

Finale furioso-kurioso in der G245 Süd – in jedem Fall eine mords Gaudi

Es ging zum letzten Auftritt der Gruppe 245 Süd in 2009 wieder nach Wendelstein zu dem Club, der die Serie im Süden nach dem Vorbild des Westens vor fünf Jahren ins Leben gerufen hatte, zur IG Slot Connection. Würde hier wieder der Stein für eine Wende gelegt werden, oder für eine weitere Wendel auf dem aufsteigenden Weg der Serie, wie es der Name des Orts nahelegt? Vermutlich würde sogar beides passieren. Im letzten Jahr hatte an gleicher Stelle Reiner Bergheimer das erste Tripel mit dem Seriensieg in allen drei Gruppen nachhause gefahren. Das ist natürlich nicht mehr zu toppen. Aber würde er diesen Erfolg diesmal wiederholen können? Es sah diesmal nicht so gut aus, denn Michael „Käthe“ Föller lag vor diesem Finaltag als härtester Konkurrent mit nur 6 Punkten in der Gruppe 5 hinter ihm und hatte im letzten Lauf erst wieder gesiegt. Und in der Gruppe 4 lag er sogar 11 Punkte vor Reiner. Im letzten Jahr konnte Käthe zweite Plätze in den Gruppen 5 und 2 erreichen und so war er dieses Jahr heiß auf den ersten Gruppensieg.

Der zweitstärkste Verfolger des letzten Jahres, Ralf Grünig, konnte dieses Jahr nicht mehr in die Entscheidung mit eingreifen, da er urlaubsbedingt leider verhindert war. So konnte er nicht einmal mehr zusehen, wie ihm die Felle am Finaltag buchstäblich davonschwommen. Da er schon das letzte Rennen nicht bestreiten konnte, handelte er sich mit seiner erneuten Abwesenheit den zweiten Salto nullo ein, so daß sein verpatztes Rennen in Schwaig besonders bitter zu werten war, denn die dort vergebenen Punkte hätte er im Schlußklassament dringend gebraucht. Bis dahin lag er noch auf den Plätzen 3 in Gruppe 4 und 5 und auf Platz 2 in Gruppe 2. Es war aber nicht sicher, ob er noch einen Pokal würde behalten können, denn die Konkurrenz war in allen Gruppen stark.



In Wendelstein schmeckt's eben! Dank an die Brüder Thomas und Stephan Lange und die „Küchenfee“ Mathias Weller von der IG Slot Connection. Hier stärken sich mit Gulasch und Knödeln Reiner Bergheimer und Peter Kalsow.

Ralf Grünig war aber auch der einzige Stammfahrer, der beim Finale dieser Saison nicht anwesend war. Dafür war der komplette Rest der Stammfahrer gut gelaunt und hochmotiviert

am Start. Die Serie konnte in diesem Jahr den absoluten Rekord von 17 Stammfahrern in ihrer sechsten Saison feiern. In den letzten Jahren pendelte diese Zahl stets zwischen 13 und 10. Hatte man im letzten Jahr noch knappe 90 Starts bei den sechs Rennen zusammen, so waren es in diesem Jahr 107, also knappe 18 Starter pro Rennen. Offenbar hatte die gute Stimmung in der letzten Saison für diesen Aufschwung gesorgt, indem sie sich im Slot-Racing-Süden allmählich herumgesprochen hatte. Auch in dieser Saison war wieder durchweg eine super Atmosphäre bei allen Rennen und unter allen Fahrern. Wir sprechen bisweilen intern gerne schon von der Gruppe-245-Süd-Familie, die auch Gästen und Neueinsteigern stets offen aufgeschlossen begegnet. Das durften auch die Neuen in dieser Saison angenehm erfahren.



Parc Fermé in Wendelstein: Ausreichend Platz für die 54 Autos der 18 Teilnehmer am Finale der Gruppe 245. V.l.n.r. stehen in Dreiergruppen die Einsatzfahrzeuge der Fahrer. 1. Reihe von oben: Chris Rademacher, Leon Reinschlüssel, Uwe Sperber, Hans Sperber und Franz Ofner. 2. Reihe von oben: Helmut Reinschlüssel, Uwe Krug, Peter Kalsow und Pepe Schnack. 3. Reihe von oben: Nils Krietenstein, Gerhard Simm, Michael Föller und Peter Vornehm. 4. Reihe von oben: Reiner Bergheimer, Thomas Lange und Arnim Luckmann. Unten: Martin und Stefan Schmeuß

Das bewährte „Paten-Konzept“ der Gruppe 245 Süd bescherte auch im Saisonfinale wieder ein gut gefülltes Starterfeld. Allen voran unterstützte der Serienchef Stefan Schmeuß folgende Fahrer mit Leihautos: Gerhard Simm komplett, Thomas Lange komplett, Peter Kalsow in Gruppe 2 und Uwe Krug in Gruppe 5. Damit brachte er wie schon in den Läufen zuvor mit diesmal 11 Fahrzeugen die meisten Autos an den Start. Chris Rademacher unterstützte Hans Sperber in Gruppe 2 und Uwe Krug in Gruppe 4. Inzwischen mit eigenen Autos am Start sind Pepe Schnack und Peter Vornehm, die im Lauf der Saison zunächst auf Unterstützung durch Arnim Luckmann, Ralf Grünig, Michael Föller und Stefan bauen durften. Peter Kalsow ist inzwischen ebenfalls autark, leistete sich jedoch im letzten Lauf den Luxus, in der Gruppe 2 den schönen Alfa GTAm von Stefan zu fahren. Auch Reiner Bergheimer zählte in der Saison zu den Paten, so daß sich insgesamt 6 Fahrer als Paten zur Verfügung gestellt hatten, darunter die komplette Top-5 der Serie. Alle Gäste konnten somit stets mit Leihfahrzeugen von den genannten Paten versorgt werden und das ein oder andere

Leihauto fand sich auch gelegentlich bei einem Stammfahrer wieder. Die gegenseitige Hilfe wird unter den Teilnehmern der Serie eben sehr groß geschrieben. Dank geht an dieser Stelle an alle Paten, die immerhin dank ihrer Hilfsbereitschaft auch einigen Bruch in Kauf zu nehmen hatten, den sie jedoch klaglos wegsteckten. Alle Schützlinge konnten sich somit immer gut aufgehoben fühlen.

