

Auf ein neues mit der Gruppe 245 Süd in 2011, mit Rekord in die 8. Saison

Halooo erstmal,



ich weiß ja nich, ob Sie's schon wußten – aber das Schrauben an Slotcars und Schleifen von Reifen macht ja dermaßen Spaß, daß es eine wahre Freude ist, endlich wieder in den Rennzirkus der Gruppe 245 Süd einzusteigen, der ja traditionell seinen ersten Spielort bei der IG Slot-Connection in Wendelstein bei Nürnberg hat. Und wenn man dann begeistert versucht, noch irgendwie einigermaßen annähernd an die im Training herausgezauberten Fabelzeiten der Konkurrenten heranzukommen, dann springt einem das Vergnügen förmlich ins Herz und Gesicht. Nur so ist der Schnapschuß dieses Strahlens von mir bei der „Lieblingsbeschäftigung“ des Slotracers zu erklären. - So oder ähnlich hätte wohl ein aus dem TV bekannter Comedian (R. H.) diesen Bericht eingeleitet.

Wir schreiben nun das Jahr 2 der Geschichte in der neuen Zeitrechnung nach der GP-Tires-Geburt in der Gruppe 245 Süd: „Und abermals war in der Stätte der Geburt der Gruppe 245 Süd ein neuer Teilnehmerrekord zu vermelden, der vom aufgehenden Stern dieser Rennserie am Himmel der deutschen Slotracing-Szene kündete. 28 Jünger umfaßte die Schar der Getreuen und Neuen, die sich einfanden, dem Kreisverkehr mit kleinen Rennautos zu huldigen. Das alte Testament der PU-Reifen gehört nun seit einem Jahr dem alten Glauben an und das Gedränge in den und um die Top 10 ist seitdem enger denn je.“

Und die frohe Botschaft des neuen GP-Tire-Evangeliums wurde noch kurz vor der Rennveranstaltung auf dem Forum des Scaleracings verkündet: Hurraa, die Bestzeiten der Hausherren sind jetzt genauso schnell wie zu den besten Zeiten der PU-Reifen!!! Da verhagelte es dem einen oder anderen Teilnehmer wohl direkt gleich die Vorfreude auf das erste Rennwochende nach der halbjährigen, entbehrungsreichen Pause von der Rennserie.

Am Freitagabend war beim freien Training gleich volles Haus und da sollte sich dann zeigen, ob die Gerüchte um die verkündigten Fabelzeiten Bestand haben würden. Und siehe da, ganz so heiß wird der Kaffee dann doch nicht getrunken, wie er gekocht wird, was sagen will, daß man mit den Zeiten nun doch ein Stück von der magischen 9-Sekunden-Schwelle entfernt war, die man mit PU-Reifen früher schon unterboten hatte. Doch einige der Hausherren waren am Abend gar nicht anwesend und so blieb es bis zum nächsten morgen spannend, ob unter

ihnen nicht doch noch der eine oder andere ein Stück schneller sein konnte. Wie so üblich, kursierte beim Training das Wehklagen mehrere Akteure: „Ich hab keinen Grip, meiner geht überhaupt nicht, ...“. Und dann gab es unheilvolle Verkündigungen: „Der Grip der Strecke nimmt ab“. Die alten Hasen der Szene wissen jedoch längst, daß vieles dabei nur Schein und verwirrendes Ketten Rasseln ist, das aber zum gegenseitigen Aufheizen gehört. Die Wahrheit zeigt sich dann im Rennen oft von einer anderen Seite und nicht immer versprechen Top-Zeiten im Training dann auch gute Resultate im Wettbewerb.



