

Neue Stars am Himmel der Gruppe 245 Süd, 3. Lauf in Schwaig

Noch kurz vor dem Rennwochenende flatterten beim Veranstalter Absagen von vier Teilnehmern herein, die schon gemeldet hatten, kurzfristig aber durch private Umstände verhindert wurden: Nils Krietenstein, Ralf Grünig, Wolfgang und Hendrik Sattler. Ohne diese Absagen wäre ein neuer Teilnehmerrekord bei den Läufen der Gruppe 245 Süd in Schwaig mit 22 Startern aufgestellt worden. So blieb es bei 18 Fahrern, die auf der 6-spurigen Bahn glatt in 3 Startgruppen aufgeteilt wurden. Dank der Öffnungszeit-Vorgaben des Hausherrn Hans Sperber in seinem „kleinen Rennbahnladen“ blieb ein Ausufern des Freitagstrainings aus. Schon kurz nach 23:00 Uhr wurde zum „Fertigwerden“ aufgerufen und eine gute viertel Stunde später wurde der Bahnstrom abgestellt und alle nach Hause geschickt, um frühzeitig die Kojen aufsuchen zu können. So hätten die Trainingsteilnehmer gut ausgeschlafen zum Renntag erscheinen können, zumal dieser auch erst um 10:00 Uhr eröffnet wurde, und das wäre dann auch die richtige Grundlage für ein entspanntes Rennwochenende gewesen. Doch einige der Teilnehmer, für die so viel Entspannung an einem Rennwochenende wohl völlig unüblich ist, nahmen die Gelegenheit des frühen Feierabends prompt für einen Umtrunk in der benachbarten Kneipe wahr. Der Abend im „Gästehaus Kalsow“ endete dann schließlich doch erst weit nach 2 Uhr früh und damit hatten die „Unbelehrbaren“ nun doch wieder eine gewohnt kurze Nacht vor dem Rennen.



Der Bahnbetreiber Hans Sperber sorgte für Ordnung und übernahm dann am Renntag, gut ausgeschlafen als Voraussetzung, fast durchgehend die Rennleitung. Danke für den Einsatz!

Die Frage des Renntages war, ob die vielen Starter aus München und Bamberg, die erst am Samstag zum Rennen anreisen, einen deutlichen Vorbereitungsnachteil haben würden. Für die Bamberger Martin Schmeuß und Chris Rademacher war das sicher kein Thema, da beide bereits häufig genug auf der Bahn gefahren waren. Für sie wie auch die „Nürnberger“ Peter Kalsow und Reiner Bergheimer ist der Kurs schon fast wie eine Heimbahn, da sie hier öfter bei lokalen Rennserien starten, wie etwa dem Nürnberger „Kampf der Zwerge“. Das mochte auch im vergangenen Jahr den Ausschlag für den Tagessieg von Martin vor Reiner gegeben haben. Der zum Fahren gut gestaltete Kurs, flüssig aber anspruchsvoll, nötigte dem Serienchef Stefan wieder einigen Respekt und viel Anstrengung ab, ihn in den Griff zu bekommen. So war er es, der beim Freitagstraining als letzter den Regler noch in der Hand hatte, um den Rhythmus der Bahn noch stärker zu verinnerlichen, als ihm dann schließlich der Saft abgedreht wurde. Bemerkenswert für ihn war die große Streuung der Trainingsrunden mit Bestzeiten gegenüber den vielen Runden mit Zeiten, die zwei bis drei Zehntel und mehr

darunter lagen. Dies konnte eigentlich nur durch kleine Fahrfehler erklärt werden, die man sich an vielen Ecken der Bahn leicht einhandeln konnte, wenn man den Rhythmus nicht richtig traf. Eine Vorahnung für das Rennen hatte ihn daher angetrieben, das Freitagstraining bis zum letzten fließenden Elektron auszuschöpfen. Sollte sich das etwa noch auszahlen?

Jedenfalls hatte der Hausherr beim Beenden des Trainingsabends die Bemühungen Stefans mit dem höhnischen Spruch „der Martin is’ ja eh schneller!“ kommentiert, womit der Bruder gemeint war, der letztes Jahr Tagessieger geworden war. Sollte das also heißen, „Du kannst hier noch so lange trainieren wie Du willst, Du wirst hier eh keinen Blumentopf gewinnen“? Das war eine niederschmetternde, düstere Prophezeiung. Dazu kamen die ernüchternden Top-Rundenzeiten von Reiner, der durchweg etwa 3 Zehntel schneller unterwegs war und auch noch behauptete, diese mit nicht perfekten Trainingsreifen gefahren zu sein. „Noch dazu hatte der dunkle Herrscher seine tödlichste Waffe noch nicht ins Spiel gebracht: Den Fürst der Nazgul (die neun schwarzen Reiter).“ - so etwa lautet der Text aus dem „Herrn der Ringe“, der ganz analog zu dieser Situation war. Denn der Sohn des Hausherrn, Uwe Sperber, hatte am Freitag keine Trainingsrunde absolviert und so war also noch unbekannt, welche Rundenzeiten der mutmaßlich schnellste Konkurrent hinlegen würde.