Wer Slot Racing als „nur Spielzeug für kleine Jungen“ einstuft, der muß nur einmal in die Gesichter der Teilnehmer blicken, um sich eines Besseren belehren zu können. Hier wird in Portraits ein kleiner Eindruck vermittelt, wie gebannt und konzentriert die „alten Hasen“ bei der Sache sind. Spannung und Konzentration sind hier direkt abzulesen. Natürlich können alle letztlich erleichtert sein, daß es sich nur um ein Spiel handelt. Aber es ist in seiner Form und mit seinen Merkmalen ebenso aufregend und anspruchsvoll wie viele hochgeschätzte Sportarten, nur eben vielleicht nicht ganz so teuer.



Volle Konzentration und Anspannung bei allen Beteiligten, die bereits fahren und die es noch vor sich haben: Oben links Gerhard Simm, unten links Reiner Bergheimer, rechts von oben nach unten Pepe Schnack, Stefan Schmeuß und Arnim Luckmann.

Für die Modell-Fans und Liebhaber der klassischen Rennserien bietet die Gruppe 245 Süd ebenfalls ein Panorama erhebender Eindrücke. Bilder von Einsatzfahrzeugen der Serie können die Vorbildnähe zur historischen Rennserie belegen, die manche Teilnehmer auch noch lebhaftig in 1:1 erlebt haben.



Gruppe 2 mit zwei Ford Capris (Gerstmann- und Werks-Capri) im Vordergrund und einem Alfa Romeo GTAm und einem Werks-BMW 3,0 CSL im Hintergrund.



Gruppe 4 mit GELO-Porsche 934 und Vaillant-Kremer-Porsche 934 im Vordergrund, Werks-BMW M1 und BMW M1 mit Fantasie-Dekor im Hintergrund.



Gruppe 5 mit Schnitzer-BMW 3,5 CSL vorne und Toyota Celica Turbo und Ford Capri Turbo dahinter.

Aber schließlich beeindruckten die Automodelle nicht nur im Stand, sondern erst richtig in der Bewegung auf einer so anspruchsvollen und schönen Bahn wie der in Wendelstein. Das nächste Bild zeigt einen Ausschnitt dieser 6-spurigen Rennstrecke, die den Fahrern viel Fahrgefühl und Disziplin abverlangt, während eines Rennlaufs der Gruppe 4.



„Nord-Schleife“ der 6-spurigen Carrera-Bahn in Wendelstein.

Das freie Training an Freitagabend und Samstagfrüh verlief ohne größere Aufregungen. Lediglich die Suche nach dem richtigen Grip und den erforderlichen Rundenzeiten, die gute Fahrzeug-Performance ausweisen würden, wurde durch eine Bahnreinigungsaktion im Laufe des Freitagstrainings etwas durcheinander gebracht. So wußten viele über etwa eine Stunde nicht, woran sie mit ihren Autos sind, und suchten verzweifelt nach den liegen gebliebenen Zehntelsekunden. Die Routiniers dagegen ließen in dieser Trainingsphase die Kollegen trainieren und wieder Grip auf die Bahn fahren, gönnten sich inzwischen eine Pause mit Wurstsalat und Bier und netten Gesprächen an der Theke oder in der Raucherecke und griffen erst sehr viel später wieder in das aktive Geschehen an der Bahn ein. Die letzten verließen gegen halbzwei Uhr früh die Bahn, was angesichts des Finallaufs der Saison überraschend früh war. Anscheinend hatten sich die Teilnehmer noch etwas vorgenommen und wollten am Renntag richtig fit sein. Ausreichend Schlaf und kein Kater sind dafür die wichtigsten Voraussetzungen.

Der Samstag begrüßte das Starterfeld schon mit strahlendem Sonnenschein und so konnte der Tag eigentlich nur noch ein Erfolg werden. Allen Teilnehmern ging es bestens, nur Reiner Bergheimer war zuhause mit dem Kopf gegen die Tür gelaufen und hatte sich eine aufgeplatzte Stirn mit Hornansatz dabei geholt. Ob er nun fahren würde wie der Gehörnte oder eher etwas geistig verwirrt, war am frühen Morgen noch nicht abzusehen. Zumindest zeigte er zunächst keine erkennbaren oder nennenswerten Ausfallerscheinungen, nicht einmal bei der anspruchsvollen technischen Abnahme, bei der diesmal wieder auf zehntel Gramm genau gemessen wurde – leider aber mit einer offenbar nicht geeichten Clubwaage, der u.a. der Serienchef Stefan mit zu leichtem G4-Chassis zum Opfer fiel. Die Nachkorrekturen waren jedoch schnell erledigt und so konnte das Rennspektakel recht pünktlich gegen viertel nach eins mit dem ersten Lauf in Gruppe 4 starten.



Den ersten Lauf des Tages bestreitet in inzwischen gewohnter Weise die Startgruppe der Gruppe 4. Von vorn nach hinten mit Startplatz 13 bis 18: Franz Ofner, Martin Schmeuß, Chris Rademacher, Gerhard Simm, Uwe Krug und Thomas Lange.