Wegen des großen Starterfeldes wurde die Fahrzeugabnahme deutlich früher ausgerufen. Die Rennkommissare hatten etwa 2 Stunden lang alle Hände voll zu tun, um die 84 Fahrzeuge zu untersuchen. Der Andrang war groß und die Akteure verfolgten gespannt, ob ihre Sportgeräte den Regeln gegenüber konform aufgebaut waren. Erstmals werden dabei auch die Karosserien überprüft, ob sie mangels Grundgewicht (bei GfK-Karossen oder ausgeschliffenen Hauben) eventuell ein Ausgleichsgewicht bekommen mußten, wie es auch im Westen üblich ist. Der Dank für ihre Mühe gilt den Kommissaren Reiner Bergheimer und Armin Luckmann. Verstärkt wird das Abnahmeteam ab diesem Lauf um einen festen Reifentest-Kommissar, für den sich dankenswerterweise Chris Rademacher bereit erklärt hat. Chris leistete gleich einen prima Job, den er zuverlässig und unbestechlich erledigte.

Dank der reibungslosen Organisation und der perfekten Zusammenarbeit konnte der Startschuß zum ersten Lauf diesmal pünktlich um 13:00 Uhr fallen. Die Teilnehmer hatten zwischendurch noch Zeit, sich das leckere Mittagessen der Familie Lange einzuverleiben. Es gab Rinderrouladen mit Klößen, genial wie einst bei Mama zuhause. Und spätestens danach war der leichte Kater nach einer kurzen, dafür aber flüssigen Nacht vergessen. In einigen Fahrerlagern gingen die Lichter den Korresponden zufolge erst zwischen 3 und 4 Uhr früh aus. „Die Letzten werden die Ersten sein“, lautet jedoch ein Spruch, der zumindest auf einige Fahrer zutreffen sollte, wie wir später noch lesen können.

Einen Teilnehmerrekord mit 28 Startern konnte nicht nur die Gruppe 245 Süd feiern. Auch die IG Slot-Connection brachte mit 9 Club-Mitgliedern so viele Fahrer wie wohl noch nie an

den Start. Mit ganzen fünf Neulingen (Jürgen Mainka, Roland Preuß, Wolfgang Sattler, Udo Dobberke und Frank Röcklein) waren es auf jeden Fall deutlich mehr als in den vergangenen Jahren. Man kann daher bei der IG völlig zu Recht mit einer glänzenden Renaissance der Gruppe 245 Aktivitäten sprechen. Die Neulinge der IG füllten natürlich die erste Startgruppe, da die Startgruppen beim ersten Lauf der Saison nach dem Gesamtstand der letzten Saison je Fahrzeugklasse gebildet werden. Ergänzt wurden die Wendelsteiner Novizen durch einen Neuen (Sven Eberhard) und einen wiedergekehrten Fahrer (Bernhard Niessl) vom Club SRC Ebersberg, der in dieser Saison auch wieder einen Lauf in der Serie austragen wird.



Der Parc Fermé war am heutigen Tag gut gefüllt. Viel mehr Teilnehmer dürften in Wendelstein nicht mehr in der Gruppe 245 dazukommen, sonst müßte die IG Slot-Connection an ihrem Parc-Fermé anbauen.

Auf der sechsspurigen Rennstrecke in Wendelstein wurden die 28 Teilnehmer in 4 Startgruppen je 7 Fahrer aufgeteilt. Los ging es mit der Fahrzeuggruppe „4“. Von den Wendelsteiner Neulingen sollte nur Frank Röcklein in einer späteren Gruppe starten, da er wegen eines anderen Termins um Aufschub gebeten hatte. Leider kam er dennoch zu spät zu seinem Start, so daß er aus der Wertung der Gruppe 4 fiel. Im ersten Lauf kam der ebenfalls Wendelsteiner Stephan Lange zum Einsatz, so daß wir in diesem Lauf ein reines Club-Duell von 5 Wendelsteinern gegen 2 Ebersberger hatten. Interessant war nun zu beobachten, wie sich die Neulinge machen würden und schon nach wenigen Runden war einem klar, daß hier auch bereits Routine, Abgeklärtheit und Können versammelt waren. Fast ohne Ausnahme war das Niveau sehr hoch bis respektabel. Eine Dreiergruppe setzte sich deutlich vorne ab und lieferte schließlich Ergebnisse ab, mit denen sie im Vorjahr die Plätze 1 und 4 hätten belegen können. Aber der Vergleich mit dem Vorjahr mag etwas hinken, da sich seit dem letzten Jahr die Bahnverhältnisse offensichtlich verändert hatten. Wie auch manche Berichte bestätigten, ist das Gripniveau auf der Wendelsteiner Bahn inzwischen höher, was den GP-Tires zugute

