

## Auftakt der G245 Süd 2010 in Wendelstein – neu bereift in die neue Saison



Parc Fermé in Wendelstein beim Finale der Gruppe 245 2009: 54 Autos der 18 Teilnehmer - ... und täglich grüßt das Murmeltier! Hatten wir das nicht schon mal? Stimmt! Aber jetzt:



Parc Fermé in Wendelstein beim Auftakt der Gruppe 245 2010: 74 Autos der 25 Teilnehmer. Das sieht schon etwas anders aus! 7 Fahrer und 20 Autos mehr als zuletzt – Wahnsinn!

Beim Auftaktrennen in Wendelstein gab es viele neue Eindrücke, Gesichter und Autos, die unser rasender Fotograf Nils Krietenstein so hervorragend in seinen Bildern festgehalten hat, daß ich hier eigentlich gar nicht so viele Worte verlieren sondern nach dem Leitsatz verfahren möchte: Laßt Bilder sprechen! Bilder sagen mehr als viele Worte. Mal sehn, ob es klappt.



Am Veranstaltungsort angekommen, sucht man sich zuerst mal einen freien Platz im Fahrerlager, welches bei der IG Slot-Connection in Wendelstein großzügig und komfortabel ausgelegt ist.

Zum freien Training am Freitagabend fanden sich bereits 19 Fahrer ein. Das Fahrerlager und die Bahn waren gut gefüllt und es herrschte ein munteres Treiben. Gerade der Umstand, daß die Gruppe 245 Süd in dieser Saison seinem großen Bruder im Westen ein Jahr später quasi nachfolgt, indem sie den Absprung vom alten Reifenmaterial aus Polyurethan (PU) wagt – und das im sogenannten „verflixten siebten Jahr“ -, führte zu aufgeregtem Austausch der Rennpiloten in Sachen Reifenpräparation. Im Unterschied zum Westen fährt der Süden nun aber nicht auf Moosgummi-Reifen sondern ab sofort auf Vollgummi-Material mit 25 Shore Härtegrad aus großindustrieller Herstellung: GP-Tires von Jürgen Plan. Die erforderlichen passenden Reifengrößen für die Gruppe 245 hatte dieser nach Absprache extra neu aufgelegt. Bereits Tage und Wochen vor dem Auftakt gingen beim Serienchef mehrere Anrufe von Teilnehmern ein, die sich die Spezifika und Tricks der Vorbereitung dieser Reifen erklären ließen. Vorsorglich hatte das Orgateam der Gruppe 245 Süd bereits vor einem halben Jahr eine ausführliche Anleitung dazu auf der Gruppe 245 Süd Webseite veröffentlicht, die freundlicherweise von Andreas Lippold aus dem Westen zur Verfügung gestellt wurde. Das Reifenthema begleitete natürlich die ganze Rennveranstaltung und gab ihr seine besondere Würze.

Die Stimmung war gleich wieder hervorragend, herzlich und freudig gespannt, und knüpfte scheinbar nahtlos wieder an die letzte Saison an. Kaum zu glauben, daß es fast schon wieder ein halbes Jahr her war seit dem letzten Treffen im Sommer. Die Teilnehmerkonstellation stellte sich wie folgt dar. Zwölf Stammfahrer der letzten Saison gingen auch diesmal wieder an den Start. Dazu gesellten sich vier sporadische Teilnehmer der letzten Saison und drei Wiedereinsteiger nach einer ein- bis zweijährigen Pause. Sechs weitere Fahrer traten ganz neu in der Serie auf. Wer hat mitgezählt? Ja genau, damit hatten wir also den erhofften neuen

Teilnehmerrekord seit Anbeginn der Serie im Süden aufgestellt. Im letzten Jahr waren beim Auftakt 20 Vollstarter (d.h. Starter bei allen drei Gruppen) anwesend und nun waren es 25, in Worten „fünf und zwanzig“! Danke schon im voraus für die Gratulationen ☺.

