

Im Powerpoint zu Neufahrn donnerten die Boliden der Gruppe 245 Süd zum ersten, aber sicher nicht zum letztenmal.

Nach dem Saisonauftakt in Wendelstein stand der zweite Lauf der Gruppe 245 Süd nun in Neufahrn bei München an. Werner Lorenz präsentierte sein Slotracing-Fachgeschäft „Powerpoint“ als professionellen Wettkampfstandort mit großzügigem Platzangebot und Wohlfühl-Ambiente. Die Teilnehmer wurden herzlich willkommen geheißen und bestens verwöhnt. Die am Freitag ganz spät noch Trainierenden fanden ihre nächtliche Ruhe im Hotel im Haus direkt nebenan – mehr Komfort ist kaum noch möglich.



Große Plakate zogen Neugierige zum Zuschauen in den Veranstaltungsraum. Einigen Schaulustigen war die Faszination am gesehenen Rennspektakel ins Gesicht geschrieben.



Die Rennbahn des Powerpoint in seiner ganzen Pracht, schön flüssig zu fahren.

Um das leibliche Wohl der Teilnehmer kümmerte sich eine charmante „Catering-Crew“. Das Essen war vorzüglich und die gemütlichen Sitzecken machten es einem nicht leicht, sich wieder den Herausforderungen der Rennstrecke zuzuwenden.



Herzlichen Dank an die nette familiäre Unterstützung – das Essen war übrigens köstlich.

Beim Freitagstraining zeigte sich bereits die große Bedeutung der richtigen Reifen-Präparation und –Behandlung beim Fahren. So schwankten die Rundenbestzeiten deutlich, je nachdem, in welchem Zustand sich der Reifen gerade befand. Bei einer mittleren Rundenzeit von 8 Sekunden lag fast eine halbe Sekunde zwischen den Runden mit gut präparierten gegenüber schlecht präparierten Reifen. Als weiteres Spannungselement kam hinzu, daß die Außenspuren anscheinend stärker „verschmutzt“ waren und daher weniger Grip boten. Unklar war jedoch zu diesem Zeitpunkt noch, wie sich die Bahn am nächsten Tag und insbesondere dann während des Rennens verhalten würde: Entweder sie würde durch die intensiven Trainingssitzungen sauber gefahren und dann mit dem Grip anziehen, oder das Gripniveau würde so niedrig bleiben. Der Serienchef entschied jedenfalls, sogar bei den kritischeren Gruppe-2-Fahrzeugen mehr Grip auf die Reifen zu polieren als er es jemals zuvor getan hatte.

Am Samstagvormittag vor der Fahrzeugabnahme sah man überall noch fleißiges Arbeiten an den Reifenschleifmaschinen. In der ausgiebigen Politur der Reifen schienen alle ihr Heil zu suchen. Wie so häufig dehnte Ralf Grünig in Ralf-Schuhmacher-Manier seine Präparation vor der Fahrzeugabnahme bis zu allerletzt aus und mußte schließlich mehrfach ausgerufen werden. Ob ihm die herausgeschundenen Vorbereitungsminuten noch einen Vorteil verschaffen würden? Bei Stefan Schmeußers Fahrzeugen war wie üblich wieder mindestens ein „faules Ei“ dabei, das nicht sofort durch die Abnahme ging. Dem fröhlichen aber bestimmten Herbeiruf der Rennkommissare zur Nachkorrektur kann man unschwer entnehmen, daß die Zurechtweisung ihres Serienchefs besonderes Vergnügen bereitet – recht so! Aber immerhin waren 11 Fahrzeuge von ihm an diesem Renntag im Einsatz, da kann es schon mal passieren, daß nicht alles ganz konform vorbereitet ist.

Zum Rennen hatten sich 17 Fahrer gemeldet, die sich auf je 4 Startgruppen verteilten. Besondere Spannung bieten die Rennläufe dank der Startaufstellungen bzw. Gruppeneinteilungen, die nach den Platzierungen des Laufs in Wendelstein gesetzt wurden.

