

Der „Schrecken des Südens“ wurde von der Gruppe 245 Süd an ihrem Bergfest überwunden.

Das furchterregende Geschlängel in Ebersberg ist inzwischen so berüchtigt, daß es sogar Fahrer abhielt, zum dritten Lauf der Gruppe 245 Süd hierher anzureisen. Anscheinend war es wohl auch die Intention der Bahnerbauer, die Quadratur des Kreises zu lösen und auf der baulich vorgegebenen Grundfläche das theoretische Maximum an möglicher Rennstrecke auch tatsächlich unterzubringen - natürlich unter Berücksichtigung der für den Rennbetrieb nötigen Zugangswege für Fahrer und Streckenposten. So konnten die Bahnherren dann auch stolz vermelden: „Frauen aufgepaßt, meine(r) ist 60 Meter lang!“ Daß damit auch eine Vielzahl an schwierigen Ecken verbunden ist, die den Fahrern ein Höchstmaß an Konzentration abverlangt, versteht sich fast von selbst. So zollten im letzten Jahr bei der Erstbefahrung der Bahn durch die Gruppe 245 Süd einige Gruppe-245-Routiniers ihren Tribut und traten hinterher geschunden die Heimreise an. Doch dieses Jahr wagten es dieselben edlen Ritter erneut, den Kampf mit dem langen sechsspurigen Lindwurm aufzunehmen, um ihn endgültig zu bezwingen. Und siehe da, fast alle von ihnen konnten diesmal mit dem Gefühl heimkehren, dieses Ziel erreicht zu haben oder wenigstens den Drachen gezähmt zu haben. So hatte die Ebersberger Bahn für die Teilnehmer schließlich seinen Schrecken verloren und zeigte sich als zahmes Lämmchen, an dem man seine wahre Freude haben kann.



Beeindruckende Bahn in Ebersberg: 60 Meter lang mit 6 Spuren – es scheint mehr Strecke als Freiplatz drumherum im Bahnraum zu geben. Klasse ist auch das Rennprogramm, das von Clubkamerad Alois selbst entwickelt wurde und dessen Darstellung großflächig per Beamer auf die Wand gegenüber den Fahrern projiziert wird.

Nun wollen wir aber mal nicht übertreiben, von wegen „zahmes Lämmchen“ und so. Sicherlich sollte sich zwar am Ende zeigen, daß die Ergebnisse der Fahrer enorm dicht

beieinander liegen würden, was dafür spricht, daß die Selektivität der Bahn doch nicht so groß war, wie man das erwartet hätte. Andererseits kann das auch einfach wieder nur ein Indiz für die große Leistungsdichte aller Fahrer sein. Bemerkt bleiben muß aber, daß Fahrer mit Erfahrung dieser Bahn wohl durchaus in der Lage waren, ein bis zwei Zehntel pro Runde gegenüber den Angereisten herauszuquetschen. Jemand wie ich war also vielleicht in der Lage, nach der „Zähmung“ auf dem Pferd sitzen zu bleiben und in die richtige Richtung zu reiten. Der dauerhafte gestreckte Galopp blieb dagegen aber den Hausherren vorbehalten.



In Ebersberg werden die Fahrer „an die Wand gestellt“. An der Wand gegenüber kann man dann auch ein Schild entdecken, auf dem steht „Achtung, Kugel kommt“!!! ----- Ob das nicht bedenkliche Indizien für gewaltverherrlichende Spiele sind und vielleicht gar die Gesundheit der Teilnehmer in Gefahr ist? Hier kann glücklicherweise Entwarnung gegeben werden, es wird nur scharf gefahren, nicht aber geschossen. Der Bahnraum ist nur in einer ehemaligen Kegelbahn beheimatet, was das Rätsel der Kugelwarnung auflöst.

Vom Vorabend der Veranstaltung wollen wir gar nicht so viel erzählen. Er war geprägt davon, die Bahn einigermaßen in den Griff zu bekommen und den richtigen Rhythmus zu entwickeln. Die Übernachtungsgäste aus der Ferne hießen erneut Reiner Bergheimer, Ralf Grünig, Armin Luckmann, Stefan und Martin Schmeußer. Martin kam so spät, daß sich der kleine Bruder zur selben Zeit schon fast wieder anschickte, sich zur Nachtruhe zu begeben. Martin reizte dann Gerüchten zufolge die Nacht dafür kräftig aus, um noch genügend Nutzen aus dem Freitagstraining zu ziehen. Es war insgesamt ein ruhiges gemütliches Einrollen ohne besondere Vorkommnisse. Da wußte noch keiner, welche Zeiten die Hausherren in der Lage waren zu fahren.

