

Sensationeller Auftakt der Gruppe 2 4 5 Süd 2008 in Wendelstein



„Endlich geht es wieder los!“ – das war wohl die einhellige Gefühlslage für viele der Stammfahrer der letzten Jahre wie auch für die Clubkameraden der IG Slot Connection in Wendelstein bei Nürnberg. Ein gutes halbes Jahr lang hatte sich die Slot Connection mehrere Beine ausgerissen, um den Umzug aus der alten Behausung Ochenbruck heraus zu bewältigen. Die neuen Räume mussten komplett renoviert und ausgestaltet werden. Die Arbeitslast verteilte sich indes dabei auf immer weniger Schultern. Diese jedoch arbeiteten unermüdlich und konstant an dem neuen Traum von Slot Racing Clubräumen, die in der ganzen Republik wohl ihresgleichen suchen werden. Gerade noch rechtzeitig zum Auftakt der neuen Saison 2008 mit dem ersten Lauf der Gruppe 245 Süd wurde die 6-spurige Carrera-Bahn mit ca. 38 Meter Rundenlänge dann endlich fertig. Was die Jungs da geleistet hatten, ist wirklich grandios, und jedem der Teilnehmer und Zuschauer, der die neuen Räume betrat, stand förmlich der Mund vor Ehrfurcht offen!

Freitagabend

Am Vorabend fanden sich schon die meisten der Teilnehmer ein, um die neuen Räume einzuweihen und den Staub der letzten Monate von den Schienen zu fahren. Gegen 19:00 Uhr startet das freie Training. Über Stunden hielt sich der Staub hartnäckig und verhinderte die gewohnten Rekordzeiten. Das Fahrverhalten war zunächst so kritisch, dass anfangs nur 18 Volt Spannung an die Bahn angelegt wurde. Die Dichte an Stromeinspeisungen hatte sich außerdem gegenüber dem alten Kurs etwa verdoppelt, wie der Betreiber Thomas Lange stolz berichtete. So war die gefühlte Leistungsexplosion der Boliden im Vergleich zu früher kaum zu bändigen. Die magische 10 Sekunden-Grenze für einen Umlauf galt es zunächst zu knacken, was gleichsam als Zeitpunkt vereinbart wurde, die Bahnspannung auf ihren schließlichen Wettkampfwert von 20 Volt hochzudrehen. Um kurz vor 22:00 Uhr war es dann soweit. Von da an ging es dann recht schnell aufwärts, Zehntel um Zehntel purzelten und die Sicherheit auf der Strecke näherte sich langsam gewohnten Verhältnissen. Bald wurde auch das gewohnte Leistungsverhältnis der Stammfahrer der letzten Jahre wieder deutlich. Martin Arnold, Reiner Bergheimer und Ralf Grünig legten die ersten Zeit-Duftmarken in die

Schlitzte, an denen die anderen Teilnehmer nur entfernt schnuppern konnten. Eine besondere Nachtschicht legte Michael Föller ein, der gut beobachtet von Ralf Grünig schließlich gegen halb zwei Uhr nachts zum Durchbruch seiner Bestzeiten gelangt sein soll.

Samstagvormittag

Am Morgen des Renntags jedenfalls war angesichts der übermittelten Rundenbestzeiten des Vorabends bei einigen Teilnehmern noch fleißiges Präparieren der Einsatzfahrzeuge angesagt. Das Jaulen der Reifenschleifmaschinen erfüllte nicht enden wollend den Schrauberraum und ein Netzteil gab bei so viel Last schließlich seinen Geist auf. Bei einigen Reifen der letzten Saison zeigte sich, dass die Verklebung nicht unbedingt über ein Jahr hält. Wohl dem, der dieses noch rechtzeitig vor der Fahrzeugabnahme feststellen und beheben konnte.



Grinsende Invasion aus dem Süden Bayerns: Entspanntes Tuning am Samstagvormittag.

