

Der erste lupenreine Hattric beim 4. Lauf der Gruppe 245 Süd in Neufahrn

Die Rennstrecke des PDC Neufahrn (Powerpoint Drivers Club) von Clubchef Werner Lorenz stand in diesem Jahr zum ersten mal auf der Veranstaltungsliste der Gruppe 245 Süd. Werner hatte zwar vor knapp zwei Jahren seinen Slotracing-Laden „Powerpoint“ aufgegeben, die Liebe zu diesem Hobby aber behalten und daher diesen Club in neuen Räumen unweit vom früheren Laden ins Leben gerufen. Mit vereinten Kräften hatten die Männer um Werner aus den Kellerräumen eine angenehme „Höhle“ für das Slotracing geschaffen, die genügend Platz für allerlei Veranstaltungen von Kindergeburtstagen über lokale Rennserien bis hin zu größeren überregionalen Events bietet. Von der Technik, der Bewirtung, den Schrauberplätzen, den Aufenthaltsmöglichkeiten und der Bahn war alles bestens geeignet, um diese „Location“ mit in die Rennserie der Gruppe 245 aufzunehmen.



Im Zentrum der Clubräume pulsiert das Leben mit reichhaltigem Frühstücksangebot und der technischen Abnahme direkt daneben. Wem es langweilig wird, kann sich sogar mit einer Dart-Scheibe im Hintergrund vergnügen. Diese wurde am Rennwochenende jedoch nicht in Anspruch genommen.

Am Vorabend des Rennens war wie üblich Gelegenheit zum Training, die auch eifrig genutzt wurde. Bisweilen gab es sogar einen kleinen Stau an der Bahn, deren vier Spuren bei stärkerem Andrang natürlich an Kapazitätsgrenzen stießen. Man hatte aber auch den Trainings-Wechselrhythmus auf 4 Minuten eingestellt, was den Massendurchsatz einschränkte, dafür aber dem Eingewöhnen in die neue Bahn zugute kam. 17 Teilnehmer hatten sich für das Rennen gemeldet, von denen einer dann jedoch unabgemeldet nicht erschien. So war das Starterfeld mit 4 Gruppen à 4 Fahrern perfekt und überschaubar. Dank einer reibungslos ablaufenden Organisation (Dank an alle Helfer, Abnahme und Rennleitung) wurde pünktlich gestartet und der Renntag war etwa eine Stunde früher als erwartet beendet.



Das Bahnlayout der 31 Meter langen, viersträgigen Rennstrecke des PDC Neufahrn hat als Charakteristikum eine Kurvenkombination von drei weiten, langen Kurven (siehe im Hintergrund), die sich sehr flüssig fahren lassen, aber auch dazu verleiten, zu stark zu driften, was natürlich auf Kosten der Reifen geht. Der heikelste Streckenabschnitt des gegen den Uhrzeigersinn zu befahrenden Kurses ist im Vordergrund zu sehen und besteht aus einer Kombination einer leichten Schikane, gefolgt von einer engen S-Kurve, die in eine sich öffnende Zielkurve mündet. Eine Runde kann mit den Gruppe 245 Fahrzeugen in gut unter 8 Sekunden gefahren werden. Nach einiger Eingewöhnung war diese „zickige“ Stelle aber meist ebenfalls gut zu bewältigen. Die große Kunst auf diesem Kurs bestand zweifelsohne darin, genau die richtige Belastung der Reifen zu finden, also einerseits nicht zu langsam zu fahren, was den Reifen zwar schont, aber zu viel Zeit kostete, und andererseits aber nicht zu hart zu fahren, was einem vielleicht einige Top-Runden gebracht hätte, den Reifen aber auf Dauer zu sehr abbauen ließ.

Aber was heißt eigentlich „die große Kunst auf diesem Kurs“, was den richtigen Umgang mit den Reifen im Rennen anbelangt? Eigentlich besteht diese Kunst auf jeder Strecke, wie man inzwischen unschwer feststellen kann. Es mag lediglich auf bekannten Rennstrecken weniger stark auffallen, da man dort bereits geübter ist, die „Ideallinie“ zu finden. Es kristallisiert sich vielmehr immer mehr heraus, daß sich Spitzenergebnisse dann einstellen, wenn man eine strategisch optimierte Fahrweise an den Tag legt. Diese sucht genau den richtigen Grad der Reifenbelastung, nämlich den optimalen Kompromiß zwischen Speed und Reifenschonung. Einige erfolgreiche Piloten haben diese strategische Renneinteilung bereits kultiviert und fahren damit sichtlich gut. Regelmäßige Spaltenplätze in den Top-5 sind die Belohnung für diese „Reifenflüsterer“. Wer dies bereits seit geraumer Zeit konsequent perfektioniert zu haben scheint, ist Reiner Bergheimer, der in dieser Saison fast immer auf dem Siegerpodest zu finden war. War er es, der nun auch den Hattric des Tages einfahren konnte?



