

G245 Süd – Episode II: Das Imperium schlägt zurück!

Wir schreiben das Jahr 2010. Die Rebellen haben sich auf einem winterlichen Planeten namens Oberbayern zusammengezogen. Nach der letzten Niederlage der imperialen Truppen hat der Imperator nicht geruht, seine Streitmacht weiter aufzurüsten und seine tödlichsten Geschosse fertigzustellen. Nun sinnt er auf Vergeltung für die zuvor erhaltene Schmach. – Kommt uns das nicht irgendwie bekannt vor? Wohl schon, aber etwa so könnte man auch das Szenario der Gruppe 245 Süd vor dem 2. Lauf in Pöring beschreiben. Warum davon jedoch nicht ein ebenso imposanter Kinoknüller gedreht wird, weiß kein Mensch.



Bevor es aber so richtig los ging, eine kleine Stärkung am Frühstücksbuffet des SRC Pöring, der dafür extra Räume eine Etage höher bereitgestellt und eingerichtet hatte. Gemütliches Ambiente und Wohlfühlatmosphäre sind für eine gelungene Slot-Racing-Veranstaltung mindestens genauso wichtig wie die gute Rennorganisation selbst. In diesen Punkten zeigte sich der Club des SRC Pöring wieder mal absolut vorbildlich: Uwe Frühbauer im roten Shirt kann als einer der Clubverantwortlichen zu recht zufrieden strahlen.



Hier sind die anderen vier Clubmitglieder, die zusammen mit Uwe für die Organisation, die Verpflegung und einen reibungslosen Ablauf gesorgt haben. Damit hielten sie dem Rennveranstalter des Clubs und gleichzeitigen Teilnehmer Franz Ofner den Rücken frei, damit er sich voll auf seine Rennen konzentrieren konnte. Das nenne ich ein starkes Team!

Wir befinden uns noch in der Vorbereitungsphase des Rennens und lassen noch ein paar Eindrücke daraus Revue passieren. Greifen wir etwas zurück: Wer waren doch gleich der Emperor und die Rebellen? Der Beherrscher der Serie der letzten zwei Jahre konnte im ersten Lauf dieser Saison nur Rang 3 der Tageswertung einnehmen, da er sich mit Platz 4 in Gruppe 5 und Platz 7 in Gruppe 2 begnügen mußte. Wer war es? Vor ihm lagen die beiden Süd-Lichter des Münchener Clubs, die sich erfolgreich in gemeinsamer Vorbereitung verbündet hatten, den Dominator vom Thron zu stoßen. Doch schon kurze Zeit nach diesem Fall machten sich Gerüchte breit, daß Reiner Bergheimer aus dem Nordstaat sein Gruppe 2 Auto kurzerhand zerteilt hatte, indem er den Deckel vom Rumpf trennte, um ihm ein noch besseres Fahrwerk unterzuschieben. Indessen ruhten sich die Südstaatler nicht auf ihren Erfolgen aus, sondern versammelten sich zu geheimen Trainingssitzungen bereits Tage und Wochen vor dem großen Augenblick des nächsten Aufeinandertreffens. Peter Vornehm und Michael Föller hatten ja den Austragungsort Pöring quasi direkt vor der Haustüre und konnten dort auch vor dem Wochenende schon mal trainieren. Die Schar der südlichen Rebellen wurde ergänzt durch Franz Ofner, Ralf Grünig, Pepe Schnack und Thomas Müller und bekam dann diesmal auch noch weiteren Zulauf durch zwei Regionalgrößen: Karl Daamen und Tobias Münchberger.

Was hatte das Nordreich um Reiner herum dieser erstarkten Rebellenfront entgegenzusetzen? War es diese geheime Wunderwaffe? Siehe nächstes Bild:



Welchem edlen Ritter mag diese im-Po-sante Rückansicht angehören? Wer verbirgt sich hier? War das die ersehnte Wunderwaffe des nördlichen Imperiums? Fortsetzung folgt.