Wie kam´s? Zuerst sind als Ursache dafür der Aufschwung und das Engagement bei der IG Slot-Connection zu nennen. Neben den Brüdern Thomas und Stefan Lange, die bisher bei den Läufen auf ihrer Bahn meist als Vertreter des Clubs gestartet waren, sind diesmal weitere drei Clubmitglieder erstmals oder wieder eingestiegen: Martin Arnold, Thomas Rönz und Hans Brehm. Beinahe wären es sogar vier gewesen, doch Roland Preuß mußte arbeitsbedingt leider im letzten Moment noch absagen. Im Zuge des gewachsenen Interesse der Gruppe 245 im Club wurde aber auch noch ein weiterer Rennkollege aus dem lokalen Umfeld mitgezogen: Uwe Krug. Die IG stellte also beachtliche 5 Mitglieder an den Start, aus dem Nürnberger Raum waren zudem weitere 4 Fahrer anwesend, von denen drei alte Bekannte in der Serie sind: Reiner Bergheimer, Peter Kalsow und Martin Schmeuß.

Und dann dehnt sich das Einzugsgebiet der Gruppe 245 allmählich weiter aus. So konnten aus dem etwas nördlicheren Bamberg zwei weitere Neueinsteiger begrüßt werden, die Chris Rademacher von seinem Heimatort mobilisiert hat: Sebastian Pachner und Christopher Stark. Von noch weiter nördlich kam zum erstmalig Gottfried Koll dazu, der dafür sogar die Einreise nach Bayern aus dem angrenzenden Thüringen nicht scheute. Alle diese vier waren zuletzt auch Stammfahrer bei der „Scale Classics“, die ebenfalls vom Serienchef der Gruppe 245 Süd veranstaltet wird. Die beiden Serien scheinen sich gegenseitig gut zu „befruchten“.



Der Nachwuchs aus Bamberg, eingeführt und unterstützt durch Chris Rademacher (hinten): Sebastian Pachner links vorne und Christopher Stark in der Mitte.

Nach Süden dehnt sich das Einzugsgebiet der Serie ebenfalls aus. Mit Thomas Müller aus Rosenheim kam ein Wiedereinsteiger hinzu, der bekannt für seine wunderschönen Modelle ist. Die weiteste Anreise aber hatte Walter Benkeser, der ebenfalls die Bayerische Grenze überwunden hatte, indem er nämlich aus Österreich anreiste – das finde ich wirklich super vom Walter. Mich freut es ganz persönlich sehr, daß er offenbar so viel Spaß bei uns hat, daß er diese weite Anfahrt auf sich nimmt. Das will doch etwas heißen.

Aus der Mitte des Freistaates kam ebenfalls Verstärkung hinzu. Nach gut einjähriger Pause reanimierten sich neben Martin Arnold auch die „Litzenbrenner“ Reiner und Uli Garstecki.

Außer den neuen / alten Bekannten, die sich hier in neuer Konstellation zusammentrafen, was zu großer, teils überraschter Wiedersehensfreude führte aber auch neue Kontakte erzeugte, gab es ein paar interessante Neuigkeiten zu bestaunen. Natürlich gab es viele neue Autos, von denen hier noch einige gezeigt werden sollen. Spektakulär fiel aber auch eine mit Blaulicht von innen illuminierte Boxen-Garage-Box von Nils Krietenstein auf. Die schönen Autos seines Rennstalls werden so noch besser in Szene gesetzt. Wer genauer hinsieht, erkennt ein neues Modell unten links, das es einmal fertig gebaut und einmal als Rohkarosse gibt, nämlich einen BMW 2002 Ti für die Gruppe 2, den er in eigener Fertigung laminiert hat. Auf diesen tollen Typ hat die Gruppe 245 Süd schon lange gewartet und das Exemplar ist auch bestens gelungen. Quasi ganz frisch aus der „Fabrik“ kommend hatte Nils dann noch bis nach Mitternacht zu tun, um das neue Auto fertig und „flott“ zu bekommen. Gegen halb eins in der Nacht kam es zum ersten Rollout und im Rennen sollte es dann bis ins Mittelfeld damit reichen – nicht schlecht für’s erstemal.