Der Hausherr Werner Lorenz (hier bei der Fahrzeugabnahme rechts im Bild) lässt es sich nicht nehmen und tritt höchstselbst beim Rennen mit an, noch dazu mit eigenen Fahrzeugen und eigenen und selbst präparierten Reifen, bravo!



Ein immer gerne gesehener Guest ist der stets fröhliche Kollege aus Österreich, Gerhard Vinatzer, der ein gelegentlicher Begleiter seines Landsmanns Walter Benkeser ist. Leider haben wir ihn in Neufahrn dieses Jahr zum letzten mal gesehen, da er bei den restlichen beiden Veranstaltungen beruflich verhindert ist. Wir freuen uns dann aber auf das Wiedersehen im nächsten Jahr. Ciao, Gerhard.



Neben dem Rennen gab es auch reichlich Sonne, die man im Innenhof am Biertisch sitzend genießen konnte, wie hier zur Mittagszeit. Aber auch noch nach Ende der Veranstaltung, der letzte Lauf war um 18:15 Uhr bereits abgeschlossen, gesellte sich hier ein kleines Grüppchen zum gemütlichen Ausklang in der Abendsonne zusammen und plauderte über die Geschehnisse – Biergartenatmosphäre in der Gruppe 245 Süd. ☺



Bei der Rennleitung übernahm die Jugend des Clubs großteils das Ruder und sputzte ihren Job souverän ab. Hier sieht man die beiden, vorne der starke Nachwuchsfahrer Daniel.

Nun aber zum sportlichen Geschehen. In der Starterliste standen die Piloten ein letztes mal gemäß ihrer Gesamtpunktzahl ohne ein Streichresultat. Wer also ein Rennen versäumt hatte, oder einmal ein schlechtes Ergebnis eingefahren hatte, startete etwas weiter hinten.

Die D-Läufe waren daher mit Manuel Gärtner und Gerhard Vinatzer und abwechselnd mit Nils Krietenstein und Gottfried Koll besetzt. Natürlich startete dort auch Werner Lorenz, der hier zum erstenmal in der Saison antrat. Im C-Lauf war Jürgen Mainka stets vertreten, der ebenfalls einen Lauf vorher hatte ausfallen lassen müssen. Zehn der 16 Teilnehmer hatten bisher alle Läufe mitgefahren und besetzten daher auch die A- und B-Läufe bis in den C-Lauf hinein.

Trotz durchwachsener Besetzung der D- und C-Läufe lagen die Felder in den Läufen zumindest in der Gruppe 4 sehr dicht zusammen. So war jeweils ein schönes Rennen der Fahrer untereinander mit diversen Positionswechseln zu sehen. Im D-Lauf lagen die hinteren drei Fahrer am Schluß innerhalb einer halben Runde zusammen, im C-Lauf die hinteren drei sogar nur innerhalb von einer dritten Runde. Die Fahrer des C-Laufs waren jedoch allesamt schneller als ihre D-Lauf-Kollegen unterwegs, nämlich im Schnitt drei Runden. Den D-Lauf gewann Gerhard Vinatzer mit zwei Runden Vorsprung vor Manuel Gärtner. Den C-Lauf gewann Walter Benkeser mit zwei Runden Vorsprung vor Arnim Luckmann. Welche Parallelen! Die Österreicher Fraktion beherrscht das Renngeschehen der ersten beiden Läufe. Arnim konnte sich mit knapper Not Nils Krietenstein und Jürgen Mainka vom Halse halten. Dabei hatte es Nils im letzten Turn auf Spur 3 noch in der Hand, an Arnim auf Spur 4 vorbeizuziehen, hatte er einerseits die bessere Spur und offenbar auch noch die besseren Reifen. Jedoch vereitelte er seinen Erfolg selbst durch „unmotivierte“ Abflüge, „unforced errors“ im Tennis-Chargon. So war er in der letzten Laufhälfte schon an Arnim vorbeigekommen und leistete sich dann nur 5 Kurven weiter unbedrängt den ersten Abflug in einer Kurve, wo man sonst eigentlich nie abfliegt – reine Nervensache. Bei der erneuten Aufholjagd, die er nun noch vehementer anzugehen schien, ereilte ihn dann der nächst Fehler und damit war es zugunsten von Arnim gelaufen. Nicht schlecht aber seine wie auch Jürgens Leistung, die auf Augenhöhe mit Arnim unterwegs waren. Walter aber war mit seinem BMW M1 mit zwei Runden Vorsprung an diesem Tag eine Klasse besser. Endlich war auch in dieser Gruppe bei ihm mal der Knoten geplatzt. Am Ende sollte es Platz 3 für ihn bedeuten.