Die Neulinge in dieser ersten Startgruppe hießen Thomas Lange und Uwe Krug. Sie beide fuhren beherzt mit und konnten auf Anhieb Anschluß an die erfahreneren Kollegen halten. Thomas gelang es sogar, Gerhard Simm hinter sich zu lassen, der es an diesem letzten Renntag auch etwas lockerer angehen lassen wollte. Diese drei machten in allen drei Gruppen die hinteren drei Plätze 16-18 unter sich aus. Chris Rademacher konnte sich mit 104 Runden schon deutlich mit 6 Runden von Thomas absetzen. Er haderte aber heftig mit dem Schicksal und mit Streckenposten, die offenbar nicht ganz auf der Höhe des Geschehens oder ihres Biorhythmusses gewesen sein mußten. So konnte ein Abflug an einer ungünstigen Stelle im falschen Moment der temporären „beta-Phase“ der Tiefenentspannung des Streckenpostens schon mal leicht eine knappe Runde Verlust bedeuten. Ein schwacher Trost für ihn ist die Tatsache, daß so ein Maleur auch noch anderen Fahrern zuteil werden sollte. Wir wollen hier aber nicht an den Streckenposten herumkritteln, die zumeist ihre Aufgabe sehr gewissenhaft und so gut sie eben konnten verrichtet haben. Ein fantastisches Rennen fuhren aber in der ersten Gruppe Franz Ofner und Martin Schmeuß. Beide waren wirklich schnell und konstant unterwegs und konnten noch mal 4 bis 5 Runden auf Chris draufpacken. Resultat: Franz mit 109,12 Runden mit knapper Runde Vorsprung vor Martin mit 108,34 Runden. Ein Blick in die Ergebnisliste des Vorjahres an gleicher Stelle zeigt, daß beide mit ihrem Ergebnis den 3. Podestplatz erklommen hätten. Also war das schon mal eine starke Leistung zum Auftakt. Martin profitierte sichtlich davon, daß er seinen BMW M1 nach dem letzten Rennen in München in die Pflege und Kur zu Käthe Föllner gegeben hatte, der ihm dabei offenbar das „Laufen“ beigebracht hatte. Platz 6 war die Belohnung und gleichzeitig bei weitem beste Platzierung der Saison. Franz blieb nur einen Platz davor auf 5, was auch sein bester Platz der Saison sein sollte.



Neu aufgebauter Lamborghini Jota von Pepe Schnack bei seinem Ersteinsatz im Finale 2009.

Im zweiten Lauf der Gruppe 4 brachte Pepe Schnack zum erstenmal seinen neu aufgebauten Lamborghini Jota zur Strecke. Fünf Fahrer der Gruppe blieben sehr dicht beieinander und vor allem die ersten drei machten es richtig spannend. Leon Reinschlüssel, Pepe und Uwe Sperber hießen diese, Pepe also im Jugend-Sandwich eingepackt und in dieser Reihenfolge blieben sie auch zuletzt innerhalb einer halben Runde zusammen. Pepe robbte sich im letzten Turn sogar bis auf 4 hundertstel Runden an Leon heran. Der war aber ohne Nerven ausgestattet und konnte auch diesem letzten Angriff ohne Fehler standhalten. Mit seinen 108,02 Runden blieb Leon nur knapp hinter Martin und die drei reihten sich brav hinter diesem auf 7, 8 und 9 ein.

Das Finale der Top-6 in der Gruppe 4 war dann wieder hochspannend und erneut an Dramatik kaum zu überbieten. Wir erinnern uns noch lebhaft an den Lauf in München, bei dem die ersten vier zum Schluß innerhalb von einer drittel Runde bei 113 Runden beieinander lagen, die ersten drei sogar nur innerhalb von 5 hundertstel Runden (siehe letzten Rennbericht). Die jetzigen Finallaufteilnehmer Peter Vornehm und Nils Krietenstein machten sich nun noch berechnete Hoffnungen auf den dritten Platz der Gesamtwertung, denn mit einem guten Ergebnis unter den Top-6 würden sie beide noch Ralf Grünig von diesem Platz verdrängen und ihm den 3. Pokal wegschnappen können. Und Käthe Föller würde ein zweiter Platz genügen, um seinen ersten Siegerpokal in der Gruppe 245 mit nachhause nehmen zu können. Bei dem Herzschlagfinale in München hatte Käthe vor Reiner gewonnen und Peter war dritter vor Stefan. Also sah es doch sehr gut für Käthe und Peter aus, auch wenn ihnen die Topplatzierungen auf ihrer Heimbahn gelungen waren. Beim ersten Lauf in dieser Saison in Wendelstein, allerdings in der anderen Richtung gefahren, waren hinter Reiner Nils und Stefan die besten der genannten Piloten mit einem teilstrichgleichen gemeinsamen vierten Platz (siehe erster Rennbericht dieser Saison). Reiner hatte diesmal auf seiner Heimbahn sicher die besten Chancen, wieder ganz nach vorne zu fahren, denn wer sollte ihn auf seiner Heimbahn bezwingen?

Die Ausgangslage des Finallaufs war also explosiv wie eine Kiste Nitroglyzerin, die man mit einem Holzkarren über Kopfsteinpflaster fahren mußte. Nils hatte gleich das Pech mit Abflug und träumendem Streckenposten ereilt, wie wir das schon von vorher kannten. Und das schien ihn seine Nerven gekostet zu haben, denn er leistete sich auch im weiteren Verlauf Fehler, die ihn langsam zurückfallen ließen. Doch wie weit sollte es nach unten gehen? Der nächste, der abreißen lassen mußte, war Peter. Dafür fuhr der sechste der Gruppe, Arnim Luckmann, unbeschwert ein starkes Rennen, wo es für ihn in dieser Gruppe um nichts mehr ging. Bald setzte sich Reiner vorne deutlich ab, aber dahinter entbrannte ein Dreikampf zwischen Käthe, Arnim und Stefan. In dieser Konstellation mußte Käthe die beiden Konkurrenten hinter sich lassen, um sicher den Gruppensieg zu erreichen. Zum Ende blieben die drei innerhalb einer halben Runde zusammen. Das Zünglein an der Waage spielte diesmal Stefan, der ein furioses Rennen mit seinem von manchen Kollegen spöttisch verrufenen Porsche 934 auf einem alten Schöler-Stahl-Chassis fuhr und schon nach kurzer Zeit im letzten Turn auf der überlegenen Spur gegenüber seinen direkten Konkurrenten den Sack zumachen und davonziehen konnte. Mit je 111 Runden landeten hinter Reiner auf den Plätzen 2 bis 4 Stefan, Käthe und Arnim.