Von den Trainingsitzungen des Südens hörte man einige Erfolgsmeldungen, die deren Zuversicht untermauerten. Ein großes Spektakel wurde erwartet, denn alle besten dreizehn des ersten Laufs in Wendelstein hatten sich auch für Pöring angemeldet. Die Nordmacht „Bamberg“ mußte leider geschlossen absagen, aber dennoch standen 21 Teilnehmer auf der Meldeliste. Einige Teilnehmer aus dem Norden wie auch Nils Krietenstein und der Serienchef aus dem Südwesten Bayerns nahmen nicht am Freitagstraining teil, sondern reisten erst zum Renntag am Samstagmorgen an. Es war Kaiserwetter über einer Wintermärchenlandschaft. Das dachten sich wohl auch einige Zeitgenossen aus dem Flachland, die unbedingt das Wochenende oder die Bayerischen Ferien nutzen wollten, um bereits am frühen Samstagnachmittag in den diversen Ski-Orten der Alpen aufschlagen zu können, obwohl es dort doch erst gegen 19:00 Uhr das Abendmenue gibt. Jedenfalls stand Stefan Schmeuß, der Serienchef bereits wenige Kilometer nach Autobahnauffahrt im Stau auf der A8 Richtung München. Nachdem die erste halbe Stunde mit wenig Raumgewinn vergangen war, sendete er einen Notruf an Michael Föller, der jedoch ungehört verhallte. Es schien bald aussichtslos, noch rechtzeitig zur Fahrzeugabnahme ankommen zu können. Dann ein Anruf: Ralf Grünig meldete sich. War das die ersehnte, besorgte Nachfrage? --- Nein! Im Gegenteil, eine weitere Hiobsbotschaft schallte durch den Äther und erschütterte das Zentrum der Macht: Ralf hatte am Vorabend noch erfolgreich in Pöring trainiert und war zuversichtlich, vorne angreifen zu können. Und jetzt mußte er absagen, da er zu einem Noteinsatz in der Arbeit abberufen war. Er konnte nur noch Grüße an alle Teilnehmer schicken und ein paar warnende Informationen zum Freitagstraining geben: Der „Imperator“ Reiner war wiedererstarkt und ungeheuer schnell unterwegs!



Thomas Rönz aus Nürnberg (mitte mit schwarzem T-Shirt), in dieser Saison neu in die Serie eingestiegen, unterzieht sich der gestrengen Fahrzeugabnahme. Reiner prüft unerbittlich die Bodenfreiheit an seinem eigenen Leihfahrzeug für Thomas und siehe da: durchgefallen! Nachbesserung erforderlich. Doch später konnte er auch noch ein Fahrzeug von seinem Kommissar-Kollegen Arnim Luckmann wegen mangelnder Bodenfreiheit in die Nachkorrektur schicken – war das eine Freude!

Unverhofft lichtete sich plötzlich die Autobahn und Stefan erreichte sein Ziel noch kurz vor der Fahrzeugabnahme. Zwei Minuten Proberunden pro Spur mit einem Ersatzfahrzeug

mußten reichen, so daß die Einsatzfahrzeuge ungetestet ins Parc Fermée wanderten. Die Reifen hatte er schon am Abend vorher fertig präpariert, so daß der Reifentest anstandslos bestanden wurde: Keine Spur von Kleben. Aber wie würde sich das im Rennen auswirken?

Am Einsatzort wurde dann noch eine weitere bedauerliche Absage mitgeteilt: Martin Arnold, der viertplatzierte des ersten Laufs mit einem Sieg in der Gruppe 5, war erkrankt und hatte sich daher ebenfalls ganz kurzfristig abgemeldet. Damit waren zwei der stärksten Anwärter auf die Podestplätze plötzlich ausgefallen und die Teilnehmerzahl auf 19 geschrumpft – immer noch ein sehr ansehnliches Starterfeld. Wer nun aber dachte, der harten Konkurrenz beraubt und daher leichtes Spiel um die vorderen Plätze zu haben, sah sich alsbald kräftig getäuscht.



Auf jeden Fall wurde vor Rennstart noch mal kräftig reingehauen. Pepe Schnack zeigt es uns: Mmmmmh! Schmeckt wie bei Mama zuhause. Übrigens war dann auch der Kuchen zum Nachmittagskaffee ein Hochgenuß, zum Reinlegen, einfach spitzenmäßig! Hochachtung und Dank an Frau Frühbauer, ihres Zeichens Konditormeisterin, na dann war ja alles klar. – Wir überlegen uns jetzt schon, ob wir nicht bald alle Rennen der Gruppe 245 Süd in Pöring fahren. ☺

Wir schwelgten in Pöring in leiblichen Genüssen, flanierten vom Eßzimmer an die Bar und weiter ins Wohnzimmer, wo im Fernseher Videofilme von historischen Rennveranstaltungen liefen, wir plauderten und machten miteinander kleine Späßchen. Einfach ein gemütlicher Samstagnachmittag auf Herren Art. Aber war da nicht noch etwas anderes gewesen?