kommt. Vorne lagen somit zunächst Jürgen Mainka mit 108,82 Runden vor Sven Eberhard mit 108,14 Runden und Roland Preuß mit 107,45 Runden. Die anderen mußten schon etwas abreißen lassen, wobei Wolfgang Sattler mit 105,15 Runden auch noch ein sehr achtbares Resultat zuwege brachte. Doch was das alles wert sein sollte, würden ja bekanntlich erst die nächsten Läufe zeigen.



Drei der vier Startgruppen der Gruppe 4, oben der D-Lauf, d.h. die Startgruppe 4, in der Mitte der B-Lauf und unten der A-Lauf, jeweils die ersten 6 Startplätze der 7er-Gruppen mit 1 bis 6 von rechts nach links.

Im C-Lauf war der Rückkehrer vom Schliersee nach einem Jahr Pause, Ralf Grünig am Start, der natürlich wieder an seine Spitzensätze früherer Tage anknüpfen wollte. Mit ihm startete der aufblühende Bamberger Christopher Stark, der sich in der letzten Saison in den Gruppen 2 und 5 bereits weit nach vorne fahren konnte. Dazu durfte man von Hans Brehm von der Slot-Connection etwas erwarten, der in Sachen Fahrzeugabstimmung Schützenhilfe vom Top-Piloten Armin Luckmann bekommen hatte. Und die drei bestätigten auch die Erwartungen. Hans konnte sich mit einer Runde Vorsprung vor seinem Club-Kollegen Thomas Lange behaupten, dem wiederum Sebastian Pachner und Gottfried Koll innerhalb von nur einer Runde folgten. Im Leistungsniveau lagen Hans und Thomas auf Augenhöhe mit dem Spitzentrio des D-Laufs, Thomas knapp dahinter und Hans mit seinen 108,17 Runden zwischen Jürgen Mainka und Sven Eberhard. Vorne aber ging die Post ab, aber so richtig. Ralf und Christopher beherrschten den Lauf und legten noch weitere 3 Runden drauf. Mit 111,19 Runden blieb Ralf mit nur 5 Teilstrichen Sieger vor Christopher. Diese Leistungen waren beeindruckend und legten die Meßlatte für die letzten beiden Läufe sehr hoch.

Der B-Lauf war an Ausgeglichenheit kaum zu überbieten. Nur zwei Piloten fielen etwas zurück und die anderen 5 jagten innerhalb einer Runde über alle sechs bzw. 7 Turns miteinander herum, wobei wegen der unterschiedlich schnellen Spuren kaum auszumachen war, wer nun eigentlich letztlich die Nase vorn haben würde. In der Reihenfolge der Startplätze waren unter diesen 5 Nils Krietenstein, Thomas Müller, Martin Schmeußer, Peter Kalsow und Thomas Rönz. Die Top-Ergebnisse von Ralf und Christopher sollten außer Gefahr sein, aber der bis dahin Drittplatzierte Jürgen mußte bangen, denn auf sein Ergebnis hatte sich die Fünfermeute eingeschossen. Der Letzte der 5 war schließlich Martin mit 108,43 Runden, also eine knappe halbe Runde hinter Jürgen. Vor Martin schob sich mit nur 4 Teilstrichen Thomas Müller, also auch noch hinter Jürgen. Aber dann: Peter blieb mit 7

Teilstichen vor Jürgen und Thomas Rönz und Nils übersprangen gar die 109 Runden. Es war ein Wimpernschlag, der den Ausschlag zugunsten von Nils gab. Mit 109,19 rettete er sich vor Thomas und seinen 109,18 Runden.