Neuigkeiten im Fahrerlager: Professionelle Box mit Innenbeleuchtung von Nils Krietenstein



Die Gruppe 2 wird bereichert um einen BMW 2002 Ti aus dem Hause Krietenstein (eigene Fertigung des Kits) und einen Porsche 911 S von Walter Benkeser.

Mit erfreulichen und interessanten Neuerungen wartete auch Walter Benkeser auf. Nicht nur, daß er eine ausgesprochen sympathische Bereicherung des Starterfelds ist, brachte er auch zwei schöne neue Fahrzeuge mit an den Start, die das Erscheinungsbild des Fahrzeugparks noch mal in seiner Vielfalt und Schönheit erweitert: ein Porsche 911 S in der Gruppe 2 und ein Ferrari 365 Daytona in der Gruppe 4 (siehe Startfoto weiter unten). Aber dessen nicht

genug, brachte er auch eine technologische Rarität mit, nämlich eine Reifenschleifmaschine, die einen Reifen vollautomatisch langsam herunterschleift, ohne daß man zwischendurch immer wieder nachstellen muß. Das ist für die Präparation gerade in einer Serie mit vielen Reifen enorm erleichternd. Im Bild unten zeigt er einem Rennkollegen gerade, wie das Gerät funktioniert, das er selbst angefertigt hat. Basis ist eine handelsübliche Reifenschleifmaschine, dessen Anstell-Mechanismus durch einen Schrittmotor bewegt wird. Dieser wiederum wird elektronisch gesteuert – wie weiß ich leider nicht, hab nicht aufgepaßt. Praktisch ist die Anordnung aber auf jeden Fall.



Walter Benkeser aus Österreich erläutert seine Reifenschleifmaschine, die er mit einem Mechanismus ausgerüstet hat, der den Reifen automatisch gesteuert periodisch weiter an die Schleifwalze anfährt.



Obligatorisch werfen wir noch einen Blick über die ganze Anlage der 36 Meter langen, sechsspurigen Carrera-Bahn in Wendelstein, der dessen ganze Imposanz aufnimmt und in diesem Bild wiedergibt.

Von den zahlreichen neuen Fahrzeugen im Starterfeld können hier natürlich nicht alle gezeigt werden. Ich kann aber versichern, daß fast alle richtig toll gebaut waren, gut aussehen und nun ihren guten Beitrag zur Schönheit der Serie leisten. Hier zu sehen ist noch eine Auswahl

der neuen Highlights aus den Gruppen 4 und 5, nachdem die Gruppe 2 oben schon gezeigt wurde.



Die Gruppe 4 erfreut sich u.a. über folgende neuen Boliden: BMW M1 oben links von Thomas Rönz, BMW M1 unten links von Thomas Müller, Ferrari 365 Daytona von Chris Rademacher oben rechts und Lamborghini Jota von Hans Brehm unten rechts.



Neue Schmuckstücke in der Gruppe 5 sind der giftgrüne Toyota 2000 GT von Hans-Peter Schnack und der Ferrari 365 GT4/BB von Thomas Lange.

Nun sind wir mit den Appetitanregern langsam durch, so daß sich der geduldige Leser nun bald auf den Bericht der Rennverläufe und -ergebnisse freuen darf. Aber um die Spannung noch bis zum Sidepunkt zu steigern, sei noch kurz vom freien Training am Freitagabend und Samstagvormittag berichtet. Immer wieder wurden Meldungen laut, daß der Grip plötzlich nachgelassen habe. Habe jemand etwa ein paar Runden mit unlauterem Reifenmaterial wie PU gedreht? Die wildesten Verdächtigungen wurden laut. Das Jammern nahm bis zuletzt kein Ende. Selbst der spätere Sieger der Gruppe 5 lamentierte fleißig über zu wenig Grip. Anscheinend waren solche Parolen vielmehr Ablenkungsmanöver und psychologische Täuschung der Gegner, als daß irgend etwas Fundiertes daran war. Aber Spaß muß ja sein!

