

## 5. Lauf der Gruppe 245 Süd in Ebersberg

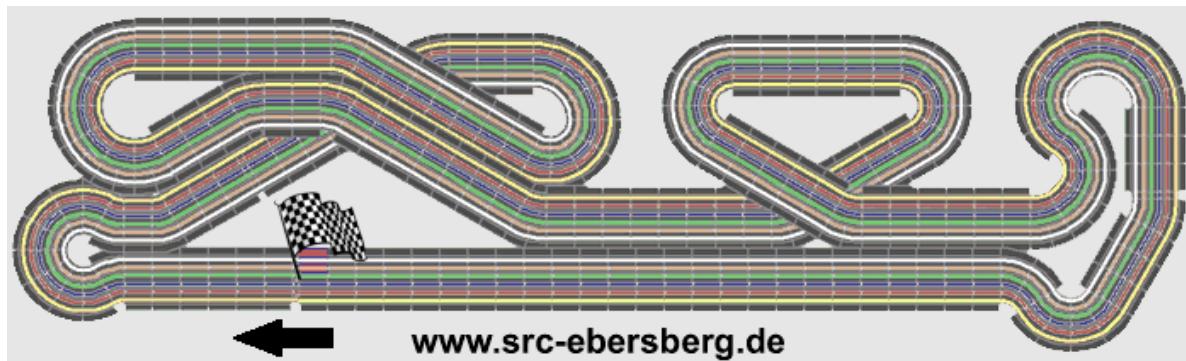
### Alle Neune!

Der Kurs im Münchener Outback polarisiert. In einer ehemaligen Kegelbahn wurden hier knappe 60m Schienen zu einem sehr anspruchsvollen Kurs zusammengesteckt.

Die Herausforderungen der Strecke sind einmal die Wagen überhaupt noch ohne Brille verfolgen zu können und dann der Anbremspunkt für die Schikane unter der Brücke.

Hier haben beim Training die Heimaskaris immer wieder Hilfestellung gegeben und versucht die Gastfahrer sprichwörtlich auf den Punkt zu bringen.

Ob es geholfen hat, kann nicht genau beschrieben werden, denn gesehen hat es beim Rennen niemand....



Am Donnerstag vor dem Rennen war wie immer Anmeldeschluss für die Veranstaltung am Samstag. Die Meldezahl von 9 Recken hatte dann ein längeres Telefonat im Orgateam zur

Folge, denn Gründe für die Absagen gab es natürlich zu genüge. Championsleague Finale in München, verlängertes Wochenende, Bilderbuchwetter und natürlich die für viele unangenehm zu fahrende 60m Strecke.

### **Freitagstraining**

Am Abend haben sich sieben der unerschrockenen Fahrer an der Bahn eingefunden und konnten nach Herzenslust Trainieren. Alle hatten ausgiebig Gelegenheit die Bahn kennen zu lernen. Von den Zeiten waren Karl, Käthe und Reiner am späten Abend für den Kurs gut gewappnet, Arnim gab seinen Spruch „ich roll eh nur mit“ zum besten, Pepe überzeugte durch Understatement und Walter brachte mit seiner bloßen Anwesenheit einen internationalen Flair mit nach Ebersberg.



Gut besetzte Bahn in Ebersberg beim Training

Zum Highlight des Abends trug dann aber genau dieser Walter einiges bei, denn er versuchte mit wilden Kombinationen des Einstekkens mit seinem Regler das Netzteil auf Spur 2 an seine Grenzen zu bringen.

Das Netzteil reagierte prompt und quittierte die Verbindungsversuche erst mit wildem Pfeifen und konnte dann nur noch mit einem Komplett-Reset wieder ins Leben gerufen werden.

Nach einer Erholungsphase und Neuprogrammierung der Einstellungen in Verbindung mit einer Einstek-Schulung für Walter war das Problem behoben.

