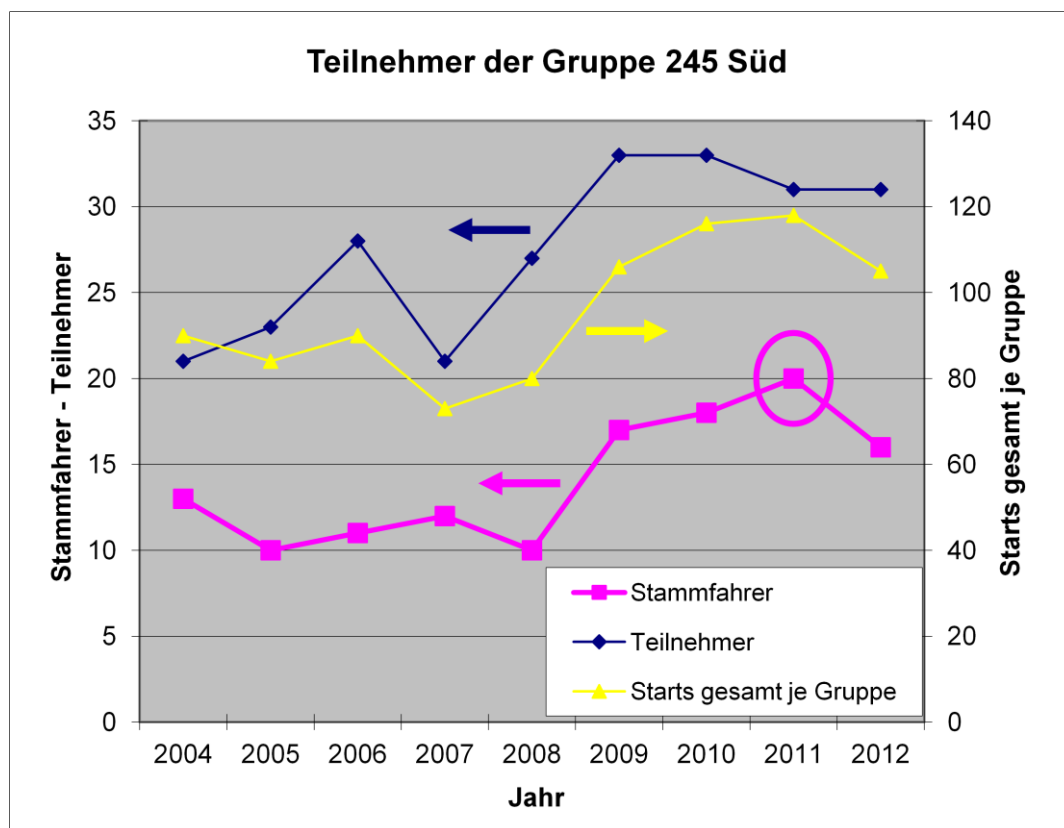


Ein „heißes“ Finale 2012 der Gruppe 245 Süd in Wendelstein

Wer hier nicht dabei war, der hatte wirklich etwas verpaßt – selbst schuld! Bei tropischen Temperaturen fanden sich 18 Teilnehmer beim Finale der Saison 2012 in Wendelstein ein, davon 16 Stammfahrer. Die IG Slot Connection und der Wettergott boten alles auf, um den Gästen ein unvergeßliches Rennwochenende zu beschern.