Auffällig war beim Training jedoch, daß die Rundenzeiten mit frisch am Klebeband abgezogenen Reifen deutlich schneller waren. Reiner z.B. griff alle paar Runden wieder eben zu diesem Klebeband und äußerte dabei mehrfach, wie „schmutzig“ die Bahn sei. Vielleicht mußte man sich daher wegen seiner Bestzeiten doch nicht ganz so große Sorgen machen. Eines wurde aber auf dieser Bahn wohl wieder klar, wenn vielleicht auch nur in der Nachbetrachtung des Rennens: Entscheidenden Einfluß auf den Erfolg hatten wieder zwei Faktoren, nämlich Reifen und Rhythmus. Wer eines von beiden nicht hinbekam, sollte Federn lassen müssen. Was nützen einem die besten Rundenzeiten im Training, wenn man diese nur dadurch erzielt, daß man alle paar Runden die Reifen wieder frisch macht, wo hingegen man diese Zeiten nach mindestens einstündiger Parc-Fermé-Pause und damit verbundener Abkühlung im 18-minütigen Long-Run ohne Reifensäuberungen in der Regel nicht mehr erreichen geschweige denn halten kann?



Er ist zurück, der Rookie of the year 2011, Sebastian Pachner, greift nach langer Verletzungspause erstmals wieder ins Renngeschehen der Gruppe 245 Süd ein: Sein Gruppe 4 BMW M1

Aber nun zum Renngeschehen. Zu ihrem ersten Einsatz in dieser Saison kamen Frank Röckelein vom Wendelsteiner Club, der bei den ersten beiden Rennen verhindert war,

Sebastian Pachner aus Bamberg, der verletzungsbedingt erst jetzt wieder einsteigen konnte, Gerhard Vinatzer aus Österreich, der die ersten beiden Läufe arbeitsbedingt ausfallen lassen mußte und Uwe Sperber, der wie im vergangenen Jahr wohl nur sein Heimrennen mitfährt, also quasi nur so zum Spaß die Gelegenheit bei ihm zuhause nutzt. Diese vier bildeten in allen Gruppen den C-Lauf zusammen mit Manuel Gärtner und Gottfried Koll, die beide erst an einem Rennen teilnehmen konnten und daher zu den Fahrern mit den wenigsten Punkten im Klassement gehören, nach dem die Startaufstellung der Läufe bestimmt wird. Und los ging es mit der Gruppe 4. Wie zu erwarten, setzte sich Uwe von seinen Laufkonkurrenten deutlich ab. Seine Rundenzeiten in den ersten beiden Turns trieben den zuschauenden Konkurrenten das Wasser in die Augen, sahen sie hier tiefe 9,4er Zeiten stehen. Mit großem Abstand dahinter folgte Sebastian, der in den ersten beiden Turns noch sehr vorsichtig unterwegs war und sich vielleicht noch an die Bahn gewöhnen mußte. Ab dem dritten Turn drehte er dann auf und fuhr sehr ordentliche Zeiten, was ihm im Ziel 108,45 Runden einbrachte. Das waren also knappe 109 Runden, denn in Schwaig sind 50 Teilstrieche eine ganze Runde. Die Bestmarke des Vorjahres in der Gruppe 4 waren 109,24 Runden von Reiner Bergheimer und Sebastian war damals 108,47 Runden gefahren, also 2 Teilstrieche mehr, womit er den 4. Platz erreicht hatte. Was war aber sein heutiges Resultat wert? Uwe hatte schließlich 112,33 Runden hingelegt. Fuhr der etwa in einer anderen Welt? Oder war das auch für die Konkurrenten realistisch? Die vier Laufkonkurrenten konnten vorne nicht heranreichen und fuhren ein Rennen unter sich.