Was aber doch deutlich wurde, war die Beobachtung, daß es einerseits ganz verschiedene Reifenpräparationstechniken gibt, die einmal zu gleichen Leistungsergebnissen führt, daß manche aber auch schlechter sind als andere. Klar wurde, daß ein frisch geschliffener, etwas warm und als Folge dessen klebrig gewordener Reifen zunächst deutlich bessere Rundenzeiten bescherte, die dann aber recht schnell abbauten. Auch ein Reifen, dessen Oberfläche mit einer Reinigungsflüssigkeit abgezogen wurde und daher vielleicht etwas klebte, hatte zuerst etwas mehr Grip, der nach ein paar Runden wieder verflog. Das Pokern um Top-Rundenzeiten im freien Training war daher nur bedingt aufschlußreich. Eigentlich wußte niemand so recht, woran er beim eigenen Material und dem der Kontrahenten dran war. Es war also höchst amüsant und interessant. Das Reifenpokern sollte aber zuletzt bei der Reifenprüfung der technischen Abnahme sein jähes Ende finden. Dort durften die Reifen keine Klebrigkeit mehr aufweisen. Manch gegenseitige Hilfsaktion der Fahrer hatte indes erstaunliche Verbesserungen der Performance zur Folge, z.B. Michael Föllers Tuning an Peter Vornehms Fahrzeugen oder Stefan Schmeußers Eingriff bei Pepe Schnacks Gruppe-5-Boliden, den er im Rennvergleich dann schließlich leider sogar von hinten betrachten mußte.

Zur Mittagsstunde am Samstag wurde es dann ernst, denn die technische Fahrzeugabnahme schritt zur Tat. Wie immer präzise, verlässlich, unbestechlich und unerbittlich verrichteten die Rennkommissare Arnim Luckmann und Reiner Bergheimer ihren Dienst. Die Fahrzeugdaten wurden genauestens protokolliert und vom Serienchef übernommen.



Bei der technischen Fahrzeugabnahme: Thomas Müller links, Serienchef Stefan Schmeußers mitte und Rennkommissar Arnim Luckmann rechts.

Erstmals unterstützt wurde das Abnahmeteam dankenswerterweise durch Franz Ofner, der den neu in der Serie eingeführten zusätzlichen Reifentest durchführte. Dieser Test wurde meines Wissens ursprünglich von Manfred Stork bereits vor Jahren für die Vollgummi-Reifen ausgedacht und seitdem in seiner Nascar-Rennserie im Westen erfolgreich angewandt. Dabei wird die Reifenhaftung oder technisch ausgedrückt „Adhäsion“ des Reifens im Ruhezustand mittels eines sogenannten Plättchentests geprüft. Hat der Reifen zu viel Haftung, bleiben die PS-Plättchen am Reifen kleben, so daß der Test nicht bestanden wird. Der Pilot hat nun die Möglichkeit, etwa durch drehen einiger Runden den Grip herunterzufahren. Die Prozedur wird solange wiederholt, bis der Test bestanden wird. Bei der Reifenabnahme wird außerdem zusätzlich auch noch eine Messung der Reifenhärte mit einem Shore-Messgerät durchgeführt.

Das entlarvt, wenn Reifen durch chemische Behandlung weich gemacht wurden, um somit bessere Haftung im dynamischen Zustand zu erzeugen. Die Erfahrungen von Franz nach der Abnahme waren zufriedenstellend: Die Reifenhärte war reproduzierbar meßbar und lag durchweg in einem bestimmten Meßbereich. Es gab keine Ausreißer, die auf Reifenmanipulation hinwiesen. Auch beim Adhäsionstest wurden keine gravierenden Abweichungen festgestellt. Nach ein paar Extrarunden hatten schließlich alle Teilnehmer den Test bestanden.



Eine Neuerung bei der technischen Abnahme sind zusätzliche Reifentests. Hier wird der Adhäsionstest anhand des Alfa Sud von Franz Ofner demonstriert. Das Fahrzeug wird auf PS-Plättchen gestellt und mit einem definierten Gewicht beschwert. Nach Hochheben des Autos müssen die Plättchen binnen einer Sekunde herunterfallen.