Warum die Stammfahrerzahl im Vergleich zum Vorjahr um 4 zurückgegangen war, ließ sich allein bereits dadurch erklären, daß der Wendelsteiner Club im Vorjahr noch 7 Stammfahrer gestellt hatte, von denen in dieser Saison nur noch 2 übrig geblieben waren. Zwei weitere 2011er Stammfahrer aus dem Süden strichen nach zwei Läufen die Segel und ein Bamberger konnte diesmal nicht so, wie er vielleicht gewollt hätte, so daß insgesamt 8 Abgänge in dieser Saison zu verzeichnen waren. Dafür gab es zwei Wiedereinsteiger und zwei Neuzugänge als Stammfahrer. Auch die Anzahl der Starts war in dieser Saison gegenüber den Vorjahren eingebrochen. Von den 13 Starts weniger als 2011 gingen allein 10 bei den Läufen in Wendelstein ab. Offenbar war dort in 2011 eine regelrechte 245-Euphorie ausgebrochen, die nun aber wieder in die nüchterne Normalität zurückgefunden hat. Möglicherweise ist auch ein Grund dafür der, daß das Niveau der Gruppe 245 Süd so hoch ist, daß Neulinge hier nicht gleich vordere Plätze im Sturm einnehmen können, sondern gewöhnlich erst mal eine ganze Weile hinten herumfahren müssen, bevor sich dann vielleicht langsam etwas Erfolg einstellt. Diese vielleicht frustrierende Tatsache haben schon viele Fahrer erleben müssen, denn der nahezu konstante etwa zwölköpfige Kern der Gruppe 245 Süd läßt sich doch nur noch sehr schwer aus dem Vorderfeld verdrängen. Allein unter diesen herrscht ein spannender Konkurrenzkampf, bei dem nahezu jeder in der Lage ist, an einem guten Tag ganz nach vorne zu fahren. Wiedereinsteiger, Nachrücker und Neulinge drängen ebenso von hinten nach und wollen einen Platz mindestens im Mittelfeld erlangen. Da müssen die Routiniers erst mal überwunden werden, was nicht einfach ist. So gelingt es meist nur Einzelnen, gelegentlich in die Mitte vorzustoßen. Sehr selten gelingt sogar der Sprung bis ganz nach vorne.

Ein richtiger Rennevent beginnt bekanntlich mit ausgiebigem „freiem Training“ möglichst schon am Vorabend. Hierbei können in aller Ruhe noch letzte Optimierungsmaßnahmen an den Autos vorgenommen und der Bahnrythmus verinnerlicht werden. Erstmals reiste auch Thomas Müller bereits am Vorabend dazu an, den er dann vorwiegend fleißig Reifen schleifend verbrachte. Seine Kollegen aus dem Raum München nahmen das Training auf eine ganz eigene Art war, siehe Bild. Die herrlich laue Nacht lud so verführerisch zum entspannten Bierchen im Freien ein, daß viele diesem Reiz erlagen und dafür ihr Training erheblich verkürzten. Bis zwei Uhr früh saß man in kurzer Hose und T-Shirt draußen, bis ein Regenschauer das jähe Ende der Nacht brachte.



Die schönen Aussichten der Nacht beschränkten sich im Slotracing-Club Wendelstein jedoch auf volle, halbvolle und manchmal sogar leere Gläser, wie hier im Bild zu sehen – immerhin eine schöne und künstlerisch wertvolle Aufnahme! Man konnte aber beruhigt sein, daß keiner der Teilnehmer so tief ins Glas geschaut hatte, wie das unser Photograph Nils hier vorführt. Meist war dieser Zustand der tiefen Leere im Glas auch nur von kurzer Dauer, denn die körperliche Verdunstung mußte dringend kompensiert und so das Glas wieder gefüllt werden.



Und dennoch, „ewig lockt die Bahn“, hier eingefangen der Blick entlang der Gegengeraden durch den Tunnel hindurch auf einen Kurventeil der „Wendelsteiner Höhe“ im Hintergrund.



So schön der Abend dank der milden Temperaturen und kühlen Getränke auch war, der nächste Tag war sogar noch besser. Denn nun legte sich die Wendelsteiner Gastgebermannschaft dermaßen in's Zeug, ihre Gäste zu verwöhnen, daß kein Auge trocken blieb bzw. jedem das Wasser im Munde zusammenlief. Grillmeister „Wolle“ Sattler trotzte der glühenden Mittagssonne bei 34° C im Schatten (!) und der zusätzlichen Hitze des Grills und zauberte in Windeseile Steaks, Würstel und Spießchen für die ganze Mannschaft, perfekt gebraten ohne daß jemand warten mußte – „a point“ würde man in der Fachsprache sagen.



Der nächste Wendelsteiner Garant für Gaumenfreuden, Egi Lange, baut indessen das Salatbuffet auf, Kartoffelsalat, gemischter Salat und Tomate mit Mozzarella, und dazu eine ganze Batterie von leckeren Grillsaucen, was will man mehr?

