

Der zweite Lauf der Gruppe 245 Süd bei HotSlot in München

Daß der Schlitz bei dem renommierten Club in München heißlaufen würde, konnte dank der 22 Teilnehmer am 2. Lauf der Gruppe 245 Süd schon gut möglich sein. Das war Teilnehmerrekord der Serie an diesem Austragungsort. Dafür bedanken konnte man sich vor allem bei den Mitgliedern des Wendelsteiner Clubs um Thomas Lange herum, dessen 7 Starter vom ersten Lauf daheim nun auch die Reise nach München vollzählig angetreten hatten. Die Reisefreudigkeit des Nordvolkes in die warmen Südregionen fand damit und natürlich auch dank der vielen weiteren Nordfahrer seine Bestätigung. Weitere 6 Club-freie Fahrer kamen aus Nürnberg und Bamberg. Der Übermacht von 13 Nordmenschen standen aus den Clubs im Raum München 3 Fahrer von HotSlot und 2 Fahrer von Pöring gegenüber, ergänzt um 3 weitere südliche Fahrer, zu denen man die Unterstützung aus dem südlich angrenzenden Ausland schon mitzählen mußte. Von den beiden anderen Süd-Clubs, die in dieser Saison den begehrten Zuschlag der Ausrichtung eines Laufs der Gruppe 245 erhalten hatten, blieben Anmeldungen ihrer Mitglieder aus, was die Organisatoren der Serie etwas enttäuschte. Dieses Rennwochende lag doch quasi vor ihrer Haustür und einigen von ihnen dürfte die Bahn auch gut bekannt sein, so daß sie wohl einen leichten Vorteil gehabt hätten. Lag es vielleicht an der Wiedereröffnung des Pöringer Clubs, der unvermeidlicherweise am selben Tag stattfand? Wie auch immer bleibt die erwünschte Vision bisher noch aus, daß die größte süddeutsche Rennserie zugleich auch die Plattform ist, die viele Clubs als Gelegenheit nutzen, auf der Basis eines bereits über viele Jahre national etablierten und bewährten Reglements mit ihren Fahrern untereinander wettzustreiten und sich aneinander zu messen. Immerhin halten die IG Slot-Connection aus Wendelstein, HotSlot Munich und der SRC Pöring die Fahne der süddeutschen Slotracing-Clubs in diesem überregionalen Rennzirkus hoch und das auch mit sichtbarem Erfolg. In der letzten Saison konnten beide Pöringer Piloten, Pepe Schnack und Thomas Müller, Pokale in der Gesamtwertung abgreifen. Peter Vornehm von HotSlot gelang dies in der vorletzten Saison und sein Clubkollege Michael Föller steht seit Jahren regelmäßig mehrfach auf dem Podium. In dieser Saison wirft HotSlot mit Karl Daamen einen weiteren hoffnungsvollen Kandidaten für die Spitze ins Rennen.



Freies Training am Samstagvormittag auf der Rennstrecke von HotSlot Munich.



Zum ersten mal in dieser Saison und damit ganz neu dabei ist Manuel Gärtner aus Bamberg in der Mitte, hier eingerahmt von den beiden Wendelsteiner Clubfahrern Thomas Rönz links und Herbert Mehner rechts.

Der Wendelsteiner Club hatte seine schärfste Waffe vor Jahren ziehen lassen: Der Dominator der Serie, Reiner Bergheimer, hatte sich in die „Freiheit“ und Unabhängigkeit von Clubs verabschiedet, seine eigene Hausbahn aufgebaut und führte fortan aber weiter ungebrochen die Spitze an. Die mit diesem Verlust ihres stärksten Pferdes im Club-Stall entstandene Lücke der 245-Fahrer versuchen sie nun aber mit Macht wieder zu schließen, wie die herausragende Zahl von 7 aktiven Piloten seit letzter Saison zeigt. Allen voran konnten Jürgen Mainka und Thomas Rönz im ersten Lauf dieser Saison auf ihrer Heimbahn beachtliche Erfolge mit vierten und fünften Plätzen einfahren. Wie werden sie sich nun in der Fremde behaupten?



Thomas Müller will mit seinem Rennstall beweisen, daß „schön“ auch „schnell“ sein kann.



