

Die Gruppe 245 Süd geht auf's Holz – der 5. Lauf in Schwaig

Im kleinen Rennbahnladen von Hans Sperber in Schwaig bei Nürnberg gastierte am 10. Mai der Rennzirkus der Gruppe 245 Süd mit seinem vorletzten Lauf der Saison 2008. Nachdem die ersten vier Läufe der Serie auf Plastikschiene ausgetragen wurden, galt es diesmal auf Holz zu beißen. Die sechsspurige Bahn wurde vom Hausherrn eigenhändig angefertigt, läßt sich sehr flüssig und rhythmisch fahren und ist dabei mit einigen engeren Kurven doch etwas anspruchsvoller als manch andere bekannte neuere Club-Holzbahn. Als weiteren Unterschied zu diesen zeigt sie eine schöne, weite Steilwandkurve, durch die man mit viel Spaß durchbrettern kann. Daß man diese jedoch nicht mit Vollgas nehmen sollte, sondern mit einem feinfühligem, kleinen Lupfer des Gashebels an der richtigen Stelle vor Kurvenbeginn, wurde den erfahrenen Piloten schnell klar. Wer dennoch den Bleifuß probieren wollte, wurde mit reifenmordenden Schlenkern bestraft. Einmal gab es sogar einen halsbrecherischen Sprung eines Gruppe-2-Celicas über die Bande zu bestaunen, der glücklicherweise ohne Folgen für sowohl das Auto als auch den Streckenposten blieb.

Der Troß der Gruppe 245 ließ es an diesem Wochenende gemütlich angehen. Am Trainingsfreitagabend informierte sich der Bahnbesitzer Hans gegen halbneun telefonisch schon besorgt beim Veranstalter, ob denn noch jemand kommen würde. Doch kurze Zeit später mußten dann wohl doch die ersten Teilnehmer zum Training eingetrudelt sein. So traf sich wieder der harte Kern mit Reiner Bergheimer, Michael Föllner und Arnim Luckmann, erweitert um Lokalmathador Peter Kalsow und erstmals Werner Lorenz. Veranstalter und Berichterstatter Stefan Schmeußler schlug erst um viertel nach elf auf, da er noch bis zehn Uhr in München beruflich gefordert war. So spät angekommen, reichten die Kräfte dann nicht mehr, noch in das Training einzugreifen. Stattdessen gab es in der lauen Nacht noch eine nette gesellige Runde am Tresen des Hausherrn, die dem Schlaf bis gegen zwei Uhr früh zu trotzen wußte.



Von Gerüchten um Fabelzeiten der Heimascaris Hans und Sohn Uwe Sperber sowie Chris Rademacher aufgescheucht und verunsichert, schienen sich die Stammfahrer bereits auf die Plätze dahinter einzustellen. Gut Lachen hatte dabei aber immer noch Spitzenfahrer und Rennkommissar Reiner Bergheimer (siehe Bild), der in einigen Geheimtrainings vorher – wie schließlich herauskam - seine Fahrzeuge bestens eingestellt hatte, und mit seinen Trainingszeiten in allen Gruppen sehr zufrieden sein konnte. Michael Föllner legte mit seinem Gruppe-5-Porsche nach und kam ebenfalls bald nahe an die Bestzeiten heran. Da am

Samstagsmorgen erst Nils Krietenstein, Martin Schmeußer, Chris Rademacher, Helmut Reinschlüssel und Stefan Schmeußer ins Training eingriffen, und Stefan diesmal nicht mehr mit seinen auf Minimalmaß heruntergeschrubbten Reifen durch die Abnahme kam, verzögerte sich der Rennstart bis kurz nach zwei Uhr. Wie sich dann später herausstellen sollte, kostete das leider den Renneinsatz von Martin in der Gruppe 5, der vorzeitig wieder zu einem Termin aufbrechen mußte.



Der Renntag war geprägt von Licht und Schatten sowohl im übertragenen als auch wörtlichen Sinn, wie die Rückansicht der Gruppe-5-Startgruppe im Bild oben schön illustriert. Beim Morgentraining brannte den Fahrern die Sonne von hinten auf's Hirn und quälte des ein oder anderen leichten Kater. Am Nachmittag schien die Sonne von der Seite auf die Start- und Zielkurve und sorgte damit manchmal für optische Irritationen bei den Fahrern, was deren Kontrolle über ihre Sportgeräte gelegentlich zu Kosten schien und zu ungewöhnlichen „Black-Outs“ führte. Eines kann man jedenfalls nicht behaupten: Daß man an der Schwaiger Rennbahn wieder einmal den Tag im dunklen Rennkeller verbracht und die Sonne nicht gesehen hätte – im Gegenteil!