So sollten die Piloten gleicher Leistungsklasse in einer Startgruppe zusammen sein. Wer sich dort durchsetzt, kann möglicherweise zum nächsten Rennen in eine höhere Startgruppe aufsteigen. Der direkte Vergleich mit den direkten Kontrahenten schaffte bisweilen besonders enge Platzgefechte. Es sollte aber auch einige überraschende Ausreißer geben, sowohl nach oben als auch nach unten.

Mit der Gruppe 4 ging es los. Gerhard Simm hatte sich für diesen Tag vorgenommen, die „rote Laterne“ an andere Fahrer abzugeben. In seiner ersten Startgruppe mit den Neulingen Karl-Heinz Gasser, Werner Lorenz und Thomas Müller hatte er gut zu tun. In der Anspannung des Rennens verfiel er jedoch immer wieder in alte Muster fehlerhaften Fahrens, was ihm sein Coach Stefan mehrfach mahnend auszutreiben versuchte: Mit Stotterbremse durch weite Kurven hoppelnd ließ er in solchen Runden im Schnitt leicht ca. 4 Zehntelsekunden liegen. Und dennoch lieferte er sich mit seinen direkten Mitstreitern ein enges Gefecht, das er knapp hinter Karl-Heinz als zweiter beenden konnte. Das war schon der erste Triumph, wobei er noch nicht wußte, daß er es mit dieser Leistung sogar noch weiter nach vorne schaffen sollte, nämlich auf Platz 12 – weit entfernt von der roten Laterne, Glückwunsch! Auch in den Gruppen 2 und 5 sollte es ihm glücken, seine Vorgabe zu erfüllen.



Zweite Startgruppe der Gruppe 4 mit dem reparierten BMW M1 von Michael Föller (2. v.l.).

In der zweiten Startgruppe der Gruppe 4 startete neben Martin Schmeußer, Hans-Peter „Pepe“ Schnack und Chris Rademacher auch der Pechvogel des ersten Rennens in Wendelstein: Michael Föller hatte dort seinen Nordschleifen-BMW-M1 durch einen kapitalen Crash noch vor dem Rennen auf die Ersatzbank setzen müssen. Das Ersatzfahrzeug brachte ihm kein großes Glück und so fand er sich heute in der 3. Startgruppe wieder. Daß er dieser Gruppe bald entfliehen wollte, war nach wenigen Runden nicht mehr zu übersehen. Pepe fuhr etwas unglücklich und wurde durchgereicht. Dafür ging es zwischen Martin und Chris sehr eng zu. Chris war recht schnell aber auch anfangs ein paarmal „neben der Spur“. Im Laufe des Rennens bekam er die Strecke aber immer besser in Griff und platzierte sich schließlich eine Runde vor Martin, der ein ganz gleichmäßiges Rennen fuhr. Beide schafften damit Top-Ten-Platzierungen mit P8 und P9. Chris konnte diesen Erfolg auch noch in Gruppe 5 wiederholen. Martin dagegen haderte wieder mal mit der Technik, insbesondere der Reifenpräparation. Daß gerade ihm die gründliche Hinwendung an das Tuning des Fahrzeugmaterials keinen Spaß macht, sieht man deutlich an seinen mageren Ergebnissen in dieser Serie, die im krassen

Widerspruch zu seinen Fahrfertigkeiten stehen. Diese stellt er regelmäßig mit Spitzensplätzen in einer anderen Rennserie unter Beweis, wo es nicht auf perfekte, stundenlange Präparation der Fahrzeuge vor jedem Rennen ankommt. Daß er in Gruppe 2 und 5 ganz nach hinten durchgereicht wurde, liegt aber auch an der enormen Leistungsdichte der Serie bis hinunter auf die hinterste Startreihe der „Hausfrauengruppe“. Diese Leistungsdichte bekam auch G245-Rückkehrer Thomas Müller zu spüren, der als beste Platzierung P12 in Gruppe 5 erzielen konnte, aber trotzdem seinen Spaß beim Wiedereinstieg hatte.



