

Saisonauftakt 2012 der Gruppe 245 Süd in Wendelstein

„Hurrrraaa, es geht wieder los!!!“, wird sich manch begeisterter Teilnehmer der Gruppe 245 Süd gedacht haben. So strömten 22 Fahrer aus nah und fern zur IG Slot Connection nach Wendelstein zum Rennen am 21. Jänner, selbst aus Österreich wieder. Der Teilnehmerrekord des vergangenen Jahres mit damals 28 Startern wurde damit zwar nicht erreicht, aber von den 20 Stammfahrern der letzten Saison waren nur 4 nicht dabei. Im Jahr zuvor hatten 8 Fahrer den Auftakt wohl mehr zum Schnuppern genutzt. Von den 22 Teilnehmern diesmal dürften ebenfalls wie im Vorjahr etwa 20 ernsthaft bemühte Stammfahrer dabei gewesen sein. Sollte der ein oder andere am Auftakt verhinderte Rennfahrer noch in der Saison dazustoßen, könnte in diesem Jahr daher wieder ein neuer Stammfahrerrekord erzielt werden.



In Wendelstein lockt nicht nur das tolle Ambiente des Clubs, die schöne Bahn und das leckere Essen. Auch der kleine aber feine Shop bietet einige Pretiosen, wie ein Regal voller Modellbausätze von zum Teil Raritäten aus der Gruppe 245, dem Zwergen-Cup und den GT- und Sportwagen unterschiedlicher Epochen. Daneben gibt es ein Ersatzteillager der gängigen 1:24-Großserien-Metallfahrwerke und deren Zubehörteilen, das manchen Rennfahrer bei einer Rennveranstaltung in der Not retten kann – nur das 13er Messingritzl war ausgerechnet aus ☺.

Am Freitagabend hatten sich bereits um die 15 Fahrer eingefunden, um im freien Training Zeiten zu jagen, die Fahrzeuge zu erproben und zu optimieren, zu sehen, wo man mit seinem Material im Vergleich zu den Konkurrenten steht und diese mit Sensationsrundenzeiten etwas zu schocken und nervös zu machen. Immer wieder schön sind Versuche, die Fahrerkollegen durch Untertreiben und Klagen in Sicherheit zu wiegen: „Ich hab überhaupt keinen Grip!“ oder „meiner geht einfach nicht!“. Dagegen setzen andere Piloten auf Demonstration von Stärke von Beginn an, daß da ja kein Zweifel aufkommt, wer das Maß der Dinge ist. So besteht zum Glück immer eine gewisse Unsicherheit, ob sich die Ergebnisse aus dem Freitagstraining dann auch im Rennen bestätigen.



Nach wie vor ist eine beliebte Beschäftigung des Rennpiloten die akribische Vorbereitung der Reifen. Daran hat sich mit dem Wechsel von PU-Reifen auf GP-Tires vor zwei Jahren nicht viel geändert. Das „schwarze Gold“ ist natürlich ein wesentlicher Garant für Erfolg und daher wird es von vielen fast liebevoll gepflegt und gestreichelt. Andere dagegen haben fast einen Haß oder eine Art Haßliebe gegen die Reifen und deren Präparation entwickelt. Erzählungen von Rennfahrern, die in der Silvesternacht Stunden lang bis fast zum Morgengrauen Reifen geschliffen haben, hatten schon die Runde gemacht. Ebenso kursierten Berichte, daß manche um die 6 Stunden brauchen, um einen bereits verklebten und abgestochenen Reifen rund zu schleifen. Und dann gibt es Kollegen, die ähnlich der Feinbehandlung von PU-Reifen stundenlang am GP-Tire herumpolieren und diesen dabei mit Wasser kühlen, damit er nicht zu heiß wird, weil er das nämlich gar nicht mag. Insbesondere dann, wenn dieser ganze Aufwand dann keinerlei Erfolg gebracht hat, treibt die Verzweiflung den generierten Präparator bisweilen dazu, wutentbrannte Ausrufe wie „diese Drecksreifen!!!“ in die Runde zu werfen. Und so verbreitet sich so ein Ruf dann manchmal ganz schnell in den Landen und in Kreisen, die solche Rufe nur allzugerne aufgreifen. Sehr schnell werden dann auch Diskussionen über mögliche unerlaubte Präparationstechniken geführt, die die Stimmung in einer Szene leicht verderben können. Daher hatte das Orga-Team der Gruppe 245 Süd gleich vor Beginn der Saison beschlossen, ab sofort ein strengeres Auge auf das Gebot des Reglements zu werfen, das da vorgibt: „jegliche Art von Haft-/Schmiermitteln und Weichmachern auf Reifen und Flüssigkeiten auf Schleifern ist verboten!“ Um der möglichen Diskussion der Frage, was Haft-/Schmiermittel und Weichmacher sind und was nicht, und der Kontrolle der von manchen Leute bei der Präparation verwendeten Flüssigkeiten von vornherein aus dem Weg zu gehen, werden in der Gruppe 245 Süd wie auch im Nürnberger Zergencup und der Scale Classics ab sofort gar keine Flüssigkeiten mehr zur Behandlung der Reifen geduldet, auch nicht das zuletzt häufig beliebte Wasser. Damit wird quasi zugleich erzwungen, daß die Reifen nicht so ewig geschliffen und poliert werden wie bisher.