Ja ganz recht: In Pöring schlägt nämlich ein gütiges Herz für Raucherlungen. Diese durften es sich im halbwegs warmen Treppenhaus am Stehtisch mit Barhockern bequem machen, ohne sich, wie sonst üblich, den A.... abfrieren zu müssen. An jeglichen Komfort war gedacht.

Aber das hatten wir doch nicht gemeint! Es ging doch ums Rennen Fahren. Und damit beginnt der für den ein oder anderen vielleicht etwas weniger erfreuliche Teil. Die Erkenntnis des Tages war nämlich: Fehler wurden gnadenlos mit Verlust von Positionen bestraft, denn die Konkurrenz ist in diesem Jahr so dicht wie noch nie, besonders in Gruppe 4 und 5. Am Ende des Tages zeigte sich, daß in Gruppe 4 sieben Fahrer von Platz 6 bis 12 in einer Runde lagen. Platz 2 bis 4 und Platz 3 bis 5 lagen ebenfalls jeweils in einer Runde. In Gruppe 5 lagen sechs Fahrer auf den Plätzen 6 bis 11 in einer Runde bzw. zehn Fahrer von Platz 2 bis 11 innerhalb von zwei Runden.



Der „Blue Track“ des SRC Pöring von der Rückwand betrachtet.



... und: der „Blue Track“ von der Fahrerposition aus betrachtet. Aber wer ist nur der Fahrer? Es ist derselbe wie einige Bilder zuvor. Ein mutiger Jedi-Ritter als Wunderwaffe des Imperiums? Wer ist es? Fortsetzung folgt.

Aber jetzt geht es mit den Rennen los, das bedeutet zuerst die Gruppe 4, dann 2 und zuletzt 5.



In der Gruppe 4 sind die BMW M1 wieder angesagt: 10 bzw. 11 Stück waren gemeldet, was etwa das halbe Starterfeld ausmacht. Hier drei Exemplare aus dem C-Lauf: von oben nach unten: Martin Schmeuß, Peter Kalsow und Franz Ofner.

Bei den 19 Teilnehmern wurden auf der 4-spürigen Bahn in Pöring 4 Startgruppen A bis D gebildet, von denen die Gruppen B bis D mit 5 Startern besetzt waren. Die Reihenfolge der Startplätze ergab sich aus der Rangliste des ersten Laufs in Wendelstein je Gruppe. Die neuen Fahrer wurden hinten angefügt. Da die Gruppen von hinten nach vorne gestartet werden, begann also der D-Lauf der Gruppe 4 mit Walter Benkeser, Uli und Rainer Garstecki und den beiden Neulingen Tobias Münchberger und Karl Daamen. Tobias und Karl starteten mit Leihfahrzeugen von Stefan Schmeußer und Franz Ofner und fuhren ihren Laufkonkurrenten gleich mal auf und davon. Einigermaßen mithalten konnte noch Rainer, der 102,13 Runden erzielte. Karl erzielte 103,37 und Tobias gar 104,77 Runden. Somit war gleich eine schöne Erfolgsleiter aufgestellt mit Marken im guten Rundenabstand.

Der C-Lauf, wie im Bild oben gezeigt, wurde noch komplettiert von Hans Brehm und Thomas Müller mit dem vierten BMW M1 des Laufs. In diesem Lauf ging es vorne sehr eng zu. Martin Schmeußer, Franz Ofner und Thomas setzten sich vorne ab und lieferten sich ein regelrechtes Triell, indem sie stets innerhalb einer Runde zusammenlagen. Thomas war wegen der 5er-Gruppe schon ein Lauf früher fertig und scheiterte dabei knapp an der Marke von Rainer Garstecki. Im Fernduell gegen Thomas und Rainer zeigten Martin und Franz nun eine ganz spannende zweite Laufhälfte und ein tolles Finale. In den letzten beiden Turns leistete sich keiner von beiden einen Abflug. Martin lag noch eine knappe halbe Runde vorn, seine mittlere Rundenzeit im dritten Turn lag bei 9,32 Sekunden, die von Franz aber bei 9,26 Sekunden. Bei dieser Differenz von 6 Hundertsteln konnte Franz in den 26 Runden gerade mal 1,5 Sekunden aufholen, was etwa einer sechstel Runde entspricht. Im letzten Turn war Franz wieder etwas schneller, denn mit seiner mittleren Rundenzeit von 9,37 Sekunden knabberte er gegenüber den 9,42 Sekunden von Martin wieder 5 Hunderstel Sekunden pro Runde ab. Das bedeutete noch mal eine sechstel Runde, die er den Abstand verkürzen konnte. Aber es reichte eben nicht ganz und so blieb er mit 102,17 Runden nur noch 6 Teilstriche hinter Martin mit 102,23 Runden, aber immerhin vor Rainer und Thomas.