Die letzten Vorbereitungsarbeiten der Fahrzeuge wurden von allen routiniert und gelassen verrichtet. Die Fahrzeugabnahme hatte nur wenige kleine Nachbesserungen zu vermelden und die Teilnehmer halfen sich sogar beim Feinschliff der Boliden bisweilen gegenseitig aus. Die kameradschaftliche Einstellung der Teilnehmer mit ihrer Vorfreude auf das Rennen schaffte eine warme und lockere Atmosphäre.

Wie üblich in der Gruppe 245 Süd, wird mittags zum Essen der Bahnstrom abgeschaltet. In den Räumen kehrt Ruhe ein, denn auch die Fahrzeugabnahme hat dann geschlossen. So können sich alle Teilnehmer voll und ganz auf das Essen konzentrieren, was sich gerade bei der Slot Connection lohnt! Wer meint, das folgende Bild zeige eine neue In-Kneipe im Süden

Nürnberg, der hat sich leider getäuscht. Was hier zu sehen ist, ist der Aufenthaltsraum mit Bar der IG Slotconnection – es gab übrigens Rindsrouladen mit Klößen, ein Gedicht! Vielleicht wird die Location aber bald schon heimlich als In-Kneipe gehandelt, denn von der Qualität her wäre das nicht auszuschließen.



Mittagspause am Renntag in der Bar der IG Slot Connection Wendelstein

Wohlgestärkt ging es dann zur Rennstrecke an den Start. Halt, nein, erst gab es noch eine „nicht enden wollende“ Ansprache des neuen Serienchefs Stefan Schmeuß – wie mancher anschließend unter vorgehaltener Hand lästerte. Na immerhin steigert so etwas die Spannung - in der Fachsprache nennt man das „retardierendes Moment“ – und daher glühten dann bei allen die Kohlen vor Erwartung des Rennstarts, fast wie früher vor der Weihnachtsbescherung.

Das Rennen

Siebzehn Teilnehmer in allen drei Gruppen 2, 4 und 5 hatten sich schließlich eingefunden und wurden gemäß den letztjährigen Gesamtergebnissen in je drei Startgruppen eingeteilt. Es fiel dabei auf, dass aus der vergangenen Saison nur noch neun Fahrer dabei waren. Also bestand knapp die Hälfte des Starterfeldes aus Neuzugängen und Wiedereinsteigern, was eine äußerst erfreuliche Entwicklung ist.

In der Saison 2008 wird die Startreihenfolge der Gruppen testweise konstant gehalten. Es beginnen stets die Läufe der Gruppe 4, gefolgt von den Läufen der Gruppe 2 und zuletzt kommen die Läufe der Gruppe 5. Diese Reihenfolge der Rennläufe ist dem Biorhythmus der Fahrer an einem Renntag optimal angepasst, wie sich in mehrjährigen Studien zweifelsfrei empirisch begründen können. Üblicherweise werden die Läufe in der umgekehrten Reihenfolge der Platzierungen gestartet, so dass jeweils im letzten Lauf einer Gruppe die stärksten Fahrer zusammen antreten. Diese leistungsgemäße Zusammenstzung von Startgruppen, was sowohl die Fahrzeug-Performanz als auch das Leistungsvermögen der Fahrer betrifft, hat sich für die Fahrer einerseits als besonders angenehm und andererseits als besonders spannend herausgestellt, wie sich auch diesmal zeigen sollte. Das Resultat dieser

Gruppierung waren enge Kopf-an-Kopf-Rennen mit engsten Ergebnissen schon innerhalb jeweils eines Laufes – das war Rennspannung pur. Die Ergebnisse gibt es detailliert und zusammengefasst im extra Dokument.

Los ging es also mit dem Rookie-Lauf in der **Gruppe 4**. In den Bildern jeweils von rechts nach links, Fahrer und Autos zusammen passend, starteten Peter Kalsow, Christian Rademacher, Mathias Weller, Rainer und Uli Garstecki.