Und daß es auch ganz anders gehen kann, nämlich ohne jegliche Mittelchen und mit relativ wenig Aufwand, beweisen einige der erfolgreichsten Piloten der Rennserie. Genau das ist es doch, was sich die meisten Rennfahrer eigentlich wünschen: Entspannt trainieren mit gemütlichem Einrollen, um den Rhythmus der Bahn zu verinnerlichen, und möglichst kurzer Zeit der erforderlichen Fahrzeugepflege. Lieber trinkt man dann noch einen Kaffee und plaudert mit seinen Kollegen. So können Reiner Bergheimer und der Serienchef demonstrieren und belegen, daß man einen frisch aufgezogenen Satz Reifen durchaus innerhalb von einer halben Stunde auf Maß, rund und „grob glatt“ schleifen kann. Entscheidend dafür ist der Einsatz von jeweils entsprechend groben Schleifmitteln, angefangen bei der groben Holzfeile, über die grobe Metallfeile bis hin zum groben Schleifpapier. Erst dann, wenn der Reifen kurz vor Endmaß ist, werden Löcher und Riefen mit polierendem Hin- und Herfahren des groben Schleifpapiers geglättet. Auch das bekannte Schuppenmuster des Reifens nach längerem und vor allem wild driftendem Fahren wird mit kurzem Einsatz des groben Schleifpapiers entfernt. Sobald der Reifen rund ist und mit dem bloßen Auge kein Oberflächenmuster mehr erkennbar sind (Löcher, Schuppen oder Riefen), kann man mit der abschließenden Feinbehandlung beginnen. Dazu zieht man die Oberfläche des Reifens nacheinander mit Schleif-Pads von grob nach fein mit leichtem Druck ab. Mit den 3M-Schleif-Pads etwa beginnt man mit „Medium“ und folgt mit „Fine“, „Superfine“ und „Ultrafine“. Die Behandlungszeit je Pad und Reifen ist maximal etwa eine Minute, meist viel kürzer. Bei sechs Rennreifen in den drei Klassen kommt man damit auf maximal 25 Minuten Vorbereitungszeit für das komplette Reifen-Finish. Mehr sollte es niemals sein und mehr bringt meiner Erfahrung nach auch nichts. Wer länger braucht, macht höchstens etwas falsch, z.B. daß er zu früh mit zu feinem Schleifmittel arbeitet oder das Schleifmittel verbraucht ist. Sobald der Reifen während der Behandlung bereits minimal zu glänzen beginnt, hat man zu lange geschliffen. Dann beginnt der Reifen, zu warm zu werden und zu kleben. Und ein klebriger Reifen läßt sich erstens nicht mehr gut schleifen, kommt zweitens nicht durch die Reifenabnahme und baut drittens im Rennen schneller ab. Um am Ende der Behandlung die letzten Reifenkrümel von der Oberfläche zu entfernen, braucht man nicht ewig nachzupolieren oder mit Flüssigkeit wie Spucke zu putzen. Einfaches Abrollen auf dem Krepp-Klebeband genügt, fertig. Die erzielten Platzierungen geben dieser Zeit sparenden Behandlungsmethode Recht.