Peter und Nils fielen sogar weiter zurück und landeten schließlich im Mittelfeld. Was aber würden alle diese Platzierungen für das Abschlußergebnis der Saison bedeuten und wer würde welchen Pokal in den Händen halten? All das war zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt.



Bereicherungen der Optik in der Gruppe 2: Ford Escort RS von Uwe Krug und Porsche 911 S von Helmut Reinschlüssel.



Zieleinlauf im Finale der Gruppe 4: 1. Reiner Bergheimer auf Ferrari 512 BB, 2. Stefan Schmeuß auf Porsche 934, 3. Michael Föllner auf BMW M1, 4. Arnim Luckmann auf Lamborghini Jota, 5. Franz Ofner auf BMW M1.

Nun stand erstmal eine kurze Verschnaufpause an der frischen Luft an – für einige mit Zigarette –, und dann ging es gleich weiter mit der Gruppe 2. Hier war der erste Platz der Gesamtwertung bereits sicher an Reiner vergeben. Um Platz 2 und 3 machten sich Arnim und Käthe die größten Hoffnungen, denn sie mußten nur in den Top-6 bleiben, wo sie auch starteten, um Ralf aus den Podesträngen zu schupsen. Wir beginnen aber erst wieder mit der ersten Startgruppe der Plätze 13-18. Hier konnte sich wieder Martin hervortun, der sich im Vergleich zu den sonstigen Rennen stark verbessern konnte. Grund hierfür ist wohl das neu erworbene Material und die diesmal sorgfältigere Reifenpräparation, schon klappts auch mit einem Sprung ins Mittelfeld. Noch weiter sprang jedoch Leon, der als bester dieser Startgruppe bis auf Platz 7 im Schlußklassement vorfuhr und damit sein weitaus bestes Saisonergebnis in dieser Gruppe feiern konnte.

In der zweiten Startgruppe konnten erneut Franz und diesmal auch Nils überzeugen und ihren Kollegen davonfahren. Die beiden lieferten sich ein packendes Rennen und strebten die bisherige Bestmarke von Leon an. Der hatte 105,44 Runden geschafft. Nils konnte dies nicht ganz erreichen und blieb mit 104,80 Runden genau einen Platz hinter Leon. Franz dagegen schaffte 105,53 Runden und schob sich direkt vor Leon.

Wer rechnen kann weiß, daß nun von der Spitzengruppe noch fünf Fahrer unter die ersten sechs kommen würden und einer weiter hinten landen sollte. Die ersten drei Spitzenfahrer hatte ich schon genannt: Reiner, Käthe und Arnim. Von Startplatz vier bis sechs starteten Stefan, Uwe Sperber und Peter Kalsow. Vom Start weg legten Käthe, Arnim und Uwe am

stärksten los, die jedoch allesamt die besseren Mittelspuren hatten. Der einzige Mittelspurfahrer, der nicht mithalten konnte, war Stefan. Er haderte mit seinem Ford Capri, bei dem er es mit der Reifenpräparation wohl zu gut gemeint hatte. Die Folge war zuviel Grip, so daß das Auto in der Kurve kippte und dann mehrfach die Spur verließ. So durfte er sich im ersten Turn mit seinem Stallgefährten Peter messen, mit dem er zuletzt etwa eine Runde hinterherfur. Im zweiten Turn war der Grip dann einigermaßen weggefahren, so daß es nun hieß anzugreifen. Es ging nun zwar deutlich besser, aber nun kamen auch die schwierigeren Spuren 2 und 1, so daß er immer noch mit Peter am Ende des Feldes zu kämpfen hatte.

Nach der Halbzeit mit drei gefahrenen Spuren war vor den beiden rundengleichen Peter und Stefan als nächster Uwe mit zwei Runden Vorsprung und vor diesem eine weitere Runde voraus die drei Spitzenreiter in einer Runde. Nun begann für Stefan die Jagd, da Uwe auf die Problemspuren 2 und 1 kam. Und tatsächlich konnte er pro Turn eine Runde wettmachen, ihn im vorletzten Turn sogar überholen und etwas Abstand gewinnen. Doch im letzten Durchgang sollte wieder Uwe die schnellere Spur haben und es war unsicher, ob Stefan dem erneuten Angriff von Uwe würde standhalten können. Gleich in der ersten Minute des letzten Turns sah man, wie Uwe gierig näherrückte. Zur Laufmitte hatte er Stefan dann überholt und schickte sich an davonzuziehen. Doch nun konnte er sich merkwürdigerweise nicht absetzen, denn Stefan gab nicht nach und setzte sich wie ein Terrier an die Wadeln von Uwe. Während nun Uwe etwa bei 80% der Runde vorne lag, konnte Stefan sich regelmäßig an den übrigen 20% der Runde wieder nach vorne schieben. Es war ein ständiges hin und her, die Zeit lief allmählich aus und eine Entscheidung war nicht in Sicht. In welchem Moment der Runde würde der Lauf zuende sein? Der statistische Vorteil lag klar auf Uwes Seite, die letzten Sekunden liefen, Uwe war wieder vorne, und dann kam der 20%-Rundenteil von Stefan. Er rückte heran und da lief die Zeit aus. Stefan rollte soeben an Uwe vorbei und schob sich noch einen Teilstrich weiter. Mit einer hundertstel Runde verdrängte Stefan Uwe vom 4. auf den 5. Platz – Glück, es hätte genausogut andersherum ausgehen können. Jedenfalls war es von beiden ein starker und beherzter Kampf, der minutenlanges Rennen am totalen Limit ohne Fahrfehler gezeigt hatte, sicher ein Augenschmaus für alle, die zugesehen hatten.

