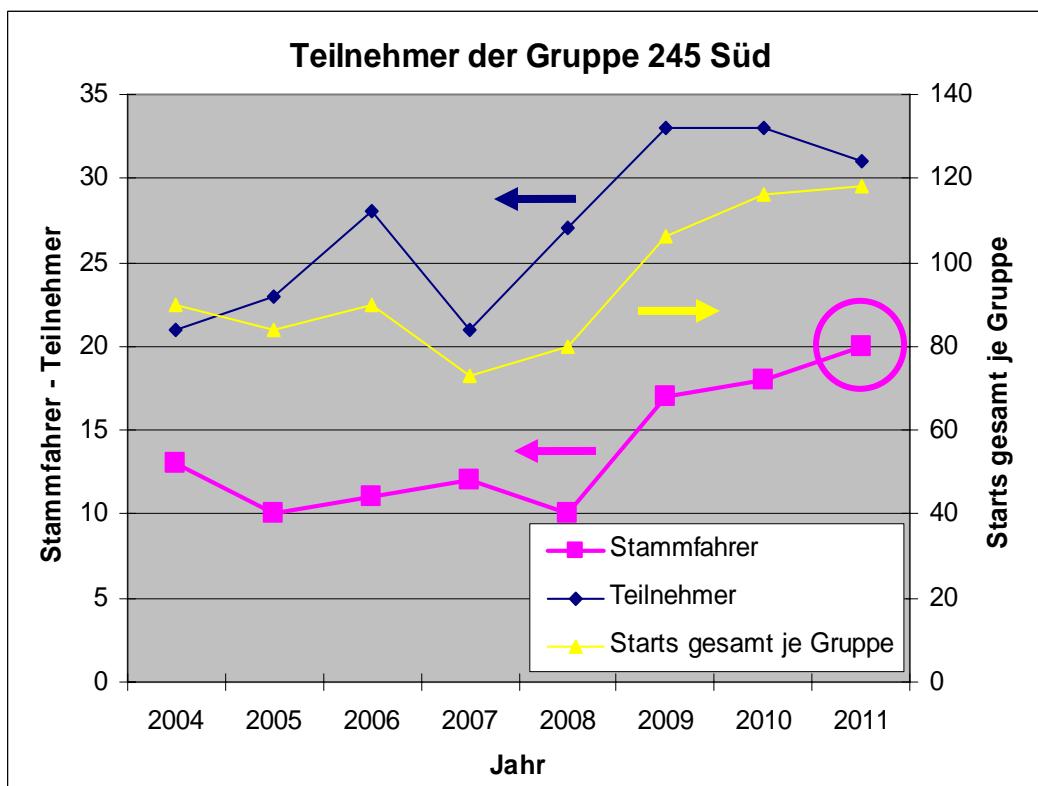


## Finale 2011 der Gruppe 245 Süd bei der IG Slot Connection Wendelstein

Ein nicht zu unterschätzender Anreiz zur Teilnahme an der ganzen Rennserie der Gruppe 245 Süd ist für manche Fahrer offenbar die feierliche Tombola zum Saisonabschluß. In den letzten Jahren gab es dabei dank großzügiger Spenden einiger Sponsoren immer wieder sehr schöne und begehrte Preise für die Stammfahrer. Stammfahrer wird man schon, wenn man an vier der sechs Rennen einer Saison teilnimmt. Daher mag sich die Investition in den Stammfahrerstatus mit 10 € pro Rennen für manch kühlen Rechner schon fast gelohnt haben, denn die Sachpreise der Tombola für jeden Stammfahrer hatten zuletzt im Schnitt einen Wert von über 50 €. So konnte man schon im Vorfeld ungewohnte Jubelrufe der Vorfreude von einigen Serienteilnehmern hören: „Tombolaaaa!!!“ schallte es da durch die Gegend anstatt „Finaaale!!!“. Einem Serienchef wie mir möchte das schon zu denken geben, wenn ich über den Grund des Zuwachses an Stammfahrern von 10 auf 20 in den letzten drei Jahren reflektierte, siehe folgende Grafik.



War dieser Erfolg des Wachstums der Serie in den letzten Jahren nun wirklich auf die Werbewirksamkeit der beliebten Tombola zurückzuführen? Als Serienchef hofft man natürlich, daß es vor allem an der Attraktivität der von ihm verantworteten Rennserie selbst liege, daß die Teilnehmer begeistert werden und daher immer wieder gerne kommen und daß sich die Infektion des Gruppe 245 Rennvirus weiter verbreite. Aber bei genauerer Betrachtung ist es ja eigentlich egal, aus welchen Motiven die Teilnehmer gerne kommen, Hauptsache sie kommen gerne. Auch in diesem Jahr wollte die Tombola also wieder reich bestückt werden und so machte sich das erweiterte Organisations-Team der Gruppe 245 bereits Wochen vor dem Finale auf, unsere bisherigen und einige neue Sponsoren anzusprechen und um Gaben zu bitten. Diese Aufgabe ist nicht leicht, denn im Vergleich zu den Anfangsjahren der Serie wollen nun fast doppelt so viele Fahrer beschenkt werden und die Spendenbereitschaft einiger Händler hat merklich nachgelassen, da sie laut interner Auskünfte mit Spendenanfragen aus allen möglichen Richtungen überflutet werden. Vermutlich ist noch nicht genügend bekannt, daß die Gruppe 245 Süd inzwischen die an Stammfahrern zahlenmäßig mit Abstand stärkste regionale Rennserie des Südens ist.