Am nächsten Morgen wurde es dann etwas hektisch, als die bisherigen Bestzeiten auf einmal durch die Topfahrer der Region um 3-4 Zehntel unterboten wurden. Flugs sah man bei einigen ambitionierten Teilnehmern die Reifenschleifmaschinen rauchen, während andere es bereits aufgaben wettzueifern. Für die am Morgen frisch angereisten Piloten war es sicher nicht einfach, sich in der kurzen Trainingszeit auf die Bahn einzuschließen. Peter Kalsow und Nils Krietenstein mußten dieses Kunststück versuchen. Nils hatte jedoch schon im letzten Jahr bewiesen, daß er sich hervorragend auf die schwierige Bahn einstellen konnte.

Unerwarteten Besuch erhielt die Gruppe dann noch von drei Slot-Kollegen aus Österreich, die einmal in die Serie hineinschnuppern wollten: Walter Benkeser, Walter Spindler und Gerhard Vinatzer aus Bludenz in Vorarlberg. Dieser erfreulichen Verstärkung war es schließlich zu verdanken, daß wieder ein stattliches Starterfeld von 17 Fahrern zu vermelden war und somit je 3 Startgruppen eingerichtet wurden. Kurz entschlossen hatte sich mit Alois Kurz, dem Namen folgend, auch noch einer der Hausherren dazugesellt, der mit Fahrzeugen von Stefan Schmeußer komplett ausgestattet seinem Leihvater bald zeigen sollte, was eigentlich auf der Strecke möglich ist -> „Kurzer Prozeß“ quasi. Und schließlich entschloß sich Franz Ofner heldenhafterweise gegen den heimischen Frieden und die Teilnahme an einer Hochzeit, um noch ein gutes Resultat für die Gesamtwertung der Gruppe 245 einzufahren. Da können wir nur sagen: Bravo, Prioritäten muß man richtig setzen!



Plauderrunden gehören auch immer dazu. Gerne wird gemeinsam gefachsimpelt und gescherzt und dafür auch schon mal das freie Training und die Fahrzeugpräparation vernachlässigt. Gemütlichkeit geht eben in der Gruppe 245 Süd vor Ehrgeiz.

Die Startgruppen-Aufteilung war klar unterteilt: Jeweils die erste Startgruppe wurde komplett durch Neulinge besetzt, nämlich den drei Österreichern und den zwei Hausherren, die zum erstenmal in dieser Saison an der Serie teilnahmen: Roland Amerell und Alois Kurz. Diese Startgruppe zerfiel dann im Rennen meist in zwei Leistungsklassen. Die Kollegen aus Österreich kämpften vor allem untereinander, während die Heimascaris verständlicherweise etwas vorne wegfuhren. Die Österreicher nahmen die Gelegenheit war, sich einige Tips bei den stets auskunftswilligen deutschen Kollegen mitzunehmen, denn die eigenen Fahrzeuge waren sicherlich noch nicht so kompetitiv. Aber der Abstand zu den Routiniers der Serie war schon erstaunlich klein. Und spätestens beim zweiten Rennen in der Gruppe 2 zeigte sich dann auch das fahrerische Potential, als Gerhard Vinatzer und Walter Benkeser, beide mit Fahrzeugen des Serienchefs ausgestattet, dicht an Roland Amerell dran blieben. Gerhard

verpaßte ihn nur mit einer Runde, schnappte sich dafür aber einen anderen der etablierten Fahrer: Peter Kalsow wollte es diesmal mit dem eigenen, kürzlich erstandenen Fahrzeug probieren und blieb dabei eineinhalb Runden hinter Gerhard zurück. Da gibt es wohl noch einiges am Auto zu verbessern. Die interne österreichische Meisterschaft in allen drei Gruppen entschied Gerhard mit 2:1 vor Walter B. für sich. Wir hoffen, es hat den „Schluchtenflitzern“, unseren Alpennachbarn, bei uns so gut gefallen, daß sie beim nächsten südlicheren Lauf in München auch wieder dabei sein werden.