Am Start des B-Laufs der Gruppe 4 ist ausnahmsweise mal kein BMW M1 zu finden. Von links nach rechts gemäß der Rangliste: Arnim Luckmann auf DeTomaso Pantera, Pepe Schnack auf Lamborghini Jota, Nils Krietenstein auf Lamborghini Countach und Thomas Lange auf einem Porsche 934 von Stefan Schmeußer. Vervollständigt wurde die Gruppe mit Thomas Rönz auf BMW M1 - da war er wieder.

Im B-Lauf konnten sich nur Arnim und Pepe recht gut in Szene setzen. Während sich Arnim ein paar Ausrutscher und Abflüge leistete, fuhr Pepe ein fehlerfreies Rennen ohne Ausritt. So legte Pepe erst mal kräftig vor, bevor er im letzten Lauf auf die etwas langsamere Spur 4 kam, während Arnim die beste Spur 2 unter die Räder nahm. Sein Vorsprung von knapp zwei Runden schien deutlich, doch im Laufe des letzten Turns konnte sich Arnim zweimal entrunden, denn er war in dieser Konstellation knapp eine halbe Sekunde pro Runde

schneller. Würde die ganze furiose Aufholjagd Arnims aber noch den erhofften Erfolg bringen, nämlich Pepe noch zu erwischen? Nein, es blieb bei der Reihenfolge und Pepe sicherte eine gute halbe Runde vor Arnim. Mit 102,77 Runden scheiterte er mit nur einer halben Runde an Karl, während Arnim teilstrichgleich mit Franz stehen blieb. Martin blieb zwischen den beiden Kontrahenten.

Vor dem A-Lauf belegten Tobias und Karl also immer noch die Plätze 1 und 2, gefolgt von Pepe und Martin. Nun starteten Reiner Bergheimer, Michael Föller, Peter Vornehm und Stefan Schmeuß. Gleich im ersten Lauf setzte sich Reiner etwas von seinen Verfolgern Michael und Peter ab, da er etwa 1 Zehntel Sekunde pro Runde schneller war. In Runde 14 ereilte alle drei ein Abflug, der Reiner erneut 3 Sekunden Vorsprung verschaffte. Stefan auf Spur 4 war zuerst etwas langsamer gestartet, leistete sich dann aber trotzdem im ersten Lauf noch ganze vier Abflüge, die ihn allein 1,5 Runden kosteten, so daß er dieses Rennen auch gleich wieder begraben konnte. Spannung herrschte daher nur beim Zweikampf zwischen Michael und Peter, Reiner fuhr unbeeindruckt vorne weg und Stefan hinterher zwischen Wut und Resignation pendelnd. Im vierten Turn konnte Peter auf der besseren Spur auf Michael aufholen, zog an ihm vorbei und leistete sich dann einen langen Abflug. Aber auch Michael patzte in derselben Runde, lag aber nicht so lange draußen. Nun waren beide knapp 2 Minuten vor Schluß wieder fast gleichauf. Aber nun konnte sich Peter doch wieder absetzen und legte schließlich 10 Teilstriche zwischen sich und Michael. Mit seinen 104,25 Runden belegte Peter Platz drei, Michael mit 104,15 Runden Platz 4. Reiner konnte Tobias um eine halbe Runde überflügeln und holte sich damit den zweiten Sieg der Gruppe 4 im zweiten Rennen.

Platz real	Name	Runden	Abflüge	Zeit pro Abflug [s]	Ausfall Runden	Runden ideal	Platz ideal	Platz Diff.
1	Bergheimer Rainer	105,36	2	3,92	0,86	106,22	1	0
2	Münchberger Tobias	104,77	1	3,38	0,37	105,14	4	2
3	Vornehm Peter	104,25	3	4,81	1,59	105,84	3	0
4	Föller Michael	104,15	5	3,11	1,72	105,87	2	-2
5	Daamen Karl	103,37	3	2,41	0,78	104,15	6	1
6	Schnack Pepe	102,77	0	-	0	102,77	10	4
7	Schmeusser Stefan	102,76	5	3,81	2,05	104,81	5	-2
8	Schmeusser Martin	102,23	3	3,62	1,16	103,39	7	-1
9	Luckmann Arnim	102,17	3	2,45	0,8	102,97	9	0
9	Ofner Franz	102,17	3	3,54	1,14	103,31	8	-2