Der B-Lauf der Gruppe 4 war schon viel ausgeglichener und sollte wohl aufzeigen, was in diesem Jahr auf der Bahn möglich war. Martin Schmeuß und Pepe Schnack hatten im Vorjahr an gleicher Stelle mit ebenfalls 109 Runden immerhin die Plätze 2 und 3 knapp hinter Reiner belegt und waren sozusagen die Referenz des B-Laufs. Doch diesmal klaffte eine Schere zwischen den beiden auseinander, die für Martin eine Verbesserung auf 110,04 Runden und für Pepe eine Verschlechterung auf 107,41 Runden bedeutete. Anhand der Top-Rundenzeiten schien der Unterschied zwischen den beiden gar nicht so groß, nur mit den äußeren Spuren 1, 2 und 5 schien Pepe gar nicht gut zurecht gekommen zu sein. Walter Benkeser, Chris Rademacher und Arnim Luckmann tummelten sich zwischen Martin und Pepe. Arnim verließ wieder mal am Schluß der Grip, wo er auf die schwierigeren Spuren 2 und 1 kam, so daß er den Anschluß nach oben nicht mehr halten konnte. Walter und Chris ließen mit Bestzeiten von hohen 9,5 Sekunden aufblitzen, daß bei ihnen durchaus mehr hätte drin sein können. Schließlich blieben sie aber bei 109 Runden hängen, was Chris hinter Walter offenbar recht ärgerlich stimmte, war er sich seines höheren Potentials wohl bewußt gewesen. Seinen Laufgegnern voran aber fuhr in einem sehr gleichmäßigen Rennen Peter Kalsow, der diesmal auf einen Leihwagen von Stefan Schmeuß zurückgriff, nämlich dessen BMW M1 aus erster Generation (2004), der gleich alt wie der M1 seines Bruders Martin ist. Peter ließ sich dann auch noch die Reifen von Stefan für das Rennen vorbereiten und fuhr damit sichtlich gut. Mit 110,22 Runden blieb er eine drittel Runde vor Martin, obwohl seine Rundenbestzeit im ersten Turn auf der schnellsten Spur 6 nur 9,614 Sekunden betrug und er ab dem dritten Turn nicht mehr unter die 9,7 kam. Martin holte gegen Ende noch mal kräftig auf und schraubte auf der Schlußspur 6 seine absolute persönliche Bestzeit noch auf 9,456 Sekunden herunter, und das im letzten Turn! Die Schlußoffensive half ihm, sich respektabel mit einer drittel Runde von Walter abzusetzen, nicht aber, an Peter heranzukommen. Was er zu dem Zeitpunkt noch nicht wußte, daß er damit drei Fahrer aus dem A-Lauf schlucken konnte, die sich in die drittel Runde zwischen ihn und Walter zwängten.

War Stefans Leihfahrzeug, mit dem sein Bruder Martin von Peter bezwungen worden war, nun schneller als sein eigenes Einsatzfahrzeug? Oder fährt Peter etwa besser? Noch hallte der Spruch des Vorabends „der Martin is’ ja eh schneller“ im Geiste des Bahnraums wieder. Da fiel auch schon der Startschuß des A-Laufs mit Reiner auf der Pole-Position (Spur 1) und

Stefan daneben auf Spur 2. Kurze Zeit später sollte das Drama seinen Höhepunkt erreichen. Während Stefans Porsche mit offenbar Zündaussetzern am Start nicht richtig in die Gänge kam, leistete sich ein Teil des Feldes in der ersten Kurve gleich mal eine Massenkarambolage. Reiner versuchte dann, auf seiner langsamsten Spur 1, Reifen schonend bedächtig zu fahren, um Grip aufzubauen. Stefan dagegen klemmte deutlich aufgehalten hinter ihm fest, drängte, wollte vorbei und wurde aber nicht gelassen, was ihn derart in seinem Rhythmus störte, daß er mehrmals hintereinander bei Überholversuchen abflog und Reiner dabei mit in's Grab riß. Nun schossen die Emotionen hoch und explodierten, es gab heftige Wortgefechte und Vorwürfe zwischen dem Rennkommissar und seinem Serienchef. Keiner wollte seine eigenen Fehler eingestehen und hackte dafür auf dem anderen herum. Die beiden Oberhäupter der Rennserie zeigten in ihrer Vorbildfunktion allen Rennkollegen diesmal ein Beispiel, wie man es nicht macht. Wer nun in dieser Situation Schuld hatte, ist wohl eher unerheblich. Auf jeden Fall hatten sich beide Fahrer nicht sehr clever verhalten, waren Dank ihres unnachgiebigen Scharmützels weit hinter das restliche Feld zurückgefallen und hatten etwa eine Runde dabei verloren. Nachdem Stefan dann endlich vorbeigekommen war, stabilisierte sich seine Performance, und so schickte er sich an, das Feld von hinten aufzurollen. Reiner dagegen gelang das nicht, obwohl seine Bestzeiten etwa auf dem gleichen Niveau waren. Aus dem Gleichgewicht gebracht und mit gebrochenem Rhythmus leistete er sich weitere Fehler und belegte schließlich den vorletzten Platz des Laufs.