Im A-Lauf der Gruppe 4 sieht man wieder ein buntes Fahrzeugfeld: Porsche 934 auf der „Pole“, dann folgen Ferrari 512 BB, BMW M1 und Lamborghini Jota. Offenbar gibt es inzwischen wirklich kaum Unterschiede in der Performanz der verschiedenen Karosserien.

Der B-Lauf brach gegenüber der Leistung des C-Laufs direkt ein. Nur Pepe Schnack vermochte, sich ganz nach vorne durch- und abzusetzen. Seinem nächsten Laufkonkurrenten, Martin Schmeußer, schenkte er knappe drei Runden ein. Auch in diesem Lauf lagen die hinteren drei Piloten schließlich dicht zusammen, nämlich innerhalb von zwei dritteln Runden. Thomas Müller und Chris Rademacher hatten hier das Nachsehen. Chris hatte eigenen Aussagen zufolge das Rennen durch vermeidbare Fehler selbst weggeworfen. Thomas konnte seinen Grip erneut nicht über die Renndistanz konservieren. Pepe schaffte es bis auf eine drittel Runde an Walter heran, aber leider nicht weiter. Immerhin war das schon der sichere Platz 6. Im A-Lauf brach das Feld förmlich auseinander. Gute eineinhalb Runden lagen am Ende zwischen jedem Fahrer und gemäß dem Spruch „die letzten werden die ersten und die ersten die letzten sein“, drehten sich die Positionen 1 und 4 gegenüber den Startplätzen genau um. Die Startpositionen 2 und 3 behaupteten ihre Plätze im Lauf, wurden jedoch durch die bis dahin führenden Walter und Pepe gesprengt. Michael Föller von Startplatz 3 blieb nur einen Teilstreich hinter Pepe hängen. Stefan Schmeußer fiel hinter Michael zurück, rettete sich aber mit einer sechstel Runde vor Arnim. Reiner Bergheimer auf Startplatz 2 blieb auch dort mit gutem Abstand vor Walter, wurde aber von Karl Daamen mit über zwei Runden Differenz „deklassiert“. Das war Karls erster Sieg in der Gruppe 245, und das in seinem sechsten Rennen dort, sensationell! Bereits im letzten Bericht war von seinem kometenhaften Aufstieg zu lesen, der nun seine Vollendung erfuhr. Und wer gut aufgepaßt hat, weiß nun auch, wie es mit ihm an diesem Tag weitergehen würde. Na? Ich sag nur Stichwort „Hattric“! - Oh, hab ich jetzt zuviel verraten? Es könnten ja auch folgende Erfolge sein: Laufsiege, Gruppensiege, schnellste Runde des Tages, bestes Rundenergebnis des Tages und Tagesgesamtsiege und irgendeine 3er-Kombination aus diesen. Bleiben also noch diverse Möglichkeiten offen.



Start der Gruppe 2, der D-Lauf mit einem echten DRM-Gespann, einem „Hundeknochen“-Ford-Escort (2. v.l.) von Gerhard Vinatzer und einem BMW 3,0 CSL (rechts) von Nils Krietenstein.