Wichtigstes Arbeitsmittel bei der technischen Abnahme: Eine Tasse Kaffee!



Rennkommissar Armin Luckmann bei der gewissenhaften Arbeit: Notieren von Concours-Punkten, Karosserien und Fahrwerken und Geld Einsammeln.



An der Theke des Clubs wurde dann die neue Saison mit der obligatorischen Ansprache zum Renntag feierlich eröffnet. Die Teilnehmer genossen dabei noch die Rindsrouladen mit Kloß von Mama Lange, die einfach ein Gedicht waren, und gegen die die um Ästhetik bemühten Worte des Serienchefs nur verlieren konnten. Stephan „Egi“ Lange opferte sich, verzichtete auf die Laufteilnahme und machte stattdessen den Service. Vielen Dank an die ganze Familie.



Das sind einige der „neuen“ Fahrzeuge in der Gruppe 4: Die italienische Schmiede von Lamborghini hat es einigen angetan, links der Jota von Thomas Müller und rechts der Countach von Nils Krietenstein. Beide erschienen aber nur im „neuen Gewand“, da sie nach der letzten Saison entlackt und neu gestaltet wurden.

Mit der Gruppe 4 ging es wieder los und im ersten Lauf standen zwei ganz neue Gesichter an der Strecke der Gruppe 245 Süd, nämlich Herbert Mehner und der junge Hendrik Sattler, Sohn von Vater Wolfgang, alle vom Club in Wendelstein. Dazu gesellten sich zwei „Schnupperkandidaten“ der letzten Saison, Karl Daamen von Hot Slot Munich und Udo Dobberke von ebenfalls Wendelstein. Komplettiert wurde der Lauf von Gottfried Koll, der im letzten Jahr aus Zeitgründen keine vollständige Stammfahrerwertung einbringen konnte. Der Lauf wurde von Hendrik und Karl klar dominiert und es gab ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den beiden. Aufsehen erregte dabei die coole Beherrschung von Hendrik, der sich nicht nervös machen ließ und schließlich souverän mit einer halben Runde Vorsprung vor dem Routinier Karl den Laufsieg holte. In der Gesamtwertung katapultierten sie sich als Serieneinsteiger quasi von Null gleich auf die Plätze 11 und 13. Im folgenden Lauf trat dann die starke Club-interne Konkurrenz geballt auf. Vater Wolfgang Sattler konnte schon nicht mehr an seinen Sohn heranreichen, wenn auch nur mit eineinhalb Runden Distanz. Das ist doch die beste Motivation für den Nachwuchs. Gut gemacht, Wolfgang! Die zwei Clubkollegen Thomas Lange und Jürgen Mainka waren jedoch kompromißlos und nicht bereit, irgendwelche Geschenke auf der Strecke zu verteilen. So überbot Thomas das Ergebnis von Hendrik um eine gute halbe Runde und Jürgen setzte sogar noch weitere knappe zwei Runden drauf.



An den 110,64 Runden von Jürgen Mainka wollte sich der B-Lauf versuchen, in dem ein einzelner kleiner Italiener mit Armin Luckmann's DeTomaso Panthera gegen eine 5-köpfige Schlange von BMW M1 kämpfen mußte. Es war also fast ein M1-Procar-Cup.

Arnims Panthera schlug sich nicht schlecht gegen die zahlenmäßige M1-Üermacht. Drei der 5 M1-Schlangenköpfe versanken bald im Erdboden. Doch die Pranken des Panthers waren nicht scharf genug, um der Schlange auch die giftigsten beiden Köpfe abzuschlagen. Martin Schmeußer behielt mit einer zehntel Runde die Oberhand gegenüber Arnim, mußte sich aber hinter dem anderen „schwarzen“ Panther(a) von Thomas Lange aus dem Lauf zuvor einreihen. Thomas Rönz vom Wendelsteiner Club jedoch gewann den Lauf und damit auch die Procar-Wertung. Nur seinen Clubkollegen Jürgen verfehlte er mit nur etwa einer viertel Runde.