Hinter Reiner blieb im A-Lauf lediglich Thomas Müller, der zwar die absolute Rundenbestzeit mit einer 9,403 einfuhr (Turn 3 auf Spur 6) und in den ersten vier Turns allesamt ähnliche Spitzenzeiten ablieferte, der aber offenbar auch nicht die Konstanz zustande brachte und im letzten Turn auf Spur 1 dann etwas einbrach. Auf den letzten Metern des Rennens ließ er dann Reiner auf der Spur neben sich auch noch kampflos passieren, der dann mit 109,43 Runden nur zwei Teilstriche vor ihm zum Stehen kam – abgeschenkt quasi. Thomas Rönz aber konnte sich mit drei Teilstrichen vor Reiner behaupten und Michael Föller mit zehn Teilstrichen vor Thomas, so dicht lagen diese vier Fahrer des Laufs beieinander. Michael setzte sich dabei mit nur zwei Teilstrichen vor Martin, so daß von Michael mit seinen 110,06 Runden bis zu Chris mit dessen 109,13 Runden sieben Fahrer in weniger als einer Runde zusammen lagen. An der Spitze des Laufs lag bis in den vorletzten Turn hinein Karl Daamen. In der Schlußphase des Turns wurde er allerdings von Stefan überholt. Das war vielleicht entscheidend für den letzten Umlauf, in dem die beiden nebeneinander fahren mußten. Den knappen Vorsprung konnte Stefan sichern und blieb mit 111,24 Runden acht Teilstriche vor Karl. Wer war nun schneller? Hans Sperber's Prognose war damit erstmals widerlegt worden. Mit über einer Runde Differenz aber blieb Uwe klar vorne. Dabei triumpfierte auch Chris, der die Reifen für Uwe in allen Klassen präpariert hatte.



Erste Startgruppe in der Gruppe 2, der C-Lauf mit v.r.n.l. Manuel Gärtner, Gottfried Koll, Gerhard Vinatzer, Sebastian Pachner, Frank Röckelein und Uwe Sperber.

Die größten Sprünge in der Gruppe 4 von ihrem Startplatz nach vorne, Uwe's „Einmal-Einsatz“ hier nicht berücksichtigt, machte Peter um 9 Plätze, Martin um 5 Plätze und Karl um 4 Plätze. Peter's und Martin's Verbesserungen waren wegen ihrer Bahnkenntnis eigentlich schon erwartet worden. Karls Erfolg kam aber recht unerwartet dafür, daß er überhaupt erst das zweite mal auf dieser Bahn war und dazu erst am Samstag aus München mit seinen Münchener Kollegen angereist kam, Respekt und Glückwunsch!

Die Gewitterwolken des Gruppe-4-Rennens verzogen sich langsam und lösten sich bei Einigen möglicherweise im Rauch ihrer Entspannungszigaretten auf. Das war auch gut so, denn für die Gruppe 2 mußte man wieder alle Nerven beieinander haben. Wie schon zuvor bot sich im C-Lauf dasselbe Bild: Uwe Sperber ganz vorne und weit weit weg. Sebastian als zweiter dahinter flog leider bereits im ersten Umlauf auf der Startgeraden, die einen kleinen Sprungschanzen-artigen Knick hat, aus der Spur und schlug dann ungebremst frontal in der Holzbande der folgenden Kurve ein, was das Ende für seinen BMW und ein gutes Rennergebnis bedeutete. Mit einem unpräparierten Ersatzfahrzeug von Chris fuhr er zwar noch zuende, konnte aber nicht mehr vorne angreifen. Sebastian war an dem Tag jedoch das einzige Opfer der kleinen Sprungschanze. Gottfried Koll vermochte mit dem wie üblich starken Leihfahrzeug von Reiner Bergheimer, sich etwas von den hinteren drei Kollegen abzusetzen. Und unter diesen gab es einen spannenden Schlußkampf mit Abflügen, Behinderungen und Aufregungen. Am Ende fehlten Manuel Gärtner nur 4 Teilstriche auf Gerhard Vinatzer nach 99 gefahrenen Runden und Frank Röckelein blieb ebenfalls nur eine viertel Runde dahinter zurück.



„Traue keiner Geraden mit Sprungschanze“, sagt uns dieses Bild von Sebastian Pachners BMW 3,0 CSL nach dessen Einschlag in der harten Holzbande am Ende der Zielgeraden.