Neuer wunderschöner Gruppe-4-Bolide von Pepe Schnack, der aber den Gefahren des Rennens nicht ausgeliefert wurde: BMW M1 „Carte de France“

Im A-Lauf kristallisierte sich schnell wieder das Highlander-Prinzip heraus: Es kann nur einen geben. Getreu diesem Motto beherrschte Reiner Bergheimer seinen Lauf und die Kollegen. An ihn und seinen Ferrari 512 BB war kein Herankommen und so packte er auf die Bestmarke von Ralf und dessen Chevrolet Corvette noch gleich mal eine gute Runde drauf. Dahinter gab es ein packendes Gefecht zwischen Michael Föller, Arним Luckmann und Stefan Schmeußer. Am Schluß blieben die drei innerhalb einer Drittel Runde beieinander, übertrafen die 109 Runden, wobei Arnim eine Punktlandung auf die 109,18er Marke von Thomas Rönz hinlegte und damit eben nur um einen Teilstrich an Nils scheiterte. Stefan und Michael machten es etwas besser und blieben in dieser Reihenfolge mit 109,56 und 109,35 stehen, was die Plätze 4 und 5 bedeutete. Die Reihenfolge der Fahrzeuge las sich danach fast wie die Liste der verschiedenen Typen, die es überhaupt in dieser Gruppe gibt, nämlich so:

1. Ferrari 512 BB; 2. Chevrolet Corvette; 3. Lamborghini Jota; 4. Porsche 934; 5. BMW M1; 6. Lamborghini Countach.

Erst ab Platz 7 wiederholten sich die verschiedenen Typen. Doch die Nachkontrolle sollte diese schöne Reihe jäh zerreißen. Stefan war mit grenzwertigem Reifendurchmesser ins Rennen gestartet und das Würfellost der Nachkontrolle traf ausgerechnet ihn. Nun war der Reifen natürlich zu klein und damit wurde dem Serienchef eine Strafe von einer Runde Abzug aufgebrummt. Auch das hohe Amt schützt nicht vor dieser Maßnahme, Recht bleibt Recht und ist in der Gruppe 245 Süd eben für alle gleich. Durch den Rundenabzug rutschte Stefan um 6 Plätze nach hinten auf Platz 10 und die sechs hinter ihm von Michael bis Jürgen jeweils um einen Platz nach oben.

Sensationell war der Aufstieg von Ralf Grünig und Christopher Stark vom C-Lauf hoch auf's Podest der Gruppe 4 mit ihren Plätzen 2 und 3, die sie im nächsten Lauf in Pöring dann auch in den A-Lauf der Besten zusammen mit Reiner Bergheimer und Michael Föller versetzen. Und damit ging es auch schon weiter zur Gruppe 2.



