

Vorletzter Lauf der Gruppe 245 Süd in 2010 bei Hot Slot in München

Schon vor dem vorletzten Lauf der Saison waren einige Entscheidungen bereits gefallen. Gerade im Kampf um die Pokale hatte Reiner Bergheimer in Gruppe 2 und 4 bereits alles klar gemacht. Die übrigen Podestplätze scheinen auch schon beinahe in festen Händen zu sein. So konnten die 14 Teilnehmer an diesem Renntag eigentlich einem nahezu entspannten Renntag entgegensehen. Eine ganze Reihe von Stammfahrern war anscheinend bereits so entspannt, daß sie erst gar nicht zum Rennen erschienen, sondern sich an diesem Wochenende eine Auszeit zugunsten privater Alternativaktivitäten nahmen. Die Möglichkeit von zwei Streichresultaten in der Saison begünstigt so eine Entscheidung natürlich auch, wenn nach vorne eh nichts mehr geht. Aber so soll es ja auch sein, denn wir sehen es in unserer Serie ja größtenteils eher entspannt – wie gesagt. Im Jahr zuvor sahen wir an gleicher Stelle zum beinahe gleichen Datum den bisher spannendsten Lauf der Geschichte der Gruppe 245 Süd. Damals gab es ein Finish in Gruppe 4 mit den Hot Slottern Michael Föller und Peter Vornehm und dem Nord-Vertreter Reiner Bergheimer, das zwischen diesen dreien nur durch ein paar Meter entschieden wurde. Würde solche Spannung am heutigen Tag der „Entspannung“ auch wieder möglich sein?



Die 4-spurige Rennstrecke von Hot Slot München. Blick vom „In-Field“ auf Ziel- und Gegengerade, sowie die „Bus-stop-Schikane“ rechts, die einen schnellen Finger am Abzug erfordert, will man ohne Aufenthalt durch sie hindurchkommen.

Das Vorabend-Training war jedenfalls schon mal beschaulich. Gerade mal 6 Starter hatten sich eingefunden, davon aber 5 der aktuellen Top-6 der Serie, die eigentlich regelmäßig die Möglichkeit des Trainings am Abend vor dem Rennen wahrnehmen. Vielleicht trägt das auch etwas mit zum Erfolg in der Serie bei, daß durch dieses etwas mehr an Erfahrung sammeln und die Fahrzeuge besser vorbereiten können ein kleiner Vorsprung entsteht, der sich dann am Renntag in besseren Platzierungen niederschlägt. Erstaunlich auch, daß gerade die „alten Hasen“ der Szene zu diesen gesetzten Teilnehmern des Vorabend-Trainings gehören: Reiner Bergheimer, Armin Luckmann, Michael Föller und Stefan Schmeußer. Der „Rookie of the Year 2009“ Peter Vornehm hat dies offenbar gleich erkannt, denn auch er gehört inzwischen mit zu den Dauertrainierern und festigt somit auch seinen Erfolg mit dem bisherigen 2. Platz in der Gesamt-Rangliste.



Zu den am Samstag angereisten Teilnehmern gehörte eine Abordnung der IG Slot Connection aus dem nordbayerischen bzw. fränkischen Wendelstein, hier im Bild mit den dunklen Shirts (v.l.n.r.): Thomas Rönz, Hans Brehm und Thomas Lange. Von ihnen eingeramt war hier Rainer Garstecki im roten Shirt aus der Mitte Bayerns.



Die nördlichsten Teilnehmer waren diesmal Christopher Stark (links) und Chris Rademacher (rechts) aus Bamberg.



Die weitesten Anfahrten aus den südlichsten Regionen hatten Thomas Müller (links) aus Rosenheim und Walter Benkeser aus Dornbirn in Österreich (rechts). Am weitesten aus dem Osten kam Arnim Luckmann aus Straubing. Die Mitte wurde noch durch Nils Krietenstein aus Monheim nördlich von Donauwörth verstärkt. Nur der Westen ist nicht vertreten.