Eine Analyse des Laufs von Uwe mit Blick auf seine Zeiten lohnt sich, um daraus einige Erkenntnisse zu ziehen. Wieder war er auf der schnellen Spur 6 gestartet, wo er eine Bestzeit von 9,556 schaffte. Auf der nächsten Spur lag die Bestzeit schon eine Zehntel höher und ab da war es vorbei mit dem Grip. Im dritten Turn auf Spur 2 konnte man nur noch eine 9,948 notieren. Die nächsten beiden Läufe lagen die Bestzeiten knapp über 10 Sekunden und im letzten Umlauf auf Spur 5 war gerade noch mal eine 9,990 drin. Daran läßt sich deutlich erkennen, daß Uwe die Reifen durch seine Fahrweise stark in Anspruch nahm, wie auch im Rennen zu beobachten war. Spätestens nach zwei Läufen hatte er seine Reifen bereits „verheizt“. Einem Fahrer wie Uwe macht das jedoch auf seine Hausbahn offenbar nichts aus, die er natürlich wie seine Hosentasche kennt. In den letzten beiden Umläufen fuhr er noch mindestens 35,5 Runden, was einer mittleren Rundenzeit von höchstens 10,14 Sekunden entspricht. Seine Bestzeiten auf den beiden Spuren lagen jedoch im Mittel bei 10,02 Sekunden. Das bedeutet, daß Uwe mit einer mittleren Abweichung von maximal 0,12 Sekunden pro Runde unterwegs war. Mit dieser tollen Leistung, die einem Uhrwerk an Konstanz gleicht, landete er dann bei 109,24 Runden.



Frank Röckeins neuer Einsatzwagen in der Gruppe 2, ein Ford Capri RS 3100, sehr schön gebaut nach originalem Vorbild mit entsprechenden Decals und damit ein optischer Genuß.

Im B-Lauf war ein weiterer Leihwagen unterwegs, nämlich in Händen von Walter Benkeser. Hatte dieser zuerst noch gehofft, sein eigenes neues Fahrzeug erstmals zum Einsatz zu bringen, so entschied er sich dann zuletzt doch noch für ein Leihgefährt. Beim letzten Lauf war er mit einem Auto von Reiner Bergheimer sehr gut gefahren, welches diesmal aber nicht dabei war, da es vorher nicht angefragt worden war. So griff Walter auf den Alfa Romeo GTAm von Stefan Schmeuß zurück, welcher sich als äußerst tückisch erweisen sollte. Der kleine Italiener war zwar schnell auf der Geraden, kam giftig aus den Kurven heraus, war aber insgesamt schwer zu bändigen. Die ersten paar Runden des Rennens ging Walter ganz unerwartet sogar in Führung und setzte sich konstant vom restlichen Feld ab. Dann aber sah man den Alfa immer häufiger hart am Grenzbereich schwänzelnd und kippelnd. Und da der das gar nicht mag, folgte bald unweigerlich der erste Abflug und eine Reihe weiterer kurz darauf. Damit war die Führung dahin und auch die komplette Performanz des Gespanns Fahrer mit Auto. Walter kam einfach nicht mehr in den Rhythmus, wurde somit nach hinten durchgereicht und endete weit abgeschlagen mit vielen Runden Rückstand auf seine Laufkonkurrenten, aber immerhin noch vor seinem Landsmann Gerhard. An der Spitze des Lauf's gab es einen Vierkampf zwischen Martin Schmeuß, Thomas Müller, Peter Kalsow und Chris Rademacher. Bis zum Schluß blieben die vier fast in einer Runde zusammen. Es war eine enge Kiste zwischen ihnen mit einigen Platzwechseln. Schließlich konnte sich Chris

durchsetzen und gewann den Lauf vor Peter, Thomas und Martin. Thomas und Martin trennten nur 5 Teilstriche. Alle vier waren sehr konstante Rundenbestzeiten über die sechs Läufe hinweg gefahren, was für eine gute Beherrschung der Verhältnisse spricht.



Chris Rademacher ist mit seinem neuen Gruppe-2-Fahrzeug schnell unterwegs, einem BMW 2002 tii aus der Manufaktur von Nils Krietenstein