Aber nicht nur die Reifen werden in der Gruppe 245 Süd heiß gefahren oder geschliffen. Ein Teilnehmer fährt so heiß und gefährlich am Limit, daß er sogar einen Renn-Handschuh benötigt: Martin Arnold wirft den Fedehandschuh in die Spitzengruppe der Gruppe 245 Süd.

Die technische Abnahme war pünktlich fertig und die Rennen konnten fast pünktlich um kurz nach halb zwei starten. Wie bewährt wurde erst die Gruppe 4, dann Gruppe 2 und zuletzt



Gruppe 5 gefahren. Erstmals waren hier je vier Startgruppen A, B, C und D auf der sechsspürigen Anlage aufgerufen. Die Einteilung der Fahrer in die Startgruppen A bis D und deren Startplätze bzw. Spuren erfolgte nach der Rangliste des Endresultats der Saison 2009 je Gruppe. Die Topgruppen A und B wurden also mit den Stammfahrern der letzten Saison befüllt. Die sporadischen Fahrer kamen gemäß ihrer Platzierungen in die C-Gruppe und die weiteren Plätze wurden mit den Neulingen aufgefüllt. Die Spitzenfahrer der Gruppe A hatten ihren Lauf zuletzt, denn es wird mit den Gruppen jeweils in umgekehrter Reihenfolge gestartet, also erst D, dann C usw. Der Reiz dieses Formats besteht darin, daß die vermeintlich schwächeren Gruppen mit guten Ergebnissen vorlegen können, die dann von den besseren Gruppen geknackt werden müssen. Die neuen Ergebnisse bestimmen dann die Startaufstellungen der nächsten Rennveranstaltungen.

Die Läufe wurden auf 3 Minuten pro Spur angesetzt. Die erste Startgruppe D in allen drei Gruppen bestand aus den Fahrern Christopher Stark, Uli Garstecki, Gottfried Koll, Thomas Rönz, Uwe Krug, Sebastian Pacharra und Hans Brehm. Im ersten Lauf des Tages mit der Gruppe 4 wurde sogleich die 100-Rundenmarke geknackt. Während einige Neulinge noch etwas Schwierigkeiten mit der neuen und ungewohnten Bahn hatten, konnten sich die Heimascaris Thomas Rönz und Hans Brehm gleich ein Stück absetzen. Thomas setzte sich schließlich mit 103,25 Runden gegenüber Hans mit 102,58 Runden durch. Als dritter der Gruppe folgte mit schon etwas Abstand mit 100,50 Runden Sebastian Pachner. Die folgende Startgruppe C bestand in allen drei Fahrzeuggruppen ebenfalls aus denselben Fahrern: Walter Benkeser, Thomas und Stefan Lange, Thomas Müller, Rainer Garstecki und Martin Arnold.



C-Lauf der Gruppe 4: BMW M1 Gala mit Ausnahme eines neuen Ferrari 365 Daytona von Walter Benkeser rechts.

Die Ergebnisse der C-Laufteilnehmer wiesen die größte Streuung aller Gruppen auf. Kein Wunder, denn hier standen neben den weniger geübten, sporadischen Teilnehmern der Vergangenheit solche Größen wie der Wiedereinsteiger Martin Arnold, der vor drei Jahren vor seiner Pause die Serie noch dominiert hatte. Martin machte daher mit der bisherigen Bestmarke kurzen Prozeß und finishte mit 107,32 Runden als Laufsieger. Dahinter platzierte sich ungefährdet Thomas Lange mit 104,71 Runden auf einem M1 von Reiner Bergheimer. Alle anderen dieser Gruppe konnten nicht an die Ergebnisse von Thomas Rönz und Hans Brehm heranreichen, die somit bis dahin noch Platz 3 und 4 belegten. Doch nun kamen die starken Stammfahrergruppen. Im B-Lauf setzte sich ein Duo ab: Arnim Luckmann und Pepe Schnack verschafften sich einen Vorsprung von 2 Runden vor dem Gruppendritten. Zwischen dem Dritten und Sechsten der Gruppe lagen ebenfalls 2 Runden. Doch wo schoben sie sich nun in die bisherigen Ergebnisse hinein? Die Marke von Martin Arnold wurde um eine Runde verfehlt, so daß dieser seine Führung behauptete. Arnim landete eine halbe Runde vor Pepe und dieser konnte Thomas Lange um eine Runde überbieten. Chris Rademacher schob sich als Laufdritter gerade noch mit 12 Teilstrichen vor Thomas Rönz, dem D-Laufsieger.