Im A-Lauf der Gruppe 4 war dann wieder ein bunt gemischtes Bild von Fahrzeug-Typen zu sehen: Zwei Jotas und ein Countach von Lamborghini, ein Ferrari 512 BB, ein BMW M1 und ein Porsche 934. Reiner Bergheimer machte mit seinem erfolgverwöhnten Ferrari wieder mal alles klar und gewann mit über einer Runde Vorsprung. Wer dann aber mit einer Übermacht der Italiener in diesem Lauf gerechnet hatte, sah sich bald getäuscht. Der Jota von Pepe Schnack wollte an dem Tag nicht so recht, denn ein an der Karosserie streifender Reifen machte jegliche Performanz zunichte. Der Countach von Ralf Grünig setzte sich zwar gegen den BMW M1 von Michael Föller durch. Er und der Jota von Thomas Müller mußten sich aber der Rennwagenschmiede aus Zuffenhausen beugen. Stefan Schmeußer machte mit seinem Porsche 934 zum Saisonauftakt 2012 genau da weiter, wo er im Finale 2011 aufgehört hatte. Hatte er damals in Reiner's Abwesenheit gesiegt, mußte er sich diesmal auch nur ihm geschlagen geben. Thomas war dicht auf Stefans Fersen und belegte Platz 3 mit nur 2 Teilstichen vor dem starken Jürgen Mainka, der sich aus dem C-Lauf gestartet auf einen sensationellen Platz 4 setzen konnte.



Neue Fahrzeuge in der Gruppe 2: Thomas Müller baut wieder auf seinen Datsun 160 J in neuer Lackierung. Ralf Grünig brachte diesen neuen, wunderschönen Renault 5 mit. Nach ausgiebigen Tests gab er dann jedoch seinem Renault 8 Gordini den Vorzug (Bilder in den Berichten vom 2. und 5. Lauf 2011).

Im D-Lauf der Gruppe 2 dominierten diesmal Karl Daamen und Udo Dobberke. Karl sicherte sich mit 105,92 Runden Platz 10. Udo war mit seinen 104,31 Runden schließlich im Gesamtklassement mit 5 Fahrern in einer Runde, aber eben leider nur als Fünfter, was ihm also Platz 15 einbrachte. Das zeigte jedoch beispielhaft, wie eng die Ergebnisse inzwischen bis weit in das hintere Mittelfeld hinein in der Gruppe 245 Süd generell geworden sind. Ein gelungener oder verpatzter Lauf mit ein paar Abflügen mehr oder weniger kann den Rennpiloten ganz schnell mal um 5 bis 10 Plätze nach oben oder eben auch unten spülen. Udos Leistungskurve zeigte an diesem Tag aber insgesamt bereits stark nach oben.



Der C-Lauf der Gruppe 2 war mit drei verschiedenen BMW-Typen besetzt (v.l.n.r): BMW 320, BMW 3,0 CSL und BMW 635 CSi aus den Häusern von Reiner Bergheimer, Nils Krietenstein und Thomas „Long“ Lange, der erstgenannte pilotiert von Gottfried Koll. Fehlte eigentlich nur noch ein BMW 2002 zum kompletten bayerischen Glück. Die geballte Münchener Motor-Power blieb jedoch irgendwo auf der Straße liegen. Gottfried kam gar nicht richtig in Schwung. Nils und Long balgten sich mit dem Fiat von Jürgen Mainka, landeten mit ihm auch in derselben Runde, leider aber mit komfortablem Abstand hinter ihm. Long konnte immerhin einen Achtungserfolg verbuchen, indem er sich mit 15 Teilstichen vor seinen Clubkameraden Udo schob. Das ordentliche Resultat von 104,46 Runden scheint anzudeuten, daß er nun doch so allmählich die Liebe zur Gruppe 2, der wahren „Männerklasse“, entdeckt. Immerhin hat er damit auch sein Ergebnis vom Vorjahresauftakt auf dem Capri des Serienchefs um 10 Teilstiche überflügelt. Der wahre Überflieger des Laufs hieß aber Thomas Rönz, der auf eine Rüsselsheimer Marke setzt. Sein Opel Kadett hatte wohl im letzten Halbjahr eine Frischzellenkur oder technische Runderneuerung erlebt. War er vor einem Jahr noch mit 103,60 Runden hinter Long geblieben, so versetzte er ihm diesmal mit 108,87 Runden eine wahre Demütigung. Es war klar, das dieses Spitzenresultat nun ein hoch aufgehängter Gradmesser für alle anderen folgenden Fahrer sein würde.



