

## Hot Slot München, die Zweite: Richtungswechsel im 5. Lauf der G245 Süd

So, da samma widdä – mochte der Bayer nach nur zwei Wochen seit dem letzten Lauf bei Hot Slot diesmal sagen. Dieses war nun also der planmäßig reguläre Lauf in der Nordstadt Münchens, zu dem sich dann auch wieder eine erwartungsgemäß große Teilnehmerzahl mit 19 Startern einfand. Wie schon beim letztenmal hatte Hot Slot wieder ein starkes Team aufgeboten, das Verpflegung und Rennablauf voll im Griff hatte. Insbesondere zu nennen sind dabei Peter Vornehms Frau, die sich wieder bestens um das leibliche Wohl der Teilnehmer kümmerte, und Edmund, der bei der Rennleitung eine große Hilfe war.



Edmund vom Club Hot Slot Munich, der selbst kein Teilnehmer der Gruppe 245 Süd ist, hilft an den Rennwochenenden souverän und ausdauernd als Rennleiter.



Einfach immer wieder schön anzusehen ist die Bahn von Hot Slot mit seinem Geschlängel. Vorne rechts die „Schwimmbad“-Schikane, links die für Hot Slot typische „Bus-Stop“-Schikane und oben die spitze „Nordkurve“. Dahinter sieht man einen Teil des Fahrerlagers, welches sich im Bahnraum befindet.



Auf der Anlage ist an alles gedacht, auch an die natürlichen Bedürfnisse der Fahrer und Zusachauer, wie dieses Bild beweist: Dixi, wenn's um die Wurst geht! – Und um die ging es sehr wohl, aber auch um andere Ausscheidungen. So sollte sich nämlich an diesem Wochenende entscheiden, wer am Finaltag der Serie im A-Lauf der Startaufstellung steht und wer noch Chancen auf einen Pokal und den Gesamtsieg einer Gruppe haben würde.



Und abermals herrschte Kaiserwetter am Renntag, wie schon bei den letzten drei Läufen zuvor. Man könnte behaupten, über der Gruppe 245 Süd lacht die Sonne – aber nicht über die Gruppe 245 Süd. Dazu gäbe es nämlich gar keinen Grund. So fest etabliert, wie sie sich präsentiert, mit so entspanntem und reibungslosem Ablauf jedesmal, angefangen bei den Veranstaltern über die Organisatoren, Kommissare und Helfer bis hin zu den Teilnehmern, und mit einem so hohen gemeinsamen Leistungsniveau ist sie nicht nur äußerst reizvoll sondern auch respektabel. Und wer es nicht wußte oder glauben wollte, die Gruppe 245 Süd ist im Süden Deutschlands inzwischen mit Abstand die regionale Rennserie mit den meisten Stammfahrern, also die stärkste Slotracing-Macht des Südens, wenn man so will. Hatte die Serie letztes Jahr schon 18 Stammfahrer, so werden es dieses Jahr aller Voraussicht nach sogar 20 werden – und das trotz der Stammfahrer-Ausfälle von Christopher Stark, Gottfried Koll und Nils Krietenstein, die eigentlich fest eingeplant waren und bestimmt wiederkommen.



Zum freien Training am Samstagvormittag sind auch die restlichen Nürnberger und die Bamberger Kollegen eingetroffen. Thomas Lange testet hier seinen für die Gruppe 4 neu aufgebauten DeTomaso Pantera. Wortgewaltig, wie man ihn kennt, möchte er nun auch in der Gruppe 245 Süd ein Wörtchen bei den Rennen mitsprechen. Und zu diesem Zweck hatte er seine Fahrzeuge im Vorfeld extra an den Meister-Ingenieur Arnim Luckmann zur technischen Aufbereitung gegeben. Schön sieht man in dieser Studie, wie das Fahrwerk „arbeitet“: Bei genauer Betrachtung stellt man fest, daß die Karosserie gegenüber dem Chassis etwas nach außen gekippt ist, was durch ein komfortables Höhenspiel der Karosserie auf dem Chassis ermöglicht wird.