Und so sah die ganz Pracht dann auf dem Teller aus. Was kann es Schöneres an einem sonnigen Sommertag geben, als so verwöhnt zu werden. Dazu noch ein Bier oder Radler, besser bekommt man es im Urlaub auch nicht. In der Mittagspause vor dem Rennen konnten alle Teilnehmer gemeinsam dieses Festmahl genießen – final oder besser gesagt „endgeil“!





Der Clubchef Thomas „Long“ Lange gönnte sich inzwischen Entspannung auf der Hollywood-Schaukel im Club-Garten, hatten seine Jungs vom Catering doch alles perfekt im Griff. In diesem Ambiente war man hin und her gerissen zwischen Rennen Fahren oder lieber sommerlichem Entspannen im Garten, Wendelstein ist eben der Slotracing-Wellness-Club.



Aber dann ging es kurz nach 13:00 Uhr doch ziemlich pünktlich mit den Rennen los. Mit von der Partie waren erstmals zwei neue Interessenten aus Wendelstein, die die Serie gleich mal live und aktiv miterleben wollten, ganz links Michael Reißmann und Björn Pöpl direkt daneben. Die beiden schlugen sich wacker und waren umsichtig mit ihren Rennkollegen. Beiden war natürlich klar, daß sie sich das Feld erst mal von hinten würden anschauen müssen. Aber so weit entfernt waren sie dann gar nicht mehr. Vor allem Björn kam bisweilen schon nahe genug an einen der routinierteren Fahrer heran, um quasi in Schlagdistanz gewesen zu sein. Die Kollegen daneben hatten im ersten Lauf des Tages in der Gruppe 4 die Startplätze 13 bis 16 gemäß dem Gesamtstand vor diesem Rennen.

So wie die Startplätze des C-Laufs der Gruppe 4 belegt waren, gestaltete sich dann auch der Rennverlauf. Alle Fahrer konnten ihre Positionen behaupten und daher blieb auch deren Reihenfolge im Gesamtklassement untereinander unverändert. Die Abstände der Fahrer untereinander waren auch recht deutlich, so daß hier eigentlich von Anfang an alles klar war. Ganz anders dagegen ging es dann im B-Lauf mit den Startplätzen 7 bis 12 ab. Fast über die ganze Renndistanz von 6 mal 3 Minuten blieben alle sechs Fahrer innerhalb einer Runde zusammen. Verglichen mit dem C-Lauf waren die Bestzeiten hier geschlossen gleich um mindestens 3 Zehntel besser. Die Performanz, die hier gezeigt wurde, war für die späteren A-Lauf-Teilnehmer schon Besorgnis erregend. So stark hatte man den B-Lauf nicht erwartet. Gegen Ende teilte sich das Feld dann mittig auf. Die hintere Hälfte kämpfte zum Schluß innerhalb einer Distanz von 10 Teilstrichen miteinander und Jürgen Mainka konnte sich nach 106,39 Runden mit einem Teilstrich vor Walter Benkeser behaupten, der wiederum Nils Krietenstein mit 8 Teilstrichen hinter sich ließ. In der vorderen Hälfte setzte sich Jürgens Clubkamerad Thomas Rönz gegen Martin Schmeuß und Arnim Luckmann durch. Alle drei erzielten 107 Runden. Im Jahr zuvor war das etwa das Niveau der Plätze 1 bis 3 im Finale gewesen. Besonders zu beachten war die Leistungsexplosion von Martin in dieser Klasse. Vom Startplatz 4 des Laufs gestartet, schob er sich bestechend nach vorne und wurde mit nur 12 Teilstrichen Differenz auf Thomas zweiter des Laufs. Thomas behauptete mit dem Laufsieg seinen Startplatz und Arnim schob sich von P5 auf P3 in diesem Lauf. Die hinteren drei Fahrer dieses Laufs behielten die Reihenfolge der Startplätze in den Platzierungen untereinander. Alle sechs waren jedoch deutlich weiter gekommen als die Kollegen des C-Laufs.