Von besonderem Interesse war auf dieser Strecke sicherlich, die Bestzeiten zu sehen, die man mit den hier ebenfalls zum erstenmal eingesetzten GP-Tires erreichen würde. Denn genau an dieser Stelle hatten vier Teilnehmer der Serie vor etwa einem Jahr einen ausgiebigen Reifentest mit diversen neuen PU-Mischungen inklusive der früheren, nicht mehr erlaubten Mischung durchgeführt. Als Testfahrzeuge wurden die Gruppe-5-Boliden eingesetzt, wie sie auch an diesem Wochenende gefahren wurden. Die Bestzeiten mit alten PU-Reifen lagen damals bei 8,2 Sekunden und mit neuen PU-Reifen bei 8,3 bis 8,4 Sekunden. Mit den seit dieser Saison in der Serie eingesetzten GP-Tires lagen die Bestzeiten nun bei 8,5 bis 8,6 Sekunden. Auch in den Rundenergebnissen sollte sich eine Differenz von 5% gegenüber der letzten Saison mit alten PU-Reifen zeigen. Der Performanz-Unterschied ist also nur marginal.



Start der Gruppe 4: Oben der C-Lauf, unten links der B-Lauf und unten rechts der A-Lauf. Man könnte das Szenario auch als reines Italienisch-Deutsches Duell bezeichnen, denn hier treffen durchweg Ferrari und Lamborghini auf Porsche und BMW.

Im C-Lauf der Gruppe 4 setzte sich Christopher Stark auf Lamborghini Jota (nicht im Bild) vor Rainer Garstecki auf Porsche 934 mit 102 gegenüber 100 Runden durch. Das Ergebnis von Christopher war gut aber nicht Besorgnis erregend. Ein Blick auf die gefahrenen Rundenzeiten sollte einem mitteilen, daß diese Rundenzahl zu toppen sein dürfte. Im B-Lauf bestimmten dann wieder ein Porsche und ein Jota das Geschehen. Thomas Müller mit seinem

Jota und Stefan Schmeußer mit dem Porsche 934 zogen vorne davon und lieferten sich ein hartes Gefecht. Thomas schien geringfügig schneller zu sein und setzte nach anfänglichem Rückstand zur Aufholjagd und schließlich zum Versuch an, wieder an Stefan vorbeizuziehen. Doch beim Überholversuch gab es eine unglückliche Touchierung, die Thomas wieder zurückwarf. Dadurch etwas aus dem Konzept gekommen, mußte er danach noch ein paar kleinere Fehler hinnehmen, so daß Stefan den Laufsieg für Porsche klar machen konnte. Mit 107,33 und 106,72 Runden setzten sich beide an die vorläufige Spitze.

Im A-Lauf hieß das Duell zweimal Lamborghini Jota von Reiner Bergheimer und Arним Luckmann aus dem Norden gegen zweimal BMW M1 von Michael Föller und Peter Vornehm von Hot Slot München. Am Start wurden die BMW schön von den Jotas eingerahmt, doch das sollte sich sogleich danach ändern. Peter zog mit überlegener Performanz davon und erreichte im ersten Stint als einziger knapp die 27 Runden, während die drei Konkurrenten mit ihren jeweils 26 Runden noch in einer Runde mit ihm blieben aber eben schon etwas zurückgefallen waren. Bei Thomas und Stefan begann nun das Hochrechnen, denn beide wußten nun, daß sie genauso schnell gewesen waren. Nach dem zweiten Turn kam die Bestätigung. Aber wie würde Reifengrip bei den Fahrzeugen halten? Bei Arnim war es damit bereits im zweiten Turn vorbei. Nach einem Crash und folgender Fahrt durch die schmutzige Auslaufzone schien er nicht mehr die Bodenhaftung wie zu Beginn des Rennens zu haben. Und um die Laufplätze 2 und 3 lieferten sich Reiner und Michael ein so enges Gefecht, daß man auch bei ihnen Verschleiß der Reifen annehmen mußte. So kam es zu der kleinen Sensation: Reiner lag am Ende mit 107,16 Runden nur eine fünfteil Runde vor Michael. Thomas und Stefan aus dem B-Lauf behaupteten die Plätze 5 und 2. Arnim fiel auf P6 zurück. Peter aber holte mit 108,30 Runden einen klaren Sieg, den ersten seiner zweijährigen Serienteilnahme und das auch noch mit Links! – starke Leistung, herzlichen Glückwunsch.