Walter Benkeser geht der „Lieblingsbeschäftigung“ des Slotracers nach: Die Aufbereitung der Reifen an der Reifenschleifmaschine. Rundlauf und glatte Oberfläche der Reifen sind eine ganz wichtige Voraussetzung für gute Performanz des Fahrzeugs. Gerne schaut da der eine dem anderen Fahrer noch über die Schulter, um zu sehen, wie er es macht.



Was stimmt denn hier nicht??? – Da fährt wohl einer etwas neben der Spur! Während des Trainings war das noch völlig bedeutungslos. Dafür sollte es aber an dem Tag auch wieder manchem Piloten im Rennen passieren, etwas neben der Spur zu sein. Der Kurs wurde an diesem Rennwochenende andersherum befahren, was offenbar manchen Schwindel erregte. Das Gefühl der Unsicherheit vor dem Rennen war selten so hoch wie an diesem Tag. Wer länger in dieser Fahrtrichtung trainieren konnte, hatte sicherlich Vorteile. Für viele war es jedoch ungewiß, wie sicher sie den Kurs im Rennen beherrschen würden. Die Fehlerquote in den Rennen war folglich auch deutlich erhöht und spielte vermutlich eine größere Rolle im Endresultat als sonst üblich. Die wirklich „coolen“ Jungs sollten an diesem Renntag hervortreten und einen Sprung nach oben machen.



Die Fahrzeugabnahme war kräftig umlagert und viel beschäftigt. Ralf Grünig (hinten links) half den Rennkommissaren bei der Arbeit und so war die Abnahme zu dritt locker erledigt. Zwei kleine Anekdoten zur technischen Abnahme: Thomas Rönz brachte ein Fahrzeug zur Abnahme, bei dem der Leitkiel total locker hin und her schlackerte. Beim Training schien er noch nichts bemerkt zu haben. Erst der Rennkommissar machte ihn darauf aufmerksam, so daß er den Leitkiel noch rechtzeitig vor dem Renneinsatz fixieren konnte. Das Phänomen des lockeren Leitkiels widerfuhr am selben Tag aber auch noch anderen Fahrern. Alle fuhren Momo-Chassis, bei denen der Leitkielhalter nur mit einer Schraube befestigt ist – offenbar eine strukturelle Schwachstelle, auf die man hier generell achten muß.

Die zweite nette Anekdote war ein Disput über die richtige Messung des minimalen Reifendurchmessers. Der Rennkommissar mißt diesen mit einer Lehre aus massivem Metall und einer üblichen Profi-Schieblehre aus Metall mit Zehntelteilierung. Eine sicherlich berechtigte Frage beim Messen des Gummi-Durchmessers ist, mit wieviel Druck man die Lehre an das flexible Material heranfährt. Eine Gleit- und eine Presspassung kann dabei durchaus mehr als 1 Zehntel Millimeter Unterschied ausmachen. Nun kam ein Fahrer, dessen Reifen mit unterhalb der noch tolerierten 23,9 mm Durchmesser (Grenzwert ist 24 mm) als zu klein abgewiesen worden war, und monierte die Messung, indem er den Reifen selbst mit seiner eigenen Schieblehre aus Plastik mit digitaler Hundertstel- oder sogar Tausendstel-Anzeige (?) nachmaß. Danach hätte der Reifen genau 24,0 gehabt - und ein paar Tausendstel vermutlich noch dazu ☺. Daß solch ein Meßgerät aber nicht gerade als Referenz taugt, braucht wohl nicht noch erwähnt zu werden, und daher war der Versuch, den Reifen durch die Abnahme zu bringen, nett und amüsant aber letztlich erfolglos – hätte fast ich selbst sein können, der aus Mitleid um das gute Material seine Reifen auch gerne mal bis zum letzten erlaubten Micrometer herunterföhrt, nur hab ich keine Spielzeug-Meßgeräte.



Nach einem Lauf Pause war Chris Rademacher wieder mit dabei und besorgte den Reifentest.