Walter kann seit Freitagabend „Schwarz-Rot-Gold“ fehlerfrei in allen Lebenslagen anwenden. Leider haben die Ebersberger vergessen, diese Schulung auch anderen Teilnehmern zu teil werden zu lassen, was am Renntag dann Folgen hatte.

Für Verwirrung sorgte dann im Trainingsbetrieb noch das Nichtzählen der Zeitnahme. Ursache hierfür sind die installierten Infrarot-Gabellichtschranken direkt im Slot in Verbindung mit durchsichtig roten Leitkielen (Scaleauto) oder weißen Parma-Leitkielen.

Profane Abhilfe schaffte ein schwarzer Edding 3000 mit etwas Farbe auf den betroffenen Leitkielen.

Am Ende des Trainingsabends um Punkt 24 Uhr standen auf allen Spuren über 400 Trainingsrunden, die wenigsten auf der Mittelspur Grün (4), die meisten dafür auf den beiden Außenspuren Gelb (1) und Weiß (6). Gruppe 2-4-5 Fahrer wissen halt, dass Rennen auf genau diesen Spuren gewonnen werden.

Mittlerweile geht der Gruppe-245-Zirkus doch schon einige Jahre und es haben sich unter den Fahrern Freundschaften entwickelt. Dementsprechend übernachtet ein Teil der Stammfahrer nicht mehr in den Teamhotels, sondern ist bei den Heimfahrern gerne willkommen.

Die abschließenden Bierchen sind dort dann obligatorisch und vor drei Uhr am Morgen wird selten das Licht abgedreht.

### **Der Renntag**

Am Samstag traf als erstes Nils Krietenstein ein, um den Trainingsrückstand vom Freitag noch wettzumachen. Als Bahnneuling konnten wir noch Thomas Rönz begrüßen, der zum ersten mal in Ebersberg war und im Verlauf des Tages eine bemerkenswerte Leistung zeigte. Somit waren in der Kegelbahn alle Neune versammelt und die Fahrer waren gespannt, was der Tag bringen wird.



Die Lesehilfen werden immer aufwendiger

Das Samstag-Training ging flott vonstatten, nur unterbrochen vom Weißwurst-Frühstück. Dafür haben die Jungs aus Ebersberg extra am Samstag um 7 Uhr frischeste original Weißwürste direkt aus München einfliegen lassen.

Ab 11 Uhr sah man niemand mehr beim Trainieren, dafür surrten die Reifenschleifmaschinen einträchtig nebeneinander. Bei der Abnahme gab es keine besonderen Vorkommnisse, sogar die 2 neuen Autos von Bernie (BMW M1 in Kräuterlikör-Farben für Gruppe 4, Porsche 935 in silbernem Design eines italienischen Getränkeherstellers) schafften die Abnahme auf Anhieb.



Die Zitrone von Reiner Bergheimer

Halt, da war noch ein zitronengelber Opel, der seit einem Jahr als Ersatzwagen im Koffer seines Besitzers ein ruhiges Dasein hatte und in Ebersberg sein erstes Rennen bestreiten durfte. Leider ist die Spurbreite wohl im Laufe des Jahres etwas gewachsen, denn er passte mit der Spurbreite partout nicht in die Messlehre der Abnahme. Nachdem eine Reifenschleifmaschine noch mal aufheulte, schaffte es der Zitronen-Kadett dann ohne Beanstandung in den Parc Ferme.

Da das Abnahme-Team den großen Esstisch für ihr Ritual in Anspruch nahm, wurde kurzerhand der SRC-Biergarten in Ebersberg eröffnet.

Eine Garnitur reichte aus um das Mittagsmahl bei frischem warmen Leberkäs mit Kartoffelsalat und sonstigem Zubehör in der Mittagssonne zu genießen.