Das Tableau der Top-10 in der Gruppe 4 zeigt, daß die Abflüge auch in dieser oberen Leistungsklasse großen Einfluß auf die erzielten Platzierungen haben. Im Mittel kostete ein Abflug 3,5 Sekunden. Bei manchen ging der Streckenservice schneller, bei manchen langsamer, was normal ist. Rechnet man die dadurch verlorene Zeit in ausgefallenen Runden hinzu, erhält man ein idealisiertes Rundenergebnis und eine Platzierung, die ohne Abflüge idealisiert herausgesprungen wäre. Eine fehlerfreie Fahrt wie die von Pepe bescherte ihm also ein um vier Plätze besseres Resultat, wie die Platz-Differenz der letzten Spalte ausweist. Der hineinschnuppernde Junior Tobias hatte als bekannt guter Fahrer durch seine fast fehlerfreie Fahrt zwei Plätze gewonnen und sich gleich in seinem ersten Einsatz in der Serie auf Platz 2 vorgeschoben.

So, das war also die Gruppe 4 mit interessanten Erkenntnissen über Rundenzeiten, im Laufe des Rennens nachlassendem Reifen-Grip und die fatalen Konsequenzen von Abflügen. Die Frage war nun, ob die Teilnehmer daraus für die nächsten Rennen gelernt hatten. Nun kam die noch etwas schwieriger zu fahrende Gruppe 2. Dort mußte man eigentlich mit noch mehr Abflügen rechnen und deren Vermeidung sollte einiges bringen. Aber auch die Einteilung des Rennens mit Reifen schonendem Fahren in den ersten drei Turns schien sich auszuzahlen.



Renneindrücke aus der Gruppe 2: Alfa Sud von Franz Ofner vor BMW 320 von Thomas Rönz aus dem Rennstall Bergheimer.

Im D-Lauf der Gruppe 2 starteten wieder die Neulinge Karl Daamen und Tobias Münchberger zusammen mit Peter Kalsow, Uli Garstecki und Thomas Müller. Auch hier sah man wieder das gleiche Bild wie im D-Lauf der Gruppe 4: Tobias und Karl fuhren auf und davon und über alle Berge. Über acht Runden legten sie zwischen sich und ihre Laufkonkurrenten, was einer Deklassierung gleichkam. Mit 101,35 und 100,90 Runden kamen sie bedenklich nahe an die Ergebnisse der Gruppe 4 heran. Im C-Lauf gelang nur Walter Benkeser und Rainer Garstecki eine Verbesserung ihrer Leistung, indem sie sich knapp vor Nils Krietenstein setzen konnten. Walter erzielte damit seine erste Top-10-Platzierung in der Rennserie. Keiner von ihnen erreichte jedoch die Hundert-Rundenmarke.

Im B-Lauf griffen nun mit hohen Ambitionen an: Reiner Bergheimer, Franz Ofner, Stefan Schmeuß, Thomas Rönz und Hans Brehm. Bald war die Gruppe dreigeteilt. Vorne setzte sich Reiner langsam ab, dahinter kämpften Franz und Stefan und den Schluß bildeten Hans und Thomas. Während Reiner die Situation und sein Fahrzeug ganz gut im Griff hatte, bestand die Dramatik beim Gefecht der folgenden Piloten eher darin, wer weniger häufig neben der Straße lag. Die Reihenfolge blieb bis zum Schluß erhalten und immerhin konnten sich die ersten drei des Laufs vorläufig an die Spitze des Klassements setzen.

Der A-Lauf vermittelte ein ähnliches Bild wie in der Gruppe 4, zumindest was den Zweikampf zwischen den Clubkollegen Michael Föllner und Peter Vornehm anbelangte, aber der Reihe nach. Arnim Luckmann von Platz 2 startend mischte in den ersten beiden Turns munter mit den beiden mit, so daß wir erst einen herrlichen Dreikampf sahen. Pepe Schnack konnte da nicht ganz folgen. Ab der Rennmitte aber kristallisierte sich das vordere Duo Peter und Michael heraus und Arnim baute langsam ab. Zu reifenmordend war sein Fahrstil wohl gewesen, obwohl er bemerkenswert wenig dabei herausflog. Im vierten Turn war es dann ganz aus mit seiner Herrlichkeit und seine Zeiten sanken um 2 bis 3 Zehntel in den Keller. So scheiterte er an den Vorgaben von Franz und Stefan und reihte sich aber noch vor Tobias und Karl aus dem D-Lauf ein. Inzwischen nahmen Michael und Peter die Marke von Reiner ins Visier. Alle sahen, daß es ganz eng würde. Im letzten Turn fuhren die beiden auf den Spuren 2 bzw. 1. Peter lag anfangs vielleicht noch einen halben Meter vorn, doch Michael war um