Ralf Grünig setzt im zweiten Rennen komplett auf andere Fahrzeuge als beim letzten mal. Diesmal darf der beim letzten Lauf nur im Testeinsatz gezeigte Renault R5 (hinten) wirklich in der Gruppe 2 dran. Und im neuen Design, die alte Karosse vollständig restauriert, präsentiert sich sein Toyota 2000 GT herrlich gelungen wieder in der Gruppe 5, aufgebaut allerdings auf einem Plafit-Inliner-Chassis, was sehr zum Erstaunen vieler Kollegen beitrug. Aber warum nicht, der Erfolg gab ihm schließlich Recht.



Im zweiten Rennen ebenfalls neu zum Einsatz gebracht, links das dritte Fahrzeug von Ralf, einzigartig in seiner Gruppe 4: Ein Chevrolet Corvette. Rechts sehen wir einen Panther, lauernd vor dem Sprung, der DeTomaso Pantera von Thomas Lange, ebenfalls ein eher selteneres Fahrzeug in der Gruppe 4.

Damit ist nun wohl klar, womit es losgeht, nämlich mit der Gruppe 4. 22 Fahrer auf einer vierspurigen Strecke bedeuteten 5 Läufe, von denen die ersten beiden, D- und E-Lauf, jeweils mit 5 Fahrern bestückt waren. Im E-Lauf sah man zu mancher Überraschung gleich Walter Benkeser und Pepe Schnack, die eigentlich höher einzuschätzen sind, aber im ersten Rennen in Wendelstein wenig Glück mit ihrer Performance hatten. Entsprechend ihrem Rennergebnis hatten sie nun einen Startplatz in der letzten Reihe einzunehmen. Es war sonnenklar, daß beide auf Wiedergutmachung aus waren und die Scharfe von zuletzt wieder auswetzen wollten. So wetzten beide auch los wie wild und das ganze Feld sprengte förmlich auseinander. Am Ende lagen im Schnitt etwa 4 Runden zwischen jedem Fahrer, was dann auch die ganze Spannbreite von der Spitze bis zur roten Laterne darstellte. Pepe gewann den Lauf mit 108,60 Runden, aber was war das wert? Der „Frischling“ der Serie, Manuel Gärtner behauptete sich achtbar und blieb in der Mitte unter seinen Laufkonkurrenten. Schließlich konnte er noch drei weitere Fahrer aus den höheren Startgruppen hinter sich lassen.



Manuel Gärtner präsentiert stolz seinen neuen Lamborghini Countach, der erste mit „echten Augen“ aber auch einem wunderschön gestalteten Heck, das einladend sagen will: „Hier dürft ihr zukünftig gerne öfter mal hineinschauen!“

Pepe und Walter schauten nun als Streckenposten gebannt zu, was die Fahrer des nächsten Laufs zuwege bringen würden, um dann ihre Leistung einordnen zu können. Im D-Lauf standen nun ja auch keine Nasenbohrer am Start sondern renommierte Fahrer mit Nils Krietenstein, Peter Kalsow und den beiden HotSlottern Peter Vornehm und Karl Daamen. Noch im Jahr zuvor hatte Peter V. mit seinem BMW M1 die Konkurrenz mit seinen 111,19 Runden geschockt und damit den Tagesrundenrekord eingefahren. Diesmal reichte es aber nur zu 106,44 Runden für ihn, diesmal wohl ein Schock für ihn selbst. Was war los gewesen? Vierehalf Runden weniger als im Vorjahr, das verlangt nach Erklärungen. Die Analyse der Zeiten zeigt, daß er im ersten Lauf auf Spur 4 mit Rundenbestzeiten von tiefen 8,7 Sekunden gut dabei war, gegen Ende des Laufs dann aber schon kaum mehr unter 8,8 kam. Nun kamen für ihn die langsameren Spuren 2 und 1, auf denen seine Performanz auf einmal schlagartig weg war. Im zweiten Lauf auf Spur 2 lag seine mittlere Rundenzeit 3 Zehntel über der des ersten Turns – sehr viel! Es schien als hätte er sich im ersten Lauf bereits die Reifen kaputtgefahrene, was auch die starke Streuung seiner Rundenzeiten im ersten Turn unterstreicht. Erst im dritten Lauf auf Spur 1 fing er sich allmählich wieder und konnte ab dessen Hälfte recht konstante Zeiten um 9,0 und darunter fahren. Auf der letzten Spur 3, nominell wieder etwas schneller, versuchte er noch mal alles herauszuholen und quetschte die Rundenzeiten auf tiefe 8,8. In der zweiten Laufhälfte ließen die Reifen dann aber offenbar endgültig die Luft raus, so daß er die Zeiten nicht mehr halten konnte und wieder bis in den 8,9er Bereich abrutschte. Damit lag er schließlich etwa anderthalb Runden vor Walter aber gute 2 Runden hinter Pepe. Karl dagegen war deutlich besser unterwegs, legte im zweiten Lauf neue Rundenrekorde mit einer Serie von 8,5er Zeiten hin. Doch auch er konnte dieses Niveau nicht lange halten und mußte sich schließlich mit 6 Teilstichen hinter Pepe einordnen, der ein ungeheuer konstantes Rennen gefahren war.