Michael Föller scheint wieder richtig Spaß mit seinem reparierten BMW M1 zu haben, wie sein Lächeln beim Rennen verrät. Das verheiße nichts Gutes für seine Konkurrenten.

Was aber war mit Michael Föller los? Sichtlich verzückt jagte er über die Piste. Nicht nur die Freude an seinem wiederauferstandenen M1 konnte die alleinige Ursache sein, der wie Phönix aus der Asche gekrochen war. Nein auch die Rundenzeiten, die er in die Schlitze brannte, zeugten vom erneuten Himmelsturz und Gipfelsturm dieses Sonnenvogels. Während den konkurrierenden Top-Fahrern neben der Pist schwarz vor den Augen angesichts der blendenden Zeiten wurde, konnte sich Michael sein strahlendes Lächeln während des Rennens nicht mehr verbeißen. Was sein Laufsieg mit 5 Runden Vorsprung auf Chris wert sein würde, kam erst zwei Startgruppen richtig zu Tage. Die Vorgabe: 122,50 Runden.

Die dritte Startgruppe mit Franz Ofner, Peter Vornehm, Arnim Luckmann und Peter Kalsow sollte zwei Absteiger, einen Sitzenbleiber und einen Aufsteiger sehen. Franz und Peter K. taten sich an diesem Rennwochenende etwas härter und rutschten in der Gruppe 4 bereits etwas ab. Arnim behielt einen siebten Platz und damit den Platz in dieser zweithöchsten Startgruppe. Peter V. startete jedoch durch und jagte der Vorgabe von Michael nach. Er distanzierte Arним deutlich mit drei Runden, schaffte aber „nur“ 121,03 Runden, ebenfalls ein Top-Resultat. Damit war der Rahmen für die Top-Startgruppe gesetzt, nach dem sich diese kräftig würde strecken müssen.

Reiner Bergheimer, Ralf Grünig, Nils Krietenstein und Stefan Schmeußer starteten im Top-Lauf der Gruppe 4 auf Lamborghini Jota, Chevrolet Corvette, Lamborghini Countach und Porsche 934, eine schöne bunte Reihe. Während Reiner sich langsam absetzen konnte, gestaltete sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den übrigen drei Piloten. Es zeigte sich inzwischen, daß die Außenspuren das große Problem darstellten, denn der mangelnde Grip dort machte allen zu schaffen, den einen jedoch mehr, den anderen weniger. Ralf, Nils und Stefan landeten schließlich alle drei mit 119 Runden in genau dieser Reihenfolge. Ralf feierte dabei die erfolgreiche Wiederbelebung seiner Corvette. Nils konnte sich erneut vor Stefan mit seinem neuen Countach durchsetzen, diesmal aber deutlicher als beim Lauf in Wendelstein. Nur Reiner konnte sich noch weiter vorschreiben und verdrängte Peter V. vom zweiten Platz. Mit 122,20 Runden kam er aber nicht an Michael vorbei, der die erste Sensation des Tages schaffte: sein allererster Laufsieg in der Gruppe 245 – herzlicher Glückwunsch, Michael!



Top-Startgruppe der Gruppe 4: Lamborghini Jota, Chevrolet Corvette, Lamborghini Countach und Porsche 934.