Die Startgruppen der Gruppe 2: C-Lauf oben links, A-Lauf oben rechts und B-Lauf unten.

Die Erkenntnis aus den Läufen der Gruppe 4 war das Gefühl, daß der Grip ab dem dritten, spätestens aber im vierten Turn etwas abbauen würde. Dafür maßgeblich mitverantwortlich ist allerdings auch die Fahrweise der Rennpiloten. Hier zeigt sich wohl, daß eine exakte Fahrweise ohne größere Powerslides die Reifen merklich schont, was dann auch ihren Grip länger aufrecht erhält. Eine taktische, moderate Fahrweise könnte sich also am Ende auszahlen, wenn der Grip der wilder fahrenden Konkurrenten langsam abbaut. Dem einen Fahrer mag das bewußt geworden sein, dem anderen vielleicht noch nicht. Vielleicht hilft das Wissen allein aber auch noch nichts, da ja erst noch in die Tat umgesetzt werden muß. Das ist gerade das Schöne im Rennen, daß sich im Eifer des Gefechts manch eine angezogene Handbremse löst - um nicht zu sagen, daß Sicherungen durchbrennen – so daß dann gerne auch wieder wild angegriffen und gedriftet wird, allen guten Vorsätzen zum trotz.

Im C-Lauf der Gruppe 2 setzte sich erneut Christopher Stark wie auch schon in der Gruppe 4 vom Rest des Feldes ab. Mit respektvollem Abstand folgte ihm Rainer Garstecki. Christopher aber fuhr mit seinem Chevrolet Camaro (dunkelblau im Bild o.l.) ein so starkes Rennen, daß er mit 103,32 Runden fast eine Runde weiter kam als mit seinem Gruppe-4-Boliden zuvor. Er deklassierte das restliche Feld förmlich und schenkte Rainer, dem zweiten des Laufs, fast 6 Runden ein. Das war eine starke Vorgabe für die Konkurrenten der nächsten Läufe. Im B-Lauf starteten am besten Walter Benkeser auf Porsche 911 und Stefan Schmeußer auf Ford Capri 3100. Beide schossen gemeinsam davon, beharkten sich eine Weile, um die Hackordnung festzulegen und blieben dann, nachdem dies geklärt war, in sicherem Abstand voneinander bei ihrem hohen Anfangstempo. Stefan mußte sich der Überlegenheit Walters beugen, der traumhaft sicher mit seinem schönen Porsche unterwegs war. Nicht weit weg kam auch schon wieder Thomas Müller mit seinem Datsun 160 J, der ebenfalls wieder richtig schnell war. Doch auch in diesem Lauf ereilten ihn ein paar Ausgleiter, die ihn zurückwarfen, wie es unter dem Druck eines heißen Rennens eben vorkommen kann. Mit seinen 103,49 Runden setzte er sich aber noch vor Christopher. Vorne aber blieb Walter mit 104,77 Runden vor Stefan mit 104,37 Runden.



In allen A-Läufen wie hier beim Start der Gruppe 2 standen diese vier Herren (v.l.n.r.): Reiner Bergheimer, Arnim Luckmann, Michael Föller und Peter Vornehm. Zu dieser Konstellation kam es wegen der Absage von Pepe Schnack, der sonst in Gruppe 4 und 5 unter den Top-4 gewesen wäre. Also wieder das Duell „Hot Slot“ gegen die „nördlicheren Bayern“. Daß diese Auseinandersetzung wieder für viel Spannung sorgen würde, da sie von vier Fahrern auf gleicher Augenhöhe geführt wurde, zeigte sich sogleich in den ersten Runden. Die vier blieben dicht beieinander und dabei wurde verbissen um jeden Meter gekämpft.