Schöne Neuheit in der Gruppe 4: Porsche 934 von Chris Rademacher

Im D-Lauf der Gruppe 2 gab es wieder das Aufeinandertreffen von Wendelstein und Ebersberg. Während sich das Feld in der Gruppe 4 dabei noch weit auseinandergezogen hatte, blieben die Kontrahenten diesmal dicht wie auf einer Perlenschnur aufgereiht zusammen. Es schien fast, als ob der Bahngrip nun tatsächlich langsam nachlassen würde und man sah teils wilde Drifts der Gruppe-2-Boliden. Langsam nur teilte sich das Feld auf, indem sich vorne Frank Röcklein absetzen konnte, der mit einem der gewohnt schnellen Leihfahrzeuge von Reiner Bergheimer ausgerüstet war. Die nächsten fünf blieben dicht beieinander und schließlich erreichten drei Fahrer 101 und zwei 100 Runden. Diese beiden trennten nur 7 Teilstiche zugunsten von Bernhard Niessl gegenüber Roland Preuß. Zwischen den drei Fahrern mit 101 Runden lag eine halbe Runde. Sven Eberhard aus Ebersberg hielt von ihnen die Nase vor den beiden Wendelsteinern Udo Dobberke und Jürgen Mainka vorn. Frank legte die Latte jedoch auf 102,88 Runden hoch. Das war für drei Fahrer des C-Laufs zuviel. Ganz knapp scheiterte daran Peter Kalsow mit 102,59 Runden. Aber vier Fahrer zogen noch ein Stück weiter davon. Thomas Lange, der wie er selbst sagt, die Gruppe 2 nicht mag, weil sie ihm zu giftig ist, hatte mal wieder Mühe, den Leihwagen von Stefan Schmeußer im Zaum zu halten, und driftete wie schon so oft in dieser Fahrzeugklasse wild herum, als wäre er auf einem Rodeo-Ritt. Der eine oder andere unkontrollierte Ausrutscher gesellte sich da wie von selbst hinzu. Offenbar erlaubt sein Reglerfabrikat keine sensiblere Einstellung, die seinem Fahrstil voller Temperament und Energie in dieser Klasse entgegen kommen würde. So mußte er sich mit 104,36 Runden im direkten In-Fight Uwe Krug mit dessen 105,10 Runden geschlagen geben. Noch eine Klasse höher fuhr jedoch abermals Ralf Grünig, diesmal begleitet von einem anderen starken Bamberger, da Christopher Stark erst im B-Lauf dran war, nämlich Sebastian Pachner. Wie sein Bamberger Kollege Chris Rademacher hatte auch er einen neuen BMW 3,0 CSL aus GfK an den Start gebracht, mit denen sie kräftig zum Angriff auf die bislang unbezwungbaren GfK-Alfa-Suds blasen wollten. Ralf setzte auf ein ebenfalls neues Gefährt, das aber in dieser Klasse eher exotisch und unbekannt erschien. Er hatte einen Renault R8 Gordini sehr schön verbreitert und sanft tiefer gelegt, so daß dieser kleine Flitzer nun sehr schön in das Bild der Gruppe 2 paßt. Ralf setzte sich damit noch mal um mehr als eine Runde von Uwe ab und kam auf 106,44 Runden. Sebastian war aber mit seinen 107,68 nicht zu halten. Wieder war bereits im C-Lauf mit diesen Ergebnissen eine hohe Hürde für die folgenden Läufe aufgebaut worden. Auch hier hätte man mit diesen Resultaten im Vorjahr noch die Plätze 1 und 3 belegen können.



Ausschnitt aus der Startformation des C-Laufs der Gruppe 2: Rechts steht der Renault R8 Gordini von Ralf Grünig neben dem Ford Capri RS 3100 von Uwe Krug. Daneben sieht man den neuen BMW 3,0 CSL von Sebastian Pachner und ganz links einen Fiat Mirafiori aus dem Hause Chris Rademachers, pilotiert von Peter Kalsow. Aber was ist das denn bei näherem Hinsehen beim BMW und Fiat? => Kinder am Steuer der Gruppe 2! Die können ja nicht mal mehr über's Armaturenbrett schauen, wie wollen die denn dann noch Steuern? Daß man beim Reitsport winzige Jockeys hat, die sich von Kindern kaum unterscheiden lassen, ist ja wohl Usus, aber im Autorennsport??? – Das ist natürlich auch eine Möglichkeit, den Schwerpunkt eines Fahrzeugs nach unten zu bringen, indem man den Fahrerkopf auf Kniehöhe einbaut, aber realistisch ist es nicht. Ich meine, das ist ein Fall für die nächste Fahrzeugabnahme!

Im B-Lauf startete noch ein neuer GfK-BMW 3,0 CSL von Nils Krietenstein, der ihn so frisch produziert hatte, daß er fast das ganze freie Training noch damit beschäftigt war, den Wagen für das Rennen fertig zu bekommen. War es ihm wohl am wichtigsten, den Rollout überhaupt zustande zu bringen, so mußte die Performance zwangsläufig etwas zurückstehen. Immerhin hatte Nils in der Gruppe 4 mit Platz 5 schon ein prima Resultat eingefahren, so daß es jetzt nicht so sehr schmerzte, in dieser Gruppe nicht mithalten zu können. Chris Rademacher, Hans Brehm, Martin Schmeußer und Thomas Müller umkämpften das Vorderfeld der Gruppe und mußten Christopher Stark davonziehen lassen. Die vier lagen am Ende in einer Runde, Chris blieb als deren schnellster nur 4 Teilstiche hinter Ralf zurück. Hans folgte Chris mit einer knappen halben Runde Abstand und drehte den Spieß gegenüber Martin aus der Gruppe 4 um, indem er ihn mit nur 2 Teilstichen auf Distanz hielt. Der starke Christopher schob sich aber genau zwischen Ralf und Sebastian, der somit das Feld immer noch anführte.