Gruppe 4, Startgruppe C, die Autos und ihre Fahrer jeweils übereinander

Wer glaubte, jetzt würde gleich das Chaos ausbrechen, der hatte weit gefehlt. Der Start klappte einwandfrei, die erste Kurve entpuppte sich nicht als die rennentscheidende und auch der weitere Verlauf des Rennens war auffallend unnervös und kaum von Terror-Unterbrechungen geprägt. Man konnte zwar sehen, dass sich der ein oder andere erst noch langsam ans Limit herantastete, aber offenbar hatten wir es hier schon mit erfahrenen Jungs zu tun – echt cool!

Die Bestmarke aus diesem Lauf setzte Mathias Weller mit 107,35 Runden, der als Clubmitglied der Slot Connection offenbar schon sehr gut auf das nur leicht modifizierte Bahnlayout eingestellt ist und daher sehr sicher und zugleich konstant schnell unterwegs war. Wie sich später zeigen sollte, wurde diese Marke zum Stolperstein für knapp die Hälfte der folgenden 12 Fahrer und so sprang schließlich Platz 8 für ihn heraus. Der zweite der Gruppe, Peter Kalsow ließ am Anfang etwas zu viel liegen, zeigte dann aber ein solides Rennen und erreichte 105,47 Runden, die schließlich zu Rang 10 reichten. Uli ließ Rainer Garstecki um 1,5 Runden hinter sich und legte so im Familienduell mit einem Punkt vor. Auch Christian Rademacher knackte wie seine Konkurrenten auf Anhieb die 100-Runden-Marke. Damit war gleich deutlich zu sehen, dass das Niveau aller Fahrer hoch war und sich kleine Schwächen sofort im Verlust von einigen Plätzen auswirken konnten, was die folgende Startgruppe gleich

zu spüren bekommen sollte. Die souveräne Rennleitung übernahm der Hausherr Thomas Lange, der alles im Griff und bisweilen sogar scharf im Blick hatte, wie das Foto beweist.



Im zweiten Lauf der Gruppe 4 starteten von rechts nach links Martin Schmeuß, Nils Krietenstein, Thomas Schmidt, Helmut Reinschlüssel, Andi Binder und Thomas Lange. Auch hier waren die BMW M1 wieder zahlenmäßig dominant.



Gruppe 4, Startgruppe B, die Autos und ihre Fahrer jeweils übereinander

An der Spitze dieses Laufs entbrannte ein enges Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Martin Schmeußner und Helmut Reinschlüssel. Während beide langsam die bisherige Bestmarke von Mathias Weller anpeilten, fuhrten sie selbst immer nur weniger als eine Runde voneinander entfernt. Vor dem letzten Lauf lag Helmut noch eine gute halbe Runde voraus, doch dann schob sich Martin Runde um Runde näher heran. Etwa 10 Sekunden vor Schluß war der Vorsprung auf wenige Meter geschrumpft, als Helmut wohl der nervlichen Anspannung erlag und abflog. So konnte Martin schließlich mit zwei Teilstrichen Vorsprung und 107,77 Runden den Lauf für sich entscheiden und zugleich mit nur einer knappen halben Runde mehr eine neue Bestmarke setzen. Dritter des Laufs wurde Nils Krietenstein vor Thomas Lange und Thomas Schmidt.

Im letzten Lauf der Gruppe 4 traten die besten der Saison 2007 an. Von rechts nach links sind das Martin Arnold, Reiner Bergheimer, Stefan Schmeußner, Arnim Luckmann, Michael Föller und Ralf Grünig. Fünf verschiedene Automarken erzeugten ein buntes Feld.



Gruppe 4, Startgruppe A, die Autos und ihre Fahrer jeweils übereinander

Die Spitzengruppe legte ein starkes und enges Rennen hin. Am Ende landeten zwei Fahrer mit 111 Runden, zwei mit 110 und einer mit 109 Runden. Damit waren die ersten fünf Plätze der Gruppe eingenommen und Martin Schmeußner ausgerechnet durch seinen Bruder Stefan auf Platz 6 verdrängt. Den Sieg holte sich mit nur 0,14 Runden Vorsprung Martin Arnold vor Ralf Grünig. Eine Runde dahinter verwies Reiner Bergheimer Michael Föller mit einer halben Runde auf Platz vier und belegte damit selbst Platz 3.