Mit vereinten Kräften konnten wir schließlich doch noch viele Sponsoren gewinnen und ein kräftiger Zuschuß aus der Kasse der Rennserie stockte den Gabentisch so weit auf, daß der Wert der Preise für jeden Stammfahrer erneut im Schnitt deutlich über 50 € lag. Vielen Dank daher an unsere Sponsoren, die am Ende des Berichts mit ihren Logos und Links aufgeführt sind, und natürlich auch an alle engagierten Helfer, die sich um die Aquisition der Sponsoren bemüht hatten. Die Sponsoren wurden mit ihren Gaben bei der Tombola explizit vorgestellt, so daß die Teilnehmer des Finales auch einen Eindruck gewinnen konnten, wem sie welche Preise zu verdanken hatten. Ähnlich wie an Weihnachten waren die Augen vieler Fahrer groß und glänzend und es herrschte eine ebenso kindliche Freude über die Preise, die allein schon Dank genug an die Spender ausdrückte.

Als der Aufruf zur Anmeldung im Lande verhallt war, kamen zwei Schreckensmeldungen als Antwort zurück. Die beiden Top-Piloten und Pokal-Anwärter Reiner Bergheimer und Ralf Grüning meldeten ihre krankheitsbedingte Absage. Beide hatte es schwer getroffen, so daß ein Einsatz am Wochenende nahezu aussichtslos erschien. Die Nachfrage am Vortag gab dann endgültig Bescheid, daß Reiner nicht teilnehmen konnte. Daß er zwei Pokale bekommen würde, stand außer Frage, nur die Größe der Pokale nicht. Das mußte er nun kampflos abwarten und dabei auf fremde Schützenhilfe hoffen. Reiner geht es übrigens inzwischen wieder besser, die Ruhepause war nötig und gut. Natürlich war es ein schwerer Schlag für ihn, nicht beim Finale dabei gewesen sein zu können, und er sendet herzliche Grüße an alle Rennkollegen und freut sich auf das Wiedersehen in der nächsten Saison.



Ralf dagegen hatte nach hartnäckigen Rückenbeschwerden dann doch noch etwas Besserung erfahren, die es ihm ermöglichte, am Samstag zum Renntag anzureisen. Zwar war er immer noch sichtlich mit Schmerzen geplagt und suchte sein Heil daher immer wieder in einem bequemen Sessel. Die Rennen stand er jedoch wieder mit Bravour durch und konnte immerhin zwei vierte Plätze einfahren. Um seinen einen Pokal zu gewinnen, hätte er eigentlich gar nicht mehr antreten müssen. Um so höher ist es daher einzuschätzen, daß er Schmerzen und Strapazen auf sich nahm, um bei diesem Finale mit dabei sein zu können. Wie man an seinem breiten Grinsen sieht, hatte es sich für ihn dann wohl doch gelohnt, dem Final-Spektakel beizuwohnen.



Wegen der Abwesenheit von Reiner lag nun die Last des technischen Kommissariats ganz auf den Schultern von Arним Luckmann (re), der außerdem tatkräftig überall aushalf, wo er vom Serienchef (li) gebraucht wurde. Mit seiner perfekten Unterstützung gelang erneut ein reibungsloser Veranstaltungsablauf, zumindest soweit es in der Macht der Beteiligten lag.

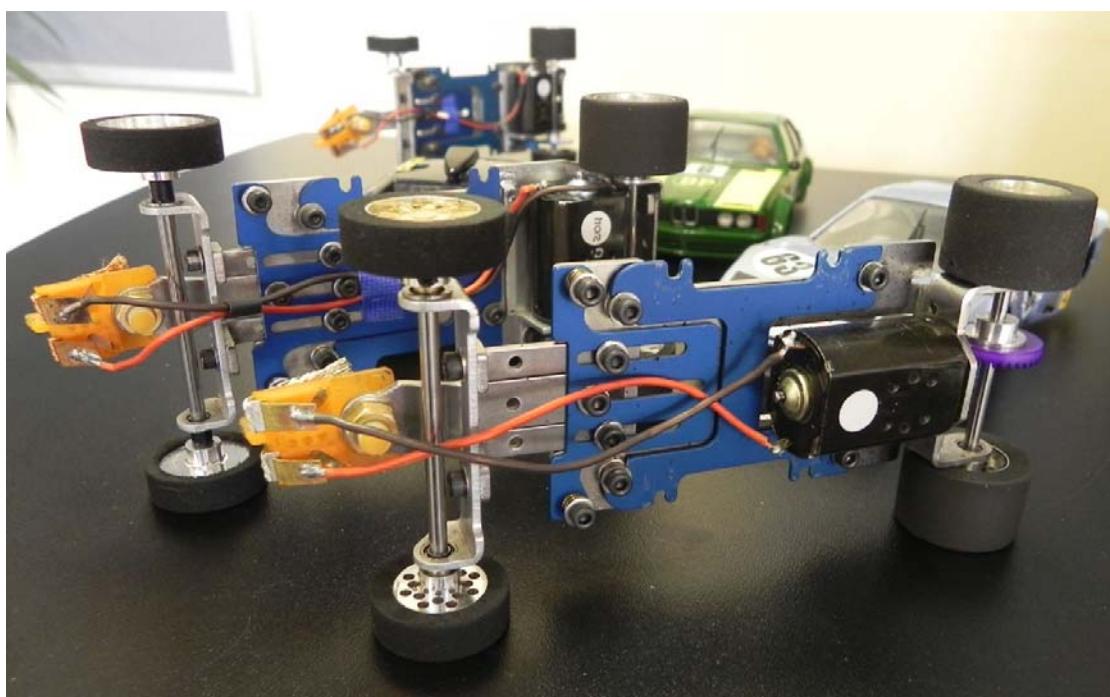


Unterstützung bei der technischen Abnahme organisierte Arnim im Handumdrehen, indem er den erfahrenen Michael Föller (re) anheuern konnte. Den Reifentest übernahm wie gewohnt zuverlässig Chris Rademacher. Allen Helfern sei an dieser Stelle noch mal herzlich gedankt. Die Abnahme der 22 Teilnehmer war super pünktlich fertig. Es war noch Zeit für das Mittagessen, das dank der perfekten Bewirtung durch die Familie Lange (dank auch an die Mama!) ebenfalls pünktlich fertig war und wieder super lecker schmeckte. Um 10 Minuten nach eins fiel der Startschuß zum ersten Lauf und man lag bis dahin super im Zeitplan.