In der A-Gruppe wurde nun natürlich ein neuer Rekord erwartet. Doch bald war abzusehen, daß es eng im Bereich von Martin Arnolds Ergebnis herum zugehen würde. Hier setzte sich nun alsbald eine Dreiergruppe ab, die bis zum Ende in enge Positionskämpfe miteinander verwickelt waren: Reiner Bergheimer, Michael Föllner und Peter Vornehm. Mit 2 Runden Abstand folgte der Zweikampf von Ralf Grünig und Stefan Schmeuß. Nils Krietenstein folgte mit einer weiteren Runde Abstand. Seine 105,35 Runden reichten, vor Thomas Lange zu bleiben, aber nicht, um Arnim und Pepe zu verdrängen. Dies gelang aber Ralf und Stefan, wobei Ralf die Nase mit 12 Teilstrichen vor Stefan vorn behielt. Martin blieb immer noch davor und endete schließlich auf Platz 4. Das Spitzentrio schaffte jedoch gemeinsam die 108 Runden und belegte in der Reihenfolge Reiner vor Michael und Peter innerhalb von 20 Teilstrichen die Plätze 1 bis 3. Michael retteten gerade mal 2 Teilstriche vor Peter.

Es war also wieder ein Rennergebnis, das knapper kaum hätte sein können, und das man sich zum Auftakt mit dem neuen Reifenmaterial nur wünschen konnte, wollte man Zweifel gegenüber der Wettbewerbsgleichheit unter den neuen Bedingungen ausräumen. Nun folgte mit der Gruppe 2 gleich im Anschluß die nächste Probe. In der D-Gruppe waren vorne wieder Thomas Rönz und Hans Brehm zu finden. Diesmal aber nicht allein, denn diesmal hatte Christopher Stark ein gewichtiges Wörtchen mitzusprechen. Diese drei lieferten sich ein sensationelles Gefecht, das hin und her ging und am Schluß noch ganz eng wurde. In den letzten Turns kehren sich nämlich auf dieser Bahn üblicherweise die Kräfteverhältnisse um, da die Fahrer, die vorher auf besseren Spuren unterwegs waren, dann noch mal schlechtere Spuren zu absolvieren haben. Wie auch immer, alle drei erreichten 101 Runden, 14 Teilstriche trennte den Dritten vom ersten, and the winner was: Christopher! Er hatte also mit eigenem Auto den Spieß umgedreht und so folgte ganz knapp hinter ihm Thomas vor Hans. Diese beiden waren mit Leihfahrzeugen unterwegs, so daß in der Rennstallwertung Reiner Bergheimers BMW 320 die Oberhand vor Stefan Schmeußers Ford Capri behielt. Bemerkenswerterweise lagen sie mit ihren Gruppe-2-Autos nur eine gute Runde hinter ihrem Gruppe-4-Ergebnis und Christopher hatte sogar knapp 5 Runden dazugepackt. Vermutlich zeigte sich hier die zunehmende Rennerfahrung auf der Bahn.



Erste Kurve nach dem Start des C-Laufs in der Gruppe 2. Alles noch mal gut gegangen. Leichte Führung bereits durch Martin Arnolds Jägermeister BMW 635.