Fast während des ganzen Rennens lagen alle vier Kontrahenten innerhalb einer Runde. Reiner lag wegen eines Abflugs zu Anfang sogar einmal zurück, rollte das Feld aber nach und nach von hinten auf. Seine Konkurrenten blieben im harten Gefecht nicht ganz fehlerfrei und mußten dabei die ein oder Feder lassen. Arним bestach wieder durch schöne Drifts, die ihm jedoch gegen Ende den nötigen Vortrieb kosteten. So konnte Reiner schließlich vorne davonziehen, während Peter, Michael und Arnim bis zuletzt in einem Bereich von einer dritten Runde zusammen fuhren. Zielsicher peilten sie die 104 Runden an, die im Lauf vorher Walter und Stefan erreicht hatten. Aber nur einer schob sich zwischen die beiden mit seinen 104,50 Runden: Peter. Vielleicht hatten die Positionskämpfe schließlich zu viel Reifen gekostet, so daß die Performanz der Fahrzeuge nicht genügend konstant blieb. Die Folge: mit nur 7 Teilstrichen blieb Michael hinter Stefan, und dahinter mit weiteren 16 Teilstrichen Abstand Arним. Fünf Fahrer, von Walter bis Arnim, hatten die 104 Runden in einem Bereich von 0,6 Runden zusammen erreicht. Allein Reiner überwand die 105 Runden durch eine nach anfänglicher Störung sehr sichere und gleichmäßige Fahrt und setzte sich damit noch vor Walter. Dem gelang mit seinem 2. Platz das erste Podium seiner Gruppe-245-Karriere in seiner zweiten Saison – prima Leistung, herzlichen Glückwunsch!



Und zu guterletzt die Gruppe 5 mit dem C-Lauf oben, dem B-Lauf unten links und dem A-Lauf unten rechts. Wie sich manche Bilder gleichen! Man vergleiche die Fahrzeuge der A-Laufteilnehmer in allen drei Gruppen. Was fällt da auf? Hier traten wieder zwei Typen-Paare gegeneinander an: Ferrari 365 GT4/BB von Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann gegen Toyota 2000 GT von Peter Vornehm und Michael Föller, und wieder als „Sandwich“ in der gleichen Fahrer-Fahrzeug-Konstellation wie schon in der Gruppe 4. Interessanterweise vertrauten Reiner und Arnim in allen drei Gruppen auf denselben Fahrzeugtyp – wobei Reiner in der Gruppe 4 nach seinem bereits errungenen Gesamtsieg diesmal mit dem Jota nur sein Zweite-Wahl-Fahrzeug an den Start gebracht hatte.

Der C-Lauf bot ein bereits gewohntes Bild. Die Wendelsteiner Abteilung hatte ihren Spaß miteinander und Christopher Stark, davon völlig unbeeindruckt, fuhr auf und davon. Die interne Wendelsteiner Wertung gewann zum zweitenmal an diesem Tag Hans Brehm, der als Laufzweiter jedoch vier Runden hinter Christopher mit dessen 105,58 Runden zurückblieb. Der hatte sich mit seiner Toyota Celica Turbo also noch mal um zwei Runden gegenüber seinem guten Ergebnis der Gruppe 2 gesteigert. Nun trat im B-Lauf sein Bamberger Kollege Chris Rademacher ebenfalls mit einer Celica Turbo an. In den ersten beiden Gruppen hatte sich Christopher jeweils vor Chris platzieren können. Um die gemeinsame Heimfahrt aber etwas erträglicher zu gestalten, mußten nun die Plätze eigentlich mal getauscht werden. Aber die 105 Runden waren eine „Stark-e“ Leistung.