Nun ging es nach einer kurzen Pause gleich mit der **Gruppe 2** weiter, die schlechthin als Königsklasse gilt. Da die Fahrzeuge deutlich schmaler sind und dafür aber auch noch etwas leichter sein dürfen, ist die Abstimmung und Beherrschung dieser Fahrzeuge eine besondere Herausforderung an den Techniker und vor allem aber auch an den Fahrer. Bei den inzwischen üblichen 20 Volt Bahnspannung ist auch genügend Bumms auf der Bahn, so dass

die Kisten abgehen wie Raketen und infolgedessen bei einigen Teilnehmern unvorhergesehene Spontanausflüge ins Grüne verursachen.



Gruppe 2, Startgruppe C

Im ersten Lauf konnte sich Mathias Weller mit seinem Nissan Skyline wieder mit seiner Routine durchsetzen und blieb um 0,3 Runden vor Peter Kalsow auf Ford Capri. Dieser holte im letzten Turn noch mal kräftig auf, während Mathias regelmäßig atemberaubende Drifts hinlegte, ohne jedoch wesentlich an Tempo zu verlieren, um schließlich auf 102,89 Runden zu kommen. Cristian Rademacher fuhr ebenfalls stark mit seinem Toyota Celica und blieb diesmal nur eine dreiviertel Runde hinter Peter auf Platz 3 des Laufs und mit 0,14 Runden Vorsprung vor Uli. Auch Rainer Garstecki überbot wieder die 100-Runden-Grenze. Die ersten drei des Laufs belegten schließlich die Plätze acht bis zehn der Gruppe.



Gruppe 2, Startgruppe B

Die zweite Startgruppe zeigte dann wieder ein tolles Bild der Fahrzeugvielfalt mit BMW, Ford, Opel, Toyota und Datsun. In diesem Lauf gab es überraschend viele Abflüge und auch einen technischen Defekt beim Capri von Andi Binder, der dadurch hoffnungslos zurückfiel. Der Leihwagen für Thomas Lange, ein BMW 3,0 CSL von Stefan Schmeuß, der noch vor zwei Jahren die Gruppe 2 für sich entscheiden konnte, erwies sich wohl als zu schnell für seinen Lenker. Thomas fiel in diesem Lauf durch viele Zwischenrufe infolge seiner Parkstopps auf und konnte damit nicht an seine Konkurrenten anknüpfen. Thomas Schmidt auf seinem schnellen Datsun 160 schien lange ganz vorne mithalten zu können. Doch dann reichten zwei unglückliche Turns mit besonders vielen Ausritten, um das gute Ergebnis ganz schnell zu vernichten. So reihten sich die drei „von der Tankstelle“ am Ende des Klassements ein. Martin Schmeuß auf Capri und Helmut Reinschlüssel auf Toyota lieferten sich wieder ein heißes Gefecht, wobei Helmut diesmal mit einer komfortablen knappen halben Runde die Oberhand behielt. Doch auch sie hatten zu viele Abflüge, um an die Top-3 des ersten Laufs heranzukommen und blieben mit ihren 101 Runden im hinteren Mittelfeld.

Nur Nils Krietenstein legte neben seinen direkten Konkurrenten einen richtigen Fabel-Lauf hin, lag sicher und schnell mit seinem neu aufgebauten Opel-Ascona in der Spur, den er noch am Ende der letzten Saison als Rookie of the Year gewonnen hatte und zeigte damit, dass er diesen Preis ganz zurecht erhalten hatte. Er schoß förmlich zwischen den links und rechts neben ihm einschlagenden Konkurrenten hindurch und setzte schließlich mit 105,13 eine starke Marke, von der man mit Spannung erwarten durfte, wohin sie ihn noch nach oben katapultieren würde. Immerhin legte er mit seiner Leistung die Meßlatte für die letzte Startgruppe um gute zwei Runden höher.