Und da warteten sie schon auf den finalen Schuß - natürlich nur den Startschuß -, die sechs besten der Gruppe 4 im A-Finale, von P1 bis P6 v.l.n.r.: Karl Daamen, Reiner Bergheimer, Stefan Schmeuß, Pepe Schnack, Michael Föller und Thomas Müller. Außer Reiner und Stefan stammen die anderen vier aus dem „Münchener Team“. Ganz tief geduckt sieht man in dieser Perspektive die Lamborghini Jota von Karl und Pepe und den Ferrari 512 BB von Reiner. Geradezu aufreizend hoch ragen dagegen der Porsche 934 von Stefan und der BMW M1 von Michael oben heraus.

Der Rennverlauf im A-Finale rückte bald die Kräfteverhältnisse gerade, zumindest was die Spitze anbelangte. Auf Grund der besseren ersten Spuren fuhr zunächst Stefan vorweg. Karl hatte auf der schwersten Spur 1 im ersten Turn etwas Probleme wie auch Abflüge, was ihn zunächst zurückwarf. Doch danach ließ er nichts mehr anbrennen und überrollte schließlich das ganze Feld. Mit gut einer Runde Vorsprung siegte er vor dem zweiten. Hier fiel die Entscheidung erst im letzten Turn zwischen Reiner und Stefan. Stefan auf Spur 1 hatte gegen den auf Spur 4 heranstürmenden Reiner nicht genügend Polster und war gegen seinen Angriff schließlich machtlos. So endeten die ersten drei gemäß ihrer Startposition auf den Plätzen 1 bis 3. Mit 108,03 Runden blieb Stefan um eine viertel Runde vor Thomas Rönz, dem Sieger des B-Laufs. Für Michael waren dessen und Martins Ergebnisse aber zu gut. Mit nur 3 Teilstrichen Unterschied mußte er sich hinter Martin einreihen. Für Pepe und Thomas Müller gab es einen etwas größeren Rutsch nach hinten. Pepe blieb noch deutlich hinter Arnim zurück und Thomas reihte sich knapp hinter dem B-Lauf-Feld ein.



Die größten Sprünge nach vorne hatten Martin, Arnim und Thomas Rönz mit der Verbesserung um 5, 4 und 3 Plätze nach vorne gemacht. In der finalen Gesamtrangliste schaffte Martin damit eine Verbesserung um 2 Plätze auf P8. Thomas Rönz verdrängte Thomas Müller von P6 und sicherte sich damit den letzten Startplatz im A-Lauf des ersten Rennens der Saison 2013. Michael kletterte auf Kosten von Pepe auf P4 hoch. Die drei „Pokalisten“ konnten ihre Positionen behaupteten.



Und das sind die drei Siegerfahrzeuge der Gruppe 4 von Karl, Reiner und Stefan in der Reihenfolge der abschließenden Platzierungen.

Nach einer kurzen Pause ging es gleich mit der Gruppe 2 weiter. Der C-Lauf bot hier ein ganz anderes Bild als noch in der Gruppe 4 zuvor. Die beiden schnellsten des Laufs, Manuel Gärtner und Jürgen Mainka fuhren auf dem Niveau des C-Lauf-Siegergebnisses und kamen nämlich ebenfalls mit 102 Runden ins Ziel. Dabei setzten sie sich mit zwei Runden Differenz gegenüber dem dritten des Laufs, Nils Krietenstein ab. Wie sich später zeigen sollte, konnten sie damit einige B- und sogar einen A-Lauffahrer hinter sich lassen, also ganz anders als es in der Gruppe 4 war. Beide, Manuel knapp vor Jürgen, konnten damit die größten Sprünge nach vorne machen, nämlich um 6 und 4 Positionen. Das änderte zwar nichts mehr an ihren Positionen im Gesamtklassement, sorgt vielleicht aber doch für hoffnungsvolle Zuversicht auf die kommende Saison. Gottfried Koll brachte in diesem Lauf zum ersten mal sein eigenes Fahrzeug auf die Strecke und mußte dabei aber feststellen, daß es wohl doch noch einiges Optimierungspotential daran gibt – aber immerhin.