Im A-Lauf kochten die Emotionen zwar nicht so hoch wie in der Gruppe 4, aber auch da gab es im ersten Turn zunächst ein Gerangel mit Behinderung zwischen Spur 1 und 2, an der wieder Reiner Bergheimer beteiligt war, diesmal aber mit Michael Föller. Die Folgen waren diesmal aber nicht so groß, zumindest nicht für Reiner. Lag er nach den ersten beiden schwereren Spuren noch etwas hinter der Spitze zurück, die von Karl Daamen angeführt wurde, so holte er in der zweiten Hälfte des Rennens langsam auf. Diesmal ließ er sich vom anfänglichen Mißgeschick nicht sprichwörtlich „aus der Bahn werfen“, sondern setzte seine Linie, kontrolliert zu fahren, konsequent um. Damit hatte er selbst im letzten Umlauf noch so guten Grip, daß er ganz zuletzt auf der Spur 4 seine absolute Bestzeit fahren konnte. Der Lohn dafür war, daß er im letzten Turn immer näher an den führenden Karl herankam, Runde um Runde den Abstand verringern konnte und schließlich mit Ablauf der Fahrzeit im Ausrollen an Karl vorbeifuhr. Zur Vollendung des Glücks lag dann auch noch ein Teilstrich zwischen den beiden, was Reiner den Sieg vor Karl in der Gruppe 2 bescherte. Michael, der von der „Pole-Position“ gestartet war, erging es dagegen deutlich schlechter. In Analogie zu Reiner in der Gruppe 4, der auch auf Spur 1 gestartet und dann förmlich abgestürzt war, brachte nun auch Michael kein rechtes Bein mehr auf den Boden. Die Rundenbestzeiten auf den verschiedenen Spuren waren eigentlich gar nicht so schlecht, die mittlere Performanz war aber suboptimal.

So fand sich Michael in der unter Hälfte des A-Laufs wieder, wo er gute Gesellschaft von Pepe Schnack und Arnim Luckmann fand. Diese hatten beide mit ihren GfK-Alfa-Suds auf unerklärliche Weise ebenfalls nichts mit der Spitze zu tun. Arnims Bestzeiten waren konstant schlecht, aber immerhin konstant, so daß er am Ende drei Teilstriche vor Michael zum Stehen kam. Pepe dagegen fuhr Bestzeiten, die denen des Viertplatzierten des Rennens entsprachen, landete damit aber nur auf Platz 12 mit 104,48 Runden. Fünf Fahrer lagen schließlich mit 107 Runden innerhalb von einer halben Runde zusammen. Das Pech hatten Arnim und Michael, von diesen fünf das Ende der Kette zu bilden. Die oben beschriebenen vier Top-Fahrer des B-

Laufs blieben allesamt vor den beiden und daher war der Sturz für Arnim und Michael mit ihren Plätzen 9 und 10 recht tief. Stefan Schmeuß war in den ersten beiden Umläufen ganz vorne mit dabei, warf das Rennen dann aber im dritten Turn weg, als er durch Abflüge locker eine Runde verlor. Damit reichte es für ihn nur zu einem vierten Platz eine gute halbe Runde hinter Uwe, der natürlich ein fehlerfreies Rennen gefahren war.

Auch in der Gruppe 2 machte Peter den größten Sprung mit 6 Plätzen nach vorne, ebenso wie Thomas Müller. Dann folgte mit 3 Plätzen Verbesserung erneut Karl, begleitet diesmal von Stefan und Chris mit derselben Steigerung.



Auch in der Gruppe 5 demonstriert Frank Röcklein seine Modellbaukunst mit einem super gestalteten neuen BMW M1 Turbo, dem ersten seiner Gattung in dieser Gruppe.

Es kam die Gruppe 5 und auch dort fuhr Uwe Sperber im C-Lauf wieder vornweg. Dahinter fächerte sich das Feld diesmal aber gleichmäßig auf. Uwe's Bestzeit im ersten Turn auf Spur 6 war mit 9,301 Sekunden wieder ein Schock für die Konkurrenz. Aber auch hier war spätestens im dritten Umlauf Schluß mit der überragenden Performanz und die Zeiten lagen dann drei Zehntel höher, was absoluter Durchschnitt unter den Top-10-Piloten war. Mit 113,03 Runden überbot er sein Gruppe-4-Ergebnis mit einer knappen halben Runde. Sebastian Pachner konnte nun endlich ein gleichmäßiges Rennen ohne Ausfälle von Anfang an fahren und blieb daher nur knapp 2 Runden hinter Uwe zurück. Weitere 2 Runden dahinter kam dann Gerhard Vinatzer, 2 Runden hinter ihm Gottfried Koll und eine Runde hinter dem Frank Röcklein. Nur Manuel Gärtner mußte stark abreißen lassen, denn er hatte Pech mit

seinem Auto, das bisweilen bockte und ihn schließlich mit hängender Frontlippe ganz im Stich ließ. Erneut half Chris Rademacher mit einem Ersatzfahrzeug aus, so daß Manuel immerhin noch zuende fahren konnte.



Noch ein neuer, von Chris Rademacher schön gestalteter Gruppe-5-Bolide, der als Ersatzauto dann auch noch zum Einsatz kam: BMW 320 Turbo im „Liechtenstein-Design“.