Gruppe 2, Startgruppe A

Im letzten und entscheidenden Lauf der Gruppe 2 war wieder alles dabei: Sechs verschiedenen Fahrzeugtypen vom kleinsten Alfa GTAm bis zum amerikanischen „Dickschiff“, einem Pontiac TransAm. Während die ersten beiden auf und davon fuhren, entwickelte sich auf den nächsten drei Plätzen ein atemberaubender Dreikampf, der am Ende mit einer Differenz von weniger als einer Runde endete. Martin Arnold fuhr mit seinem neu erworbenen BMW 3,0 CSL in einer anderen Liga und hätte mit seinem Siegerwert von 110 Runden auch locker in der Gruppe 4 mithalten können. Michael Föller setzte seinen Toyota Celica laut eigener Aussage endlich mal so in Szene, wie es der Leistungsfähigkeit dieses von ihm akribisch optimierten Autos entspricht. Nach mehreren Fehlanläufen im letzten Jahr konnte er sich diesmal mit 107 Runden endlich ganz nach vorne fahren und wurde damit „Best of the Rest“.

Zwei konnten die Marke von Nils Krietenstein also überwinden, aber wie viele würden es noch schaffen? Die Topfahrer der letzten Jahre balgten sich mit sehr unterschiedlichem Material: Während der Gewinner der ersten beiden Gruppe-2-Jahre im Süden, Ralf Grünig auf sein früheres Siegerauto, einen Pontiac TransAm setzte, probierte der Gruppe-2-Gewinner der letzten beiden Jahre, Stefan Schmeußer diesmal wieder ein neues Fahrzeug, seinen alten Alfa Romeo GTAm. Was würde sich durchsetzen, lang und breit oder kurz und schmal? Aber zunächst legte Reiner Bergheimer mit seinem gewohnt guten Nissan KPGC und seinen nahezu Idealmaßen lang und breit vor, wobei er jedoch auch in der Gunst der besseren Spur war. Ralf hingegen legte einen unglücklichen Start hin und lag gleich zurück. Was niemand für möglich gehalten hätte, der es nicht live miterlebte, setzte sich Stefan mit seinem Alfa von Ralfs Amischlitten ab und hinter Reiner mit stets weniger als einer Runde Rückstand fest. Vor dem letzten Turn konnte er den Abstand sogar wieder auf etwa eine halbe Runde verkürzen

und hatte dann den Vorteil der besseren Spur. Nun schob er sich Runde um Runde näher an Reiner heran, wobei die Zeit jedoch zu schnell auszugehen schien. Doch in der letzten Minute waren die Annäherungen in jeder Runde deutlich wahrzunehmen. Stefan fuhr entfesselt, während sich Reiner gewohnt nervenstark keinen Fehler leistete. Doch etwa 30 Sekunden vor dem Ende konnte Stefan vorbeiziehen und sicherte sich schließlich mit 0,09 Runden Vorsprung den Platz vor seinem Freund. Beide erreichten 105 Runden wie Nils, aber eine dreiviertel Runde weiter vorne, was die Plätze 3 und 4 bedeutete. Eine Runde dahinter und von Nils geschlagen, reihte sich Ralf auf Platz 6 ein, gefolgt von einem etwas enttäuschten Arnim Luckmann auf Platz 7.