Der C-Lauf zeigte seine Streuung diesmal nur an den Eckpositionen 1 und 6. Vorne zog Martin Arnold in eigener Liga seine Kreise. Gute 5 Runden Differenz zum zweiten waren deutlich. Aber die Plätze 2 bis 5 waren eng umkämpft und das Zuschauen machte hier richtig

Spaß. Von den vier Kontrahenten auf diesen Plätzen waren Thomas und Stefan Lange sowie Rainer Garstecki ebenfalls mit Leihfahrzeugen aus den Rennställen Schmeuß, Schnack und Grünig unterwegs, alle drei mit Italienern: Alfa GTam und zweimal Fiat 131. Nur der vierte im Bunde, Walter Benkeser, war auf eigenem Porsche 911 S unterwegs. Die vier blieben fast in einer Runde zusammen und untereinander konnte Thomas auf dem Alfa vor seinem Bruder Stefan einen kleinen Triumph einfahren. Dahinter konnte Walter Rainer um 10 Teilstriche verdrängen. Martin setzte sich wie in Gruppe 4 vorerst mit 104, 60 Runden an Position 1. Dahinter blieben die ersten drei des D-Laufs unbedrängt auf den vorläufigen Plätzen 2 bis 4.

Im B-Lauf der Gruppe 2 gab es eine etwas andere Fahrerkonstellation als in der Gruppe 4, denn anstelle Franz Ofners und Arnim Luckmanns waren diesmal Peter Vornehm und Nils Krietenstein vertreten. Nils duellierte sich heftig mit Chris Rademacher, mußte aber schon gegenüber Martin Schmeuß etwas Federn lassen. Diese drei rangierten auf etwa Augenhöhe mit den vorher erzielten Ergebnissen der vorläufigen Plätze 2 bis 6. Aber keiner schaffte es, sich zwischen das Triumvirat der drei D-Lauf-Musketiere zu schieben, geschweige denn, es zu überflügeln. Martin blieb mit einer halben Runde dahinter, Nils blieb wenigstens vor Chris und beide vor den Brüdern Lange. Weit nach vorne ging es aber erneut für Pepe Schnack und auch für Peter Vornehm, beide kurioserweise auf Toyota Celica 1600, denen man das gar nicht zugetraut hätte. Mit ihrer starken Performance griffen sie nun das Ergebnis von Martin Arnold mit Macht an. Pepe scheiterte nur knapp mit einer halben Runde daran, aber Peter legte noch eine halbe Runde drauf und schob sich vor Martin.

Im A-Lauf spreizte sich das Feld auch recht schnell. Vorne gingen Michael Föllner und Arnim Luckmann ab. Dann kam lange nichts und dann Ralf Grünig. Und noch ein Stück weiter dahinter raste der Rest der Gruppe, bemüht noch unter die Top-10 zu kommen: Reiner Bergheimer, Franz Ofner und Stefan Schmeuß. Das gelang wenigstens allen. Aber Peter Vornehm, Martin Arnold und Pepe Schnack konnten in die A-Gruppe einbrechen und sich komfortabel mittendrin platzieren: Peter auf P3, Martin auf P5 und Pepe auf P6. Franz blieb nur 3 Teilstriche hinter Reiner auf P8 aber mit einer Runde vor Stefan. Ralf kam nicht an Peter vorbei und blieb auf P4 stecken. Die Sieger aber hießen Michael mit genau 107,0 Runden eine viertel Runde vor Arnim auf P2.









B-Lauf der Gruppe 5 mit fünf Toyotas unter sich: Dreimal Celica Turbo gegen zweimal 2000 GT. Ausnahme bildet der Ferrari 365 GT4/BB von Ralf Grünig.