Biergarten „SRC Ebersberg“

Die Anwesenden waren dann anschließend nur zögerlich dazu zu bewegen, wieder in den Slot-Keller hinab zu steigen und mit den Rennen zu beginnen. Es wurde mehrfach der Vorschlag gemacht, die Bahn doch oben aufzustellen, Pepe zeigte gleich einen Plan auf, wie man mit einem sich öffnenden Dach usw. die Bahn nach draußen bekommen würde.

Um 13:24 Uhr ging es dann endlich mit den Rennen an. Zuerst wurde noch der Vorschlag von Reiner mit einer Neuner-Gruppe und einer Startaufstellung in umgekehrter Reihenfolge umgesetzt.

Die Einteilung sah dann so aus, dass die weiter hinten platzierten Piloten zuerst starteten und die Top-Fahrer nach und nach ins Geschehen einstiegen.

Die 3 Fahrer, die sonst bei so einem Modus Pause haben, betätigten sich in Ebersberg als Einsetzer. Als 4. Einsetzer und MoD (Master of „Därrorr-Taste“) stellte sich Sven zur Verfügung. Trotz der Größe der Ebersberger Bahn reichten 4 Einsetzer.

Den Renncomputer bediente Alois, der Erzeuger der Zeitnahme-Software höchstpersönlich. Alois hatte als einziger etwas Bammel vor diesem Modus, der zuvor so noch nie angewandt wurde, ließ sich das aber nicht anmerken.

Als Rennzeit einigten wir uns aufgrund des abendlichen CL-Finales auf 4 Minuten pro Spur, was bei 6 Spuren auch eine Fahrzeit von 24 Minuten pro Klasse ausmacht, irgendeinen Vorteil muss es ja haben, wenn nur 9 Fahrer starten.

Eine Besonderheit der von Alois entwickelten Zeitnahme-Software ist, daß über die Durchschnitts-Rundenzeit ständig eine Rangfolge aller Teilnehmer ermittelt und angezeigt wird, unabhängig von den tatsächlich gefahrenen Runden. Als Teilnehmer ist man daher ständig darüber im Bilde, auf welchem Platz man gerade liegt.

Ein paar Highlights der Rennen sollen nicht unerwähnt bleiben.



#### **Gruppe 4:**

Beim Restart des 5. Laufes standen die Autos von Michael und Bernie eng nebeneinander. Bernie fuhr verhalten los, da er sah, dass Michael schon vorher schneller unterwegs war. Michael fuhr noch verhaltener los, um den Heimascari vorbei zu lassen. So viel Respekt voreinander führte unweigerlich zur Berührung in der nächsten Kurve, bei der leider Michael außen war. Die dabei verlorenen 4 Sekunden waren Gott sei Dank in der Endabrechnung nicht entscheidend.

Eine andere Besonderheit gab es im 4. Durchgang der Gruppe 4, als der 2. Serienchef der Gruppe 2-4-5 auf Spur 5 eine neue Kombination Stecker-Buchse für seinen Regler wählte.

Der Nezih-Regler überstand die Belastungsprobe, Reiners Nerven auch und dank einer kurzen Chaos-Phase konnte es weitergehen.



Das Gruppe4 Rennen gewann Kalle souverän, das zeichnete sich schon ab, als er im 3. Durchgang des Rennes ins Geschehen eingriff, und das so vehement, dass er mit seiner Fahrt auf Spur 1, der langsamsten Spur der Ebersberger Kegelbahn, gleich mal die Führung übernahm mit einer Durchschnittszeit von 13,6 Sekunden. Diese Zeit erreichten andere Fahrer nicht mal als Bestzeit. Kalle lies auch auf den anderen Spuren nichts anbrennen und sicherte sich so den Sieg mit fast einer Runde Vorsprung auf seinen Clubkameraden Michael Föller, der diesmal mit dem BMW M1 seines Clubkollegen Peter Vornehm unterwegs war und prompt sein bestes Gruppe4-Saisonergebnis erreichte..

3. wurde Pepe. Beachtenswert war der 7. Platz von Arnims Ferrari 308 GTB mit einem Inliner-Fahrwerk.