Nun aber weitere Nachrichten in der Reihenfolge des Geschehens. Im ersten Lauf der Gruppe 4 konnten also Alois und Roland vom Heimclub gleich ein Zeichen setzen. Beide fuhren auf BMW M1, wobei Alois auf dem Schmeußerschen M1 mit 79,78 schließlich eineinhalb Runden vor Roland blieb. Dabei fuhr er einige 12er Zeiten, was dem Rest der Mannschaft sagen sollte, daß man sich warm anziehen und sputzen sollte, um hier mithalten zu können.

Die mittlere Startgruppe trat dann mit Arnim Luckmann, Peter Kalsow, Martin Schmeußer, Franz Ofner, Hans-Peter „Pepe“ Schnack und Hausherr Bernhard „Börnie“ Niessl an. Und letzterer sollte seinem Spitznamen wirklich alle Ehre machen, denn er war wirklich der „Börner“ des Tages, der in den Gruppen 4 und 5 die Topmeßlatte für den Gruppensieg auflegen sollte. Er verbrannte förmlich die bisherige Bestmarke seines Clubgefährten Alois auf ebenfalls BMW M1 und legte noch mal zwei Runden drauf: 81,70 Runden war nun die Vorgabe. Neben ihm fahrend bewies sich noch Arnim achtbar, der sich knapp vor Alois schieben konnte. Die vier anderen Laufkollegen mußten sich schließlich alle hinter Roland einsortieren – das war's wohl nicht gewesen!



Bemerkenswert immer wieder: Startgruppe der Top-6 in Gruppe 4 mit sechs verschiedenen Fahrzeugtypen. In aufsteigender Folge der Startplätze (6->1 v.l.n.r.): Michael Föller, Stefan Schmeußer, Peter Vornehm, Nils Krietenstein, Ralf Grünig und Reiner Bergheimer.

Die Topstartgruppe bewies wieder einmal, daß nicht unbedingt der Deckel den Ausschlag über Erfolg und Niederlage geben muß. Dieses herrliche Starterfeld blieb auch während des Rennens größtenteils dicht beieinander und fünf von ihnen behaupteten ihren Anspruch auf die „Top-Gun“, indem sie sich wieder unter den Plätzen eins bis sechs einreihten. Dabei ließen sie nur eine Differenz von eineinviertel Runden zwischen ihrem ersten und fünften.

Lediglich Stefan konnte diesmal nicht mithalten und rutschte gewaltig ab. Mit mäßigen Rundenzeiten aufwartend, diese aber dafür konstant abgeliefert, schaffte er es gerade mal, sich mit einer halben Runde Vorsprung knapp vor Roland zu platzieren - also haarscharf an der kompletten Blamage vorbeigeschrammt! Dem von ihm ausgerüsteten Alois mußte er aber eine Runde hinterhersehen. Immerhin kann er sich trösten, im Gesamtstand der Gruppe 4 nach 3 Läufen noch knapp vor Armin auf dem sechsten Platz vorzufinden. Einen weiteren „Absturz“ erlebte die Gruppe völlig unerwartet mit dem bisher führenden Reiner. Der Jota wollte wohl nicht so recht und hüstelte auf einigen Bahnen vor sich hin, so daß sein Pilot leicht entnervt als vorletzter der Gruppe von dannen zog. Ob es ihn tröstete, daß er sich zumindest vor den Jota von Armin auf Platz 6 geschoben hat? Man weiß es nicht. In dem engen Gefecht um die Spitze bestätigte der Rest der Gruppe seine Klasse. Man bedenke, daß am Ende zwischen Platz 1 und 6 nur 1,25 Runden bei gefahrenen 81 Runden lagen. Herausragen konnte diesmal wieder Nils mit seinem Schokobomber-Countach, der nach eigener Aussage „rannte wie Hulle“ – wer ist Hulle? (Anm. der Red.) – und ihm sichtlich viel Freude bereitete. Einige Freudesrufe schallten durch die Halle anlässlich der Verzückungen des Fahrers während des Rennens. Daß er dann auch noch den starken Ralf direkt hinter sich lassen konnte, wird sicher zur Freude beigetragen haben und belohnt wurde er schließlich mit einem sensationellen Platz 3.