Die Klasse Veranstaltung hätte sicher mehr als nur 12 Fahrer verdient gehabt. Insbesondere die aktive Teilnahme aus den anderen Clubs der Region ließ leider sehr zu wünschen übrig. Lediglich Reiner Bergheimer hielt die Fahne der benachbarten IG Slot Connection hoch. Die Reihen derer, die öfters in Schwaig agieren, stellte dagegen mit fünf Fahrern die größte Fraktion, der Süden war mit vier Fahrern die zweitstärkste Macht. Schön war, wieder drei neue Teilnehmer in der Gruppe 245 begrüßen zu können und auch zwei, die die letzten Läufe nicht teilnehmen konnten. Dadurch waren auch wieder sehr schöne neue Fahrzeuge zu sehen wie z.B. ein Ferrari 308 GTB der Gruppe 4 von Chris Rademacher (im rechten Bild vorne).



Chris brachte nicht nur schöne sondern auch schnelle Fahrzeuge an den Start. Wie er jedoch selbst bezeugte, begann er im ersten Lauf heftig nervös, so daß sich bei ihm viele Abflüge einschlichen. Das Rennfieber schien sich bei ihm auch den restlichen Tag kaum zu legen, was aber einigen anderen Teilnehmern ebenso ging. Immer wieder faszinierend war auch diesmal live zu sehen, wie gestandene Männer und erfahrene Modellrennfahrer immer wieder von heftigen Emotionen und höchster Anspannung beim Slotten gepackt und ungerührt geschüttelt werden.

Mit Uwe Sperber war als Junior des Hausherrn auch wieder ein hochtalentierter Jugendlicher am Start, der den älteren „Spätberufenen“ tüchtig einheizte und zudem schöne Autos vom Vater steuerte wie einen VW Käfer in der Gruppe 2. Entgegen seinen „reiferen“ Rennkollegen zeigte er sich erstaunlich unaufgeregt und locker - tja die heutige Jugend! Dank einer überragenden Laufleistung in der Gruppe 5 fuhr er die meisten Runden aller Teilnehmer in der Addition aller drei Gruppen und holte damit den theoretischen Tagessieg.



Zum erstenmal dabei war auch Werner Lorenz (Bild unten mit seinem Nissan KPGC links), Inhaber des Slotracing-Ladens Powerpoint bei München. Er zeigte sich als engagierter und begeisterter Rennpilot und fügte sich gleich nahtlos in die Runde der Teilnehmer ein.



Im ersten Lauf der Gruppe 4 legten Uwe Sperber und Chris Rademacher kräftig los und fuhren die schnellsten Rundenzeiten ihrer Gruppe. Dahinter fuhren Helmut Reinschlüssel, Nils Krietenstein, Martin Schmeußer und Werner Lorenz von den Rundenzeiten auf etwa gleicher Augenhöhe. Der Lauf war jedoch von starker Nervosität der Fahrer geprägt und es gab sehr viele Abflüge, die schließlich den Unterschied zwischen Erfolg und Niederlage ausmachen sollten. Während Uwe, Helmut und Nils recht sicher unterwegs waren, kämpften vor allem Chris und Werner mit ihren Nerven, so daß sie immer wieder mal einen Stop am Straßenrand einlegen mußten. Den Lauf gewann Uwe souverän mit knappen drei Runden Abstand vor Helmut. Dank konstanter Fahrt hielt sich Nils knapp dahinter, während Chris weiter zurückfiel. Martin hatte ganz augenscheinlich mit dem rutschigsten Fahrzeug von allen zu kämpfen, was auf Defizite der Reifenpräparation zurückzuführen ist, und so focht er mit stumpfen Waffen. Ihm gelang es daher nur, Werner hinter sich zu lassen, der zwar immer wieder absolut ebenbürtig unterwegs war, aber bei seinem allerersten Einsatz in dieser Serie dem Nervendruck wohl noch nicht ganz gewachsen war. Immerhin hielt er so gut mit, daß er gegenüber dem Mittelfeld am Ende nur um 9 Prozent Streckenlänge zurücklag.



Spitzenlauf der Gruppe 4 mit beispielloser Fahrzeugvielfalt.