Der B-Lauf nahm nun mit einem bunt gemischten Fahrzeugfeld mehrerer Herkunftsländer die Jagd auf die Marke von Thomas Rönz auf: BMW, Porsche, Alfa, Renault, Datsun und Nissan. Aus der Reihe schön gestalteter Fahrzeuge stach lediglich der Nissan (li.) von Peter Kalsow durch seine einzigartige Häßlichkeit heraus, die Peters Freude am Morbiden durch die krötenartige Erscheinung in Form, Farbe und Gestaltung des Fahrzeugs zum Ausdruck brachte. Weiteres Aufsehen in diesem Lauf erregte dann höchstens noch der Zweikampf an der Spitze von Ralf Grünig und Chris Rademacher, die gefährlich auf Kurs von Thomas‘ Rundenergebnis waren. Ralf setzte sich mit einer dreiviertel Runde gegen Chris durch, verpaßte Thomas aber mit einer drittelf Runde.

„Im Westen nichts Neues“ könnte man beinahe mit einem bekannten Romantitel über den A-Lauf der Gruppe 2 texten. Alle sechs Piloten setzten auf ihr zuletzt bewährtes Material aus der letzten Saison: Reiner B. und Pepe S. auf Alfa Sud, Michael F. auf BMW 635 CSi, Arnim L. auf Opel Ascona, Martin S. auf Fiat 131 und Stefan S. auf Ford Capri. Und in der Reihenfolge, wie sie in der Startaufstellung standen, kamen sie auch fast wieder in’s Ziel. Nur Pepe rutschte zwischen Martin und Stefan ab und Arnim dafür überlegen hoch an die Spitze. Genau in der Mitte gesprengt wurden die sechs jedoch durch Thomas Rönz, Ralf und Chris.



Das aufregende Dasein eines Streckenpostens demonstriert hier sehr schön Pepe Schnack: Da denkt man nichts Böses und plötzlich wird man mit fliegenden Autos bombardiert – huch!!! Und zu guter letzt darf man das ganze Schlamassel dann auch noch in Ordnung bringen.



Wahrlich eine Augenweide hat Thomas Müller mit diesem Ferrari 365 GT4/BB für die Gruppe 5 da hergezaubert, siehe auch von vorne in der Startaufstellung im nächsten Bild. Auch dieses Fahrzeug hat er aus seinem letztjährigen Einsatzauto durch eine gründliche „Kernsanierung“ mit komplett neuem Design hergestellt. Im Renneinsatz verschlissene Hauben müssen also nicht unbedingt entsorgt werden, insbesondere wenn es sich dabei um selten gewordene Typen oder teure Bausätze handelt. Es gibt inzwischen mehrere Rennkollegen, die sich mit Entlacken und Restaurieren gut auskennen und sicher gerne mit Rat und Tat behilflich sind. Und solche tollen Ergebnisse wie hier werten die Optik der Gruppe 245 natürlich erheblich auf. Von diesem Beispiel ästhetischer Schönheitsoperation kann sich der ein oder andere Rennstallbesitzer sicher noch inspirieren lassen – natürlich nur auf seine Fahrzeuge bezogen! ;-)