Der A-Lauf zeigte ungefähr das gewohnte Bild wie in den letzten Jahren schon. Das Triumvirat der beiden Alfa-Sud-Piloten Reiner Bergheimer und Armin Luckmann und Michael Föller mit seinem BMW 635 Csi ließen die Muskeln spielen und demonstrierten ihre Stärke. Zielsicher und ungefährdet fuhren sie an Sebastian vorbei und überließen es ihren Laufkollegen, sich weiter hinten im Feld einzureihen. So kam der vierte des Laufs, Peter Vornehm, mit seinen 106,24 Runden schließlich nur auf Platz 8 hinter zwei C-Lauf- und zwei B-Lauf-Fahrern an. Vor dem Fünften des A-Laufs lagen zwei weitere Fahrer aus dem B-Lauf.



Leider schon lange nicht mehr gesehen in der Gruppe 245: 2 sehr schöne Lancia Stratos, links der in Gruppe 4 und rechts der in Gruppe 5.

Nachdem die A-Startgruppe in der Gruppe 2 nun also erfolgreich durch die aufstrebenden Konkurrenten perforiert worden war, blieb nur noch zu sehen, wie es in der Gruppe 5 laufen würde. Die Leistungsdichte ist gerade in dieser Gruppe im Mittelfeld bis weit nach vorne besonders groß, so daß es für Neueinsteiger hier besonders schwer ist, sich nach vorne zu fahren. Das war dann auch das Los der D-Lauf-Fahrer, aber nicht aller. Der zweite des D-Laufs, Roland Preuß, erzielte mit 106,57 Runden sicher ein gutes Runden-Resultat und behauptete sich damit mit Rundenabstand vor Thomas Lange und Bernhard Niessl. Wenn die Masse der Konkurrenten aber einfach noch einen Tick besser ist, dann reicht es halt leider doch nicht weiter nach vorne. Einer aus dem D-Lauf hatte nun aber seine Sternstunde: Sven Eberhard deklassierte seine Mitstreiter förmlich und legte sensationelle 109,80 Runden hin. Ein Vergleich mit der Gruppe 4, die meist auf ähnlichem Rundenniveau unterwegs ist, zeigte, daß er mit dieser Laufleistung in der Gruppe 4 auf Platz 4 vorgefahren wäre.

Zahlenmäßig dominiert wurde die Gruppe 5 wieder vom Ferrari 365 GT4/BB, von dem 8 Exemplare am Start waren. Dann folgten 6 Toyota Celica Turbo und 5 Toyota 2000 GT. Bis zum Platz 13 konnte man im Schlußklassement auch tatsächlich 7 Ferraris zählen, so daß in der vorderen Hälfte jeder zweite Platz von einem Ferrari belegt wurde. Im C-Lauf war nur ein Ferrari im Rennen und das war der von Ralf Grünig. Zwar zog er all seinen Laufkonkurrenten davon, aber mit 109,24 Runden konnte er die Marke von Sven nicht knacken. Der war sein Rennen gefahren mit einem – dreimal dürft ihr raten – richtig, Ferrari! So führten nun zwei Ferraris das Feld mit 109 Runden an. Jürgen Mainka folgte im C-Lauf mit 108,27 vor Uwe Krug mit 108,16 Runden. Der Vorletzte des C-Laufs, Thomas Rönz, blieb gerade noch mit 2 Teilstichen vor seinem Club-Kameraden Roland Preuß, der zweiter im D-Lauf geworden war. Der B-Lauf war halb voll mit Ferraris und zwei davon mischten auch ganz vorne mit hinein. Den dritten Ferrari der Gruppe steuerte Peter Kalsow hauchknapp an der Marke von Ralf Grünig vorbei, nämlich mit 109,17 Runden 7 Teilstiche dahinter. Die Ferraristi vorne hießen Thomas Müller und Hans Brehm, die mit 109,85 und 110,34 Runden die einstweilige Ferrari-Spitze erklimmen. Daß hier auch noch andere Fahrzeugtypen etwas mitzureden hatten, zeigte dann aber Sebastian Pachner, der mit seinem „Exoten“ Nissan Bluebird Turbo die vordere Ferrari-Kette sprengte, indem er sich mit 109,88 Runden um 3 Teilstiche vor Thomas schob. Stefan Schmeußer und Chris Rademacher behaupteten sich als Nicht-Ferraristi immerhin mit 109,61 und 109,24 Runden vor den Ferraris von Ralf und Peter.