Chris durfte als fünfter des B-Laufs starten und blieb so von den üblichen Anfangsschermützen am Start verschont. Dafür legten Stefan Schmeußer und Nils Krietenstein ab dem Start an der Spitze auf den Mittelspuren nebeneinander recht aggressiv los und bissen sich Runden lang aneinander fest, d.h. Nils als „scharfer Terrier“ und Wadenbeißer immer ganz knapp an Stefans Hinterteil. Diese wilde Hatz war natürlich alles andere als einem ruhigen und gleichmäßig sanft-rhythmischem Fahrstil zuträglich. Stefan versuchte immer wieder, etwas Tempo herauszunehmen, um die Reifen zu schonen und auf Grip zu bekommen, wobei dann Nils aber sofort von hinten zubiß. Das war jedenfalls kein gelungener Rennbeginn, der dann auch seine Folgen haben sollte. Die Reifen bauten sehr schnell ab und dazu gesellte sich noch der ein oder andere Abflug, so daß beide schließlich deutlich hinter ihren Rundenergebnissen mit der Gruppe 4 zurückblieben. Dafür kam Chris auf samtenen Pfoten leise schleichend schnell daher und schien konstant gute Turns abzuliefern. Wegen der Fünfergruppe war jedoch bis zum letzten Turn nicht auszumachen, wer nun eigentlich die absolute Führung innehatte, da Stefan die ersten drei Spuren direkt hintereinander absolvierte, während Chris da noch ein Turn fehlte. Im dritten von fünf Läufen war schon ein Vergleich zwischen Chris und Nils möglich, der Chris mit etwa einer Runde Vorsprung auswies. Zum Start des fünften und letzten Laufs wurde dann klar, daß Chris auch Stefan mit etwa einer dreiviertel Runde hinter sich gelassen hatte. Stefan versuchte noch mal alles, um an Chris heranzukommen, aber er konnte pro Runde viel zu wenig von dem Vorsprung abknabbern, zu konstant war die Fahrt von Chris. Am Ende holte Chris mit 105,85 Runden nicht nur den Laufsieg vor Stefan mit seinen 105,31 Runden, sondern triumphierte auch gegen Christopher, seinen Mitfahrer aus Bamberg, der aber immerhin vor Stefan blieb.

Die Rundenvorgabe der Bestplatzierten schien nun jedoch für den finalen A-Lauf leicht machbar zu sein. Betrugen diese in der Gruppe 4 noch 107,33 und 106,72 Runden der ersten zwei, so standen nun jeweils etwa eineinhalb Runden weniger auf der Highscore-Liste. Oder sollte inzwischen vielleicht der Bahngrip nachgelassen haben? Auch dies konnte durchaus möglich sein, denn die Strecke von Hot Slot wird sonst häufig bis vorwiegend mit Moosgummi-Reifen befahren, die mit Sonnenmilch geschmiert werden. Der dadurch auf der Bahn hinterlassene Belag vermittelt Bodenhaftung auch für andere Reifen. Im Verlauf eines Rennens mit anderer Bereifung kann dieser Belag „abgefahren“ werden, so daß der Grip dann nachlassen könnte. Der A-Lauf startete unspektakulär ruhig. Nach wenigen Kurven hatte jeder Fahrer einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum nächsten Konkurrenten gefunden und so zog sich das Feld gaaaaanz langaaaaam auseinander. Es passierte praktisch gar nichts und die Prozession ging so über alle vier Turns hindurch. Nur war dies zum Leid der vorher gefahrenen Konkurrenten keine gemütliche Wallfahrt, sondern eine rasante Prozession. Zeiten und Rundenzahlen bewegten sich auf dem Niveau der Gruppe 4, womit die Frage des möglicherweise nachlassenden Grips mit einem „nein“ oder „fast nicht“ zu beantworten war. Vornweg fuhr Arnim Luckmann, gefolgt von Reiner Bergheimer, dann Peter Vornehm und Michael Föller. Bis zum letzten Turn hatten sich die vier bis auf jeweils etwa eine fünfel

Runde Abstand voneinander verteilt, so daß alle noch in einer Runde lagen. Alle waren gespannt, ob nicht doch noch im letzten Turn einer der Fahrer Nerven zeigen und abfliegen würde, denn nur dann schien ein Platztausch noch möglich zu sein. Insbesondere durfte man gespannt sein, ob Reiner wieder seinen berüchtigten Endspurt anziehen würde und ob die Nerven des bis dahin führenden Arnim unter diesem Druck halten würden. Und tatsächlich begann der Vorsprung von Arnim im letzten Turn dahinzuschmelzen wie die Butter in der prallen Mittagssonne – naja, das war jetzt vielleicht etwas übertrieben. Aber wirklich kam Reiner im letzten Turn langsam wieder näher an Arnim heran. Aber alle Fahrer hatten zuletzt Nerven wie Drahtseile, keine Fehler weit und breit, jeder zog voll durch. Und Arnim rettete schließlich mit 107,31 Runden 8 Teilstriche vor Reiner. P3 und P4 gingen an Peter und Michael, der ganz zum Schluß gerade mit einem Teilstreich noch von Arnim überrundet wurde. Das war das Finale mit Platz eins bis vier für die A-Fahrer, die dabei sicherlich von einem etwas chaotischen B-Lauf profitiert hatten. Arnim siegte dabei zum erstenmal in der Saison 2010 nach seinem einmaligen Sieg im Finallauf in 2009 – auch an ihn herzlichen Glückwunsch.