Doch dann sollte einiges anders kommen als erwartet. Nach dem Ende des ersten Turns stellte sich heraus, daß man einen falschen Rennmodus gewählt hatte. Neueingabe und Wiederholung des ersten Laufs war die nötige Folge, die erste einer Reihe von fehlerbedingten Unterbrechungen, die die Veranstaltung schließlich deutlich verlängerten. Doch alle Teilnehmer nahmen es gelassen, wofür ihnen nachträglich auch noch für ihre Geduld gedankt sei. Man tut, was man kann, und alle fleißigen Helfer waren stets hilfsbereit und bemüht. Die Atmosphäre des Finales war durchweg entspannt und fröhlich - ein Traum!



Der Kurs in Wendelstein aus dieser Perspektive genial eingefangen von Starfotograf Walter Benkeser, der bei den letzten Rennen unsern etatmäßigen Fotografen Nils Krietenstein bestens ersetzt hatte. Nils war nach seinen privat bedingten Abwesenheiten zwar bei diesem Finale erstmals wieder mit dabei, nicht aber sein Fotoapparat. So konnte Nils mal die Veranstaltung ohne Foto-Stress genießen und Walter schoß wieder erstklassig alles ab, was nicht schnell genug auf dem Baum war. So ist auch dieser Bericht wieder reich an tollen Bildern, die allein schon den besten Eindruck der Serie vermitteln.



Bei der technischen Abnahme sieht man hier die Fahrgestelle von Thomas Lange, drei perfekt und sauber von Arnim Luckmann aufgebaute Momo-Chassis der neuesten Generation.



Zwei neue Gesichter bereicherten das Finale: Manuel Gärtner aus Bamberg (li) war zum allererstenmal in der Gruppe 245 Süd dabei. Karl Daamen (re) hatte in dieser Saison schon einmal reingeschnuppert und absolvierte nun seinen zweiten Lauf. In der nächsten Saison hat er angekündigt, voll in die Serie einzusteigen. Damit wird dann noch ein weiterer starker Fahrer aus dem Münchener Raum mit von der Partie sein, mit dem man wird rechnen müssen.



Jetzt ist sie komplett: Jürgen Mainkas Fahrzeugflotte im einheitlichen Look: „All Italia“ – Nein, richtig heißt es: Jürgen fliegt nur noch „Alitalia“, aber hoffentlich damit nicht zu viel ab. Optisch natürlich ein Genuss und toll, daß er sich an dieses Motto wagte und mit zwei Lancia Stratos in Gruppe 4 und 5 und einem Fiat in Gruppe 2 umsetzte. Und schließlich fuhr er alle drei Fahrzeuge auch noch im Rennen, obwohl die Lancias von ihren Abmessungen vielleicht nicht die optimalen Performer sein mögen. Das ist sehr loblich! Die gesetzten Top-Piloten der Serie könnten sich daran ruhig mal ein Beispiel nehmen.



Fahrzeuge der Gruppe 4 mit besonderer Geschichte: Links der BMW M1 von Stefan Schmeußer, der seit 2004 mit nahezu gleicher Technik im Einsatz ist. In der ersten Saison der Rennserie steuerte Stefan damit auf Gesamtplatz 2. Seitdem dient er als zuverlässiges Leihfahrzeug, was ihm weiterhin häufige Einsätze und inzwischen erhebliche Kampfspuren eingebracht hat. Rechts der Chevrolet Corvette von Ralf Grünig, der einzige seiner Art in der Gruppe 4 Süd seit allen Zeiten. 2005 brachte Ralf diese Haube erstmals zum Einsatz und holte da gleich Platz 2 in der Saison. Seitdem hat das Auto ein paar Technologie-Upgrades erhalten und ist auch in dieser Saison wieder Leistungsträger in Ralfs Gruppe-4-Fuhrpark. Bei seinen drei Einsätzen holte er je einmal die Plätze 2, 3 und 4.



Ein wunderschöner Neuzugang ist dieser seltene Typ in der Gruppe 4, ein DeTomaso Pantera. Schön gebaut ist die Karosse vom DSC-Verehrer Thomas Lange, der sogar eine Lufthutze oben angebracht hatte. Aber was war denn das?: Null Punkte beim Mini-Concour, weil Auspuff und Felgeneinsätze fehlten! Wie paßt denn das mit der Anhängerschaft zum Concour-Fetisch bei der DSC zusammen? Beim nächsten Einsatz sind dann aber hoffentlich alle Felgeneinsätze, Auspuffanlagen, Gurtschnallen, Tachometer, Haubenverschlüsse und Nieten aus Fotoätzteilen angebracht. Dann läßt sich vielleicht auch über einen kleinen Rundenbonus reden, damit es auch bei uns mal etwas weiter nach vorne geht, denn Platz 18 mit 102,80 Runden auf der eigenen Heimbahn mit diesem von Arним Luckmann frisierten Geschoß modernster Technik war nicht das, was man hätte erwarten können. ☺

Nun haben wir genug Gruppe-4-Autos gezeigt. Jetzt sind wir gespannt auf das Rennen und die Ergebnisse. In der internen Wertung der Wendelsteiner Piloten setzte Wolfgang Sattler die erste Duftmarke mit 104,27 Runden und behauptete sich vor allen seinen Kollegen außer einem. Wolfgang erzielte damit Platz 15 und klopfte damit in seiner ersten Saison bereits kräftig am Mittelfeld an. Nur Clubkamerad Thomas Rönz vereitelte seinen totalen internen Triumph, indem der noch eine gute halbe Runde mehr fuhr. Fünf Fahrer mit 104 Runden zeigten, daß auch in dieser Leistungsregion große Enge herrscht. Karl Daamen reihte sich mit 104,55 als direkter Laufkonkurrent von Wolfgang zwischen ihm und Thomas ein.