Spannung gab es also im Mittelfeld des Laufes, aber auch an der Spitze. Nach dem vierten Turn hatte sich Arnim vorne abgesetzt, der aber im letzten Turn auf die gefürchtete Spur 1 mußte. Seinen Vorsprung konnte er noch bis zu diesem letzten Turn halten, doch dann wendete sich das Blatt wieder zwangsläufig. Reiner auf Spur 2 und Käthe auf Spur 4 waren einfach nicht mehr zu halten und im letzten Laufdrittel zogen einer nach dem anderen wieder an ihm vorbei, erst Reiner, dann Käthe. Noch sah es so aus, als wollte Reiner mit seinem siegverwöhnten Alfa Sud auf seiner Heimbahn nichts anbrennen lassen, doch Käthe mit dem BMW 635 schloß auf der etwas schnelleren Spur beharrlich auf. Ganz kurz vor Schluß lagen beide gleichauf, eine ähnliche Konstellation wie bei Uwe und Stefan. Und als die Zeit ablief und der Strom abschaltete, verschwanden beide Kopf an Kopf im Tunnel der Gegengeraden – weg waren sie und keiner sah, wie es ausgegangen war. Nun eilten die Fahrer um die Bahn herum, um einen Blick in den Tunnel zu werfen. Hier das Ergebnis im Bild festgehalten:



Fotofinish in der Gruppe 2: Mit 1/100 Runde Vorsprung schnappt sich Michael „Käthe“ Föllner den Sieg nach 109 Runden vor Reiner Bergheimer, 40 cm Abstand nach 4 km Fahrt!

Damit war die Vergabe der Pokale in dieser Gruppe klar. Platz 1 war ohnehin schon Reiner vorbehalten und Platz 2 ging nun an den Sieger des Rennens Käthe, der mit dem Laufsieg in der Höhle des Gruppe-2-Dominators Reiner eine kleine Sensation schaffte. Platz 3 in der Gesamtwertung wie in dem Lauf ging an Arnim.



Zieleinlauf im Finale der Gruppe 2: 1. Michael Föllner auf BMW 635 CSI, 2. Reiner Bergheimer auf Alfa Sud Sprint, 3. Arnim Luckmann auf Alfa Sud Sprint, 4. Stefan Schmeuß auf Ford Capri RS 3100, 5. Uwe Sperber auf VW Käfer 1303.

Wieder eine kleine Pause mit Kaffee und Erdbeerkuchen, Luft und Zigarette – wer's mochte. Und dann ging es schon wieder an die Regler mit den großen Boliden der Gruppe 5. Das letzte Rennen der Serie in dieser Saison nahte. Die erste Startgruppe zeigte wieder eine Dreiteilung der Leistungsdichte. Hinten kämpften Uwe Krug, Gerhard und Thomas miteinander. In der Mitte gab es ein enges Gefecht zwischen Helmut und Nils und auf und davon galoppierte ganz alleine Franz, „der wilde Kaiser“. Helmut konnte sich nach 106 Runden Nils mit knapper Mühe und einer drittel Runde Vorsprung vom Hals halten. Franz setzte seine Duftmarke mit 110,38 Runden, war damit nochmal um eine Runde schneller als in Gruppe 4 und hätte mit diesem Ergebnis im Vorjahr Platz 5 belegt. Von Startplatz 14 aus so weit nach vorne zu jagen, war wirklich Aufsehen erregend. Aber noch kamen ja die Konkurrenten.

In Lauf 2 präsentierte sich wieder das hart umkämpfte Mittelfeld, in dem es Kopf an Kopf geht und kleinste Fehler über Positionen entscheiden können. Die Mitte bildeten Martin, Chris, Leon und Pepe. Sie fuhren innerhalb eines Bereichs von 1,25 Runden zusammen und endeten in dieser Reihenfolge zwischen Franz und Helmut. Also hatte sie nur einer aus der ersten Startgruppe überflügelt. Aus der eigenen Startgruppe setzte sich aber Peter Kalsow ab und attackierte die Marke von Franz. Mit 110,80 Runden gelang es ihm, sich um eine halbe