Eindrucksvoll: Der schöne Ford Capri Turbo von Thomas Rönz vor der toll gebauten Kulisse der Rennstrecke von Hot Slot München



Neues, prächtiges Prunkstück der Gruppe 5 von Thomas Müller: BMW 3,5 CSL „Hermetite“



Schöne Drifts sah man in der landschaftlich herrlich gestalteten Abwärts-Schikane, wie hier bei den beiden Ferraris der Gruppe 5 von Hans Brehm voraus und Thomas Lange hintendran.



Und hier noch die Nordkurve nach der Bus-Stop-Schikane, die man schön herausbeschleunigen kann, wie hier der Toyota Celica von Christopher Stark und der Ford Capri von Walter Benkeser demonstrieren.

Vor dem Saisonfinale noch eine Zusammenfassung des aktuellen Stands: 20 Teilnehmer können noch die volle Punktzahl aus vier Rennen in die Wertung bringen und sind somit preisberechtigt an der Abschlußtombola. Letztes Jahr waren es 17 Stammfahrer. In der Gruppe 2 haben sich die Plätze 2-4 wieder enger zusammgeschoben: Arним Luckmann liegt auf P2 mit 11 Punkten vor Michael Föller, gefolgt von Peter Vornehm mit knapp 8 Punkten Abstand. Um das Punktekonto noch zu verbessern, müßte bei 20 Teilnehmern in Wendelstein Peter mindestens Platz 3 erreichen, Michael und Arnim mindestens Platz 6. Michael zieht an Arnim vorbei, wenn er zudem mindestens drei Plätze vor Arnim ins Ziel kommt. Peter müßte mindestens zwei Plätze vor Michael liegen, um an ihm vorbeizuziehen. In der Gruppe 4 liegt Peter Vornehm auf einem ziemlich sicheren zweiten Platz. Seine 17 Punkte Vorsprung vor

Michael Föller würden nur dann nicht ausreichen, wenn Michael im Finale mindestens vier Plätze vor Peter landen und zugleich mindestens Zweiter würde. Um den Pokal des Seriendritten werden sich aber noch drei Fahrer auf den jetzigen Plätzen 3 bis 5 raffen, denn die dort liegenden Michael, Pepe Schnack und Stefan Schmeußer sind jeweils nur um einen Punkt getrennt. Das heißt, wer von diesen dreien im Finale die Nase vorne hat und zugleich mindestens Vierter wird, holt sich den dritten Pott. In der Gruppe 5 hat Reiner Bergheimer den Sack auch schon zu gemacht. Dahinter haben noch Arnim, Peter und Michael gute Aussichten auf die Pokale für den Zweiten und den Dritten, da sie jeweils nur knappe 4 Punkte trennen. Liegt z.B. Michael vor Peter auf mindestens P3, verdrängt er ihn vom Podium. Bleibt Arnim auch noch hinter den beiden zurück, fliegt er vom Podium. Für Hochspannung ist also auch beim Finale noch bis zum Schluß gesorgt.



Vielen Dank für die Bilder an unseren aus fernen Landen zurückgekehrten Serienfotografen Nils. Das nächstmal sehen wir uns schon zum Saisonfinale in Wendelstein.
Stefan

Sponsoren:

	
Motor Modern	Schöler Chassis
	
HAMA-Lösungen	Powerpoint Slotracing-Bedarf
	
Fischer-Modellbau	Gruppe 245 Süd Orga-Team