Im B-Lauf ähnelte das Bild dem B-Lauf der Gruppe 2. Wieder waren vier Fahrer im engen Gefecht miteinander an der Spitze, wobei drei von ihnen auch wieder dabei waren: Peter Kalsow, Thomas Müller und Martin Schmeuß. Der vierte im Bunde war diesmal Thomas Rönz, der sich als „Neuling“ der gemeinsamen Streitgruppe erst mal hinten anstellen mußte. Alle vier endeten innerhalb einer Runde und Martin hatte diesmal die Nase vorn mit 111,06 Runden. Im folgten Thomas und dann Peter, womit die interne Reihenfolge gegenüber der Gruppe 2 genau umgedreht wurde. Martin verfehlte aber Sebastian um eine viertel Runde, so daß der sich gleich mal über einen großen Sprung nach vorne mindestens in die Top-8 freuen konnte. Die Schlußlichter der Gruppe waren Walter Benkeser und Pepe Schnack, die nach ihren Erfolgen vom letzten Rennen in München nun wieder einen ganz schlechten Tag hatten. Pepe hatte da die Gruppen 2 und 4 gewonnen, wohlgemerkt jedoch auf seiner quasi Heimbahn. In der Gruppe 5 war es dort für ihn aber auch nicht so gut gelaufen, wohingegen Walter dort einen sensationellen Platz 2 belegt hatte. Es ist schon erstaunlich, wie es das Feld derzeit von Rennen zu Rennen durcheinanderwürfelt, was es aber hinsichtlich der Gesamtwertung sehr spannend macht.

Nun sollte der A-Lauf zeigen, wie weit die Top-Vierergruppe aus dem B-Lauf noch nach oben stoßen konnte. Bis zu diesem Zeitpunkt führten ja Uwe und Sebastian aus dem C-Lauf das Feld vor diesen vieren an. Nach dem ersten Turn konnte man noch wenig sagen, alle Fahrer hatten 19 Runden absolviert außer einem: Karl Daamen hatte die 20 überquert und damit als einziger das geschafft, was Uwe zuvor vorexerziert hatte. Im zweiten Lauf kam es wieder zur Konstellation von Reiner Bergheimer neben Stefan Schmeuß im direkten Positionskampf miteinander, jedoch diesmal mit Stefan vor Reiner, der zuvor auf der langsameren Spur 1 gestartet war. Nun hatten die Kontrahenten aber aus ihrem Gruppe-4-Kampf gelernt und lösten die Angelegenheit ganz geschmeidig. Es gab eine kurze Anfrage

des Überholwunsches, die Rückantwort des geplanten Überholortes und zuletzt die Ausführung gemäß Vereinbarung durch ein Vorbeiziehenlassen auf der Geraden, was den Vordermann Stefan gerade mal einen Meter kostete, quasi nichts im Vergleich zu dem desaströsen Verlust in der Gruppe 4, wo Runden lang verbissen um die Position gekämpft worden war. Den nächsten Runden-20iger machte in diesem Lauf Chris Rademacher, der zusammen mit Karl vorne langsam weg fuhr. Michael Föller und Arnim Luckmann bildeten nun die beiden Schlußlichter, Michael als Sieger des Rennens auf seiner Hausbahn in München, Arnim als Sieger des Rennens von Wendelstein, soviel zur Ironie der wechselnden Kräfteverhältnisse. Beide blieben an dem Tag unter ihren gewohnten Leistungen und waren sprichwörtlich „nicht gut drauf“. Michael ereilten dann im dritten Umlauf einige Mißgeschicke – es war auch von „schlafenden Streckenposten“ die Rede -, die ihn offenbar den letzten Nerv raubten, denn einen Lauf später warf er das Handtuch und gab entnervt auf. Arnim hielt zwar durch, stellte sich aber schließlich hinter dem Viererzug des B-Laufs ab. Stefan und Reiner rückten am Ende wieder etwas näher zusammen, nachdem Reiner erst etwas davon und Karl hinterhergejagt war. Doch an der Reihenfolge zwischen ihnen änderte sich nichts mehr und beide konnten sich vor Sebastian schieben. Vorne aber schnappte sich Chris die Führung aus Karls Händen und vermochte schließlich als einziger, Uwe vom Thron zu stoßen, womit dann auch die Podestplätze verteilt waren.