Im C-Lauf passierte in Sachen „Angriff auf die Spitze“ nicht viel. Lediglich Chris Rademacher, der diesen Lauf für sich entschied, konnte Walter noch ein wenig ärgern, indem er sich eine viertel Runde vor ihn schob. Ab dem B-Lauf wurden dann aber keine Geschenke mehr an das Mittelfeld verteilt. Nur Thomas Lange wurde das Opfer der fremden Bahn, mit der er sich offenbar hart tat, und rutschte von seinem Startplatz 8 noch bis hinter Manuel ins letzte Viertel ab. Immerhin hatte er vier seiner Clubkollegen geschlagen. Zwei von ihnen machten es dann aber besser. In gleichen Lauf war es Thomas Rönz, der sich komfortabel vor Chris schob, aber eine halbe Runde hinter Peter V. stecken blieb. Ihn knacken konnte mit einer viertel Runde Ralf Grünig. Den Heimvorteil ebenfalls nutzen konnte aber Michael Föller, den den Lauf mit 107,51 Runden für sich entschied. Nun war er der dritte HotSlotter an der Spitze des Feldes hinter Pepe und Karl.

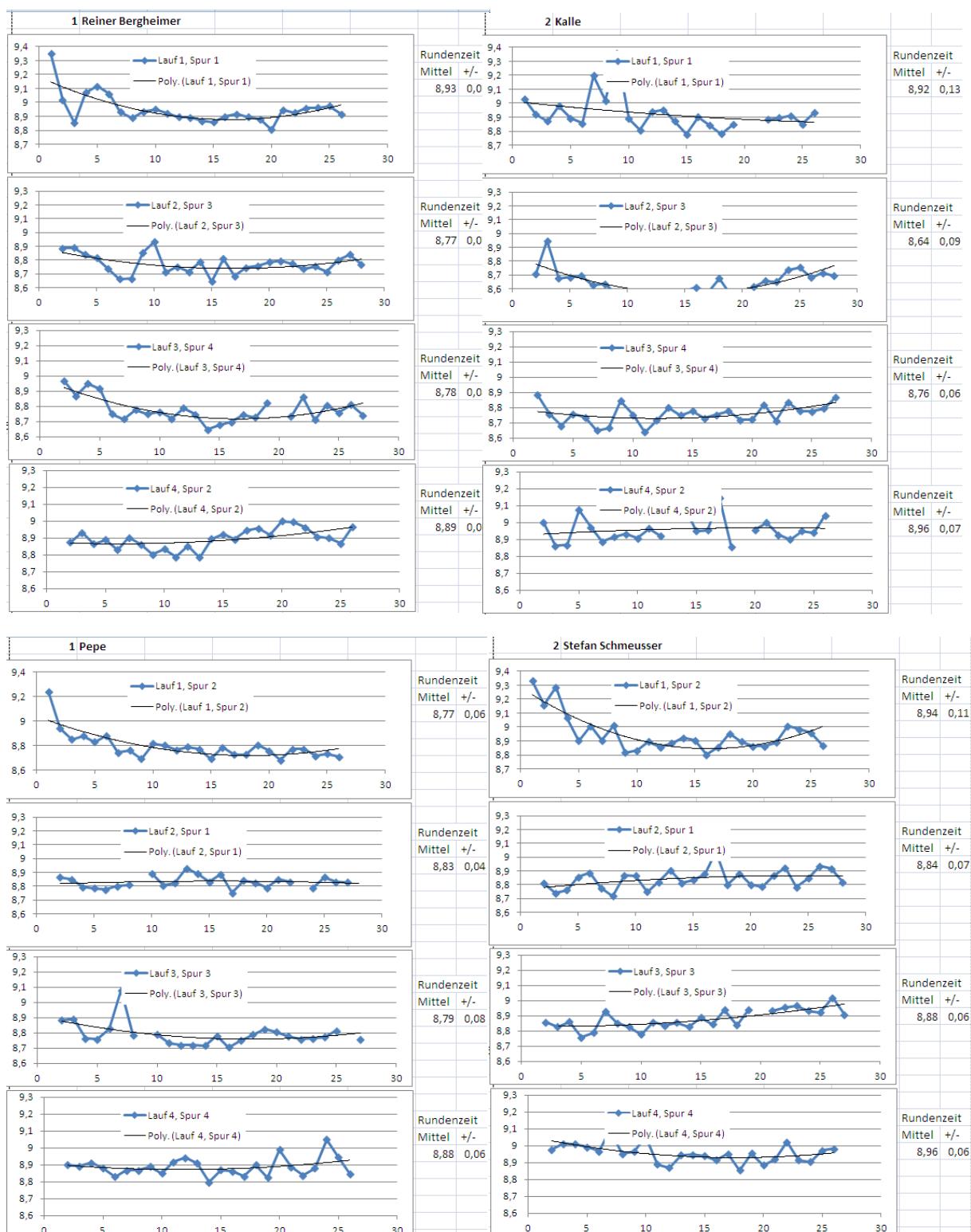


Im A-Lauf der Gruppe 4 stehen drei Italiener einem Deutschen gegenüber, v.l.n.r.: Lamborghini Countach von Jürgen Mainka, Lamborghini Jota von Thomas Müller, Porsche 934 von Stefan Schmeußer und Ferrari 512 BB von Reiner Bergheimer.

Im A-Lauf stellte sich dann die Frage, ob Jürgen Mainka vom Club Wendelstein auf fremder Bahn nun ebenfalls Federn lassen müßte. Im Vergleich mit den Laufgegnern Thomas Müller, Reiner Bergheimer und Stefan Schmeußer mußte man diese Frage mit „ja“ beantworten. In den ersten drei Turns