Im zweiten Lauf der Gruppe 4 gingen die Top-Five zusammen mit dem gesetzten Hausherrn Hans Sperber an den Start. Sehr erfreulich dabei zeigte die Startaufstellung eine selten dagewesene Vielfalt von Fahrzeugtypen in der Gruppe 4. Von links nach rechts gemäß dem aktuellen Stand in der Meisterschaft (außer Hans) standen Reiner Bergheimer auf Lamborghini Jota, Hans auf Lamborghini Countach, Michael Föllner auf BMW M1, Stefan Schmeußer auf Porsche 934, Arnim Luckmann auf De Tomaso Pantera und Peter Kalsow auf BMW M1. Die klasse Optik dieses Laufs wurde dann jedoch noch von seiner Dramatik überboten. Ähnlich wie im ersten Lauf gab es auch hier zahlreiche Abflüge, die das Feld bald kräftig auseinanderrissen. Mit Top-Zeiten jagte nicht unerwartet Hans Sperber davon, obwohl er sich am Anfang auch ein paar Fehler leistete. Während er noch über schlechte Reifen klagte, war davon absolut nichts zu sehen. Erstaunlicherweise aber hielt Stefan mit seinem Porsche nicht nur mit, sondern konnte anfangs sogar, durch die schnelleren Spuren begünstigt, etwas davonfahren. Im vorletzten Turn leistete sich Stefan einen Abflug, der Hans bis auf eine halbe Runde heranbrachte. Im letzten Turn sollte Hans dann die bessere Spur haben und er witterte mit seinem Kommentar zu Stefans Abflug „das war jetzt wichtig“ schon Morgenluft. Doch als Stefan sich nur ganz langsam Meter um Meter abringen ließ, hörte man

Hans zu seinem Sohn sagen, er könne mit den Reifen nicht mehr angreifen. Trotzdem schmolz Stefans Vorsprung wie eine in die Karibik abgetriebene Eisscholle. In der letzten Minute waren nur noch ein paar Meter übrig, Stefan bäumte sich nochmal auf und schien den Abstand zuletzt fast konstant halten zu können. Dann war die Zeit aus und der Lambo von Hans rollte mit Geschwindigkeitsüberschuß in der Außenkurve gegenüber Stefans Porsche lange aus und immer näher heran, bis er schließlich einen knappen Meter dahinter zum Stehen kam – das nach 171 Runden. Es war ein Wimpernschlagfinale mit glücklichem Ausgang für Stefan, seinem Vorsprung von einer Zehntelsekunde bei 24 Minuten Laufdauer und somit sicher schon der Spannungshöhepunkt des Tages. Platz 3 sicherte sich Reiner noch vor Uwe, dem Sieger des ersten Laufs, Michael reihte sich dahinter auf Platz 5 ein.

Die Gruppe 2 startete ebenso nervös, wie die ganze Gruppe 4 verlief. Insbesondere Werner Lorenz hatte einigen Ärger zu verkraften, der ihn immer wieder aus der Spur warf. So reichte es wieder nur für die rote Laterne, obwohl er geschwindigkeitsmäßig bisweilen voll bei der Musik dabei war. Im ersten Lauf bestimmte dann wieder Uwe Sperber mit seinem Käfer das Rennen und legte einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg mit einer sagenhaft gleichmäßigen Leistung hin. Dahinter kam Peter Kalsow auf Stefan Schmeußers Werks-Capri immer mehr in Schwung und rollte nach einem etwas zurückhaltenden Beginn das restliche Feld von hinten auf, um es dann weit hinter sich zu lassen und bis auf eine halbe Runde an Uwe heranzukommen. Zwischen Chris Rademacher, Helmut Reinschlüssel und Martin Schmeußerging es dahinter ganz eng her. Da die Rennbahn über keine Anzeige der Gesamtrunden verfügt, gab es keinerlei Orientierung mehr, wer im Lauf des Rennens wo lag. Die besten Rundenzeiten dieses Dreiergespanns fuhr Chris, der sich aber auch immer wieder Fehler leistete. Martin kam am Ende noch stark auf, blieb aber schließlich nur einen Meter hinter Helmut zurück, dem seinerseits nur sieben Meter auf Chris fehlten.

Im Spitzensexett der Gruppe 2 gab es bald eine Dreiteilung des Feldes. Michael Föllner, Arnim Luckmann und Hans Sperber lieferten sich ein enges Gefecht. Während der Nissan Skyline von Hans noch Potential hat, haderte Michael mit sich und Arnim mit seinem Regler, da er auf der Schwaiger Bahn seinen gewohnten Regler nicht einsetzen durfte und mit dem Ersatz so seine liebe Mühe und Not hatte. Michael machte es noch am besten und verwies Arnim und Hans auf die Plätze, konnte aber nicht an die Laufleistungen von Uwe und Peter heranreichen. Davor tobte ein hartes Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Stefan Schmeußerg und Nils Krietenstein, während Reiner Bergheimer allmählich mit starker Konstanz seinen Vorsprung ausbaute. Fast fehlerfrei fahrend schenkte Reiner seinem direkten Verfolger schließlich drei Runden ein. Doch wer sollte das sein? Bis zuletzt war das völlig unklar. Während Nils im mittleren Rennverlauf die Nase vorn zu haben schien, schob sich Stefan am Ende wieder vor. Doch würde es für Uwes Vorlage reichen? Nils scheiterte nur mit fünf Metern daran und schob sich damit vor Peter. Stefans Alfa GTAm lief jedoch so sicher und konstant schnell ohne abzubauen, was beim letzten Rennen noch durch ein gelöstes Motorritzel verursacht wurde, daß ihn diesmal außer dem Meister Reiner keiner stoppen konnte. Platz 2 war das erneute sensationelle Ergebnis für den kleinen Alfa.