Zum gemeinsamen leckeren Mittagessen war genügend Zeit und so leisteten sich die meisten eine zweite Portion, an der Thomas Lange (2. v.l.) wohl schon etwas zu kämpfen scheint.



Sehr beliebt bei Hot Slot ist die „Zuschauertribüne“, auf der sich stets zahlreiche Teilnehmer niederlassen, um von dort aus das Renngeschehen zu verfolgen.



Nun ging es endlich los mit dem D-Lauf der Gruppe 4, besetzt von der „Franken-Connection“, v.l.n.r. Chris Rademacher aus Bamberg und dann die Nürnberger/Wendelsteiner Hans Brehm, Thomas Lange, Frank Röcklein und Stephan Lange als Lauffünfter, ebenfalls auf einem Porsche 934. Somit las sich die Fahrzeugliste auf den Startplätzen symmetrisch: Porsche – Jota – DeTomaso – Jota – Porsche.

Turbulent war dieser erste Lauf des Tages, weil wie erwartet von vielen Abflügen gekennzeichnet. Besonders hart davon betroffen war Chris, der gleich im ersten Turn alles wegwarf, so nervös begann er, vielleicht auch mit zu viel eigenem Erwartungsdruck. Von seinen Laufkollegen schaffte er mit 9,01 Sekunden die mit Abstand schnellste Runde im Lauf,

doch das sagte eben nichts über die Konstanz aus. Im ersten Turn fuhr er wegen häufiger Abflüge ganz hinten, fing sich im zweiten Turn, um dann im dritten richtig aufzublühen. Frank und Hans, die über alle vier Turns in der gleichen Runde blieben, wurden von Chris im dritten Turn nicht nur aufgeholt sondern beide geschluckt. Im letzten Turn wurde es dann wieder dramatisch zwischen Chris und Hans, der nun auf der besseren Spur unterwegs war. Chris kam wieder nicht richtig in den Rhythmus, Hans dagegen schon. Schließlich überholte Hans einige Sekunden vor Schluß und alles Aufbäumen von Chris nützte nichts. In der Schlußsekunde rollten beide nebeneinander in der Kurve nach der langen Gegengerade aus und Chris fehlte mit einer Wagenlänge genau ein Teilstrich auf Hans. Frank war nur etwa eine halbe Runde dahinter. Völlig unbeschadet und konstant fuhr dagegen Thomas „Long“ Lange mit seinem neuen DeTomaso und legte sichere 3,4 Runden zwischen sich und seine Verfolger Hans und Chris. Als einziger schaffte er in diesem Lauf die 100er Marke mit 101 Runden. Der Tuning-Auftrag seines Fahrzeugs hatte sich offenbar gelohnt.

Die weiteren Ergebnisberichte halte ich diesmal ganz kurz. Der einzige sensationelle Aufsteiger war Peter Vornehm, wenn man da überhaupt von Sensation sprechen konnte. Denn wegen bereits zweier ausgefallener Läufe mußte er noch aus dem C-Lauf starten. Daß er jedoch zur absoluten Fahrerspitze gehört, hatte er schon im Lauf vor zwei Wochen gezeigt, wo er bereits die Gruppe 4 gewinnen konnte. Auch diesmal zeigte er mit 109,14 Runden ein Rennen, das keiner mehr toppen konnte. Unter den C-Lauf-Konkurrenten setzte sich hinter Peter sein Namensvetter Peter Kalsow vor Walter Benkeser durch, während die beiden Wendelsteiner Thomas Rönz und Jürgen Mainka hinter Long zurückfielen. Long schob sich damit von Startplatz 17 auf Platz 13 vor und war damit bester Wendelsteiner. Peter Kalsow kam von Startplatz 14 auf Platz 11. Vor ihm blieben dann jedoch geschlossen die Fahrer des B- und A-Laufs. Lediglich Pepe Schnack im A-Lauf konnte sich noch platzmäßig verbessern, nämlich von Startplatz 3 auf Platz 2 hinter Peter Vornehm. Alle anderen Fahrer blieben mit ihren Platzierungen auf ihrem Startplatz-Niveau oder rutschten sogar etwas ab. Im Gesamtklassement, das nun zwei Streichresultate berücksichtigt, und das für die Startaufstellung beim Saisonfinale herangezogen wird, verbessern sich Pepe um einen Platz auf P2 hinter Reiner Bergheimer, Michael Föller um einen Platz auf P4, Peter Vornehm um 5 Plätze auf P8 und Peter Kalsow um 3 Plätze auf P11, der ihm damit wieder den Platz im B-Lauf sichert. Thomas Müller behauptet P6 und damit die Teilnahme im A-Lauf vor Arnim.