hatte er riesige Rundenzzeit-Streuungen und kam im Mittel nicht unter 9 Sekunden. Erst in seinem letzten Lauf auf Spur 3 hatte er sich dann eingeschossen und legte noch einen konstanten Lauf mit einer Reihe von 8,8er Zeiten hin. Damit fiel er jedoch eine halbe Runde hinter seine Clubkollegen Thomas R. zurück, blieb aber vor Chris und Walter. An der Spitze des Laufs fuhr zunächst Thomas M., der auf Spur 3 natürlich einen Vorteil hatte. Dahinter verbissen sich Reiner und Stefan nebeneinander auf Spur 1 und 2 fahrend in einen Zweikampf. Reiner vorweg fuhr deutlich ruhiger, konstanter und Reifen schonender, während Stefan maximal einen Meter dahinter immer wieder aggressiv angreifen wollte. Die Quittungen kamen postwendend. Reiner behielt seinen Grip und konnte im dritten Lauf noch um die 8,7 fahren, während Stefan da mehr als ein Zehntel langsamer war. Hier war die Entscheidung zugunsten von Reiner gefallen. Gefallen war nach dem ersten Lauf aber auch Thomas M., der seine gute Performance dieses Laufs nicht halten konnte und ab dem zweiten Lauf im Mittel nicht mehr unter 8,9 kam. So wurde er unweigerlich von Reiner und dann auch von Stefan geschluckt. Er landete schließlich 6 Teilstiche hinter Michael. Die einzigen, die das HotSlotter „Triumpf-virat“ sprengen konnten, waren Reiner und Stefan, die hinter Pepe und Karl aber noch vor Michael blieben. Reiner scheiterte mit nur einem Teilstrich an Karl (Kalle). Es war sehr eng, die ersten sechs lagen innerhalb einer guten Runde zusammen.