So ging es schon in den Entspurt des Tages mit der Gruppe 5. Die vier Münchener Fahrer Karl, Michael, Pepe und Peter V. hatten sich in den D-Lauf versetzen lassen, weil sie rechtzeitig wieder zuhause sein mußten. War das nun ein Vor- oder Nachteil? Zwar konnte man den Verdacht haben, daß der Grip der Bahn langsam nachlassen würde, was wohl besonders am Vorabend zu beobachten war. Dann wäre die frühere Startgruppe vielleicht ein wenig vorteilhaft gewesen. Andererseits kann der erste Lauf nach der Gruppe 2 mit deren schmälerem Rad- und kürzerem Achsabstand auch Nachteile bringen. Karl und Michael zeigten jedenfalls eine starke Performanz, wobei Michael das Duell an der Laufspitze mit 110,59 Runden mit damit einer dreiviertel Runde Vorsprung für sich entschied. Aber war das genug vom letztjährigen Gewinner des Gruppe-5-Pokals? Vor einem Jahr war er 3 Teilstrecken weiter gefahren und damit auf Platz 3 gelandet, nur von Reiner Bergheimer und Christopher Stark um eine Runde geschlagen. Christopher war diesmal aber nicht da. War also wieder ein Podestplatz in Reichweite? Zumindest während ihres Streckenpostendienstes beim C-Lauf sahen Karl und Michael keinen an sich vorbeifahren. Dann verabschiedeten sich die vier.

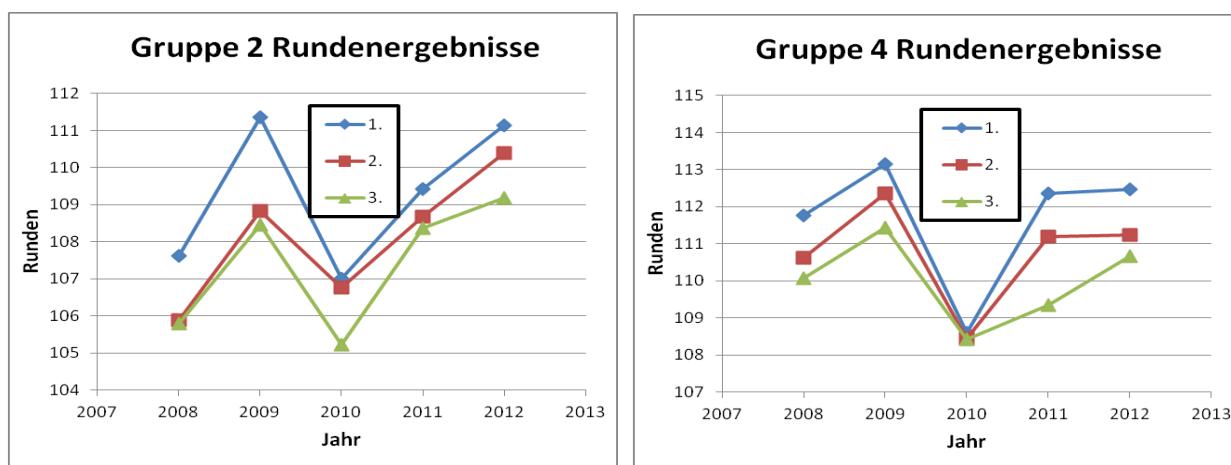
Kaum waren die Münchener aus dem Haus, griffen die Fahrer des B-Laufs kräftig an, allen voran wieder mal Thomas Rönz mit offenbar optimiertem Ford Capri Turbo, aber auch Jürgen Mainka, Chris Rademacher und Gottfried Koll. Gottfried wurde am Ende gerade noch von Thomas überrundet, die beiden anderen blieben in einer Runde mit ihm. Jürgen besaß die „Frechheit“ und setzte sich genau einen Teilstreich vor Karl, beide auf Toyota Celica Turbo. Chris war höflicher und blieb exakt runden- und teilstrichgleich mit Michael. Thomas fuhr aber noch eine viertel Runde weiter und nahm Michael die bisherige Führung ab.