Thomas Müllers Datsun J 160 war diesmal der grandiose Durchstarter in der Gruppe 2.

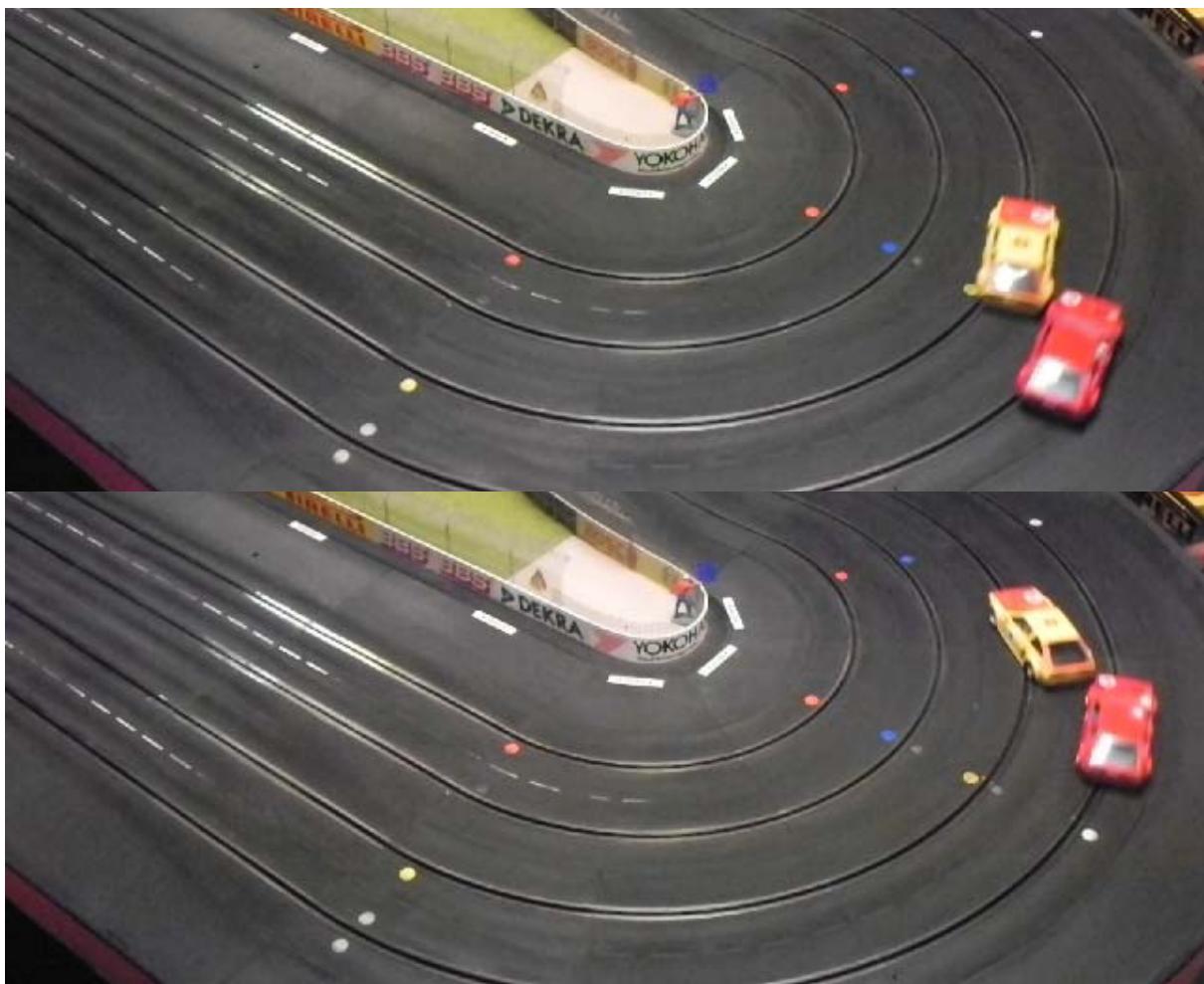
Im D-Lauf der Gruppe 2 gab es nur einen, der sich deutlich absetzen konnte: Peter Kalsow legte über 4 Runden zwischen sich und seinen nächsten Verfolger, Thomas Rönz, und scheiterte mit seinen 99,86 Runden nur knapp an der 100er Marke. Im C-Lauf war erneut Peter Vornehm Spitzensreiter vor diesmal Chris Rademacher, nicht aber so deutlich wie noch zuvor in der Gruppe 4. Nur er konnte sich mit einem Platz 8 schließlich in die Phalanx der Starter aus dem B- und A-Lauff hineinmischen. Chris blieb nur knapp mit 6 Teilstichen hinter Peter Kalsow, der sein Auto übrigens einst von Chris erworben hatte. Die beiden Peters waren damit in der Gruppe 2 unter den Fahrern der zweiten Hälfte auch wieder die größten Aufsteiger, Peter V. von P11 auf P8 und Peter K. von P17 auf P11. Weitere zwei Aufsteiger gab es im B-Lauff und einen im A-Lauff. In diesen beiden Läufen schlug der Fehlerteufel los und so gab es Ritzel- bzw. Zahnradprobleme bei Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann, sowie eine gelöste Radaufhängung bei Ralf Grünig. Alle Defekte durften bei angehaltener Laufzeit behoben werden, so daß den Fahrer nur ein relativ geringer Schaden dadurch entstand. Am schnellsten zeigte sich der Schaden bei Arnim, der daher fast gar keine Zeit einbüßen mußte. Und so konnte er sich mit seinem neuen Opel Ascona zu den Aufsteigern zählen, denn für ihn ging es von P6 um einen Platz hoch auf P5. Im A-Lauff schaffte Pepe Schnack den Sprung