„90-60-90“ würde man wohl in einer anderen Sparte sagen. Die optimalen Maße zeigt dieser Ferrari 512 BB von Reiner Bergheimer dank seiner schön und passend angefertigten Kotflügelverbreiterungen hinten: Großer Achsabstand, kurzes Heck, ultraflach und maximale Spurbreite. Das haben die Italiener den Deutschen offenbar generell voraus.



Die Rundenzeiten der Top-4-Piloten der Gruppe 4 zeigen die unterschiedlichen Lauf- und Renneinteilungen im direkten Vergleich. Rechts neben den Grafiken stehen die mittleren Rundenzeiten des Laufs und die Streuung gegenüber der mittleren Zeit.

Nach diesem ausführlichen Exkurs in die Laufanalyse verschiedener Top-Fahrer war aber immer noch nicht erklärt, warum die Spitze über zweieinhalb Runden hinter der Vorjahresmarke von Peter Vornehm zurückgeblieben war. Michael von HotSlot löste dies auf, indem er erklärte, daß seit einiger Zeit nicht mehr so viel Moosgummi mit „Pampe“ auf der Strecke gefahren wird. Die Strecke hat daher an Grip verloren. Daneben sind aber auch die individuellen Leistungen Schwankungen unterworfen, was alles sehr spannend macht.

Nachdem die HotSlotter in der Gruppe 4 die größten Sprünge nach vorne gemacht hatten, Pepe um 18 Plätze, Karl um 11, Peter um 8 und Michael um 2 Plätze, durfte man gespannt sein, ob es mit der Gruppe 2 ähnlich weiterging. Im E-Lauf passierte nichts Aufregendes. Manuel Gärtner beherrschte seine Laufgegner und gewann den Lauf souverän mit 5 Runden Vorsprung. Im D-Lauf konnte sich Udo Dobberke im internen Club-Duell gegen Thomas Lange mit knappen 14 Teilstrichen durchsetzen. Zwei einhalb Runden weiter kam Peter Kalsow und damit war die Rangliste des Endergebnisses von hinten schon gefüllt. Die D-Lauf-Teilnehmer Peter Vornehm und Thomas Müller konnten den später im A-Lauf fahrenden Thomas Rönz übertrumpfen und verbesserten dabei ihr Ergebnis gegenüber ihrem Startplatz um 4 Positionen. Damit waren aber die Plätze 12 bis 22 schon fest vergeben, was für große Ordnung des Leistungsgefüges in der unteren Tabellenhälfte spricht. In der oberen Hälfte dagegen brodelte es heftig, oben wurde nach unten und unten nach oben gespült. Im C-Lauf scharrten Stefan Schmeußer, Karl Daamen, Walter Benkeser und Jürgen Mainka mit den Hufen. Dank des späteren „Absturzes“ von Clubkamerad Thomas Rönz kletterte Jürgen mit 103,52 Runden von seinem Startplatz 12 nur um eine Position nach oben. Soweit blieb also noch alles in der vorbestimmten Ordnung. Die drei anderen Piloten hatten aber die Revolution im Sinne und rauschten davon, Karl und Stefan mit 105,84 und 105,53 Runden. Walter konnte mit dem Leihfahrzeug von Reiner Bergheimer 104,81 Runden erzielen. Gemessen an der Gruppe 4 waren das gute Ergebnisse, denn mit 2-3 Runden weniger als in der Gruppe 4 scheint man gut dabei zu sein. Klarheit darüber konnte man aber eigentlich erst erhalten, wenn die stärkste Gruppe des A-Laufs fertig hatte.