Gerhard konnte wie auch Werner Lorenz das Tempo von Nils nicht mithalten. Nur Manuel Gärtner vermochte, einigermaßen an ihm dran zu bleiben und platzierte sich nur eine gute Runde hinter ihm. Sein Abstand zu Gerhard betrug knappe 4 Runden, was ein gutes Ergebnis für Manuel andeuten sollte. Die Bestätigung dafür erhielt er dann auch prompt mit dem C-Lauf, in dem nur der schnellste an sein Rundenergebnis herankam, jedoch aber um eine knappe halbe Runde hinter ihm. Dieser schnellste des C-Laufs hieß Thomas Müller und der verließ den nächsten, Walter Benkeser, mit drei Runden Abstand in die Schranken. Die beiden hinteren Laufteilnehmer, Gottfried Koll und Jürgen Mainka schafften das Kunststück, genau teilstreichgleich stehen zu bleiben und das sehr zu Gerhards Mißvergügen genau einen Teilstreich vor ihm. Im B-Lauf scheiterten weitere zwei Fahrer an der Marke von Nils. Bei Martin Schmeußer lief es gar nicht gut, so daß er sich gerade noch knapp vor Walter platzieren konnte. Chris Rademacher setzte sich zwischen Nils und Manuel. Die beiden anderen B-Läufer, Arnim Luckmann und Pepe Schnack, setzten ihr Alfa Suds nach der Enttäuschung des letzten Rennens in Schwaig diesmal aber wieder sehr gut in Szene. Arnim lag schließlich mit einer dritteln Runde vor Pepe und gut eineinhalb Runden vor Nils.



Toll gestaltet und wieder eine optische Bereicherung für die Gruppe 2 ist dieser BMW 2002 ti von Thomas Müller



Inzwischen gibt es bereits 3 Exemplare dieses legendären Gruppe-2-Boliden BMW 2002 ti in der Serie, die von Thomas Müller, Chris Rademacher (rechts) und dem Hersteller der GfK-Karosserie Nils Krietenstein (mitte) selbst aufgebaut wurden. Damit gewinnt diese Gruppe auf jeden Fall an „Originalität“.

Nachdem Arnim und Pepe nun so stark vorgelegt hatten, war die Frage, wie der A-Lauf mit dieser Vorgabe umgehen würde. Reiner Bergheimer brachte auf der Pole-Position den dritten Alfa Sud auf die Strecke, mit dem er gewohnt ist, ganz weit an die Spitze vorzufahren. Nur in München war es ihm einmal nicht gelungen. Diesmal ließ er aber wieder nichts anbrennen und setzte sich eine Runde vor Arnim. Den Laufkollegen Michael Föller und Stefan Schmeußer erging es nicht ganz so gut. Sie konnten den Speed nicht mitgehen und fielen hinter Arnim und Pepe zurück. Einer war aber auch in dieser Gruppe nicht zu halten: Karl Daamen konnte Reiner mit einer ganzen Runde Differenz in Schach halten.



Die A-Lauf-Fahrzeuge der Gruppe 2, wie ihre Piloten es am liebsten haben, daß ihre Konkurrenten sie sehen, nämlich von hinten: Alfa Sud von Reiner, Toyota Celica 2000 von Karl, BMW 635 Csi von Michael und Ford Capri RS 3100 von Stefan.

Das war der zweite Streich von Karl und nun konnte man schon bald ahnen, „der dritte folgt sogleich“, nämlich mit der Gruppe 5. Aber soweit war es noch nicht. Vorher gab es noch eine kleine Kuchen-Stärkung, die sich die Fahrer schmecken ließen.



Erwischt! Jürgen Mainka beim Nachmittags-Kaffee-und-Kuchen. Seinem Gesichtsausdruck nach zu schließen, fühlt er sich dabei wohl ertappt. Dafür gab es jedoch keinen Grund, denn alle haben hier gerne zugelangt. Zu einem guten Rennwochenende gehört eben auch ein gutes Catering. Darauf legen die meisten Rennfahrer inzwischen ebenfalls Wert, sind sie doch von Veranstaltern wie der SlotConnection Wendelstein bereits verwöhnt.

In der Gruppe 2 waren die Platzierungsverhältnisse zwischen den Laufgruppen A bis D ziemlich entsprechend der Gruppenfolge geblieben. Nur ein paar einzelne Fahrer hatten sich aus dem D-Lauf und aus dem B-Lauf weiter nach vorne katapultiert, nämlich Arnim Luckmann, Pepe Schnack, Nils Krietenstein und Manuel Gärtner. In der Gruppe 4 davor hatte das etwas anders ausgesehen. Hier waren die C-Lauffahrer fast komplett an ihren B-Lauffahrer konkurrenten vorbeigefahren. Einzig Pepe stach aus dem B-Lauf heraus und behauptete sich vor drei C-Laufteilnehmern, wurde aber vom C-Laufsieger Walter Benkeser bezwungen. Wie sollte es nun in der Gruppe 5 ausgehen? Wie schon in der Gruppe 2, wo er sich aus dem D-Lauf auf Platz 7 hochschob, schlug nun die Stunde für Nils, diesmal aber richtig kräftig.