Während Karl seinen D-Lauf gewann, triumphierte im C-Lauf Chris Rademacher endlich mit seinem Porsche 934, von dem er sich schon lange mehr erwartet gehabt hatte. Seine 105,18 Runden bescherten ihm Platz 11 und mit nur zwei Zehntel Runden wäre er sogar in die Top 10 mit Platz 9 eingekrochen. Gemessen an seinem Startplatz 16 war damit für ihn ein deutlicher Aufwärtstrend festzustellen, den er dann auch bald in den beiden anderen Gruppen erleben durfte. Im B-Lauf mit Thomas Rönz konnten sich die Laufkonkurrenten Peter Vornehm, Martin Schmeußer, Sebastian Pachner und Walter Benkeser gemessen an ihren Startplätzen 7, 8, 9 und 12 jeweils knapp verbessern. In gleicher Reihenfolge einträglich hintereinander landeten sie schließlich auf den Plätzen 6, 7, 8 und 10. Das Leistungsgefüge war hier also offenbar bereits sehr stabil unter den Fahrern, wobei weniger als eine Runde zwischen Peter und Sebastian und eine halbe Runde zwischen Sebastian und Walter lag. Das bedeutete aber, daß der A-Lauf bis auf einen Kandidaten geschlossen noch besser unterwegs sein sollte.

Der A-Lauf hatte es in sich und war so hart umkämpft, daß schließlich die ersten 5 der 6 Laufteilnehmer am Ende genau innerhalb einer Runde zusammenlagen. Wegen der Abwesenheit von Reiner Bergheimer stand Pepe Schnack auf der Pole-Position. Ein zweiter Platz in diesem Rennen konnte Pepe den Siegerpokal in der Gruppe 4 bescheren, den bis dato noch Reiner in seinen Händen hielt. Die Aussichten waren also recht groß. Wer sollte ihn denn noch gefährden können. Von P2 startete Ralf Grünig, auf P3 Michael Föller, und auf den weiteren Startplätzen Stefan Schmeußer, Thomas Müller und Arним Luckmann. Ralf durfte wiederum nicht versagen, denn sonst hätte Michael ihn bei bestem Verlauf noch vom Gesamtrang 3 verdrängen können. Im Lauf war also Musik, insbesondere um die ersten drei Starter. Die Brisanz der Lage führte dann auch prompt zum Frühstart auf den Spuren 1 und 3. Michael zuckte und Pepe folgte sofort und fiel in den Frühstart mit hinein, nur daß Michael nicht nach vorne losgefahren war sondern nach hinten! Die anderen ließen sich nicht aus der Ruhe bringen und waren bereits eine drittel Runde vornweg, bis auf Michaels Hilferufe schließlich die Chaos-Unterbrechung gedrückt wurde. Voraus fuhr erstmal Thomas unangefochten, gefolgt von Ralf und Stefan, die in den nächsten zwei Läufen mehrfach ihre Positionen wechselten. Im vierten Turn flog Stefan erneut an Ralf vorbei und setzte sich mit einer halben Runde von ihm ab. Thomas war immer noch ein Stück voraus. Doch nach Ende des vierten Turns führte gemäß der Computer-Anzeige auf einmal Ralf, was eigentlich nicht sein konnte. Es gab also viel Aufregung, die nach dem Rennen noch für eine fast halbstündige Unterbrechung der Datenanalyse führte. In den Daten war zunächst kein Fehler zu entdecken, aber Ralf hatte definitiv eine Runde zuviel gehabt. Erst die gründliche Auswertung der Daten am Tag danach gab die endgültige Bestätigung, daß der Computer einer Runde zuviel gezählt hatte, wobei nicht nachzuvollziehen ist, woran das gelegen haben könnte. Thomas hatte im vierten Turn viel von seinem Vorsprung eingebüßt und kam im fünften Turn auf die langsamste Spur 1. Das nutzte Stefan und dann auch Pepe, um an ihm vorbeizuziehen. Stefan als Führender, wer hätte das gedacht, mußte nun aber noch auf Spur 6, während Pepe auf Spur 2 eine recht gute Wahl und Thomas auf Spur 3 die besten Voraussetzungen des Schlußturns hatte. Noch hatte Pepe als Zweitplatzierter des A-Laufs zu Beginn des Finalturns den Siegerpott in der Hand und hätte alles klar machen können. Aber dann kam Thomas wieder unwiderstehlich auf, war nicht mehr zu halten und kassierte Pepe etwa zur Mitte des Turns. Stefan im letzten Turn auf Spur 6 baute indes nicht mehr ab, fuhr sehr konstant und behauptete damit seinen knappen Vorsprung und Platz 1 vor Thomas. Ralf reihte sich nach der Rundenkorrektur auf Platz 4 zwischen Pepe und Michael ein. Nur Arnim mußte etwas deutlicher abreißen lassen und stürzte herab auf Platz 9.

Durch seinen dritten Platz verpaßte Pepe den Siegerpokal der Gruppe 4 mit nur 4,42 Punkten. Der ging damit in seiner Abwesenheit an Reiner. Ralf hielt dagegen seinen Platz 3 in der Gesamtwertung. Stefan rutschte durch seinen Sieg von P5 auf P4, Thomas von P6 auf P5.