Im B-Lauf der Gruppe 2 traten zwei BMW 2002 tii neben einem BMW 3,0 CSL, einem Opel Kadett GT/E und zwei Fiat 131 Mirafiori an, ein schönes Feld authentischer Gruppe 2 Fahrzeuge der damaligen Rennszenerie. Pilotiert wurden sie v.l.n.r. mit den aufsteigenden Startplätzen 7 bis 12 von Chris Rademacher, Martin Schmeuß, Thomas Rönz, Walter Benkeser, Thomas Müller und Peter Kalsow.

Wie schon in der Gruppe 4 spaltete sich der B-Lauf der Gruppe 2 in zwei Hälften auf. In beiden Hälften gab es enge Kämpfe an der Spitze, während der Dritte im Bunde jeweils etwas abreißen lassen mußte. Die untere Hälfte, die auch standesgemäß aus den Fahrern der Startplätze 10, 11 und 12 bestand, blieb im Schnitt 4 Runden hinter der oberen Hälfte des Laufs zurück. Dabei drehten sie den Spieß untereinander um, so daß Peter in einem engen Duell mit Thomas Müller mit nur 6 Teilstrichen die Oberhand behielt. Einen etwas unerfreulichen Einfluß auf diesen Ausgang, der vor allem auch Walter, den dritten dieser Untergruppe, aber auch Thomas betraf, hatte die träge Reaktionsgeschwindigkeit eines Streckenpostens, wie beide dann auch im Anschluß an den Renntag beklagten. Üblicherweise liegen die Standzeiten bei einem Abflug bei etwa zwei bis längstens drei Sekunden. Thomas und Walter hatten jedoch mehrmals Ausfallzeiten von 4, 5 und sogar bis zu 8 Sekunden eben bei diesem einen Streckenposten. Der Frust saß verständlicherweise tief, wenn man wegen eines Streckenpostens, der seine Aufgabe offenbar nicht ernst genug nahm, gleich mehrere Runden verlor. Bei der vorherrschenden engen Konkurrenz konnte das leicht den Ausschlag für den Verlust mehrere Positionen geben. Walter stürzte dadurch sogar auch im Gesamtklassement um zwei Plätze nach hinten auf P12, so eng waren die Punktestände hier. Zum Glück hat er damit noch den letzten Startplatz im B-Lauf für das erste Rennen 2013 erreicht, diesen aber auch nur ganz knapp mit 204 Punkten und nämlich nur mit einem Punkt Vorsprung vor Nils Krietenstein. An diesem Fall kann man erkennen, wie wichtig auch die professionelle Einstellung aller Helfer an der Strecke für das gute Gelingen eines Rennens ist, denn vor Abflügen ist schließlich keiner sicher. Um diese Einstellung allen wieder bewußt zu machen, muß wohl am Anfang der nächsten Saison noch mal ein spezielles Briefing gehalten werden.

Und als hätten sie sich verabredet, drehte auch die vordere Hälfte des B-Laufs die Platzierungen gegenüber ihren Startpositionen um. So konnte Thomas Rönz den Lauf mit 20 Teilstrichen vor Martin gewinnen. Chris folgte mit einer Runde Abstand. Dieser Platztausch änderte jedoch nichts mehr an ihren Plätzen in der Schlußtabelle der Saison.

Konnten die Besten des B-Laufs in der Gruppe 4 noch tief in die Phalanx des A-Laufs eindringen, so war diesmal das Ende der Fahnenstange fast erreicht. Das A-Finale war eine Demonstration der Stärke. Unter den ersten Dreien in der Startaufstellung, Reiner Bergheimer vor Michael Föller und Karl Daamen, war noch völlig offen, wer sich welchen Pokal würde abholen können. Reiner führte mit 304,20 Punkten vor Michael mit 301,36 und Karl mit 300,35 Punkten. Da die Punktedifferenz zwischen den Platzierungen am Finaltag 5,56 betrug, konnte noch jeder von den Dreien den Gesamtsieg holen. Die Reihenfolge der Platzierungen unter ihnen an diesem Finaltag bestimmte also tatsächlich, wer welchen Pokal bekam.



