. Was sich hier bereits zum erstenmal abzeichnete, fand in den folgenden Fahrzeuggruppen seine Fortsetzung. Es war der Tag des großen Favoritensterbens oder anders herum betrachtet der Aufstieg und Gipfelsturm anderer Fahrer. Die „gefallenen Engel“ waren in Gruppe 4, wie schon angedeutet, Reiner Bergheimer und Ralf Grünig mit ihren Plätzen 4 und 6. In Gruppe 2 hießen die gestürzten Favoriten Michael Föller, den ein Defekt auf Platz 7 zurückwarf, und Ralf Grünig und Stefan Schmeußer mit Plätzen 4 und 5. Und schließlich erwischte es in Gruppe 5 erneut Ralf mit P5 und noch schlimmer erneut Reiner mit P11, der durch einen Defekt gehandicapt wurde.

Der Fehlerteufel war an diesem Renntag fleißig unterwegs und suchte die armen Seelen der Gruppe-245-Teilnehmer in Ebersberg auf. So traf es im Rennen der Gruppe 4 wie beschrieben Martin Schmeußer. In der folgenden Gruppe 2 verlor Käthe durch einen Einschlag den Kühlergrill, dann beinahe seine Nerven, und zuguterletzt wurde er auch noch unglücklicherweise zur Nachkontrolle gelost, bei der sich der ramponierte Deckel dann

natürlich als zu leicht entpuppte. Der Abzug von zwei Runden war das durch die Rennleitung verhängte, angemessene Strafmaß. Der zweite Pechvogel in Gruppe 2 war Alois Kurz, dessen Leih-BMW nach furioser, siegträchtiger Fahrt mit hellem Aufschrei von einem abgerutschten Ritzel kündete. Ohne dieses Missgeschick wäre Alois der Sieg der Gruppe 2 sicher nicht zu nehmen gewesen. In der Gruppe 5 plagten Reiner Bergheimer Kontaktprobleme, die er erst durch eine etliche Runden kostende Reparatur beseitigen konnte. Und Rolli Amerell ließ ebenfalls sein Ritzel wiederholt durchrutschen, was ihn mehr als ein viertel Rennen mit Fehlerkorrekturen beschäftigte.

Aufsteigende Tagestendenz zeigten deutlich Peter Kalsow, der sich von Rennen zu Rennen steigerte und schließlich in der Gruppe 5 einen hervorragenden 6. Platz einfuhr, sowie Rainer Garstecki, der ebenfalls im letzten Rennen in der Gruppe 5 auf einen für ihn als Neueinsteiger in der Slot-Szene sensationellen Platz 7 landete. Beide verdrängten damit gleich über die Hälfte der alt eingesessenen Stammfahrer. Die Gruppe 5 war nebenbei bemerkt auch noch einmal ein Augenschmaus zum Abschluß des Renntages (s.u.).



Schönes gemischtes Starterfeld in der Gruppe 5: Drei Ferrari, zwei Porsche, zwei BMW 3,5, zwei Ford, zwei Toyota Celica und ein Toyota 2000.

Die Aufsteiger und Gipfelstürmer des Tages waren Arним Luckmann mit seinem Platz 3 in Gruppe 4, herausgefahren mit einem DeTomaso Pantera, Reiner Bergheimer mit seinem lang angestrebten Sieg in der Gruppe 2, Michael Föller mit zweiten Plätzen in Gruppe 4 und 5 und vor allem Nils „Nille“ Krietenstein mit P2 in Gruppe 2 und P3 in Gruppe 5. Zu Nilles Erfolg passend wurde ihm sogleich ein Vers angedichtet:

Der Krietenstein Nille
Fährt auf der letzten Rille.

Abräumer des Tages war ohne Frage Heim-Ascari Bernhard Niessl mit den Plätzen 3, 1 und noch mal 1 in den Gruppen 2, 4 und 5. Bernhard und sein Club-Kollege Alois zeigten dabei den anderen Jungs mal so richtig, wie viel man durch gutes Fahren aus einem Auto herausholen kann. Beide waren komplett mit Leihautos ausgestattet worden, mit denen sie nur

wenig Trainingsrunden drehten, und an denen sich ihre Tuningmaßnahmen nur noch auf geringfügiges Polieren der Reifen reduzierte. Alois zauberte mit den Leihfahrzeugen von Stefan Schmeußer, einem BMW M1 in Gruppe 4 und BMW 3,5 in Gruppe 5 die Plätze 5 und 4 heraus. Mit dem BMW 3,0 in Gruppe 2 hätte es ohne den besagten Defekt sogar zum Sieg gereicht. Bernhard belegte mit dem Capri von Stefan Schmeußer in Gruppe 2 Platz 3 und siegte in den Gruppen 4 und 5 mit einem Mazda RX7 von Arним Luckmann und einem Toyota Celica von Ralf Grünig. Es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, dass Alois und Bernhard dabei mit den Leihautos durch die Bank besser unterwegs waren als die Väter der Leihautos mit ihren eigenen Einsatzfahrzeugen. Natürlich unterstrich diese Demonstration auch die Tatsache, dass Arnim, Ralf und Stefan in der Lage sind, gut präparierte Leihautos zur Verfügung zu stellen.

Das Résumé der ersten Saisonhälfte nach diesem Renntag weist auf bevorstehende Dramatik im Kampf um die Spitze hin. In allen drei Gruppen gab es in jedem Lauf einen anderen Gewinner. Da es zwei Streichresultate gibt, ist nach vorne noch alles offen. Werden die zwei Streicher jetzt schon berücksichtigt, liegen die ersten acht Fahrer in Gruppe 2 zwischen dem erreichbaren Spitzenwert von 105 Punkten und 88 Punkten, in Gruppe 4 zwischen 105 und 81 Punkten und in Gruppe 5 zwischen 105 und 87 Punkten. Für Spannung bei den restlichen drei Läufen ist also gesorgt und der Tross blickt bereits mit Vorfreude auf den nächsten Lauf bei HotSlot in München.

Großer Dank für die schönen Bilder gebührt wieder unserem engagierten Sportfotografen Nils Krietenstein.

Bis demnächst,
Stefan