von P2 ganz an die Spitze, indem er einen absolut souveränen Lauf hinlegte und den zweiten seines Lauff, Michael Föller, mit einer Runde Distanz hinter sich ließ. Reiners Defekt war sicherlich ausschlaggebend dafür, daß er hinter Michael zurückblieb. Noch besser als Michael war aber Thomas Müller im B-Lauff gefahren. Ganz anders als in der Gruppe 4, wo Thomas die deutlich schnellsten Zeiten des ganzen Fahrerfeldes hingeknallt hatte, dann aber wegen einiger Fahrfehler doch nur auf Platz 6 landete, fuhr er in dieser heiklen Fahrzeuggruppe nun ein sehr besonnenes Rennen. Seinen Datsun hatte er noch etwas beschwert, damit er etwas gutmütiger lag, und die Strategie der Gutmütigkeit ging voll auf. Von seinem Startplatz 9 aus gewann er nicht nur seinen Lauff sondern sicherte sich sogar P2 im Gesamtresultat hinter Pepe und vor dem Hausherren Michael. Ralfs Mißgeschick im B-Lauff ereilte ihn jäh im letzten Turn, aber so schlechend, daß er viel Boden liegen lassen mußte. Bis dahin war er auf einem Niveau unterwegs, mit dem er sich irgendwo bei Thomas und Michael hätte einreihen können. Im Gesamtklassement steigt Peter K. um 4 Plätze auf P15, Peter V. um 3 Plätze auf 8, Ralf trotz seines Pechs heute um zwei Plätze auf P6 und Arnim um einen Platz auf P5. Die ersten vier der Gruppe bleiben von Reiner bis Sebastian Pachner auf ihren Plätzen. Ralf erobert sich für das Finale die Teilnahme im A-Lauff. Den letzten Startplatz im B-Lauff würde Christopher Stark einnehmen, sofern er beim Finale wieder dabei ist. Sonst rückt Walter Benkeser in diesen Lauff auf.