Besonders hervorzuheben ist die besonnene und konstante Fahrweise von Thomas Rönz. Als absoluter Neuling (auf der Ebersberger Bahn) hatte er nur einen einzigen Abflug und kam so unter die Top Ten. ☺

Für einen Platz weiter vorne reichte es leider nicht, denn er hatte das Pech, dass nur lauter erfahrene und langjährige Slotter auf der Ebersberger Bahn unterwegs waren, die entweder das Training am Freitag oder bereits ein Rennen auf dem Kurs hinter sich hatten.

## Gruppe 2:

Nach einer kurzen Pause ging es um 14:40 Uhr weiter mit Gruppe 2. Reiner verschob die Kaffee- und Kuchenpause aufgrund der Vorfreude auf seine Lieblingsklasse auf später. Nachdem die Gruppe 4 vorher (fast) ohne Zwischenfälle und mit nur einer Chaos-Phase auskam, ging es in der kleinen Klasse hoch her.

Nach 2 Sekunden gab es die 1. Chaophase, nachdem ein weit gereister Starter in der ersten Kurve das halbe Feld hinaus kegelte. Die 2. Chaophase gab es in der Bergaufkurve 3 Sekunden später, wieder war der bärige Fahrer mitten im Getümmel. Erst nach 2 Runden beruhigte sich das Geschehen etwas und von da an hatten sich die Protagonisten an die sensiblen Fahrzeuge dieser Klasse gewöhnt und es entwickelte sich langsam ein spannendes Rennen.

Durch das versetzte Einsteigen der Top Fahrer war der Gesamtdritte Michael Föller mit seinem Rennen als erster mit allen Spuren durch und konnte als Einsetzer die Fahrt seiner direkten Konkurrenten nur noch als Zuschauer verfolgen. Karl war zu diesem Zeitpunkt sehr

gut unterwegs, leistete sich aber einige Abflüge und blieb eine drittelf Runde hinter Michael bei seinem letzten Lauf stehen.



Fehlte noch Reiner, der den Opel auf der roten Spur vorsichtig durch die 4 Minuten bewegte. Durch die zu entspannte Fahrt reichte es dann gerade noch vor Karl zu bleiben und Michael atmete hörbar auf, als das Rennen der Gruppe 2 durch war. Reiner hatte nach Auswertung der Daten keinen Abflug, das lag aber auch an seiner besonnen zurückhaltenden Fahrweise. Man könnte auch sagen, er hat seinen Zitronen-Kadett aufs Stockerl getragen.

Mit 2 Teilstichen Abstand (das sind in Ebersberg allerdings auch schon über 1 Meter) raste Kalle auf den 3. Platz.



Thomas Rönz links und Karl Daamen rechts

Das Feld von hinten sicherte Walter ab, der ohne den Verlust einer Schraube sicher weiter vorne in der Ergebnisliste gelandet wäre.

Aber auf der Fahrt durch die lange Gerade von Ebersberg hatte Walter alle Blicke sicher, denn die sich lösende Schraube hakte in der Nachbarspur ein und der Wagen ging in einem 30° Drift durch diesen Streckenabschnitt.

Bedingt durch den Defekt an Walters Auto und den inzwischen gesammelten Streckenkenntnissen wurde Thomas Rönz toller Achter in der „Männerklasse“.

Bernie konnte sich mit Platz 7 knapp vor Thomas ins Ziel retten. Bernie war in der Gruppe 2 mit einem Leihauto von Michael unterwegs. Dieser gab das Auto erst heraus, nachdem er Bernie streng in die Augen schaute, so nach der Devise, trau Dich nicht, mich damit zu überholen. Bernie fuhr auch ganz brav hinter Michael her, zudem hatte er anfangs das Gefühl, das Auto ist mit 4 Vorderreifen ausgestattet, so arg vermisste er irgendeinen Grip mit dem Leih-Toyota.