Schon nahte wieder das Ende der Veranstaltung mit der Gruppe 5 und einer Demontage des ganzen Starterfeldes durch den Filius Uwe des Hausherrn Hans. Mit konstanten Traumrundenzeiten von 8,0 bis 8,2 Sekunden brummte er in seinem Lauf dem nächstfolgenden Fahrer Chris ganze 11 Runden auf, also beinahe 2 Runden pro Turn. Chris konnte sich wiederum mit sechs Runden von Werner absetzen, der in diesem Lauf nun zu seinem Potential zurückfand und die rote Laterne locker abgeben konnte an Arnim und Helmut. Arnim war an diesem Tag tatsächlich unglücklich unterwegs. Erst hatte er große Probleme, sich auf seinen Regler einzustellen, so daß er immer wieder in die Bande krachte. So hatten seine Fahrzeuge schon einige Blässuren einstecken müssen. Und schließlich sorgte

einer dieser Abflüge dafür, daß sein Gruppe-5-Ferrari seine Unterlippe derart hängen ließ, daß man Angst um den Fahrbelag bekommen mußte, der förmlich aufgekratzt wurde. Mit einer Notreparatur (siehe Bild) wurde das Ärgste behoben und Arnim konnte immerhin zuende fahren und noch Helmut mit einer halben Runde knapp hinter sich lassen.



Der letzte Lauf des Tages war dann an kollektiver Leistungsdichte nicht mehr zu überbieten. Alle Fahrer von Startplatz 1 bis 6, Reiner, Michael, Hans, Nils, Peter und Stefan fuhren Rundenbestzeiten zwischen 8,2 bis 8,5. Nur Hans konnte in einem Turn auch noch 8,1er Zeiten fahren. Mit diesem leichten Bonus konnte er sich dann knapp absetzen und machte den Triumph der Hausherren mit P2 hinter seinem Sohn perfekt. Dagegen hatte Stefan seine Nerven in den ersten beiden Rennen wohl aufgebraucht, so daß er sich in diesem Lauf ungewöhnlich viele Ausrutscher erlaubte. Obwohl er streckenweise immer wieder mit seinen Gegnern mithalten konnte, mußte er schließlich seinen Rennstall-Kollegen Peter an sich vorbei ziehen lassen. Noch vor den beiden platzierten sich Reiner auf P5 und sensationell als Beste des Rests Nils auf P4 und Michael auf P3. Beide hatten ein sicheres Rennen hingelegt und Michael hatte seine gute Performance des Vorabends bestätigt und das hohe Tempo konstant durchgezogen. Damit war auch Michael wieder versöhnt und zufrieden, nachdem es bei ihm in den ersten beiden Gruppen nicht so gut gelaufen war. Nils hatte nach seinem guten Gruppe-2-Rennen nun in Gruppe 5 sein zweites Top-Ergebnis des Tages nach Hause gefahren und sich damit in diesen beiden Gruppen inzwischen in der Spitze des Serienklassements festgesetzt – das bereits in seiner zweiten Saison: Fetter Respekt!

	Gruppe 2		Gruppe 4		Gruppe 5	
	Fahrer	Punkte	Fahrer	Punkte	Fahrer	Punkte
1	Bergheimer, Reiner	297,35	Bergheimer, Reiner	293,90	Bergheimer, Reiner	309,12
2	Grünig, Ralf	290,00	Schmeuß, Stefan	291,47	Föller, Michael	281,86
3	Föller, Michael	285,74	Grünig, Ralf	285,31	Grünig, Ralf	272,72
4	Schmeuß, Stefan	266,33	Föller, Michael	272,73	Krietenstein, Nils	244,76
5	Krietenstein, Nils	258,14	Luckmann, Arnim	222,70	Kalsow, Peter	202,32

Tabellenstand der Top-Five vor dem Finallauf mit bereits berücksichtigten 2 Streichresultaten

Der Tag war von Hochspannung, schön engen und freundschaftlichen Gefechten und einem familiären Zusammensein geprägt. Danke nochmal an die netten Gastgeber, Ehepaar Sperber mit Sohn, für die gute Verpflegung, angenehme Atmosphäre und souveräne Rennleitung. Und Danke auch wieder an Nils für die schönen Bilder. Die Abschlußtabelle mit Streichern vor dem Finale zeigt enge Punktstände an der Spitze, so daß im Pokalkampf noch einiges offen ist. Für Spannung ist also weiterhin gesorgt am 31. Mai beim Finale in Wendelstein.

Stefan