Paparazzi schießen sich gegenseitig ab: Walter bei seiner Jagd gut getroffen von Michael.



Und das war Walters Jagdtrophäe: Ralf Grünigs vom Pech getroffener Renault R8 Gordini.



Und hier eine heiße Szene aus dem A-Lauf der Gruppe 2 zwischen den beiden Alfa Sud von Pepe Schnack in gelb-rot vorne und Reiner Bergheimer in rot hinten. Da ging es ganz knapp zu. Reiner wagt es, auf der Außenbahn wahrlich in Schlagdistanz neben Pepe zu bleiben, der ihn mit seinem Heck nur um Millimeter am Kurvenausgang verfehlt.

Und zu guter letzt war wieder die Gruppe 5 an der Reihe. Im D-Lauf mischte unter vier Wendelsteinern diesmal wieder Peter Kalsow mit, der ja bereits ein Streichresultat mehr hatte, als zur Startaufstellung berücksichtigt worden war. Folglich war es nicht verwunderlich, daß Peter seinen Lauf dominierte und sich mit 3 Runden vom nächsten, Thomas „Long“ Lange, absetzte. Der hatte seinen Clubkameraden Thomas Rönz beharrlich am Hacken und konnte ihn schließlich nur eine halbe Runde hinter sich lassen. Im folgenden C-Lauf mischten sich die restlichen beiden Wendelsteiner, Jürgen Mainka und Hans Brehm, wieder unter ihre Clubkollegen, Jürgen mit nur 3 Teilstichen hinter Long und Hans hinter Thomas Rönz.



Ein nur noch selten gesehenes Gefährt in der Gruppe 5 ist der BMW 3,5 CSL. Frank Röcklein aus Wendelstein ist derzeit der einzige Mutige, der dieses Modell aus Freude an seiner Schönheit auch zum Renneinsatz bringt. Das Bild der Deutschen Rennsport-Meisterschaft von 1977 bis 1981 als Kernvorbild unserer Serie war in der Gruppe 5 einst geprägt von BMW 320 Turbo, Ford Capri Turbo, Porsche 935, BMW M1 Turbo und Lancia Beta Montecarlo. Der BMW 3,5 CSL war in der Epoche davor prägend. Leider sind von diesen Typen nur noch wenige in unserer Serie unterwegs, da andere Typen bessere Performanz versprechen und folglich insbesondere von den ambitionierten Rennfahrern bevorzugt werden.

Im C-Lauf deutlich absetzen konnten sich erneut Peter Vornehm vor Walter Benkeser und Chris Rademacher vor den beiden Wendelsteinern. Hier verlief alles noch sehr geordnet. Der Punkt ging dagegen in den letzten beiden Läufen B und A ab. Im B-Lauf sah man zu mancher Überraschung den einstigen Dominator Reiner Bergheimer dank seines Startplatzes 5, weitere Top-Fahrer mit Pepe Schnack, Ralf Grüning und Arним Luckmann und schließlich auch den Serien-Chef Stefan Schmeußer. Erwähnenswert war hier die Schlußphase des Laufs. Während Arним und Stefan schon aussichtslos zurückgefallen waren, mischten sich Reiner, Ralf und Pepe vorne in einer Runde liegend gegenseitig auf. Im letzten Turn lagen Ralf auf Spur 1 und Pepe auf der besseren Spur 4 Minuten lang nebeneinander an der Spitze. Ralf fuhr sichtlich härter am Limit, um Pepe noch halten zu können, was ihm immer wieder gelang. Hinter den beiden lag Reiner nur eine viertel Runde auf Spur 2 zurück und kam langsam näher. Zwischen den drei herrschte ein wahnsinns Spannung, keiner ließ nach bis 9 Sekunden vor Schluß. Da überzog Ralf in der Schwimmbad-Schikane und rutschte raus, während Pepe fehlerfrei weiterfuhr. Gerade als der Streckenposten Ralf in die Spur setzen wollte, war auch schon Reiner auf gleicher Höhe, der nun drohte, Ralf zu überholen. Doch auch Reiner scheiterte nun an dieser Kurve und flog ab. In dem Durcheinander gab es eine Chaos-Unterbrechung. Ralf war nun nur noch zwei Wagenlängen vor Reiner. Neustart und Ralf kam schlecht weg, so daß Reiner die Lücke sofort geschlossen hatte. Beide lagen nun nebeneinander bei der Zufahrt auf