einen Wimpernschlag schneller und schob sich Zentimeter um Zentimeter pro Runde heran. Keiner von beiden leistete sich nun einen Fahrfehler mehr, beide hochkonzentriert, die Luft knisterte. Die halbe Fahrzeit von zwei Minuten war vorüber und Michael hatte den Rückstand erst um weniger als die Hälfte reduziert. Es sah gut aus für Peter, denn Michael näherte sich nur unmerklich, da er in der letzten Hälfte des Turns im Mittel nur 6 Tausendstel Sekunden pro Runde schneller fuhr. Noch 30 Sekunden, Reiner blickte bang auf die Rundenanzeige. Die Hochrechnung zeigte, daß beide irgendwo in seiner Nähe ankommen sollten. Noch zehn Sekunden, letzte Runde und noch immer hielt Peter einen Vorsprung von 30 Zentimetern. Jetzt nur keinen Fahrfehler machen, die Nerven waren hochgespannt. Zieldurchfahrt bei 2 Sekunden Restzeit und Peter hatte sich noch mal 7 Hundertstel gegenüber Michael Luft verschafft. Beide rasten durch die Startkurve auf die Geraden zur Unterführung, Strom aus und beide rollten und rollten und ... nur noch einer rollte und rollte und das war Michael. Wie in Zeitlupe sah man ihn im Auslaufen an Peter herankommen und keine Anstalten machen, stehen bleiben zu wollen. Es ging auf die Unterführung zu und dort verschwand Michaels Auto, während Peter davor respektvoll stehen blieb. Vielleicht war seine Angst vor Reifenräubern im Tunnel zu groß, die ihn vor zwei Jahren in Ebersberg mal heimgesucht hatten (siehe Rennbericht von damals)? Jedenfalls holte sich Michael im Tunnel mit zwei Teilstrichen Vorsprung den Sieg oder den zweiten Platz? Das Grinsen von Reiner verriet es: der Imperator hatte zurückgeschlagen, war zurück auf den Thron gekehrt und hatte sein zweites Rennen des Tages gewonnen. Platz 2 für Michael und 3 für Peter.

Platz real	Name	Runden	Abflüge	Zeit pro Abflug [s]	Ausfall Runden	Runden ideal	Platz ideal	Platz Diff.
1	Bergheimer Rainer	103,54	5	2,83	1,54	105,08	2	1
2	Föller Michael	103,17	4	2,57	1,12	104,29	4	2
3	Vornehm Peter	103,15	2	2,62	0,57	103,72	5	2
4	Ofner Franz	102,54	9	3,34	3,27	105,81	1	-3
5	Schmeusser Stefan	102,15	8	3,07	2,61	104,76	3	-2
6	Luckmann Arnim	101,54	3	3,44	1,11	102,65	7	1
7	Münchberger Tobias	101,35	3	3,10	0,99	102,34	8	1
8	Daamen Karl	100,9	6	3,51	2,23	103,13	6	-2
9	Schnack Pepe	100,33	4	2,72	1,15	101,48	9	0
10	Benkeser Walter	97,65	4	3,47	1,41	99,06	10	0

Das Tableau der Top-10 in Gruppe 2 analog zu dem in Gruppe 4 gezeigten.



Und noch mal zum Schluß ein neues Detail der Person, die wir suchen. War sie die Wunderwaffe? Bediente sich der Imperator der Stärke eines „Crocodile Dandy“, wie der Schuh verraten mag? Welche Person suchen wir? Wer im Forum zuerst die richtige Antwort nach meinem Hinweis auf den Bericht postet, gewinnt ein Paar Gruppe-4-GP-Tires. (Die betroffene Person und die Autoren dieses Gewinnspiels sind nicht teilnahmeberechtigt!)