Nun aber schnell noch zur abschließenden Gruppe 5 und dann sind wir endlich durch – der Bericht ist auch schon wieder viel länger geworden als beabsichtigt – und die Leute wollten ja schließlich auch noch nach Hause. In der D-Gruppe waren wieder Hans Brehm und Christopher Stark ganz stark. Diesmal mischte aber auch Sebastian Pachner vorne mit. Ein unglücklicher Abflug gegen Rennende vereitelte jedoch dessen Gruppensieg. So blieb diesmal Hans der Sieger vor Christopher und Sebastian, alle drei mit 105 Runden, Hans mit 91 Teilstrichen, Christopher mit 80 und Sebastian mit 59 Teilstrichen – wie eng! Der C-Lauf spülte neben dem obligatorischen Martin Arnold diesmal Thomas Müller weit nach vorne. Er

schob sich mit 105,70 Runden zwischen Christopher und Sebastian. Martin fuhr wieder in einer anderen Liga. Im B-Lauf gab es eine Spaltung in der Mitte zwischen Fahrern, die über die bisherigen 105-Rundenmarken springen konnten und jenen, die dahinter blieben. Chris Rademacher war der erste der letzten drei, der mit 105,24 Runden knapp daran scheiterte. Vorne schafften Pepe Schnack 106,61 Runden und Ralf Grünig 107,14 Runden. Den Laufsieg sicherte sich aber Martin Schmeuß mit 107,92 Runden, womit er den vorläufigen Platz 2 hinter Martin Arnold belegte. Wer aus dem A-Lauf sollte da noch mithalten? In der nach der Leistung vergleichbaren Gruppe 4 waren die Spitzenresultate dreimal 108 Runden. Das Mittelfeld der Gruppe mühte sich zwar redlich, schoß sich aber bisweilen gegenseitig ab und so blieben 4 Fahrer der Gruppe unter 107 Runden und konnten Ralf und Martin nicht gefährden. Reiner Bergheimer hob sich aber wieder mal hervor und setzte sich um etwa eine Runde ab, so daß er mit 107,89 Runden zwischen Martin und Ralf landete. Der Laufsieger jedoch hieß Peter Vornehm, der sagenhafte 109,61 Runden schaffte. Das reichte für ihn für Platz 2, denn Martin Arnold hatte mit 110, 41 Runden eine unerreichbare Meßlatte gesetzt und sich damit den Sieg geholt. Für Martin Schmeuß war sein dritter Platz ein super Ergebnis, die erste Podiumsplatzierung bei einem Gruppe 245 Lauf seit Beginn der Serie. Der Tagessieg ging dank gleichmäßiger vorderster Platzierungen (3., 3., 2.) an Peter Vornehm.

Und hier noch ein abschließendes Resumee des Umstiegs auf Vollgummi-Reifen: Die Zeiten und Rundenzahlen haben sich gegenüber dem Vorjahr mit dem altem PU-Material, das nicht mehr verwendet werden darf, nur marginal verschlechtert. Die Top-Rundenzeiten sind um ca. 7% angestiegen, die Rundenzahlen im Rennen sind sogar nur um ca. 4% zurückgegangen. Anscheinend läßt sich der Vollgummi-Reifen konstanter bzw. gleichmäßiger nahe der Topzeiten fahren, so daß die mittleren Rundenzeiten gegenüber dem PU-Reifen weniger nachlassen als die Topzeiten. Dem Eindruck nach läßt sich der Vollgummi-Reifen weicher und sicherer fahren, so daß auch die Anzahl der Abflüge im ganzen Fahrerfeld offenbar zurückgegangen ist. Viele Rückmeldungen von Rennpiloten bestätigten schließlich, daß das Fahren mit den neuen Reifen in der Konstellation mit diesen Fahrzeuggruppen angenehmer geworden ist. Die Leitung der Gruppe 245 Süd fühlt sich damit in ihrer Entscheidung zum Umstieg auf dieses Material vollauf bestätigt.

Vielen Dank für die schönen Fotos geht an unseren Starfotograf Nils. Wir sehen uns in Pöring Stefan

<b>Sponsoren:</b>	
	
<a href="#"><u>Motor Modern</u></a>	<a href="#"><u>Schöler Chassis</u></a>
	
<a href="#"><u>HAMA-Lösungen</u></a>	<a href="#"><u>Powerpoint Slotracing-Bedarf</u></a>
	
<a href="#"><u>Fischer-Modellbau</u></a>	<b>Gruppe 245 Süd Orga-Team</b>