Der B-Lauf mit Ralf Grünig, Chris Rademacher, Martin Schmeußer und Pepe Schnack zeigt dann aber schon mal, wo die Reise hinging und was möglich sein sollte. Ralf hatte im freien Training am Vorabend noch Traumzeiten von 8,8 Sekunden oder sogar noch darunter mit seinem neuen Renault R5 in den Schlitz gebrannt und dem Namen „HotSlot“ auf diese Weise die Ehre erwiesen. Er zeigte dann in diesem Lauf mit Martin und Chris auch eines der schönsten Gefechte des Renntages, jedoch auf einem Niveau von zwei Zehntelsekunden darüber. Entsprechend der Spurvorteile lag zunächst Martin vorne, dahinter Chris und dann Ralf. Im zweiten Turn drehte Ralf auf der besseren Spur auf, überholte Chris, schloß langsam zu Martin auf und überholte ihn schließlich. Ab da lieferten sich Martin und Ralf ein heißes Duell, stets nur um Meter bis Zentimeter getrennt. Zwei Abflüge von Ralf gegenüber einem von Martin wendeten das Blatt im dritten Turn zugunsten von Martin. Hinter ihnen lauerte aber Chris, der sich im dritten Turn schon bis auf wenige Meter herangerobbt hatte. Im vierten und letzten Turn hob er dann zum finalen Sprung an. Während Ralf und Martin auf den Spuren 2 und 1 ein dramatisches Kopf-an-Kopf-Gefecht führten, fuhr Chris von Zweikämpfen unbehelligt auf der besseren Spur 4, pirschte sich immer näher heran und schaffte in den letzten 20 Sekunden den Doppelschlag – zwei auf einen Streich! Martin setzte sich gerade noch vor Ralf und so hieß es Chris mit 103,87 vor Martin mit 103,85 und Ralf mit 103,84 Runden. Über alle Berge war da aber schon Pepe mit sensationellen 108,53 Runden. Damit hätte er in der Gruppe 4 den dritten Platz teilstrichgleich mit Reiner und einen hinter Karl erzielt. Nur er selbst war mit seinem Jota 7 Teilstriche weiter gekommen. Man konnte also gut behaupten, sein Jota war nur ein Jota besser als sein Alfa. – Omega! (=Ende!).

Wer sollte also Pepe nach seiner Wahnsinnsleistung noch abfangen? Das schien unmöglich und es war auch unmöglich. Im A-Lauf traten zwar die absoluten Dominatoren der Gruppe 2 der letzten Zeit an, die mit ihren offenbar deutlich überlegen Fahrzeugen abräumten, was es abzuräumen gab, doch manchmal gibt es eben kleine Wunder oder auch nicht. Arnim Luckmann hatte mit seinem Opel Ascona im ersten Rennen der Saison alles in Grund und Boden gefahren. Nur Reiner Bergheimer konnte mit seinem Erfolg garantierenden Alfa Sud noch halbwegs mithalten. Michael Föller aber mußte sich als Drittplatzierter schon 2 Runden von ihm einschenken lassen, was einer Deklassierung gleich kam. Das war aber Wendelstein.



Im A-Lauf der Gruppe 2 ist das italienisch-deutsche Duell der Marken diesmal umgedreht, 3:1 für Deutschland – wenn das im Fußball nur auch immer so gewesen wäre! -, v.l.n.r.: Opel Kadett von Thomas Rönz, BMW 635 von Michael Föller, Alfa Sud von Reiner Bergheimer und Opel Ascona von Arним Luckmann. Michael muß sich in diesem Lauf mit drei GfK-Deckeln herumschlagen, deren Übermacht an der Spitze vorweg erdrückend schien.

Wie zu erwarten, konnte Thomas Rönz den hervorragenden 4. Platz auf seiner Heimbahn in der fremden Höhle des gegnerischen Clubs nicht bestätigen, dafür kennt er dank seiner jungen Slotracing-Laufbahn diese Strecke wie auch generell fremde Bahnen einfach noch zu wenig. Seine drei Laufkollegen taten, was sie konnten, mußten aber alle an der Vorgabe von Pepe verzweifeln, keine Chance. Zudem drehten sie den Spieß untereinander um. Michael auf Startplatz 3 nutzte seinen Heimvorteil und bezwang seine Laufkonkurrenten. Arним auf Startplatz 1 rutschte im wahrsten Sinne des Wortes hinter Reiner zurück. Und nicht nur das, schmerzhafterweise mußte er sich sogar Walter auf Reiners Leihfahrzeug geschlagen geben. Reiner wiederum konnte gerade mal eine halbe Runde vor seinem eigenen Leihfahrzeug bleiben. Man sieht, Welch Top-Material Reiner durch die Bank in seiner Kiste hat. Aber auch Reiner rutschte und rutschte – seinen eigenen Worten zufolge – und rutschte mit 105,32 Runden hinter Karl und Stefan auf Platz 5, für ihn ein völlig ungewohntes Bild. Beklagte er noch den geheimnisvollerweise fehlenden Grip, so verrät ein Blick auf die Rundenzeiten, daß er mit Bestzeiten von 8,89, 8,90, 8,82 und 8,90 in seinen Läufen auf den Spuren 2, 1, 3 und 4 in jedem Lauf in der Lage gewesen war, eine Zehntelsekunde schneller zu fahren als die vor ihm platzierten Karl und Stefan. Das Vorderfeld wird eben immer enger und Kleinigkeiten wie die Renneinteilung und konstante Fahrweise können bereits viel entscheiden. Diesmal hatten die Plätze 3 bis 5 105 Runden, 6 und 7 104 Runden und 8 bis 11 103 Runden. Die Dominanz der GfK-Deckel wurde mit Ausnahme von Pepe in diesem Rennen zumindest mal relativiert. Dafür schlug die Dominanz der Münchener Fahrer mit Pepe vor Michael und Karl auf ihrer Heimbahn diesmal durch.