Ein unerwartetes Siegerauto im Finale der Gruppe 4, das man selten und schon lange nicht mehr ganz oben gesehen hatte: Ein Porsche 934, eingesetzt von Stefan Schmeußer, der seit 2005 auf seinem alten Schöler Tigre Stahl Chassis (inzwischen gefedert) unterwegs ist.

#### Top 10 Platzierungen 2011 in der Gruppe 4

Platz	Fahrer	Auto	Fahrwerk
1	Reiner Bergheimer	Ferrari 512 BB	Momo SW08
2	Pepe Schnack	Lamborghini Jota	Momo SW08
3	Ralf Grünig	Chevrolet Corvette	Momo SW2
4	Stefan Schmeußer	Porsche 934	Schöler Tigre Stahl gefedert
5	Thomas Müller	Lamborghini Jota	Plafit Excel Pro
6	Michael Föller	BMW M1	Plafit Excel Pro
7	Peter Vornehm	BMW M1	Schöler Striker
8	Arnim Luckmann	Lamborghini Jota	Momo SW08
9	Martin Schmeußer	BMW M1	Schöler Tigre Stahl gefedert
10	Sebastian Pachner	BMW M1	Plafit Excel Pro

Beliebt und erfolgreich sind in dieser Gruppe die Momo-Chassis, die jedoch auch nicht zuletzt wegen ihrer Top-Fahrer ganz vorne liegen. Dann folgt das Plafit Excel Pro Chassis.



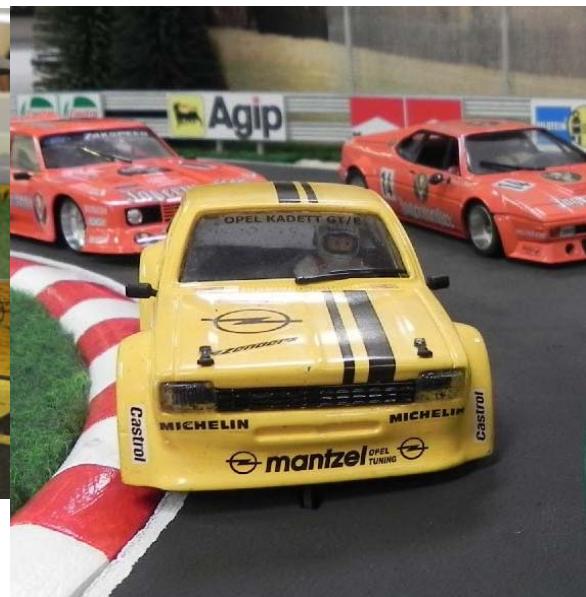
In der Pause zwischen zwei Rennen bot die Gartenlaube der IG Slot Connection die perfekte Gelegenheit zur Entspannung. Peter Vornehm und Pepe Schnack nutzten diese gerne und träumten und sinierten hier wohl gerade, wie die nächsten Rennen ausgehen würden.



Mit der Gruppe 2 und diesem schönen BMW 635 Csi von Thomas Lange mit seinen breiten „Backen“ ging es weiter. Leider konnte er in der internen Wendelsteiner Wertung damit nur seinen Bruder bezwingen. Die Kollegen haben inzwischen offenbar schon etwas mehr Training hinter sich und damit mehr Sicherheit in der Steuerung dieser Fahrzeuge gewonnen. Thomas dagegen hadert noch etwas mit dieser Gruppe. Aber mit etwas Geduld wird das bestimmt auch bald besser.



Inzwischen steht auf der Club-Rennbahn auch eine Imbissbude. Da macht auch gerne mal Walter Benkesers Porsche 911S davor halt.



Der erste Opel Kadett der Gruppe 2 von Thomas Rönz inmitten seines Fuhrparks.

Im D-Lauf der Gruppe 2 knackte Karl Daamen als einziger die 100 Runden, mit einer Runde Abstand gefolgt von Nils Krietenstein. Im C-Lauf wurden die ersten vier des D-Laufs nur noch von den Gebrüdern Lange unterboten. Fairerweise muß man jedoch erwähnen, daß Stephan und Thomas Lange wegen ihrer Bemühungen um das leibliche Wohl der Teilnehmer nahezu ohne Training bei ihrem Heimrennen antreten, was gerade in der Gruppe 2 große Nachteile mit sich bringt. Umso bemerkenswerter ist dabei, daß beide ungebrochen fröhlich mit dabei sind, auch wenn ihre Rennresultate vielleicht nicht ganz so beglückend sind. Den C-Lauf entschied Peter Kalsow mit 103,15 Runden für sich, was ihm Platz 10 einbrachte. Dahinter beharkten sich Jürgen Mainka und Thomas Rönz aus Wendelstein kräftig und blieben nur um eine viertel Runde voneinander getrennt stehen, mit dem glücklicheren Ausgang für Thomas. Peter und Jürgen rutschten im Gesamtklassement jeweils um einen Platz nach oben. Im B-Lauf gab es eine Dreiteilung. In der Mitte behielt Chris Rademacher die Oberhand über Walter Benkeser und Thomas Müller, die drei in etwas mehr als einer Runde zusammen. Hans Brehm und Peter Vornehm fielen zurück. Vorne aber siegte Stefan Schmeußer mit 106,22 Runden und damit fast 2 Runden Vorsprung vor Chris.