Im A-Lauf der Gruppe 5 traten vier Ferrari 365 GT4/BB gegen zwei „echte“ Gruppe-5-Boliden der damaligen Ära an: Toyota Celica Turbo von Martin S. und Porsche 935/77 von Stefan S. Dazwischen der herrlich gestaltete Ferrari von Thomas M. Nur bringt optische Schönheit leider nicht immer auch Leistung mit sich, wie die Natur gelegentlich nur allzu gerne beweist. Und so mußten sich die beiden schönen Ferraris von Thomas (Martini) und Ralf (Gulf) in's Mittelfeld verabschieden. Mit ihren hohen 109 Runden war leider nicht mehr drin, obwohl das eigentlich schon super Leistungen waren: Ralf auf P10 und Thomas auf P12 hinter Gottfried mit seinem Porsche 935/77. Die vier anderen A-Lauf-Piloten fuhren noch eine kleine Klasse besser und endeten gemeinsam innerhalb einer Runde auf den Plätzen 1 bis 4. Martin behauptete sich dabei gegen seinen kleinen Bruder Stefan standesgemäß aber knapp mit 20 Teilstichen und belegte Platz 3. Vorne stritten sich die beiden anderen Ferrari-Piloten Reiner und Armin um die Krone. Armin behielt diesmal mit 9 Teilstichen knapp die Oberhand und feierte den zweiten Sieg des Tages.

Die größten Erfolge des Tages konnten jedoch die Wendelsteiner verbuchen, denn in der Statistik der Steigerungen zeigte Thomas Rönz die größten Sprünge von allen, denn er verbesserte sich im Schnitt um 9 Platzierungen gegenüber seinem 2011er Endresultat. An zweiter Stelle steht Jürgen Mainka mit durchschnittlich 5 Plätzen Verbesserung. Danach folgen Thomas Lange, Chris Rademacher und Armin Luckmann mit Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr. Am höchsten neu oder wieder eingestiegen sind Karl Daamen und Nils Krietenstein.

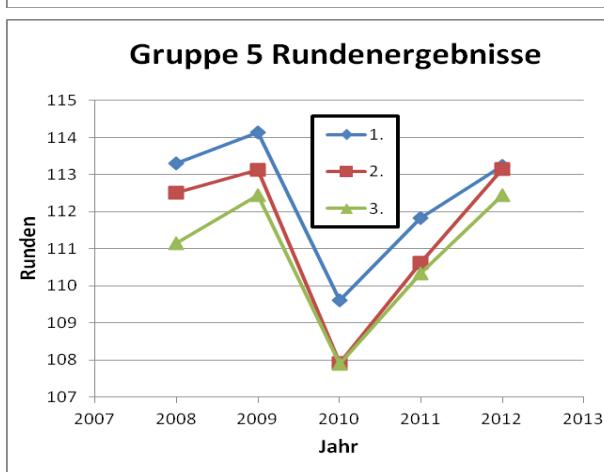
Spannend ist auch ein Blick auf die Kurven der Leistungsentwicklung der Gruppe 245 Süd anhand der letzten fünf Auftaktrennen in Wendelstein - also seit Bestehen dieser Bahn -, die alle gegen den Uhrzeigersinn gefahren wurden. Die ersten beiden Rennen wurden noch mit alten PU-Reifen gefahren. Ab 2010 wurden GP-Tires eingesetzt, in diesem Jahr also zum dritten mal. Aufgetragen habe ich dabei die Rundenergebnisse der TOP-3-Fahrer aus jedem Jahr für alle drei Gruppen. Ausgenommen wurden Ergebnisse von Fahrern, die nur einen vereinzelten Einsatz in der Rennserie hatten. So kann man beispielhaft sehen, wie sich das Niveau unter den kontinuierlichen Serienteilnehmern der letzten Jahre entwickelt hat.