Uwe Sperber, der Sohn des Hausherrn: Bei seinem ersten und vermutlich letzten Einsatz in der Rennserie holte er auch den Tagessieg mit den Plätzen 1, 2 und 3 in den Gruppen 4, 5 und 2 – sehr zum Leidwesen aller Stammfahrer hinter ihm. ☺

Die größten Sprünge nach vorne machten in der Gruppe 5 erneut Peter Kalsow und diesmal Chris Rademacher mit 4 gutgemachten Plätzen. Thomas Müller verbesserte sich um 2 Platzierungen. Den Tagessieg holte sich nicht unerwartet Uwe Sperber als quasi „Eintagesfliege“. Da er wohl nicht weiter in die Serie eingreifen wird, raubte er damit aber lediglich den restlichen Fahrern, die hinter ihm geblieben waren, ein paar Punkte in deren Sammlung. Platz 2 der Tageswertung und von den Stammfahrern der Beste war Karl Daamen, der nun nach seinem mit Michael Föller geteilten Tagessieg auf deren beider Heimbahn in München auch in der Fremde seinen absoluten Führungsanspruch damit untermauerte. Daß ihm dieser Erfolg bereits im dritten Rennen seiner ersten ganzen Rennsaison dieser Serie zuteil wird, weißt auf einen neuen Stern am Himmel der Gruppe 245 Süd hin und läßt die Konkurrenten erzittern. Würde man ein Vergleichsszenario aus dem Film suchen, wie schon manchmal früher kolportiert, so könnte man sagen, daß der „Imperator“ oder dessen Stellvertreter „Darth Vader“ Reiner Bergheimer nun einen würdigen neuen

Herausforderer mit Karl gefunden hat, der damit die Rolle des „Luke Skywalker“ übernommen hat. Als ein weiterer Wanderer zu den Sternen hat sich aber auch Chris Rademacher an diesem Tag mit seinem ersten Sieg eines Laufs der Gruppe 245 Süd seit seiner Teilnahme ab 2008 hervorgetan. Der Knoten scheint für ihn damit auch geplatzt zu sein und das, nachdem er am Ende der letzten Saison enttäuscht verkündet hatte, er würde aus der Serie aussteigen, weil er keinen Bock mehr hätte. Daß er so lange im Mittelfeld hängen geblieben war, hatte ihn damals motivationstechnisch zermürbt. So nah können Frust und Erfolg zusammenliegen und wer von den jetzigen Top-10-Fahrern läßt sich denn nun heute noch leicht verdrängen? Chris jedenfalls hatte damit vielleicht als zweiter aufgestiegener Stern des Tages die Rolle der „Prinzessin Lea Skywalker“ eingenommen – nur die Frisur paßt noch nicht so ganz! ☺



„A star is born“: Chris Rademacher (Mitte) schaut sich noch mal genußvoll seinen Höhenflug in der Gruppe 5 im Computer an. Der mühelos abgesägte „Imperator“ (links) traut da wohl seinen Augen kaum.

Die Serie ist jedenfalls so abwechslungsreich und spannend wie nie. Es gibt einige recht konstante Leistungsträger, die aber auch nicht mehr die Dominanz alter Tage mit stetem Anspruch auf die vordersten Plätze haben können. Dafür haben einzelne Fahrer tagesweise ihren Durchbruch. Das zeigt ein Blick auf die Ergebnisse: Bei den drei Rennen bisher haben in allen drei Gruppen je drei verschiedene Fahrer gewonnen. Insgesamt stehen schon sechs verschiedene Namen auf den bislang neun Siegerplätzen.

Viel Dank für die Fotos geht erneut an Walter, der unseren Serienfotografen Nils wieder bestens ersetzte.

Der nächste Lauf findet auf einer neuen Bahn im Rennzirkus Bayerns statt, nämlich in den neuen Räumen von ehemals Powerpoint Neufahrn, die sich jetzt PDC Neufahrn nennen und nur wenige Meter von der alten Wirkungsstätte entfernt sind. Bis dann zum nächsten Spektakel der Gruppe 245 Süd.

Stefan

Sponsoren:

 <p>hama[®] DIE PASSENDE LÖSUNG</p>	 <p>SCHÖLER CHASSIS High performance slotparts</p>
<p>HAMA-Lösungen</p>	<p>Schöler Chassis</p>
 <p>CARBONTEAM[®]</p>	<p><i>Fischer - Modellbau</i> Profiprodukte für die Modellbaulackierung Slotracing Teile und Zubehör</p>
<p>Carbon Team</p>	<p>Fischer-Modellbau</p>
 <p>GP Speed Tires</p>	 <p>Slotitnow</p>
<p>GP Speed Tires – Jürgen Plan</p>	<p>Slotitnow - Nürnberg</p>
 <p>Slotcar  Racing-Zubehör www.bleck-center.de</p>	 <p>JENS SCALE RACING Premium Slot Cars www.scale racing.de</p>
<p>Bleck Center</p>	<p>Jens Scale Racing</p>
 <p>UMPFI'S SLOTBOX</p>	 <p>slotracing-werk www.slotracing-werk.de</p>
<p>Umpfis Slotbox</p>	<p>MoMo-Chassis - Werk</p>
	 <p>Gruppe 2,4,5 Süd</p>
	<p>Gruppe 245 Süd Orga-Team</p>