Die Spannung war und ist ja zum Platzen. Und jetzt kommen noch die dicken Jungs, nämlich die Gruppe-5-Boliden. In die erste Startgruppe des D-Laufs hatten sich auf eigenen Wunsch Hans Brehm, Thomas Rönz und Thomas Lange versetzen lassen, da diese vorzeitig die Heimreise antreten mußten. Mit ihnen unterwegs wieder die schnellen Tobias Münchberger und Karl Daamen, die ihnen etwas den Schneid abzukaufen schienen. Nach wenig Spannung im D-Lauf zauberte Tobias auf dem Porsche 935/77 aus dem Rennstall Föllner die Tagesbestmarke von 106,77 Runden aus dem Hut, die allen anderen Teilnehmern den Atem stocken ließ. Da war das Resultat des Laufzweiten Karl mit 103,23 Runden schon erreichbarer.



Von Thomas Rönz neu aufgebauter Gruppe 5 Ford Capri Turbo. Sehr schön, sogar mit Full-Scale-Interieur wie z.B. Überrollbügel und daher vielleicht auch etwas vorsichtig bewegt. Dennoch konnte er den Überrollbügel ganz gut gebrauchen, da er sich sieben Abflüge leistete.



Wenig spektakulär verlief dann auch der C-Lauf, in dem am Start zwei Toyotas auf zwei Capris trafen. Von links nach rechts starteten Franz Ofner, Rainer Garstecki, Walter Benkeser und Nils Krietenstein. Dazu stieß dann noch Uli Garstecki. Überhaupt hatte man in der Gruppe 5 das Gefühl, daß die Anzahl der Abflüge hier deutlich weniger waren als in den beiden Gruppen zuvor. Der beste der Gruppe, Franz, schaffte es nicht ganz an Karls Ergebnis heran und blieb mit genau 11 Teilstrichen dahinter. Laufzweiter und -dritter Rainer und Nils lagen noch eine weitere knappe Runde zurück.