Bei den TOP-3-Rundenergebnissen aller drei Gruppen sieht man deutlich den Einschnitt im Jahr 2010, als man erstmals mit GP-Tires fuhr. Bemerkenswert, daß auch im letzten Jahr mit PU-Reifen alle Gruppen besser wurden. Mit dem neuen Reifen auf niedrigerem Niveau beginnend, mußte man im Folgejahr schon mit einer „Leistungsexplosion“ rechnen. Daß man im dritten Jahr der GP-Tires jedoch die Ergebnisse von 2008 mit den damaligen PU-Reifen überbieten würde, obwohl man da schon im fünften Jahr mit diesem Material unterwegs war, ist eine kleine Sensation.

Damit ist auf den ersten Blick eigentlich das Wesentliche bereits erkannt und gesagt. Wie aber kann das sein? Wie läßt sich das erklären? Und was sagen uns die Diagramme bei näherer Betrachtung, weisen sie doch untereinander gewisse Unterschiede auf? Zunächst fällt auf, daß die Steigerung von 2008 nach 2009 in der Gruppe 2 viel stärker als in den beiden anderen Gruppen war. Gruppe 4 steigerte sich da noch etwas mehr als Gruppe 5. Dann sieht man aber ab 2011 kaum noch Steigerung ganz an der Spitze der Gruppe 4, wogegen sowohl in Gruppe 2 als auch 5 durchweg noch kräftig zugelegt wurde. Man könnte diese Entwicklung natürlich einfach mit dem Argument der jährlich schwankenden Bahnbeschaffenheit weddiskutieren. Das mag auch tatsächlich einen Einfluß haben, denn ab einem bestimmten Zeitpunkt wurden auf der Bahn keine PU-Reifen mehr gefahren. Und dann hatte man irgendwann entdeckt, auf manchen Gummireifen Sonnenmilch zu verwenden, die einen schwachen Haftfilm auf der Bahn hinterläßt. Insofern mag vielleicht das Grip-Niveau der Wendelsteiner Carrera-Bahn insgesamt zugelegt haben. Das würde auch erklären, warum die Bestzeiten im Laufe des Freitagstrainings nach und nach abgenommen haben, nämlich weil die Strecke durch die unbehandelten GP-Tires „sauber“ gefahren wurde, d.h. der Haftfilm zunehmend nachgelassen hat.

Dennoch muß man die ansteigenden Rundenzahlen auch durch die zunehmende Performanz der Fahrzeuge erklären. Daß in allen drei Gruppen ein starker Anstieg von 2010 nach 2011 stattfand, war wohl wegen des damals ganz neuen Reifenmaterials zu erwarten. Der Leistungssprung in der Gruppe 2 von 2008 nach 2009 war der aufkommenden „Materialschlacht“ in dieser Gruppe zu verdanken. In 2009 kamen erstmals die leichten GFK-Karossen zum Einsatz. Nur Ralf Grünig konnte da mit seiner Präparationskunst und dem damals immer beliebter gewordenen Plafit-Chassis mit einem Bausatz-Deckel noch halbwegs mithalten. Die kollektive Aufrüstung in der Gruppe 2 ging seitdem stetig weiter. GFK-Deckel verbreiten sich und dominieren die Spitze der Gruppe 2. Aber auch zunehmend beherrschte Fahrzeugabstimmung und Reifenbehandlung sind für den Aufwärtstrend verantwortlich und



nicht unbedingt neue Technik, wie das Diagramm der Gruppe 5 zeigt, da die Plätze 3 und 4 in 2012 mit Schöler-Stahlchassis der ersten Generation erzielt wurden.

Unser rasender Fotograph Nils ist wieder zurück in der Serie. Vielen Dank an ihn für die schönen Bilder in diesem Bericht. Und viele schöne Bilder hat auch Walter geschossen, die man unter folgendem Link sehen kann: <http://www.pixum.de/viewalbum/id/6087328>.

Und dann bis zum nächsten mal bei Hot Slot München, dieses mal schon im 2. Lauf der Serie. Stefan

Sponsoren:

 HAMA-Lösungen	 Schöler Chassis
 Carbon Team	 Fischer-Modellbau
 GP Speed Tires – Jürgen Plan	 Slotitnow - Nürnberg
 Bleck Center	 Jens Scale Racing
 Umpfis Slotbox	 www.slotracing-werk.de
	 Gruppe 245 Süd Orga-Team