Was war aber mit Michael „Käthe“ Föller los? Zum Freitagstraining nicht erschienen war sein Leistungsvermögen allen anderen reichlich unbekannt geblieben. Auch am Samstag schien er nicht allzusehr in Erscheinung zu treten. Man hörte nur von Kollegen von Geheimtrainings auf der Bahn Tage oder Wochen vorher. Die Sphinx des Tages wollte sich wohl in aller Ruhe und Stille unbemerkt auf den großen Schlag vorbereiten. Und so kam es dann auch. Käthe machte zwar nicht viel Aufhebens, aber fegte dann allen um die Ohren und bestätigte seine derzeit super Form. Nach dem Sieg beim letzten Rennen in Neufahrn schaffte er es diesmal wieder: Sieg vor Börnie mit einer drittel Runde Vorsprung. Damit unterstreicht er auch eindrucksvoll seine diesjährige heiße Anwärterschaft auf den Gesamtsieg in der Gruppe 4 Serie. Also Reiner: Fai Obbach! (aus dem Fränkischen übersetzt: Paß also auf!)

Die Gruppe 4 hatte ihre Sieger gefunden, nun ging es gleich mit der Gruppe 2 weiter. Von der Hausfrauengruppe oder vielleicht diesmal passender „Ösi-Gruppe“ hatte ich schon etwas berichtet. Roland hatte sich mit seiner superschweren Kanonenkugel, dem Ford Escort RS sehr gut geschlagen, kaum abgeflogen und damit ein respektables Resultat abgeliefert. Anfangs war er sogar Minuten lang vorne weggefahren. Der Rest der Gruppe hatte erstmal mit den Tücken der Gruppe 2 zu kämpfen. Insbesondere Alois war mit Stefans BMW 3,0 CSL sauschnell unterwegs, leistete sich aber jede Menge Abflüge, gerade in den ersten Turns, was seinen Durchbruch nach ganz vorne verhinderte. Er war aber der Dominator der ersten Startgruppe und verwies Roland mit zweieinhalf Runden Vorsprung und gesamt 74,03 Runden auf bis dahin Platz 2.



Gruppe 2, Startgruppe 2 v.l.n.r. (= P12 -> P7): Börnie Niessl, Martin Schmeußer, Nils Krietenstein, Peter Kalsow, Käthe Föller und Peter Vornehm – vorher ...



... und nachher. Immerhin fand das gemeinsame Parkvergnügen erst in der dritten Kurve nach dem Start statt. Um an diesem Ort im passenden Jargon des „Kugel nach Kegel Werfens“ zu bleiben: Strike! Wer hatte da wohl abgeräumt?

Kurz nach dem Start der zweiten Startgruppe der Gruppe 2 scholl ein Johlen durch den Raum. Alle freuten sich wohl an dem Durcheinander, das in der dritten Kurve entstanden war, siehe Bild. Martin war diesmal auf einem Leihfahrzeug von Reiner unterwegs, seinem erfolgreichen BMW 320. An dieser Stelle schien er jedoch als Geisterfahrer unterwegs zu sein, wenn man sich nur den Schnapschuß anschaut. Die anderen Fahrer scheinen dem Aufruf des Verkehrsfunks zu folgen, der da lautet: „Bitte fahren Sie äußerst links und überholen Sie nicht!“ Nur einer fehlt noch auf dem Bild: Börnie ist offenbar wieder „durchgebrannt“! Hatte er etwa das Chaos angezündelt? Er hatte ja schließlich die Innenbahn in der entscheidenden Kurve. Der Auslöser ist dem Berichterstatter jedoch nicht bekannt.