Schön und schnell ging es auch dem Ende zu: In der Gruppe 5 sah man mal wieder den schönen Martini-Porsche 935/77 von Michael Föller, pilotiert von Peter Vornehm, der sein Einsatzfahrzeug im Training zerstört hatte. Und daneben der Toyota 2000 GT von Walter Benkeser, der noch für Aufsehen und letztlich seinen Durchbruch sorgen sollte.

Im E-Lauf der Gruppe 5 startete wieder der zuletzt glücklose Pepe. Dafür startete er aber auch gleich wieder durch und ließ keinen Zweifel daran, daß er zu Höherem berufen ist, als sich im Hinterfeld herumzuschlagen. Wie ein Adler sog er einsam seine Kreise in höchsten Lüften gegenüber seinen Laufkonkurrenten und landete dann mit 107,27 Runden. Das war verglichen mit Gruppe 4 ganz gut aber nicht furchterregend. Man stelle sich vor, daß er mit seinem Gruppe-2-Alfa über eine Runde weiter gefahren war! Im D-Lauf brauchte er nur die beiden Peters zu fürchten, die nahe an ihn herankamen, sich selbst aber auch untereinander sehr nahe standen. Mit 106,58 Runden behielt Peter K. um einen Wimpernschlag von einem Teilstreich die Nase vor Peter V. vorne. Auch Thomas Rönz aus dem B-Lauf peilte diese Marke mit Adleraugen an und landete treffsicher teilstrichgleich mit Peter V.. Und als ob das nicht genug wäre, setzte sich ein weiterer Fahrer eines späteren Laufs mit 106,60 knapp vor diese Dreiergruppe – vier Fahrer also innerhalb von drei Teilstichen. Mit dem C-Lauf brachen dann aber wieder alle Dämme. Alle vier Fahrer, Karl, Ralf, Thomas Müller und Walter blieben innerhalb von eineinviertel Runden zusammen. Das konstanteste Rennen lieferte Walter ab und wurde dafür mit seinen 109,00 Runden mit dem Laufsieg belohnt. Alle vier Fahrer setzten sich vor Pepe, dem dabei wohl nichts Gutes schwante. Thomas Müller hatte in seinem Lauf trotz zwischenzeitlicher Sensationsbestzeiten mit 107,85 Runden das Nachsehen. Zumindest demonstrierte er damit, daß sein Auto nicht nur schön sondern wirklich auch schnell war. Im B-Lauf fächerte sich das Feld schön auf. Man sah die bereits besagte Punktlandung von Thomas Rönz, was letztlich einen geteilten Platz 14 bedeutete. Jürgen und Chris setzten sich ins vordere Mittelfeld und unterstrichen damit ihre Leistungsfähigkeiten. Michael dagegen zündete als Hausherr eine Rakete, die mit 111,68 Runden unerreicht bleiben sollte. Damit feierte er nicht nur den Triumph in der Gruppe 5 sondern holte sich auch den Tagessieg punktgleich mit seinem Clubkameraden Karl zusammen. Im A-Lauf traten in der Reihenfolge der Platzierung von Wendelstein Arnim als erster vor Reiner, Martin und Stefan an, zwei Ferrari also an der Spitze vor einer Toyota Celica und einem Porsche 935/77. Reiner stellte in diesem Lauf wie so gerne und so oft klar, daß es nur „Einen“ geben kann.