die Bus-Stop-Schikane. Keine wollte zurückstecken, Reiner griff an und dann kam es in dem rechts-links-Geschlägel zur Kollision. Ralf hatte zurückgeschlagen und Reiner getroffen. Der flog ab und Ralf hatte wieder ein paar Meter Luft. Die Sekunden liefen herunter und so blieben die drei in dieser Reihenfolge nur um Meter getrennt in einer Runde.

Nun noch der A-Lauf mit Michael Föller auf Startplatz 1, Martin Schmeußer auf 2, Thomas Müller auf 3 und Basti Pachner auf 4. Basti wußte die bessere Spur 4 in Turn 1 zu nutzen und lag am Ende des Turns noch eine Wagenlänge vor Michael, der potentiell der schnellere zu sein schien. Im zweiten Turn stand Basti nun auf der schlechteren Spur 2 direkt vor Michael auf der besseren Spur 3. Was sich nun abspielte, kennen alle aus den vergangenen vielen Jahren in der Formel 1: Der schnellere Hintermann kann zwar heranfahren, aber vorbeifahren keine Chance! Das ewig lange Heck von Bastis Nissan Bluebird lud auch nicht gerade ein, einen Angriff auf der Außenkurve einzuleiten, sondern hielt den Hintermann immer schön auf Distanz. Über die gesamte Laufdauer von 4 Minuten bedrängte Michael in maximal 30 cm Abstand den Nissan von Basti, um ihn in einen Fehler zu treiben. Doch der blieb aus. Da der harte Zweikampf beide vermutlich etwas Zeit kostete, kam unterdessen Martin auf der eigentlich schlechteren Spur 1 auf. In Turn 3 war Michael nun endlich erlöst. Auf der schnellen Spur 4 konnte er nun davonfliegen, während Basti auf 1 nun zusehen mußte, wie Martin auf 3 mächtig Druck machte und bis auf wenige Meter aufkam. Im letzten Turn hatten Basti auf 3 und Martin auf 4 wieder ähnlich gute Bedingungen. Michael war inzwischen schon weit weg und hätte nur noch durch eigene Fehler alles verspielen können. Die Spannung lag aber nun zwischen Basti und Martin, der nun immer näher herankam. 30 Sekunden vor Schluß erreichte er Schlagdistanz. Ohne sich den Vordermann lange zurecht zu legen, versuchte Martin sein Glück gleich bei der ersten Gelegenheit auf der Innenspur der Nordkurve, eine gute Gelegenheit. Es kam auch zur Kollision, die Martin durchaus riskieren konnte, doch Basti auf der Außenbahn blieb in der Spur und Martin – oooh Pech – wurde ausgehebelt und flog als innen Fahrender ab. In den letzten 30 Sekunden holte er den durch den Abflug entstandenen Rückstand wieder auf, kam aber nur noch bis auf 4 Teilstiche an Basti heran. Immerhin waren alle drei bei ihren atemberaubenden Gefechten noch so schnell gewesen, daß sie vor dem bis dahin führenden Pepe ankamen.