Angeichts dieser Spannung an der Spitze des A-Finales degradierten die Fahrer der Startplätze 4 bis 6, Arnim Luckmann, Pepe Schnack und Stefan Schmeuß fast zu völlig bedeutungslosen Statisten ohne jegliche Mitsprache. Ganz so war es dann aber nicht, konnten sie doch ganz befreit auffahren. Arnim und Stefan nämlich heizten ihren vorderen Laufkollegen noch mal kräftig ein, den ohnehin bereits tropischen Temperaturen im Fahrerraum ganz zum Trotz. Lediglich für Pepe war die Hitze augenscheinlich zu viel. Hier im Bild sehen wir ihn bereits völlig durchnässt, das Handtuch stets griffbereit und häufig eingesetzt neben ihm liegend. Wie er dann berichtete, floß ihm der Schweiß während der Läufe tatsächlich derart in die Augen, daß er bisweilen nichts mehr sehen konnte. Somit massiv beim Fahren behindert, fiel er im Klasselement ganz weit zurück.

Für Arnim war dieses Rennen eine Genugtuung nach einigen verpatzten Rennen der Vergangenheit. Er jagte seine Laufkonkurrenten, fuhr mit Karl die besten Rundenzeiten und hätte er nicht zu viele Abflüge gehabt, sieben waren einfach zu viel, wäre der Sieg tatsächlich drin gewesen. So reichte es immerhin zu Platz zwei. Die ersten drei des Laufs erzielten 107 Runden und die beiden Folgenden 106 Runden, womit sie noch etwa 2 Runden vor dem Sieger des B-Laufs lagen. Stefan blieb das Schlußlicht dieser Fünfergruppe hinter Michael. Karl sicherte sich Platz 3 hinter Arnim und schnappte damit Michael den Pokal des Zweiten vor der Nase weg. Den Sieg holte sich Reiner, der damit die Gruppe 2 zum fünften Mal in Folge gewinnen konnte.



Hier sieht man die drei Siegerfahrzeuge des Renntages, zweimal Alfa Sud Sprint von Reiner (vorne) und Arnim vor dem Toyota Celica 2000 von Karl. In der Gesamtwertung blieb Arnim auf dem vierten Platz, während Stefan noch an Pepe vorbeiziehen konnte. Somit drei GfK-Alfa-Suds auf den Plätzen 1, 4 und 6, dazwischen Karls Toyota auf P2, Michaels BMW 635 und Stefans Ford Capri, alles drei Plastikhauben.

Nach der schweißtreibenden Gruppe 2 war erst mal Kaffeepause mit einem leckeren Erdbeerkuchen und Sahne angesagt. Die Vollendung wäre natürlich gewesen, wenn der Club eine eigene Eismaschine gehabt hätte und damit selbstgemachte Eiskreationen auf den Tisch gebracht hätte. ☺ Aber soweit wollen wir ja gar nicht gehen und das auch nicht erwarten. Wie schon gesagt, war das Catering in Wendelstein und die ganze Atmosphäre wieder perfekt.



Bei diesem Anblick weiß jeder, daß nun schließlich die Gruppe 5 auf dem Plan stand und damit die letzten drei Läufe der Saison 2012. Hier sieht man Fahrzeuge aus dem ersten Turn des C-Laufs: Toyota Celica Turbo von Jürgen Mainka (re.), Porsche 935/77 von Gottfried Koll (mi.) und Nissan Bluebird Turbo von Manuel Gärtner (li., Auto von Pepe Schnack).

Der C-Lauf nahm diesmal eine ganz neue Wendung. Jürgen und Manuel lieferten sich mit Peter Kalsow ein dramatisches Rennen, bei dem die drei schließlich mit 105 Runden alle gemeinsam in einer Runde ins Ziel kamen. Jürgen hatte 14 Teilstriche Vorsprung vor Peter, Manuel war etwas weiter entfernt. Den großen Durchbruch schaffte aber Gottfried, der mit 109,19 Runden ein Aufsehen erregendes Ergebnis hinlegte. 109 Runden hatte in der Gruppe 4 nicht mal der zweitplatzierte Reiner geschafft. Im Vorjahr wäre Gottfried damit Vierter in der Gruppe 5 geworden. Der Tag war aber noch nicht zu Ende und die Messe noch nicht gelesen.