Im C-Lauf der Gruppe 5 hatte Thomas Lange die Lacher wieder auf seiner Seite. Als wollte er sagen, „ich hab doch gar nichts gemacht!“, wendet sich Thomas dem Hausherrn zu, nachdem er dem Notausschalter mit brachialer Gewalt den Stöpsel herausgezogen hatte, als ob er eine Weinflasche hätte entkorken wollen.



Was wäre die Gruppe 5 ohne seine italienischen Protagonisten? Hier die schönen Ferrari 365 GT4/BB von Reiner Bergheimer links und von Armin Luckmann rechts. Im letzten Lauf hatten sie den Sieg unter sich ausgemacht. Was aber jetzt?

Ziemlich klar setzte sich Reiner mit über einer Runde Vorsprung vor Stefan durch. Die hinteren drei Plätze des Laufs dagegen lagen innerhalb einer dreiviertel Runde. Der eine Ferrari behauptete also die Laufspitze, der andere „Bananen“-Ferrari von Armin fiel jedoch, wie eine reife Pflaume vom Baum, ans Laufende zurück. So ist das eben, wenn man sich auf ein Sponsoring mit verderblicher Wahre einläßt, mal ist man frisch und mal ist was faul. ☺ Bei Martins „Fruit of the loom“-Toyota sah es am Ende des Rennens auch so aus, als hätte Faulnis ganze Teile seiner Hülle weggefressen, also vorsicht mit den Früchten! Nein, er hatte nur das Pech, daß seine Karosserie durch einen Einsetzfehler stark beschädigt wurde. Ob das jedoch der Grund dafür war, daß er diesmal seinem Bruder Stefan knapp unterlegen war, ist ungewiß. Die Highlander-Ehre konnte Reiner aber nur in seinem Lauf retten, denn mit seinen 108,48 Runden blieb er vier Teilstriche hinter Karl auf dem vierten Platz des Gesamtresultats. Die „reife Pflaume“ fiel am Boden immerhin mit 106,60 Runden haarscharf vor die oben beschriebene Dreiergruppe und damit ist dieses Geheimnis auch gelöst. Walter konnte also Platz 2 hinter Michael behaupten, was für ihn das beste Ergebnis seiner Laufbahn in Gruppe 5 war, herzlichen Glückwunsch.

Die Ergebnisdichte in der Gruppe 5 sucht ihresgleichen. Zwischen Platz 2 und dem geteilten 14. Platz liegen weniger als zweieinhalb Runden. Das sind also 14 Fahrer bzw. 5,6 Fahrer pro Runde. Wer da mal Pech hat, sich etwas verzockt oder kleine Fehler macht, stürzt sofort bis ins Hinterfeld ab. Man braucht sich darüber bei dieser Leistungsdichte wahrlich nicht grämen. Wer meint, er müsse permanent ganz oben mitfahren, hat entweder unrealistisch hohe Erwartungen oder heißt Reiner Bergheimer. ☺ Aber was ist denn das? Die Gruppe 5 ist fest in Japsen-Hand, schaut man auf die Ergebnisliste! Toyota „nichts ist unmöglich“ beherrschen die Top-11-Plätze, wobei sich Celica Turbo und 2000 GT munter abwechseln. Nur zwei Ferrari von Reiner B. und Thomas M. auf den Plätzen 4 und 7 sowie ein Porsche 935/77 von Stefan S. auf Platz 8 konnten sich dazwischen mischen. Die Tagessieger Michael und Karl freuten sich und feierten Wiedergutmachung nach der Schmach von Wendelstein-Cordoba. Der einzige-alleinige Überflieger und Phönix aus der Asche war aber Pepe, der in Addition aller drei Gruppen 35 Plätze gutmachte, im Schnitt also 12 Plätze in jeder Gruppe.

Den Photographen-Service leistete diesmal Walter, da Nils vorzeitig zu einem anderen Termin aufbrechen mußte. Vielen Dank dafür.

Beim nächsten mal sehen wir uns in Schwaig. Nicht vergessen, da beginnt der Samstag erst um 10:00 Uhr.

Stefan

Sponsoren:

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