Nicht nur Martin war mit neuem Wagen unterwegs, auch Peter K. auf Datsun 160 und Käthe auf BMW 635 Csi. Der Fahrzeugwechsel bei Martin hatte ihm sichtlich gut getan und so mischte er seit langem mal wieder richtig mit im Fahrerfeld. Es gelang ihm, Nils und die beiden Peters hinter sich zu lassen, wobei Nils durch einen technischen Defekt in der letzten Rennminute gehandicapt wurde: der heiße Asconamotor hatte das Motorritzel abgeworfen. Bei der hektischen Reparatur verabschiedeten sich dann auch noch das Achszahnrad und ein Kugellager. Jedoch gingen alle Reparaturen an Fahrzeugen während des Rennens nicht auf die Zeitkosten der betroffenen Piloten. In der Gruppe 245 Süd ist es nämlich üblich, daß die Fahrzeit angehalten wird, wenn jemand einen Defekt beheben muß, das Einverständnis aller Fahrer vorausgesetzt. Das ermöglicht den eh schon gestraften Fahrern, nicht ganz so weit zurückzufallen. Ein ganzes Stück weiter vorne „rannten“ jedoch Börnie und erneut Käthe, dessen neues Fahrzeug sich als echtes Geschoß entpuppte. Dreieinhalf bzw. viereinhalf Runden vor Martin lagen Börnie bzw. Käthe am Schluß in Front. Für Käthe sollte damit seit langem wieder eine Topplatzierung in der Gruppe 2 herausspringen.

Würden die 77,81 Runden von Käthe jedoch reichen, den dritten Sieg in Folge von Reiner zu vereiteln? Die letzten beiden Siege konnte der mit jeweils mehreren Runden Vorsprung dank seines super schnellen Alfa Sud Sprint locker einfahren. Doch was geschah dann? Die Spitzengruppe der Gruppe 2 hatte es wieder in sich und wartete mit weiteren Überraschungen auf: Sechs Fahrzeuge auf nahezu gleichem Niveau jagten los. Nervosität, mehrere Abflüge und Terrorphasen in der ersten Minute ließen bei vielen keinen konstanten Fahrrhythmus aufkommen. Besonders stark betroffen war davon ausgerechnet Reiner, der erstmal hinterherfuhr und sich völlig unerwartet viele Fehler leistete. Seine Nerven lagen in den ersten Turns blank und er schaffte es nicht, sich in seine Führungsposition zurückzukämpfen – vorerst. Stefan auf seinem Alfa GTAm nutzte das Glück der anfänglichen Unruhe und zog zuerst völlig unerwartet davon. Aber der Vorsprung hielt nicht lange und schon bald mußte er die „Meute“ wieder an sich vorbeiziehen lassen, zu stark waren diesmal die Konkurrenten. Allen voran tobte aber ein anderer Alfa Sud: Armin fuhr wie entfesselt und behauptete bald die Spitze, die er nicht mehr abgeben wollte. Doch dicht auf den Fersen waren ihm stets Franz Ofner ebenfalls auf Alfa Sud und Ralf Grünig auf diesmal „Fettschiff“ Pontiac TransAm, die beide stets weniger als eine Runde Rückstand hatten. Und dann kam auch noch Reiner wieder auf, der sich zur Rennmitte hin wieder gefangen zu haben schien. Diesem Druck oder auch Hochgefühl der Führung war Armin dann nach der Rennmitte nicht mehr gewachsen. Die Nerven flatterten, Fehler schlichen sich ein und dann war es schließlich um die Führung geschehen. Ralf rutschte an ihm vorbei und wenig später erschien auf der Anzeigetafel nur noch Platz 3 für ihn. Nicht aber einer der Laufkonkurrenten war noch vorbeigekommen, sondern Käthe aus dem Lauf vorher war genau eine Zehntel Runde weitergefahren. Ralf siegte mit einer halben Runde Vorsprung. Das wär's fast gewesen für Armin, aber auch so ein toller Erfolg. Reiner steigerte sich ja noch und kämpfte sich immerhin auf Platz 4 zurück, knapp vor Franz auf Platz 5, der nur 1,15 Runden hinter dem Sieger ankam. Für Stefan blieb nur Platz 7 hinter Börnie aber wenigstens diesmal direkt vor Alois.



Erster Renneinsatz eines Citroen 2 CV von Eigentümer Peter Kalsow in der Gruppe 2, ausgeliehen an Walter Spindler zum „Mitrollen“. Man bemerke die imposante Fahrerfigur mit Knollnase und breit grinsender Zahnrreihe (das, was wie Finger aussieht), die direkt aus einem Werner-Cartoon entsprungen sein und sagen möge: Ente fahren macht einfach Spaß!