Im B-Lauf geriet Walter Benkeser wohl wieder an seinen „beliebten“ Streckenposten, dem er sein Fahrzeug dann auch gleich wieder mehrmals in die Obhut übergab, vielleicht um ihn zu trainieren und die Chance auf Verbesserung seiner Einstellzeiten zu geben. Doch es war vergebene Liebesmühe, einmal verlor er bei so einer Aktion sogar gute 8 Sekunden, was den Rekord des Tages darstellte. Walter büßte durch sein Streckenposten-Training so viele Runden ein, daß er schließlich abgeschlagen hinter allen anderen Stammfahrern ins Ziel kam, ein schwarzer Tag für ihn. Wir hoffen, daß ihm in der nächsten Saison wieder mehr Glück beschieden sei. In der Gesamtwertung rutschte er folglich dann auch um zwei Plätze nach hinten, was aber keine Folgen auf die kommende Startgruppe hatte. Der Rest des B-Laufs fuhr ein ordentliches Rennen auf hohem Niveau, so daß zwei Fahrer mit 108 und drei mit 109 Runden ins Ziel kamen. Das Niveau der Gruppe 5 war also insgesamt im Vergleich zum Vorjahr auf breiter Linie deutlich angestiegen. Vielleicht war auch einfach etwas mehr Grip.



Arnim Luckmann's neues Geschoß in der Gruppe 5, ein Lotus Esprit S1 Turbo. Endlich wieder ein neuer Fahrzeugtyp in der Gruppe und was für ein schöner dazu!

Dank des „Ausfalls“ von Walter kletterte Arnim, der sich mit seinem neuen Lotus keine Blöße gab, um einen Platz in der Rangliste nach oben. Als zweiter des B-Laufs wurde er nur noch von Thomas Rönz überflügelt, der damit auch im dritten Lauf des Tages seinen Heimvorteil zu nutzen wußte und einen Sprung um 7 Plätze nach vorne machte, da er von Startplatz 12 losgefahren war. Thomas und Arnim konnten damit Gottfried von der Spitze verdrängen, den anderen Fahrern des B-Laufs gelang das aber nicht. Thomas Müller blieb als dritter des Laufs mit 11 Teilstrichen an ihm hängen. Aber auch der vierte und der fünfte des Laufs, Nils Krietenstein und Pepe Schnack, hätten wohl nicht damit gerechnet, daß sie zumindest noch einen Fahrer aus dem A-Lauf abfangen würden. Dieser Unglückliche war Michael Föllner, der einzige des A-Laufs mit „nur“ 108 Runden. Vor ihm im A-Lauf lag Stefan Schmeuß mit gut einer Runde mehr, also auch 109 Runden. So dicht war das vordere Mittelfeld, daß 5 Fahrer 109 Runden erzielten und zwischen Platz 3 und Platz 9 sieben Fahrer innerhalb einer Runde und zehn Teilstrichen zusammenlagen.



Im A-Lauf durchbrachen dann aber doch 4 Fahrer die Schallmauer von 110 Runden. Martin Schmeuß, der von P6 gestartet war, schob sich nicht nur an seinem „kleinen“ Bruder vorbei, sondern auch an Thomas Rönz. Mit Chris Rademacher lieferte er sich bis zum Schluß noch ein leidenschaftliches Duell, in dem er aber mit 11 Teilstrichen das Nachsehen hatte. Vorne machten es die beiden Favoriten, Karl Daamen vor Reiner Bergheimer aber mit je einer Runde Abstand klar. Und so hießen die ersten drei Karl, Reiner und Chris.



Die Autos der zugleich Tages- als auch Saisonsieger 2012 der Gruppe 5: 1. Porsche 935/77 von Karl, 2. Ferrari 365 GT4 BB von Reiner und Toyota Celica Turbo von Chris.