Gruppe-2-Duell: 2 x Toyota Celica 1600 gegen 2 x Ford Capri RS 3100

Nach dem Paukenschlag in Gruppe 4 ging es gleich mit den Läufen der Gruppe 2 weiter. In der ersten Startgruppe schlug die Stunde für Karl-Heinz „Hein“ Gasser, der mit seinem eigenen Fiat 131 Mirafiori auf der Bahn bestens zureckkam. Er dominierte seinen Lauf und setzte mit 117,86 eine Topmarke, an der sich die Konkurrenten die Zähne ausbeißen konnten. Werner Lorenz konnte in diesem Lauf auch bereits kräftig zulegen. Trotz einiger Abflüge war sein Fahrzeug sauschnell unterwegs und am Ende konnte er sich über seinen ersten Top-Ten-Platz freuen. Platz 9 in Gruppe 2 konnte er dann jedoch in Gruppe 5 nochmal überbieten, wo er einen tollen Platz 7 erreichte.

Die zweite Startgruppe sah das Gefecht von Toyota Celica 1600 gegen Ford Capri RS 3100 und zugleich die Clubkollegen Michael Föller auf Toyota gegen Peter Vornehm auf Capri. Peter hatte sich in den Trainingssitzungen sukzessive gesteigert und nun brannte er im Rennen ein wahres Feuerwerk ab. Bis ganz nach vorne reichte es zwar nicht, aber seine 116,92 Runden waren das zweitbeste Ergebnis bis dahin und nur eine Runde hinter Hein zurück. Michael blieb mit 116,20 Runden knapp dahinter.



Peter Vornehm im Rennen der Gruppe 2: Beruhigungsstengel im Mund oder bereits Sehnsucht nach der Pause?

Die dritte Startgruppe mit Pepe Schnack, Peter Kalsow, Franz Ofner und Nils Krietenstein versuchten sich vergeblich an den bisher geleisteten Vorgaben. Untereinander ging es sehr knapp zu: dreimal 114 und einmal 113 Runden. Franz konnte das Duell der Gruppe für sich entscheiden und setzte sich damit wieder im Mittelfeld fest. Die zuletzt in Gruppe 2 so starken Pepe und Nils fielen unerwartet in die zweite Hälfte des Feldes zurück. Peter leistete sich unerwartet viele Abflüge und mußte ebenfalls mit seinen Laufgefährten gemeinsam nach hinten rutschen.

Was würde die Top-Startgruppe mit den Vorleistungen anstellen? Jedenfalls sollten sich die Kontrahenten Reiner Bergheimer, Ralf Grünig, Arним Luckmann und Stefan Schmeußer nichts schenken, im gegenteil, sie schenkten sich gegenseitig kräftig ein. Es gab tatsächlich

ein paar gegenseitige Behinderungen und Abschüsse – aber alles natürlich unabsichtlich. Daß das Messer bei einigen zwischen den Zähnen mitfuhr, konnte man auch an den selbstverschuldeten Abflügen der Routiniers erkennen. Allein in einer anderen Liga fuhr wieder Reiner davon. Die drei anderen blieben stets etwa innerhalb einer Runde zusammen.



Die Top-Startgruppe der Gruppe 2 so, wie sie sich von der Konkurrenz am liebsten betrachten läßt: von hinten!

Nach dem Lauf staunten die Teilnehmer nicht schlecht. Arnim hatte in den letzten 40 Sekunden des Rennens mit einem Abflug noch einen Platz an Stefan abgegeben. Der blieb mit seinem Alfa GTAm jedoch eine zehntel Runde hinter Peter Vornehm zurück, der ihn mit einem von ihm geliehenen Gerstmänn-Capri bezwang. Eine Runde weiter vorne konnte sich Ralf gerade noch mit einer zehntel Runde Vorsprung vor Hein schieben und sicherte sich damit Platz 2 hinter dem enteilt Spitzensreiter Reiner. Das Ergebnis im Vorderfeld war wieder sehr eng: 117 Runden hatten die Fahrer auf Platz 2 und 3, 116 Runden hatten die Fahrer auf den Plätzen 4 bis 7. Reiner und Ralf hatten in der Gruppe 2 ihre Führungsposition behauptet. Der Erfolg von Hein war für Insider nicht unerwartet, da der Petershausener mit seinem Fahrzeug an einer Gruppe-2-Clubserie teilnimmt. Überraschend war dann aber doch der Vorstoß von Peter V., der sich vor Stefan und Arним schieben konnte. Arnim war schon etwas angefressen, denn nach diesem Lauf stand es schon 0:2 gegen Stefan, der wieder genau vor seine Nase gefahren war. Wie würde es nun in Gruppe 5 gehen?