Gruppe 5, Startgruppe C

Der große „Aufreger“ des Tages mit dem Gruppe-2-Finale war also nun vorbei. Kaffee und Kuchen gaben eine willkommene Pause, bevor es mit der **Gruppe 5** auf die Zielgerade ging. Schon die erste Startgruppe zeigte die ganze Pracht und Vielfalt an fünf verschiedenen Typen dieser Gruppe. Nun ist die Geschichte schnell erzählt. Peter Kalsow dreht auf Porsche 935 den Spieß um und gewinnt mit 109,28 Runden vor Mathias Weller auf Toyota 2000 GT mit 108,6 Runden. Uli macht den dritten Punkt vor Rainer Garstecki auf Ford Capri und lenkt seinen BMW 320 mit 107,34 Runden auf Platz 10. Der wunderschöne Toyota Celica von Christian Rademacher kommt mit 102 Runden nicht ganz an seine Laufkollegen heran, verdrängt aber immerhin zwei aus dem nächsten Lauf auf die Plätze.



Gruppe 5, Startgruppe B

Die Capri-Übermacht des zweiten Laufs kann sich jedoch nicht durchsetzen. Auch in dieser Gruppe gibt es ein Herzschlagfinale mit Führungswechsel in den letzten 30 Sekunden des letzten Laufs. Erneut kann Martin Schmeuß auf Toyota Celica dank eines Abflugs seines härtesten Widersachers Nils Krietenstein auf Toyota 2000 GT an diesem vorbeiziehen und legt mit 109,61 die bisherige Bestmarke um eine drittel Runde höher. Nils bleibt nur 0,12 Runden hinter Martin. Andi Binder auf einem Capri konnte Peter Kalsow jedoch nicht mehr erreichen und reiht sich als vierter Fahrer mit 109 Runden auf Platz 8 ein. Das Thomas-Doppel Lange und Schmidt hielt sich vornehm zurück und Helmut Reinschlüssel schob sich mit seinem Capri ins Mittelfeld.



Gruppe 5, Startgruppe A

Der Show Down des letzten Laufs des Tages zeigte am Ende deutlichere Differenzen unter den Protagonisten. Nach zwei Läufen kristallisierte sich bereits langsam und stetig heraus, wohin die Reise gehen sollte. Aufregend war hier höchstens, dass der BMW 3,5 CSL von Stefan Schmeuß mit seiner Frontschürze so tief hing, dass er mehrfach hart in den Schienenstößen einhakte und dadurch unkontrolliert abflog, bis der Spoiler einer Reihe ausgeschlagener Zähne glich. Der so verursachte Rückstand ließ Stefan schnell aus dem Wettkampf um die Podestplätze eins bis drei ausscheiden. Erstaunlich war jedoch, dass die Performanz dieses angeblich unfahrbaren Autotyps ohne die gelegentlichen Einhaker so gut war, dass er mit den Top-3 bisweilen durchaus mithalten konnte und zwei der Lauf-Konkurrenten weit hinter sich ließ. Am Ende sprang mit 111 Runden ein guter 4. Platz heraus und damit erneut der Platz vor seinem Bruder Martin. Eine gute Runde vor ihm landete Ralf Grünig mit seinem Toyota 2000 GT auf Platz 3. Rang 2 ging an Reiner Bergheimer auf seinem Ferrari, der beim freien Training noch nicht müde geworden war zu erklären, dass er seit einem guten halben Jahr keinen Regler mehr in der Hand und auch nichts an seinen Autos gemacht hatte. Also viel verlernt scheint der gute Reiner dennoch nicht zu haben. Mit souveränem Abstand holte sich Martin Arnold mit seinem Capri den Hattrick mit der Tagesbestmarke von 114, 87 Runden. Michael Föller mit seinem Porsche 935 und Arnim Luckmann mit seinem Ferrari waren etwas weniger glücklich und landeten im mittleren bis hinteren Feld. Das Mittelfeld der Gruppe 5 ist dabei so dicht zusammen, dass neun Fahrer innerhalb von drei Runden liegen.

Der Tag ging mit der Siegerehrung fröhlich und zufriedenstellend für alle zu Ende, wobei die Teilnehmer mit einem Glas Sekt auf den erfolgreichen Einstand der neu erstandenen IG Slot Connection anstießen.

Vielen Dank für die Foto-Dokumentation an Nils Krietenstein und seine „Aushilfe“ Ralf Grünig.

Bis zum nächsten mal in Pöding
Stefan