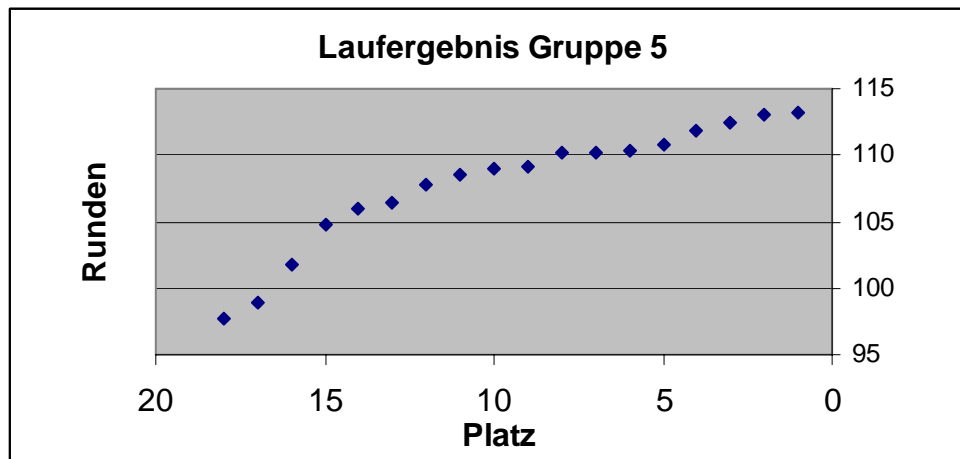
Runde vorbeizumogeln und den vorläufigen Platz 1 zu belegen. Doch dann kam der letzte Lauf mit den Top-6 und damit der Abschluß des Finaltages. Natürlich war damit zu rechnen, daß noch mehrere der Top-Fahrer vorbeifahren würden, denn es ging noch um Einiges. Eine gute Platzierung unter den ersten 6 vorausgesetzt, mußte Käthe zwei Plätze vor Reiner ankommen, um an ihm vorbei auf Platz 1 der Gesamtwertung zu rutschen. Und zwischen Peter Vornehm und Arnim entschied über Platz 3 der Gesamtwertung, wer in diesem letzten Lauf vor dem anderen sein würde. Stefan und Uwe Sperber hatten von Platz 5 und 6 startend nichts mehr mit dem Podium zu tun und konnten das Rennen locker angehen lassen.



Schönes Starterfeld der Gruppe-5-Boliden in der Gruppe von Platz 13 bis 18. Von vorne nach hinten: Nils Krietenstein, Franz Ofner, Helmut Reinschlüssel, Gerhard Simm, Uwe Krug und Thomas Lange.

Das Feld zog sich nur ganz langsam auseinander, Arnim fuhr überraschend stark von Startplatz 4 aus los und mischte sofort in der Spitze mit. Reiner von Startplatz 1 fuhr erwartungsgemäß stark und bietet Arnim Paroli. Käthes Start von Spur 2 war nicht so erfolgreich und nach dem zweiten Turn auf der Spur 1 sah er sich sogar nur in der zweiten Hälfte der Gruppe, hatte aber dann die langsamsten Spuren hinter sich. Dort leistete er Uwe Gesellschaft, der von Platz 6 gestartet hier erwartet wurde. Aber auch der vom 3. Platz gestartete Peter befand sich in der hinteren Hälfte. Dafür konnte Stefan von Platz 5 aus mit den vorderen zwei mithalten. Im weiteren Verlauf ging es zwischen Käthe und Stefan eng zur Sache, während sich die Positionen der anderen Fahrer stabilisierten, nämlich Arnim und Reiner ganz vorne und Uwe und Peter hintendran. Uwe fuhr im letzten Turn noch mal ein tolles Rennen und jagte Peter, der zuletzt die undankbare Spur 1 hatte. Er holte Meter um Meter auf, aber zuletzt fehlten ihm nur noch 5/100 Runden auf Peter. Beide endeten mit 110 Runden, rundengleich mit den vorher gefahrenen Franz und Peter Kalsow. Die Teilstriche würden also entscheiden und sie entschieden gegen die Fahrer der Spitzengruppe. Peter Vornehm lag mit 110,25 Runden schließlich mit genau 13/100 Runden hinter Franz. Es gab also vier Fahrer mit 110 Runden, denn Stefan und Käthe setzten sich weiter ab, ganz zu schweigen von Arnim und Reiner. Der Kampf in der Mitte der Gruppe fiel zugunsten von

Käthe aus, der eine halbe Runde zwischen sich und Stefan legen konnte. Und noch etwas weiter schafften es Reiner und Arnim, jedoch nicht in der Reihenfolge, wie alle es erwartet hatten. Der Lokalmathador Reiner konnte seinen dritten Sieg der Saison in der Gruppe 5 nämlich nicht einfahren. Arnim wußte dies zu verhindern und holte seinen ersten Sieg in dieser Gruppe zu seiner allergrößten Freude mit 16/100 Runden Vorsprung. Reiner schluckte die zweite Lauf-, „Niederlage“ an diesem Tag, wenn man von Niederlage überhaupt sprechen wollte, denn immerhin hatte er in beiden Gruppen 2 und 5 den zweiten Platz eingefahren.



Die Dichte des Teilnehmerfeldes wird hier deutlich. Wie an einer Perlenschnur aufgereiht liegen die Piloten mit ihren Rundenleistungen bis zum hinteren Mittelfeld eng beieinander.



Zieleinlauf im Finale der Gruppe 5: 1. Arnim Luckmann auf Ferrari 365 GT4/BB, 2. Reiner Bergheimer auf Ferrari 365 GT4/BB, 3. Michael Föller auf Toyota 2000 GT, 4. Stefan Schmeuß auf Porsche 935/77, 5. Peter Kalsow auf Toyota Celica Turbo.

Die Frage nach der Pokalverteilung in Gruppe 5 war damit auch schnell beantwortet, denn es waren keine Rechenkünste mehr dafür erforderlich. Reiner reichte sein zweiter Platz vor Käthe für den Gesamtsieg und Arnim sicherte sich dank seines Sieges den dritten Platz. Käthe blieb der zweite Gesamtplatz.