In der „Hausfrauengruppe“ der Gruppe 5 fächerte sich das Feld sehr schön gleichmäßig auf. Werner Lorenz fuhr auf und davon und beherrschte seinen Lauf, am Ende klasse 119 Runden. Dahinter folgte Hein Gasser mit 118 Runden – da wäre noch weit mehr drin gewesen, aber zu viele Abflüge vereitelten eine weit bessere Platzierung. Thomas Müller schaffte 117 und Gerhard Simm 116 Runden. Für alle ist diese Rundenleistung sehr respektabel und für den Rest des Feldes lag die Hürde damit schon sehr hoch.

In der zweiten Startgruppe trat schon Michael Föller an, der in Wendelstein überraschend unter Wert geschlagen worden war. Seine Konkurrenten Nils Krietenstein, Pepe Schnack und Franz Ofner sind auch keine Schlechten, doch inzwischen scheint in den Gruppen alles möglich zu sein, das Auf und Ab ist beträchtlich. Im Verlauf des Rennens zeigte sich dann auch eine enorme Streuung. Michael zauberte Fabelzeiten mit atemberaubender Konstanz.

Nils und Franz fielen dagegen weit ab. Lediglich Pepe konnte etwas „Schadensbegrenzung“ betreiben und fuhr ein sehr gutes Rennen mit dem Toyota Celica aus dem Hause Grünig: 120 Runden. Michael legte einen neuen Bahnrekord hin und endete bei 124 Runden. Das war wohl kaum mehr zu toppen, jedenfalls verdüsterten sich die Minen der Bergheimers und Grünigs angesichts dieser Aussichten.



Die erste Startgruppe in Gruppe 5 mit einer neuen „Waffe“: Ford Mustang (2. v.l.) aus dem Rennstall Stefan Schmeußer in Händen von Hein Gasser. Daneben Thomas Müllers Toyota Celica, Werner Lorenz Porsche 935/76 und der von Gerhard Simm pilotierte BMW 3,5 CSL.

In der vorletzten Startgruppe stand Peter Vornehm neben Stefan Schmeußer, Martin Schmeußer und Chris Rademacher. Auch dieser Lauf erlebte ein Zweiteilung: Vorne fighteten Peter und Stefan auf Porsche 935/77 bzw. BMW 3,5 CSL. Zurück blieben die Toyota Celica von Chris und Martin. Die umstehenden Teilnehmer und Streckenposten staunten über die schnellen Zeiten von Peter und Stefan. Peters Coach Michael mahnte seinen Schützling zur Ruhe und gelassenen Fahrweise, es würde für ihn schon reichen – aber bis wohin? An ihn selbst heran sollte es nicht reichen, aber Peter konnte Stefan in den Schatten stellen und beide beendeten ihren Lauf mit hervorragenden 122 Runden. Damit war der Rahmen für die letzte Startgruppe gesteckt: einmal 124, zweimal 122 und einmal 120 Runden waren die bisher besten Resultate.