Nach dieser Dramatik konnte eigentlich nur noch ein beschaulicher Abschluß mit den großen breiten Gruppe-5-Boliden folgen. Zunächst mal konnte man sich auf jedenfall mal an einem

optischen Leckerbissen erfreuen: Gruppe 5 im klassischen Outfit. Die „Ösis“ hatten zwei Ford Capri und einen BMW 320 Turbo mitgebracht, wie sie auch im originalen Rennszenario gegeneinander gefahren sind. Diese wurden schön ergänzt durch den Toyota Celica von Roland und dem Ford Mustang von Alois. In der zweiten Startgruppe folgte dann das Bild mit zwei Celicas, einem Ford Capri, einem BMW 3,5 CSL und zwei Porsche 935, alles schöne Autos.



Gruppe 5 in ganzer klassischer Pracht, wie man sie auf einen Haufen nicht schöner sehen könnte! Oben die Startgruppe 1, unten die Startgruppe 2.

Österreich fuhr auf eigenen Autos diesmal wieder etwas hinterher. Davor sollte aber wieder alles eng beieinander liegen. Die Plätze 7 bis 14 sollten gerade mal 2 Runden trennen. Die ersten sechs Fahrer lagen knappe eineinhalb Runden auseinander. Es ging zwar eng her, aber alle Fahrer schienen sich nun schon gut auf den Rhythmus der Bahn „eingegrooved“ zu haben und absolvierten ihre Läufe weitgehend sicher und unspektakulär. Einen rießen Lauf legte gleich in der ersten Startgruppe Alois auf Stefans Mustang hin und setzte die Spaltenmarke auf 81,04 Runden. Roland blieb mit 77,70 vergleichsweise weit dahinter zurück. In der zweiten Startgruppe wartete man schon gespannt auf die Ergebnisse der beiden Porsche-Piloten Börnie und Peter Kalsow. Börnie hatte im Training mit Traumrundenzeiten auf sich aufmerksam gemacht. Peter hatte beim letzten Rennen in Neufahrn Pech mit den Reifen. Sein Fahrzeugbesitzer Stefan hatte diesen Mangel aber wieder behoben, und die Kiste sollte eigentlich wieder „rennen“ bzw. „b-rennen“. Wer brannte also besser, Börnie oder Peter? Die Entscheidung war unzweifelhaft schnell zu erkennen: Mit Börnie würde keiner mithalten können. Spannend wurde es aber dahinter zwischen Peter und Franz, die am Ende nur 0,14 Runden trennten. Meiner Erinnerung nach hatte Franz lange Zeit die Nase vorn, leistete sich aber am Schluß noch ein paar Abflüge, durch die Peter dann vorbeiziehen konnte. Ebenso packend war der Zweikampf dahinter zwischen Nils und Martin. Auch hier entschied letztlich die größere Konstanz, denn Nils war zwar schneller unterwegs, dafür aber öfter neben der Spur (sprichwörtlich und tatsächlich). So blieb Martin am Ende 0,05 Runden vor ihm. Der

Blick in die Ergebnisliste veranschaulicht die Spannung und Leistungsdichte in der Gruppe 5 deutlich. Auch Pepe mit dem BMW 3,5 CSL aus Stefans Hause hielt ganz knapp dahinter Anschluß, obwohl dem Fahrzeug Chancenlosigkeit nachgesagt wird. Immerhin konnte er damit Roland noch hinter sich halten.

Nun kam das Finale der „Top-Gun“ in Gruppe 5. Reiner hatte sich vorgenommen, Revanche zu nehmen und diesmal keine Fehler zu machen – „das Imperium schlug zurück“! Für Stefan begann das Rennen wieder recht gut, doch auch diesmal war die bessere Performance der Laufkollegen nicht lange zu kompensieren. Für Peter Vornehm kam recht bald der Schock, als er nach dem Tunnel plötzlich ohne den linken Hinterreifen dastand. Der durch dieses Mißgeschick bezogene Rückstand und vielleicht auch danach folgende Nervosität liesen ihn nicht mehr an seine Laufkollegen herankommen.



So mancher sehnte sich wohl in diesen Wochen, daß Wiesen und Wälder von Reif befreit sein mögen. Peter Vornehm verstand das wohl etwas falsch und befreite seinen Porsche 935 mitten im Rennen vom Reifen, nämlich dem hinten links. Aber immerhin tat er dies schamvoll dezent im langen Tunnel, wo keiner zusehen konnte. Der Veranstalter wies indes alle Vorwürfe zurück, daß im Tunnel Wegelagerer wohnen könnten, die es auf das schwarze Gold abgesehen hätten.