Nachdem Reiner mit seiner Platzierung in der Gruppe 2 einigermaßen zufrieden war, genehmigte er eine großzügige Pause bis 16 Uhr zur Einnahme von Kaffee & Kuchen. Die Kuchen-Flatrate wurde gut angenommen (im SRC-Biergarten draußen in der Sonne) und es ging pünktlich weiter.



Kaffee und Kuchen bei strahlendem Sonnenschein im Slotracing-Biergarten zu Ebersberg.  
So läßt sich ein Rennwochenende doch aushalten! ☺

## Gruppe 5

In der Gruppe 5 wurden nicht die Zeiten der Gruppe 4 erreicht, das lag wohl an zu viel Catering und am schwindenden Grip.

Bestzeit erzielte übrigens Walter auf Spur 4 (grün) mit einer Zeit von 13,351 Sekunden. Ansonsten war in allen Läufen die Spur 5 (Orange) die Spur mit den schnellsten Zeiten der Veranstaltung. Alle sonstigen Bestzeiten sicherte sich Kalle.

Ein folgenschwerer Fehler unterlief leider Michael im letzten Lauf des Nachmittags. Zu dem Zeitpunkt auf Platz 1 liegend, aber irritiert davon, daß ihm Pepe direkt im Nacken saß, vergaß er beim Einstechen des Reglers die Regel „Schwarz-Rot-Gold“ und nach dem Restart raste sein Auto unkontrolliert los. Der Fehler kostete ihn ca. 10 Sekunden insgesamt, wenn man sich das Endergebnis der Gruppe 5 genau ansieht, liegen eben diese 10 Sekunden zwischen Platz 2 und Platz 4, wo alle Fahrer nur durch eine Drittelsekunde getrennt lagen.



Gewonnen hat den Gruppe5-Lauf Kalle mit über 105 Runden, 2. wurde Pepe mit einer besonnen Fahrt à la Reiner vor eben Reiner mit 4 Teilstichen hinter Pepe. Der 4. Platz blieb dem geknickten Michael.

### Schlussbemerkungen

Die Veranstaltung in Ebersberg war mit dem 9er Modus eine spannende und sehr kurzweilige Geschichte. Die Leistungsdichte der anwesenden Fahrer war fast schon erschreckend hoch, denn mit ein wenig bummeln auf einer Spur oder gar einem Abflug wurde der jeweilige Fahrer gnadenlos im Endergebnis durchgereicht.

Hier gilt es ein großes Lob an die Ebersberger Jungs zu geben, die eine fehlerfreie Veranstaltung für die kleine, feine Gruppe-245-Truppe boten und mit frischen Weißwürsten, Leberkäse und Kuchen die Fahrer verwöhnten.

Zudem war für die angereisten Fahrer der Kurs zwar anspruchsvoll, aber weit weg von einer „Crash-Bahn“, denn einzig beim Gruppe 2 Rennen wurde die Terror-Taste mehrmals betätigt. In allen anderen Rennen setzte diese Taste fast schon Staub an.

Nur die ungewohnte Anordnung der Fahrerstände brachte 3 Fahrer wohl etwas durcheinander, denn falsches Einstecken in dieser Häufung bei solch einem Fahrerfeld ist mehr als ungewöhnlich.

Zu Bruch ging natürlich auch nichts, außer ein paar Nerven bei der Suche nach der richtigen Stecker-Buchse-Kombination.

Es wurden spannende Rennen mit engen Ergebnissen gefahren. Es gab trotz der Streckenlänge tolle Zwei- bis Vierkämpfe Kotflügel an Kotflügel, es gab tolles Synchron-Sloten minutenlang über mehrere Spuren hinweg, es wurde äußerst fair gefahren und es trat alles ein, was einen angenehmen Renntag ausmacht.

Die Fotos stellte diesmal Walter zu Verfügung. Vielen Dank dafür.

Reiner

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