Endlich wieder ein Ford Capri Turbo in der Gruppe 5, neu aufgebaut von Uwe Krug. Damit waren wenigstens wieder drei Capris am Start.

Aber im A-Lauf warteten ja noch zwei weitere Ferraris von den beiden ehrgeizigen Spitzenreitern der letzten Saison, Reiner Bergheimer und Arним Luckman, die auch diesmal sicher nicht zum Nasebohren angereist waren. Die beiden unterscheidet eine diametral entgegengesetzte Rennstrategie. Während Reiner betont kontrolliert und cool fast gemütlich in das Rennen startet, legt Arnim oft wie ein Feuersturm los, der wild driftend allen noch übrig gebliebenen Staub auf der Strecke aufwirbelt und unter seine Räder nimmt. Daß sein Gefährt zum Schluß eines Rennens immer noch halbwegs Bodenhaftung hält, gibt dem aufmerksamen Beobachter jedesmal Rätsel auf. Der Haftverlust seines Boliden sollte Arnim aber diesmal jedoch genügend Boden kosten, um ihn schließlich mit 109, 82 Runden an Stelle 4 der Ferrari-Phalanx hinter Thomas Müller einzureihen. In der Ferrari-Promenade fehlten ihm genau 3 Teilstiche auf Thomas, 2 Teilstiche rettete er jedoch vor Sven. Reiner, der lässig vor sich hin fuhr, hatte alles im Griff und erklimm wieder die Ferrari-Spitze mit eineinhalb Runden vor Hans. Martin Schmeußer auf Toyota Celica Turbo scheiterte wieder an Hans, diesmal nur mit einem einzigen Teilstrich. Reiner hatte seinen Dauerrivalen Michael Föller stets unter Kontrolle, der als Toyota-2000-Pilot den zweiten Ferrari von Hans hinter sich lassen konnte. Doch den als siebten Starter der Gruppe später losgefahrenen Christopher Stark auf einer Toyota Celica Turbo hatte Reiner wohl anfangs nicht auf dem Schirm. Als er dann nach seiner Wechselpause endlich laufgleich mit Christopher war, mußte er feststellen, daß Christopher ja deutlich vor ihm lag. Nun begann eine Aufholjagd, bei der Christopher Vorsprung langsam dahinschmolz. Im letzten Lauf war es Anfangs noch eine drittel Runde, doch dann wurde es immer weniger. Ein Fehler von Christopher und es war dahin. Christopher fuhr etwas ungestüm, die Nervosität war deutlich zu spüren, aber er machte keine gravierenden Fehler. Und so rettete er 5 Teilstiche ins Ziel und siegte mit 111,87 Runden, sein erster Sieg in der Gruppe 245 Süd – herzlichen Glückwunsch dem Ferrari-Bezwinger, fast so wie Siegfried einst gegen den Italienischen Drachen. So ging der Tag spannend und mit neuen Helden zuende, die die Serie braucht und bereichert. Der nächste Lauf ist das Abschiedsrennen der alten Räume in Pöring, auf das wir uns alle wieder sehr freuen.

Vielen Dank für die Bilder wie bewährt wieder an Nils und bis zum nächstenmal.
Stefan

Sponsoren:	
	 High performance slotparts
Motor Modern	Schöler Chassis
	
Ditech-Produktion	Slotit now - Nürnberg
	
Lemmys Basement - Nürnberg	Powerpoint - Neufahrn
	Fischer - Modellbau Profiprodukte für die Modellbaulackierung Slotracing Teile und Zubehör
HAMA-Lösungen	Fischer-Modellbau
	
GP Speed Tires – Jürgen Plan	Gruppe 245 Süd Orga-Team