Stefan schob sich mit 79,73 Runden mit nur 0,02 Runden Vorsprung vor Franz auf Platz 8. Zwei seiner Rennstallpiloten hängten ihn jedoch ab: Peter K. landete mit 79,85 Runden auf Platz 7 und Alois belegte teilstreichgleich mit Ralf mit 81,04 Runden Platz 5. Arним und Käthe fuhren souverän und sicher und schoben sich knapp davor mit 81,17 und 81,26. Käthe holte damit seinen dritten Podestplatz des Tages und zugleich den Tagesgesamtsieg, das erstmal in seiner Gruppe-245-Karriere. Vor ihm standen aber noch zwei Fahrer und damit fiel die Entscheidung in Gruppe 5, Börnie oder Reiner? Schade, daß es ein Fernduell zwischen den Startgruppen 2 und 3 war, sonst wäre die Spannung nicht mehr zu überbieten gewesen. 0,02 Runden entschieden schließlich für Reiner, der mit 82,48 Runden die Tagesbestleistung hinlegte. In der Tagesgesamtwertung lagen Börnie und Ralf punktgleich auf Platz 2, Reiner erst dahinter auf Platz 4.

Die Topfahrer und Überraschungen (oder auch nicht) des Tages waren:

- Börnie Niessl, the „Börner“ mit seinen Plätzen 6,2 und 2 in Gruppe 2,4 und 5, ausgestattet mit Fahrzeugen vom diesmal leider verhinderten Werner Lorenz.
- Alois Kurz mit Plätzen 8, 6 und 6, ausgestattet mit Fahrzeugen vom Serienchef Stefan
- Käthe Föller mit Plätzen 2, 1, und 3 und dem folgerichtigen Tagessieg

Es gab drei verschiedene Gruppensieger und viele, die einzelne individuelle Erfolge mit nachhause nehmen konnten. In der Gesamtwertung der Gruppen nach drei Läufen gibt es folgende Aufsteiger:

- In Gruppe 2 geht es für Ralf von 2 auf 1, für Arnim von 4 auf 3 und für Käthe von 8 auf 5
- In Gruppe 4 geht es für Käthe von 6 auf 4 und für Börnie von 14 auf 8. Die Top-3, Reiner, Ralf und Nils, rücken durch die im Rennen vertauschten Platzierungen enger zusammen, so daß zwischen ihnen nur noch 15 Punkte Differenz bestehen.
- In Gruppe 5 geht es für Käthe von 4 auf 2, für Arnim von 6 auf 4, für Franz von 11 auf 8 und für Börnie von 19 auf 9. Reiner baut seinen Vorsprung weiter aus.
- In der Gesamtwertung aller drei Gruppen bleibt Reiner vor Ralf, Käthe springt von 6 auf 3, Arnim von 5 auf 4, Nils von 8 auf 7 und Franz von 9 auf 8.

An gleicher Stelle wie vor einem Jahr, dem 3. Lauf der Serie in Ebersberg, kann man nach der ersten Hälfte der Saison ein positives Fazit des Teilnehmerzuspruchs der Gruppe 245 Süd ziehen: In 2008 gab es bis dahin 8 Fahrer mit 3 Laufwertungen, 4 Fahrer mit 2 Laufwertungen und 11 Fahrer mit einer Wertung, zusammen also 23 Starter. In 2009 sind es nun 11 Fahrer mit 3 Wertungen, 3 Fahrer mit 2 Wertungen und 15 Fahrer mit einer Wertung, zusammen 29 Starter. Dies ist ein erfreulicher Aufwärtstrend. Das Feld rückt dabei auch leistungsmäßig immer dichter zusammen, was die Spannung und Freude am gemeinsamen Wettbewerb fördert. Vielen Dank an alle Teilnehmer, auch für ihren guten Geist, den sie der Serie aufprägen – die Stimmung ist echt bombig!

Vielen Dank auch wieder an Nils für die schönen Fotos und einige hilfreiche Erinnerungen.

Bis zum nächstenmal in Schwaig, wo wir auf den „Holzweg“ gehen.
Stefan