Die letzte Startgruppe mit Reiner Bergheimer, Ralf Grünig, Arnim Luckmann und Peter Kalsow zeigte drei Ferraris neben Peters Porsche 935/77. Dieser zeigte bereits kurz nach dem Start, daß er diesmal leider nicht mithalten konnte: Die Fahrzeugabnahme hatte die Reifen nicht mehr durchgehen lassen, so daß eiligst ein neuer Satz aufgezogen werden mußte. Dieser erwies sich leider als unrund und somit war das Rennen wohl gelaufen. Aber auch die Ferraris konnten nicht so überlegen auftrumpfen, wie man das vielleicht erwartet hätte. Während auf der Piste verbissen gekämpft wurde, zauberten die Hochrechnungen der bereits gefahrenen Konkurrenten fröhlich hoffnungsvolle Minen auf deren Gesichter. Reiner konnte sich vorne absetzen, Ralf hielt dahinter Arnim in Schach. Doch auch Reiner mußte sich kräftig strecken. Bald war klar, daß er nicht mehr an Michael heranreichen konnte, nun wurde es auch noch mit Peter und Stefan knapp. Ralf würde die beiden nicht mehr packen. Und schließlich konnte sich Reiner doch noch mit ebenfalls 122 Runden auf Platz 2 vor Peter schieben. Erneuter Triumph für Michael, aus dem ersten Sieg in Gruppe 245 wurde gleich ein

Doppelsieg: From Zero to Hero, um mit einem Pop-Song zu sprechen. Und eine besondere Freude: Die Ferrari-Reihe wurde eindrucksvoll gesprengt und durch eine bunte Reihe ersetzt: 1. Toyota 2000 GT; 2. Ferrari 365 GT4/BB; 3. Porsche 935/77; 4. BMW 3,5 CSL; 5. Ferrari 365 GT4/BB; 6. Toyota Celica Turbo; 7. Porsche 935/76. Hervorragend sind die Plätze 3 von Peter Vornehm, 4 von Stefan mit seinem BMW und 6 von Pepe.

Erfreulich war auch die Typenvielfalt an der Spitze der Gruppe 4: 1. BMW M1; 2. Lamborghini Jota; 3. Ferrari 365 Daytona; 4. Chevrolet Corvette; 5. Lamborghini Countach; 6. Porsche 934; 7. Lamborghini Jota; 8. Ferrari 308 GTB. Hier wird Vielfalt zelebriert entgegen dem Einheitsbrei, der der Gruppe 4 früher nachgesagt wurde und der auch im Westen darin herrscht.

Trotz der Fahrzeugvielfalt im Süden ist das Leistungsgefüge enorm dicht: In Gruppe 4 werden 114 bis 119 Runden auf den Plätzen 16 bis 4 gefahren. Also trennen 5 Runden das gesamte Feld der 13 Fahrer jenseits des Podiums. In Gruppe 2 liegen auf den Plätzen 12 bis 2 Fahrer mit 113 bis 117 Runden, also 4 Runden Unterschied für 11 Plätze bis hinauf auf's Podium. Und in Gruppe 5 liegen die Plätze 2 bis 4 bei 122 Runden, von Platz 5 bis 16 haben die Fahrer 120 bis 115 Runden, also ein ähnlich dichtes Feld wie in Gruppe 4.

Ralf Grünig dokumentiert seine Liebe zur Serie durch seine Platzierungen: 2. Platz in Gruppe 2, 4. Platz in Gruppe 4 und 5. Platz in Gruppe 5 – weiter so! Das Gesamtklassement wurde durch diesen Renntag etwas durchgeschüttelt. Unerbittlich jedoch sammelt Reiner Bergheimer mit Spitzenplätzen Punkte für die Gesamtwertung, auch wenn er sich zweimal mit Platz 2 begnügen mußte. Reiner und Ralf belegen noch Platz 1 und 2 in den Gesamtständen der Gruppen, doch ab Platz 2 sind die Punktabstände in Gruppe 4 und 5 bis zum 5. Platz nur sehr gering. Der nächste Lauf in Ebersberg wird wieder viele Überraschungen und neue Favoriten bereithalten. Es wird also spannend, wie es weitergeht.

Vielen Dank für die Foto-Dokumentation in gewohnt professioneller Qualität an Nils Krietenstein.

Bis zum nächstenmal auf der „Crash-Strecke“ in Ebersberg
Stefan