Am schnellsten von allen fuhr aber Thomas Müller. Er brannte die tiefsten Rundenzeiten von allen in die Bahn, daß einem ganz schwindlig wurde. Seine starke Performanz muß jedoch einen so hohen Druck bei ihm selbst ausgelöst haben, daß er ein um's andere mal seinen Druck neben der Straße entlud – gut, daß es „Dixi“ gab, womit sich der Kreis wieder schließt. Unfaßbar war dann schließlich sein Absturz im letzten Turn, der ihn weit ins Mittelfeld nach hinten spülte. Es war wohl reine Nervensache, wie er selbst dazu sagte. So kann es gehen, und das kann jedem passieren. Daß der Sturz so tief war, lag auch daran, daß es vorne so eng war wie nie. Von Platz 2 bis 7 hatten 6 Fahrer 107 Runden und lagen innerhalb von nur 0,4 Runden hintereinander aufgereiht, also etwa alle drei Meter ein Auto.

Im Gesamtklassement schoben sich in der Gruppe 5 Thomas Lange um 3 Plätze vor auf P14, Peter Kalsow um 7 Plätze vor auf P9, Peter Vornehm um 4 Plätze vor auf P8, Pepe Schnack um einen Platz vor auf P5 und Basti Pachner um einen Platz vor auf P3. Reiner Bergheimer bleibt mit P6 gerade noch im A-Lauf des Finaltags. Chris Rademacher belegt den letzten Startplatz des B-Laufs. Sollte Christopher Stark beim Finale nicht anwesend sein, rückt Hans Brehm in den B-Lauf nach.

Um die Pokale der Saison 2011 ist ein spannender Kampf entstanden, bei dem noch einiges offen ist. In der Gruppe 2 hat Pepe Schnack noch die Möglichkeit, Reiner Bergheimer den Siegerpokal zu entreißen. Jedoch kann Pepe auch nich hinter Michael Föller zurückfallen. Diese drei Pokalaspiranten stehen jedoch sicher auf den ersten drei Podiumsplätzen. In der

Gruppe 4 entscheidet sich der Sieg ebenfalls zwischen Pepe und Reiner. Michael kann noch auf Platz 3 erreichen, wenn Ralf Grünig sich einen Patzer erlaubt. Und in der Gruppe 5 kämpfen um den dritten Pokal noch Reiner, Pepe, Basti und Thomas Müller – toi, toi, toi.



Peter Kalsow war einer der Aufsteiger des Tages. Mit seinen guten Leistungen in allen drei Gruppen hat er sich auch in allen drei Gruppen wieder ins Mittelfeld hineingefahren. Bei anhaltendem Aufwärtstrend droht er vielleicht bald, das Mittelfeld durchzupflügen und in die vorderen Regionen vorzustoßen, wie es jüngst schon Martin Schmeußer teilweise gelungen ist. Wie auch Martin und Thomas Müller ist Peter ein Beispiel, das anderen Fahrern Hoffnung geben kann, wie es nach längerer Durststrecke auch plötzlich wieder gut bergauf gehen kann.

Herzlicher Dank für die große Anzahl an tollen Bildern, die im Bericht natürlich nicht alle gezeigt werden können, geht wieder an Walter Benkeser. Daher hier noch der Link auf sein picasa-Album mit allen Bildern:

[https://picasaweb.google.com/picasawb/HotSlot2152011?authkey=Gv1sRgCMGq6v-03fm6\\_AE#](https://picasaweb.google.com/picasawb/HotSlot2152011?authkey=Gv1sRgCMGq6v-03fm6_AE#)

Und auch Michael Föller und Ralf Grünig haben schöne Bilder beigesteuert, auch ihnen vielen Dank. Bis zum nächstenmal beim Finale in Wendelstein.

Stefan

Sponsoren:	
	 High performance slotparts
<a href="#">Motor Modern</a>	<a href="#">Schöler Chassis</a>
	 Profiprodukte für die Modellbaulackierung Slotracing Teile und Zubehör
<a href="#">Ditech-Produktion</a>	<a href="#">Fischer-Modellbau</a>
	
<a href="#">Lemmys Basement - Nürnberg</a>	<a href="#">Slotitnow - Nürnberg</a>
	
<a href="#">HAMA-Lösungen</a>	<a href="#">GP Speed Tires – Jürgen Plan</a>
	 Gruppe 245 Süd Orga-Team