In der Gruppe 5 sah man im D-Lauf ein original DRM-Duell zwischen dem Ford Capri Turbo von Gerhard Vinatzer und dem BMW 320 Turbo von Manuel Gärtner. Daneben steht die flache Toyota 2000 GT Flunder von Nils Krietenstein.

Werner Lorenz und Manuel hatten ihren Konkurrenten im D-Lauf nichts entgegenzusetzen. Nils dominierte das Geschehen, fuhr tolle Zeiten und sehr konstant. Mit 120 Runden war er schließlich auf einem Niveau mit dem Gruppe-4-Zweiten angekommen und durfte sich nun schon mal über ein super Ergebnis freuen, denn vielen würde es sicher nicht gelingen, dies noch zu überbieten. Auch Gerhard gelang mit 118 Runden ein tolles Rennen, das ihn schließlich in die Top-10 einziehen lassen sollte. Die beiden überflügelten damit auch drei von vier Fahrern des C-Laufs. Lediglich Walter Benkeser stach wie schon in der Gruppe 4 aus seinem C-Lauf heraus, diesmal sogar noch deutlicher. Mit ebenfalls 120 Runden blieb er nur um eine knappe halbe Runde hinter Nils und unterstrich damit deutlich seinen Aufwärtstrend. Wie eng es um die beiden bis dahin führenden noch zugehen sollte, wußte zu dem Zeitpunkt natürlich noch niemand. Am Ende waren 5 Fahrer um die 120 Runden innerhalb einer Runde unterwegs, was die Plätze 2 bis 6 bedeuten sollte. Die B-Laufkonkurrenz konnte hier nicht eingreifen. Die beiden besten des Laufs, Michael Föller und Arним Luckmann, erzielten tiefe 119 und 118 Runden und setzten sich damit gerade noch knapp vor Gerhard.



Zwei Porsche 935/77 mischen das Vorderfeld der Gruppe 5 auf, links der von Stefan Schmeußer und rechts der Karl Daamen.

Im A-Lauf legten die Fahrer dann jedoch wieder eine geschlossen gute Leistung an den Tag. Die hinteren drei blieben innerhalb einer Runde und komplettierten damit die besagten 5 Fahrer um die 120 Runden. Reiner Bergheimer schob sich knapp vor Nils, Chris Rademacher zwischen Nils und Walter, und Stefan hinter Walter.

Nur einer enteilte mit knapp einer Runde Vorsprung und holte sich damit den dritten Sieg des Tages: Hattric für Karl Daamen – herzlichen Glückwunsch. In der Gesamtwertung rutscht Karl damit an die Spitze der Gruppe 5 (unter Berücksichtigung eines Streichresultats). In den Gruppen 2 und 4 ist er ganz knapp an Reiner herangekommen. Im Kampf um die Siegerpokale der Serie scheint es nun auf einen Zweikampf zwischen diesen beiden hinauszulaufen.



Darth Vador (Reiner Bergheimer) links im Dialog mit Luke Skywalker (Karl Daamen) rechts: „Luke, mein Sohn, schließe Dich der dunklen Seite der Macht an!“ – „Ach nee, lieber nicht.“



Fröhliches Fotographen-Shooting: Nils schießt Walter beim Schießen ab.

Die Fotos lieferten Michael, Walter und Nils. Vielen Dank für diese tolle Koproduktion.
Stefan

<u>Sponsoren:</u>	
 DIE PASSENDE LÖSUNG HAMA-Lösungen	 High performance slotparts Schöler Chassis
 CARBONTEAM® Carbon Team	 Profiprodukte für die Modellbaulackierung Slotracing Teile und Zubehör Fischer-Modellbau
 GP Speed Tires – Jürgen Plan	 Slotitnow - Nürnberg
 Slotcar  Racing-Zubehör Bleck Center	 Premium Slot Cars www.scaleracing.de Jens Scale Racing
 Umpfis Slotbox	 www.slotracing-werk.de MoMo-Chassis - Werk
	 Gruppe 245 Süd Orga-Team