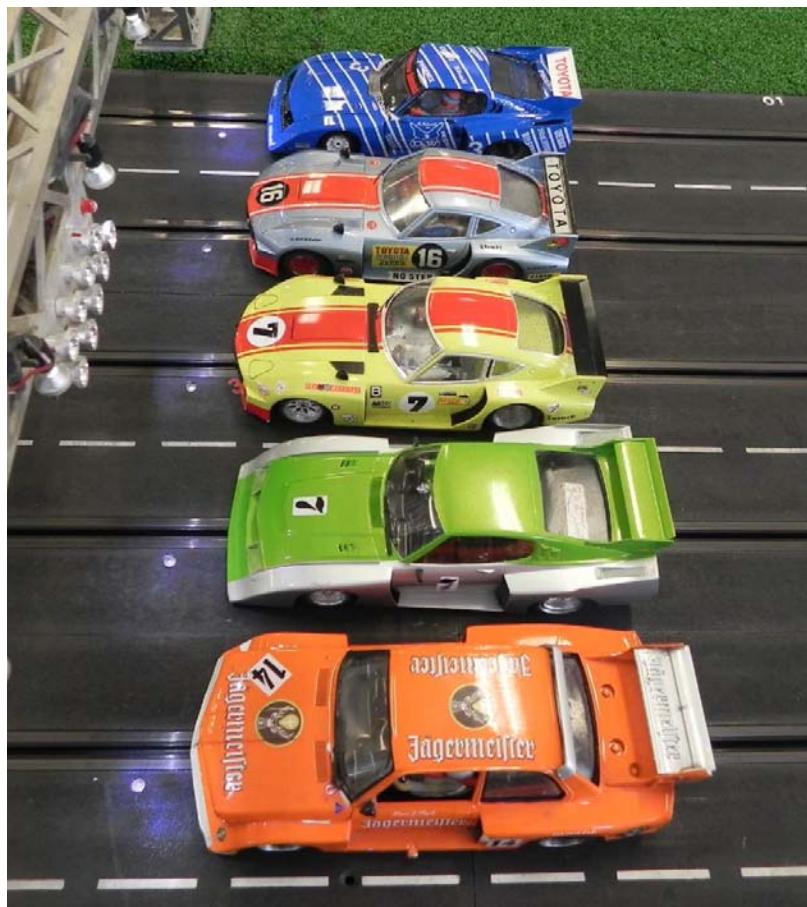
Im A-Lauf waren dann auch nicht mehr als 106 Runden drin und so schob sich Stefan weit nach vorne, nämlich von Startplatz 9 auf schließlich Platz 4. Auch Chris steigerte sich gegenüber früher deutlich, nämlich von Startplatz 10 auf Platz 7. Die vorderen Reihen des A-Laufs entschieden jedoch nicht nur das Rennen, sondern erneut auch, ob Pepe Schnack vielleicht diesmal den Siegerpokale würde holen können. Dazu mußte er das Rennen aber schon gewinnen, um Reiner Bergheimer noch auf Platz 2 in der Gesamtwertung zu verdrängen. Unter den drei feststehenden Pokalisten war noch Michael Föller zu finden, der von Startplatz 2 in's Rennen ging. Von Startplatz 4 aus konnte sich mit Michael und Pepe auch wieder Arnim Luckmann erfolgreich in Szene setzen, so daß diese drei das Rennen vorne unter sich ausmachten. Es war schließlich so knapp vorne, daß die Plätze 1 bis 4 nur etwas mehr als innerhalb einer halben Runde zusammenlagen. Es siegte mit 106,79 Runden Michael vor Pepe mit 106,46 Runden und Arnim mit 106,39 Runden. In der Gesamtwertung erzielten damit Reiner, Pepe und Michael die ersten drei Plätze mit 404,21, 403,69 und 402,33 Punkten. Enger geht's praktisch nicht mehr.

Top 10 Platzierungen 2011 in der Gruppe 2			
Platz	Fahrer	Auto	Fahrwerk
1	Reiner Bergheimer	Alfasud	Momo KJ8
2	Pepe Schnack	Alfasud	Momo KJ8
3	Michael Föller	BMW 635 CSI	Plafit Evo Stahl
4	Arnim Luckmann	Alfasud / Opel Ascona B	Momo KJ8
5	Sebastian Pachner	BMW 3.0 CSL	Plafit Evo Stahl
6	Martin Schmeußer	Fiat 131	Plafit Evo Stahl
7	Stefan Schmeußer	Ford Capri RS 3100	Schöler Tigre IL Messing gefedert
8	Ralf Grünig	Renault R8 Gordini	Plafit Evo Stahl
9	Thomas Müller	Datsun 160J	Plafit Evo Stahl
10	Chris Rademacher	BMW 3.0 CSL	Plafit Evo Stahl

Auch in der Gruppe 2 scheint das Momo-Chassis ganz vorne zu liegen. Auffällig ist jedoch der Erfolg seiner Kombination mit dem Alfasud als Karosserie, die aus GfK nach Gewicht und Geometrie optimiert hergestellt ist. Die Beliebtheit von Momo und Plafit hält sich bei den Inliner-Chassis der Gruppe 2 die Waage. Schöler-Chassis sind hier fast schon ausgestorben.



Mit diesem Bild wird klar, daß es jetzt zur Gruppe 5 übergeht. Wohl der schönste seiner Art ist dieser Ferrari 365 GT4/BB im Gulf-Design von Ralf Grünig. Beliebtheit und Erfolg dieses Fahrzeugtyps sind ungebrochen. Jedoch schaut man sich die Liste der Fahrer dieses Typs an, so findet man lauter Top-Fahrzeuggäbler und zugleich Top-Piloten, die dieser Karosse zu Top-Rundenzeiten und natürlich auch entsprechenden Rennerfolgen verhelfen: Reiner Bergheimer, Thomas Müller, Ralf Grünig und Arnim Luckmann. Beim Finale waren von 22 Autos 6 Ferrari am Start. Aber kaum war Reiner mal nicht dabei, so reduzierte sich die Liste der Ferrari in den Top-10 auf nur noch zwei: Thomas und Ralf diesmal. Selbst Arnim schaffte diesmal „nur“ Platz 11 und hielt sich damit gerade noch in der vorderen Platzierungshälfte.