Nun war also nur noch unklar, wie die Entscheidung der Saison in der Gruppe 4 ausfallen würde. Während Stefan sich am Computer um die letzten Auswertungen bemühte, versuchte der ein oder andere Teilnehmer bereits einen Blick auf dessen Ergebnisse zu werfen. Doch die allzu Neugierigen wurden verjagt wie lästige Fliegen, damit die Spannung vor der Pokalvergabe nicht schon im voraus verpuffte. Zuerst gab's noch die Pokale in Gruppe 2: 1. Reiner, 2. Käthe und 3. Arnim, wie schon erwähnt. Und dann kam die Gruppe 4 dran. Die Platzierungen wurden wie in jeder Gruppe von hinten nach vorne verlesen und ab Platz 7 wurde es dann hochspannend. Diesen hatte erwartungsgemäß Arnim eingenommen. Auf den Plätzen 3 bis 6 lagen vor dem Finaltag Ralf, Peter Vornehm, Nils und Stefan. Nun kam die überraschende Wende: 6. wurde Nils, 5. Peter, 4. Ralf und der Pokal des Drittplatzierten ging mit nur 1,75 Punkten Vorsprung mit 355 Punkten insgesamt an Stefan. Und nun standen noch die letzten beiden Verbliebenen da und lauschten der Verkündung von Platz 2 und 1.



Spannung bei den beiden Anwärtern auf den Gesamtsieg in der Gruppe 4 und Unsicherheit bis zur Urteilsverkündung bis ganz zuletzt. Wer wird es wohl geschafft haben, Reiner oder Käthe? Beide würden auf knapp über 400 Punkte kommen, ihre Differenz sollte nicht einmal einen Punkt betragen.

Durch den zweiten Platz von Stefan im Finallauf der Gruppe 4 wurde Käthe auf den dritten Platz verdrängt und hatte damit drei Siege und einen Platz 3 auf dem Zettel. Reiner hatte nun zwei Siege und zwei zweite Plätze, damit also praktisch gleichgezogen. Der erste Platz ging mit 409,12 Punkten an Reiner vor Käthe mit 408,89 Punkten. Beide schauten erst etwas betreten und Reiner konnte sich gar nicht so recht freuen, denn er wie alle anderen hätte Käthe den Gesamtsieg gegönnt. Aber auch so war es für alle ein Zeichen der Wettbewerbsgleichheit, Leistungsdichte und Fairneß in der Serie und damit ein Gewinn für alle.



Der Zweite gratuliert dem Ersten, Käthe an Reiner. Und der Erste gratuliert dem Dritten, Reiner an Arnim.

Also das Ergebnis in Gruppe 4: 1. Reiner, 2. Käthe und 3. Stefan. Und zuguterletzt noch die Gruppe 5 wie schon geschrieben: 1. Reiner, 2. Käthe und 3. Arnim. Reiner schafft damit sein zweites Tripel mit Siegen in allen drei Gruppen wie in 2008. Käthe holt in allen drei Gruppen Platz 2, Arnim holt zwei Pötte für dritte Plätze und Stefan staubt auch noch ganz unverhofft einen 3. Platz ab. In die Röhre schauten leider die potentiellen Aspiranten Nils, Ralf und Peter Vornehm, wobei dieser sogar zwei gute Optionen auf Pokale gehabt hatte. Zumindest wurde ihm dann doch noch eine Ehrung zuteil. Als bester Neueinsteiger in die Serie hatte er mit den Gesamtplätzen 9, 5 und 4 in den Gruppen 2, 4 und 5 ein herausragendes Ergebnis geliefert und sich den Titel „Rookie of the year“ verdient – das Alter der Rookies ist natürlich völlig irrelevant, denn unser Hobby ist ja ebenfalls zeitlos, altersunabhängig und unser aller Herzen sind jung geblieben.



Doch noch ausgezeichnet: Der Rookie of the year heißt Peter Vornehm, zweimal im letzten Rennen knapp am Podium vorbeigeschrappt mit Platz 5 in Gruppe 4 und Platz 4 in Gruppe 5

Das Rahmenprogramm der Siegerehrung bildete ein von der IG Slot Connection an alle ausgegebener Sekt zur abschließenden Ansprache durch den Serienchef Stefan, die diesmal bemerkenswert kurz ausfiel! Stimmt's? Und dann gab es noch die Preisverteilung an alle 17 Stammfahrer, die per Los vorgenommen wurde. Für jeden war dank der Sponsoren ein schönes Geschenkpäckchen vorhanden.



Die üppigen Sponsorenpreise sind hier schon auf 17 Päckchen verteilt, die an die Stammfahrer der Serie verteilt wurden. Darunter waren einige Bausätze, Decals, Chassis, Tuningteile und Tuninghilfsmittel bis hin zu zwei Luftmatrasen zum Entspannen. Vielen Dank an alle Sponsoren für die schönen Gaben.

Zum beinahe Abschluß gab es dann noch eine besondere Ehrung für Stefan für seine Bemühungen als Serienchef, die im Namen aller Teilnehmer kunstvoll von Nils übergeben wurde: eine Gruppe-245-Leuchtreklame. Ich sage allen herzlichen Dank dafür.



Das „Nummern-Girl“, perfekt dargestellt von Nils Krietenstein, ruft auf zur Runde 2, 4, 5. Das grandiose Geschenk der Gruppe-245-Leuchtreklame ging im Namen aller Teilnehmer an den Serienchef: Auf daß ihm ein Licht aufgehe?

Zuallerletzt kam noch ein Thema zur Sprache, das alle mit Spannung erwartet hatten. Wie sollte es in der Saison 2010 mit der Gruppe 245 weitergehen? Insbesondere mit welchem Reifenmaterial wird dann gefahren? Die Verantwortlichen der Gruppe 245, allen voran Reiner, hatten dazu im Vorfeld ausgiebige Tests mit 4 verschiedenen Herstellern von neuen PU-Reifen auf Plastik-Bahnen durchgeführt. Mitgeholfen hatten dabei auch Käthe, Peter

Vornehm und Stefan. Nach den Tests gab es intensive Abstimmungsgespräche zwischen Rennkommissar Reiner und Stefan. Die Ergebnisse aus diesen Tests wurden von Reiner vorgestellt und erklärt. Die Entscheidung des Präsidiums verkündete und begründete Stefan: Die Reifenwahl der Gruppe 245 Süd für 2010 sind GP-Tyres von Jürgen Plan. Der augenblicklich herrschenden Situation des Reifenkriegs mit dem PU-Neumaterial unter den verschiedenen Herstellern kehrt die Serie damit den Rücken zu. Diese Variante fand den Vorzug vor der Wahl eines gekennzeichneten PU-Reifens eines einzelnen Herstellers. Damit soll auch in der für die Verbraucher unerfreulichen Lage keinem der konkurrierenden PU-Hersteller ein Vorzug gegeben werden. Der neue Reifen der Gruppe 245 Süd besteht aus 25-Shore-Vollgummi, ist seit Jahren stabil in der Qualität und serienprobt und wird in den für die Serie passenden Größen ab August beim Hersteller verfügbar sein. Rückfragen bitte an Reiner oder Stefan.