	P	2009	2010	2011	2012
Gruppe 2	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer
	2.	Michael Föller	Arnim Luckmann	Hans-Peter Schnack	Karl Daamen
	3.	Arnim Luckmann	Michael Föller	Michael Föller	Michael Föller
Gruppe 4	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Karl Daamen
	2.	Michael Föller	Michael Föller	Hans-Peter Schnack	Reiner Bergheimer
	3.	Stefan Schmeuß	Peter Vornehm	Ralf Grünig	Stefan Schmeuß
Gruppe 5	1.	Reiner Bergheimer	Reiner Bergheimer	Michael Föller	Karl Daamen
	2.	Michael Föller	Arnim Luckmann	Martin Schmeuß	Reiner Bergheimer
	3.	Arnim Luckmann	Peter Vornehm	Thomas Müller	Chris Rademacher

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

Für Chris Rademacher war es der erste Pokal der Gruppe 245 Süd, nachdem er nun die fünfte Saison hintereinander dabei ist. Witzigerweise hatte er vor genau einem Jahr beim Finale noch mit beleidigter Miene gejamert: „nächstes Jahr fahr ich nimmer mit, ich hab keinen Bock mehr!“ Vier Jahre vermeintliche Erfolglosigkeit hatten ihn da müde gemacht und entmutigt. Vielleicht aber dadurch etwas lockerer geworden, von übertriebenen Ansprüchen herabgestiegen und einfach wieder den Spaß am Fahren wiedergewonnen, hat er es dann in dieser Saison doch wieder probiert und plötzlich hat es geklappt – da schau, so kann’s gehen!

Der große Star und sensationelle Aufsteiger dieses Jahr war jedoch Karl Daamen vom Club Hot Slot Munich. Bekanntermaßen ist er ein „alter Hase“ und Routinier in der süddeutschen Slotracing-Szene und hat sein Zuhause in einem Club, in dem große Kameradschaft und höchstes technisches KnowHow aufeinandertreffen. Und dennoch war es schon verwunderlich, wie er die Spitze der Gruppe 245 Süd im Sturm genommen hat, zweimal Gruppensieger (Gruppe 4 und 5) und einmal Zweiter (Gruppe 2) wurde. Seine Dankesworte bei der Siegerehrung galten dann seinen Kollegen aus dem „Münchener Team“, die ihn mit

Rat und Tat unterstützt und damit seine Erfolgsserie mit möglich gemacht hatten: Michael Föller, Pepe Schnack und Thomas Müller. Dies zeugt einerseits von der ehrenwerten Bescheidenheit von Karl und andererseits von der vorbildlichen Kameradschaft und Hilfsbereitschaft unter den Süd-Fahrern, die sich gegenseitig den Erfolg gönnen und keineswegs neidisch und argwöhnisch nur auf ihren eigenen Erfolg bedacht sind.



Nach dem letzten Lauf der Gruppe 5 gönnten sich die Fahrer eine Pause und einen Trunk bei herrlichem Sonnenschein im Garten der Slot-Connection, bevor es dann zur Siegerehrung und großen Tombola-Preisverteilung ging. Vielen Dank an unsere Sponsoren, die auf der Schlußseite dieses Berichts dargestellt sind – bitte beachtet dies bei euren Einkäufen!








Ebenfalls ein strahlender Gewinner des Tages mit starker Leistungsverbesserung in der Gruppe 2 war Manuel Gärtner, der mit dem Pokal „Rookie of the year“ ausgezeichnet wurde. Manuel's Formkurve als echter Neuling in der Szene zeigte in der Saison schon deutlich nach oben, was auch durch sein Engagement und seine Leidenschaft für dieses Hobby geprägt war – ein echter Gewinn für die Rennserie. Manuel, nur weiter so!

Die Fotos stellte diesmal wieder Nils zur Verfügung. Was wäre der Bericht ohne diese Bilder und daher herzlichen Dank an ihn. Allen nun eine schöne Sommerpause und ein gutes restliches Jahr und wenn wir den Weltuntergang am 21.12.2012 überstehen, sehen wir uns hoffentlich erneut zum Saisonauftakt 2013 wieder. ☺



Stefan

Sponsoren:

	
HAMA-Lösungen	GP Speed Tires – Jürgen Plan
	
Schöler Chassis	Umpfis Slotbox
	
Carbon Team	Slotitnow - Nürnberg
	
	<p>Gruppe 245 Süd Orga-Team</p>