Das ist die Startgruppe des D-Laufs der Gruppe 5. Neben den ebenfalls sehr beliebten Toyota Celica Turbo und Toyota 2000 GT ist hier der leider viel zu seltene BMW 320 Turbo aus der original DRM von Chris Rademacher zu sehen, der hier als Leihwagen unter Manuel Gärtner zum Einsatz kam. Die Bilder der Original-Vergangenheit, als sich dieser BMW mit dem Turbo-Capri in der DRM heiße Gefechte lieferte, sind hier bei uns leider fast nie zu sehen.

Im D-Lauf setzte sich erneut Karl Daamen vorne ab und gewann seinen Lauf sicher und aber so was von fett mit 107,80 Runden! Damit zeigte er nun endgültig, daß er in der nächsten Saison nicht nur irgendwie mitspielen will, sondern gleich richtig wird angreifen wollen. Nils Krietenstein erneut als zweiter dahinter, wird nach seiner Pause wohl auch erst in der nächsten Saison wieder warm werden. Im C-Lauf setzte sich Gottfried Koll gegen Peter Kalsow durch, die beide Nils hinter sich lassen konnten. Karl jedoch war noch eine ganze Runde weiter als Gottfried und das bedeutete schließlich eine Differenz von 4 Plätzen. Im B-Lauf glich das Bild vorne ziemlich genau dem der Gruppe 2. Stefan Schmeußer blieb nicht ganz so deutlich wie zuvor vor Chris Rademacher. An dritter Stelle hielt Walter Benkeser das restliche Feld in Schach, worunter die direkt folgenden Armin Luckmann und Peter Kalsow litten, die hinter Walter innerhalb einer halben Runde „ins Ziel kamen“. So erlebten in diesem Finallauf Stefan, Chris und Walter einen deutlichen Aufwärtstrend, der ihnen Hoffnung für die nächste Saison gibt.

Im A-Lauf konnten nur noch zwei Fahrer an Stefan vorbeiziehen und einer blieb hinter Chris zurück: Pepe Schnack war einer der vier Kandidaten, die noch um den dritten Pokal der Gruppe 5 kämpfen konnten. Aber nach Pokalen in Gruppe 4 und 2 schien Pepe nun „satt“ zu sein und so ließ er diesmal seinen Kollegen galant den Vortritt. Die weiteren Aspiranten auf diesen Gesamtplatz 3 waren die A-Laufteilnehmer Basti Pachner und Thomas Müller und der abwesende Reiner Bergheimer. Unglaublich knapp war es dann zwischen Basti und seinen Laufkonkurrenten Michael Föller und Ralf Grünig.

Während die Pokale für Platz 2 und 1 mit den A-Laufteilnehmern Martin Schmeußer und eben Michael schon feststanden, waren die aussichtsreichsten Kandidaten auf den dritten Pokal nach Reiners Abwesenheit und Pepes Rückfallen Basti und dann Thomas. Basti aber hatte es mit einem Michael zu tun, der als feststehender Gruppe-5-Sieger locker auffahren konnte und mit einem Ralf, der nichts mehr zu verlieren und nichts mehr zu gewinnen hatte und somit ebenfalls noch mal voll angreifen konnte. Die drei steuerten gemeinsam die 108 Runden an, die zuvor von Chris aufgestellt wurden. Sollte Basti den vierten Platz erreichen, so mußte Thomas schon gewinnen, um ihm den dritten Pokal gerade noch aus den Händen reißen zu können. Aber da waren ja noch die Konkurrenten. Ralf, Michael und Basti fuhren innerhalb einer viertel Runde und schafften alle drei die Vorgabe von Chris. Diese vier waren also mit 108 Runden innerhalb von einer halben Runde – Mann, war das eng! Die Nase von ihnen vorne hatte mit 9 Teilstichen Ralf vor Michael, dem das ja nichts mehr ausmachte. Basti blieb aber mit 16 Teilstichen hinter Michael und das bedeutete? Nein, nicht Platz drei, denn Stefan war ja vorher schon eine gute Runde mehr als Chris gefahren und behauptete sich damit recht deutlich vor Ralf. Doch nun hatte die Rechnerei ein Ende, denn ganz vorne fuhr ebenfalls ganz befreit Martin auf, nämlich auf und davon und das zum Unglück von Basti quasi im Parallelflug mit Thomas. Der ließ mit klaren Bestzeiten gar keinen Zweifel an seiner drückenden Überlegenheit und siegte mit einer guten halben Runde vor Martin. Der wiederum konnte in dieser Gruppe seinen kleinen Bruder Stefan nun wieder gemäß der natürlichen, familiären Hackordnung mit einer guten Runde Abstand in die Schranken weisen. So sprang für Basti nur Platz 6 heraus und Thomas holte sich den dritten Pokal der Gruppe 5 dann doch mit klarerem Abstand als erwartet, nämlich mit knappen 9 Punkten Differenz zu Basti.

#### Top 10 Platzierungen 2011 in der Gruppe 5

Platz	Fahrer	Auto	Fahrwerk
1	Michael Föller	Toyota 2000 GT	Schöler Striker
2	Martin Schmeußer	Toyota Celica Turbo	Schöler Tigre Stahl gefedert
3	Thomas Müller	Ferrari 365 GT4/BB	Plafit Excel Full
4	Sebastian Pachner	Nissan Bluebird Turbo	Plafit S24
5	Reiner Bergheimer	Ferrari 365 GT4/BB	Momo SW2 / SW08
6	Pepe Schnack	Toyota 2000 GT	Schöler Striker
7	Ralf Grüning	Ferrari 365 GT4/BB	Schöler Striker
8	Stefan Schmeußer	Porsche 935	Schöler Tigre Stahl gefedert
9	Peter Vornehm	Toyota Celica Turbo	Momo SW08
10	Arnim Luckmann	Ferrari 365 GT4/BB	Momo SW08

Die drei Fahrwerks-Hersteller Schöler, Momo und Plafit sind in der Gruppe 5 sehr ausgeglichen und ähnlich erfolgreich. Hier läßt sich kein signifikanter Unterschied festmachen.