Die ganze Mannschaft der Gruppe 245 Süd: 16 der 17 Stammfahrer waren beim Finale anwesend. Nur Ralf Grünig war verhindert. Neu dabei waren Uwe Krug, stehend 2. v.l. und Thomas Lange (Fotograf dieses Bildes).

Ein abschließendes Bier an der Theke und fröhlich beschwinkte Gespräche bildeten den Abschluß der Veranstaltung. So, wer noch nicht genug von der Gruppe 245 Technik hat und schon mal in die Zukunft plant, hier noch ein paar Auswertungen zu den in dieser Saison gefahrenen Chassis. Ausgewertet wurden die verwendeten Chassis der Top-10-Fahrer in jeder Gruppe.

Gruppe 2: Am häufigsten unter den Top-10 anzutreffen ist das Plafit Evo Stahlchassis, gefolgt vom Momo KJ8. Auch beim Erfolg gemessen an den Platzierungen liegt das Plafit-Fahrwerk weit vorne vor dem Momo. Gemessen an der Einsatzhäufigkeit der Chassis bei allen 17 Stammfahrern haben jedoch die gefederten Schöler Tigre Fahrwerke mit Messing und Stahl am häufigsten den Weg in die Top-10 gefunden. Diese Verhältnismkehr liegt daran, daß unter allen Stammfahrern das Plafit-Chassis besonders beliebt ist, auch unter denen, die es nicht in die Top-10 geschafft haben, gefolgt vom Momo-Chassis. Somit erzielt in der Gesamterfolgsquote relativ zur Einsatzhäufigkeit das Plafit-Chassis immer noch den besten Wert, dahinter folgen aber die gefederten Schöler Tigre Chassis und dann das Momo KJ8. Natürlich muß man dabei im Auge behalten, wer welches Chassis fährt oder das Auto darauf gebaut hat. Wenn sich die Spitzenfahrer für ein bestimmtes Fahrwerk entscheiden, ist dieses meist auch in der Bilanz ganz vorne dabei.






Gruppe 4: In Häufigkeit und Platzierungen unter den Top-10, sowie der Quote, wie oft bei einem Einsatz auch ein Top-10-Platz herausspringt, liegen die Momo-Chassis SW2 und SW08 vorne, knapp gefolgt vom Plafit Excel Pro. Es gibt jedoch eine nette Anomalie: Ein Auto bzw. Fahrwerk war gemessen an der Einsatzhäufigkeit unter den Stammfahrern besonders erfolgreich: Ein gefedertes Schöler-Pantera-Chassis. Wer hätte das gedacht? Das Auto von Stefan Vogel, gesteuert von Peter Vornehm, erzielte bei jedem Einsatz einen Platz weit vorne. Kein anderes Chassis von diesem Typ war sonst noch im Einsatz. Daher liegt die Erfolgsquote dieses Chassis noch über dem der Momo-Chassis. In der Punktequote unter den Top-10-platzierten sticht sogar das gute alte Schöler-Tigre-Chassis gefedert mit einem Spitzenplatz vor dem Momo heraus, was heißen will, daß auch mit diesem Chassis immer noch sehr gute Platzierungen unter den Top-10 erzielt werden.

Gruppe 5: Das hier von den Stammfahrern mit Abstand am häufigsten eingesetzte Chassis ist das Schöler Striker. Auch die vordersten Top-Fahrer vertrauen gerne diesem Chassis, so daß dieses in der Top-10-Häufigkeit und dem Erfolg mit Abstand am besten abschneidet. Gemessen an der Einsatzhäufigkeit unter allen Stammfahrern haben es aber am häufigsten die Momo-Fahrwerke SW1, SW2 und SW08 und das Plafit 24 Fahrwerk unter die Top-10 geschafft. In der Gesamtbilanz der Erfolgsquote pro Einsätze gewinnen die Momo Chassis daher deutlich vor den Schöler Striker und den gefederten Schöler Tigre Chassis. Letztere werden von vereinzelt Fahrern auch weit nach vorne gefahren und tauchen daher recht erfolgreich in der Bilanz auf.

Das soll es nun gewesen sein mit der Analyse. Das Fazit lautet: Es kommt nicht so sehr auf das Material an, welches Chassis hin oder her, sondern vielmehr darauf, wie gut man ein Auto mit gegebenem Material baut und damit umzugehen weiß.

Vielen Dank für die schönen Fotos geht an Nils und Käthe. Wir sehen uns demnächst zum Gruppe-245-Probetraining auf neuen Reifen (und Sommerfest zugleich) – Einladung kommt noch - und dann wieder in der nächsten Saison.

Stefan

Sponsoren:	
	
<u>Motor Modern</u>	<u>Schöler Chassis</u>
	
<u>HAMA-Lösungen</u>	<u>Powerpoint Slotracing-Bedarf</u>
	
<u>Fischer-Modellbau</u>	Gruppe 245 Süd Orga-Team
Ein Sponsor, der nicht genannt werden möchte.	