Momo-Fahrwerke führen momentan in der Menge die Fahrwerke der drei Gruppen an. In den Gruppen 2 und 4 sind sie auch in den Tabellen ganz vorne, was aber auch mit ihren Fahrern zusammenhängen kann. Mengenmäßig steht Plafit auf Platz 2, insbesondere in der Gruppe 2. In Gruppe 4 und 5 ist es dicht von den Schöler Striker Chassis gefolgt. Alte Schöler Tigre Chassis werden fast nur noch im Hause Schmeußer gefahren. Hier lassen aber gerade die Ergebnisse des Finaltages aufhorchen, denn gemeinsam hat man damit in Gruppe 2 einen Platz 4, in Gruppe 4 einen Platz 1 und Platz 7 und in Gruppe 5 eine Platz 2 und Platz 3 nach Hause gefahren. Es ist doch sehr erfreulich und beruhigend, daß man offenbar mit verschiedenem Material, insbesondere dem alten, doch noch überall ganz vorne mitfahren kann, wenn man es nur richtig vorbereitet. Wer also seinen Geldbeutel etwas schönen möchte, kann hier sein angestammtes Material über etliche Jahre dennoch erfolgreich fahren, q.e.d.. Das nenne ich Bestandschutz und Umweltfreundlichkeit der Gruppe 245!



Das Finale des Finales 2011 nahte mit den begehrten Preisen: Die Pokale der drei Gruppen plus einer für den „Rookie of the year“ und 20 Tombola-Geschenk-Pakete für die Stammfahrer.



Der „Rookie of the Year 2011“ heißt Sebastian Pachner, umrahmt und beglückwünscht vom „technischen Direktor“ Arним Luckmann (li) und dem Serienchef Stefan Schmeußer (re).

	P	2008	2009	2010	2011
<b>Gruppe 2</b>	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer
	2.	Michael Föller	Michael Föller	Arnim Luckmann	Hans-Peter Schnack
	3.	Ralf Grünig	Arnim Luckmann	Michael Föller	Michael Föller
<b>Gruppe 4</b>	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer
	2.	Ralf Grünig	Michael Föller	Michael Föller	Hans-Peter Schnack
	3.	Stefan Schmeußer	Stefan Schmeußer	Peter Vornehm	Ralf Grünig
<b>Gruppe 5</b>	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Michael Föller
	2.	Michael Föller	Michael Föller	Arnim Luckmann	Martin Schmeußer
	3.	Ralf Grünig	Arnim Luckmann	Peter Vornehm	Thomas Müller

Die „Hall of Fame“ der letzten vier Jahre der Gruppe 245 Süd: Es wird bunter!



Und da sind die neuen „Pokalisten“: Ralf Grünig (li) steht nach drei Jahren erstmals wieder auf dem Podest mit Platz 3 in Gruppe 4, nachdem er letztes Jahr mit der Serie pausieren mußte. Pepe Schnack (re) fährt seine dritte Saison in der Serie und holt sich dabei zweimal Platz 2 in Gruppe 2 und 4.



Und weiter geht es mit neuen und alten Gesichtern auf dem Podest: Thomas Müller (li) ist nach mehrjähriger Pause die zweite Saison wieder dabei und schon holt er seinen ersten Pokal mit Platz 3 in Gruppe 5. Martin Schmeußer (mi) fährt die achte Saison und ist daher von Anbeginn der Serie im Süden mit dabei. Nun feiert er sein erstes Podium in der Serie mit Platz 2 in Gruppe 5. Für Michael Föller (re) ist es ebenfalls der Durchbruch: Nach vielen zweiten Plätzen in den letzten Jahren hält er den Siegerpokal der Gruppe 5 mit dem Ausruf hoch: „Da ist das Ding!!!“ So ganz nebenbei holte Michael auch noch Platz 3 in der Gruppe 2.

Herzlicher Dank für die tollen Bilder, die im Bericht natürlich nicht alle gezeigt werden können, geht an Walter Benkeser. Hier der Link auf sein picasa-Album mit allen Bildern:  
<https://picasaweb.google.com/picasawb/Wendelstein272011?authkey=Gv1sRgCL6WyJKY99qEcg>

Auch an Martin Schmeußer vielen Dank für seine Bilder. Das war's in dieser Saison. Wir sehen uns dann hoffentlich nächste Saison alle wieder, im Januar 2012 erneut in Wendelstein.  
 Stefan

## Sponsoren:

 <b><a href="#">HAMA-Lösungen</a></b>	 <b><a href="#">Schöler Chassis</a></b>
 <b><a href="#">Carbon Team</a></b>	 <b><a href="#">Fischer - Modellbau</a></b> <i>Profiprodukte für die Modellbaulackierung Slotracing Teile und Zubehör</i>
 <b><a href="#">GP Speed Tires – Jürgen Plan</a></b>	 <b><a href="#">Slotitnow - Nürnberg</a></b>
 <b><a href="#">Bleck Center</a></b>	 <b><a href="#">Jens Scale Racing</a></b>
 <b><a href="#">Umpfis Slotbox</a></b>	 <b><a href="#">www.slotracing-werk.de</a></b>
	 <b><a href="#">Gruppe 245 Süd Orga-Team</a></b>