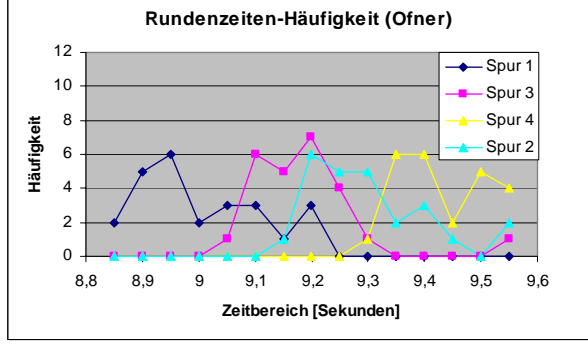
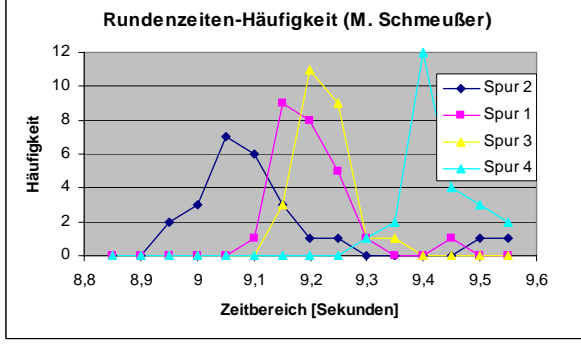
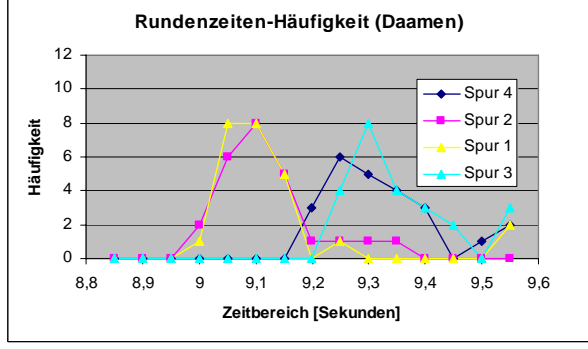
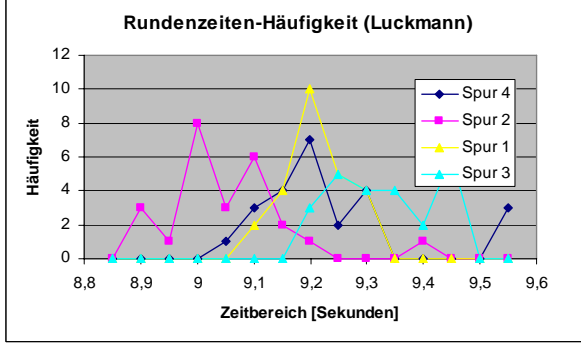
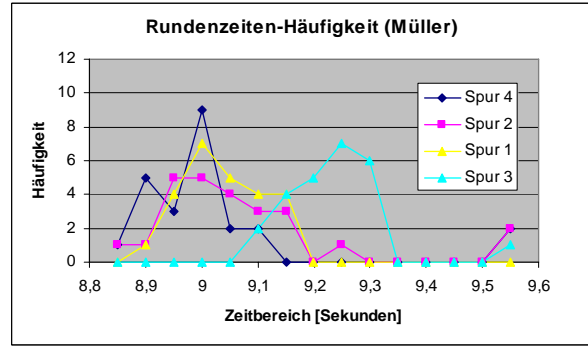
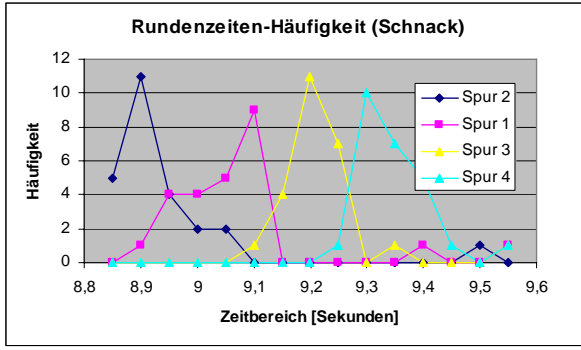
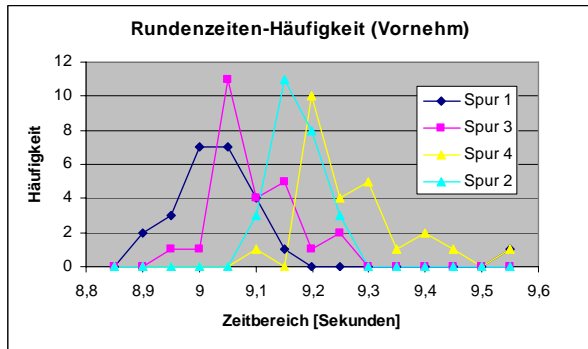
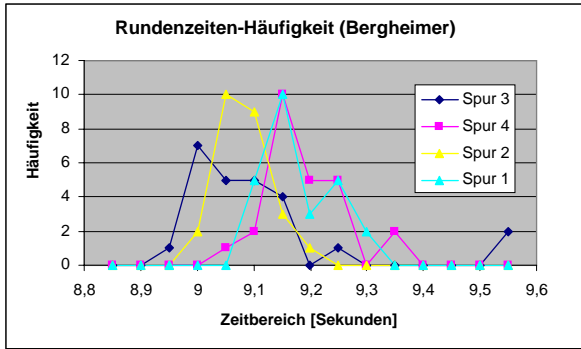
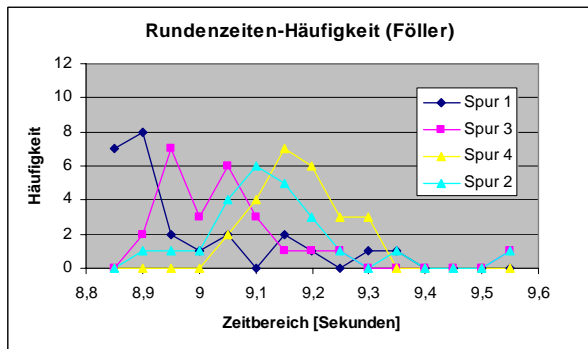
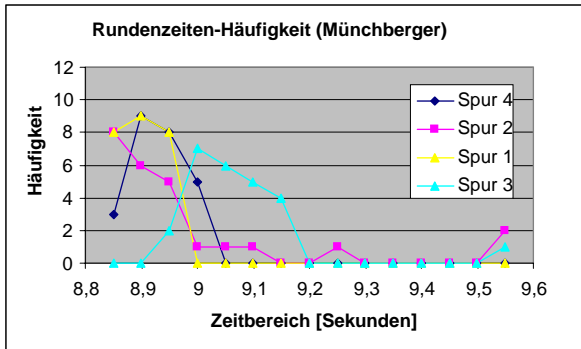
Dann wurde es im B-Lauf aber wieder turbulent, in dem Michael Föllner, Pepe Schnack, Stefan Schmeußner, Thomas Müller und Peter Kalsow starteten, und das nicht allein deshalb, weil Stefan wieder vielfach in der Botanik herumbollerte, so daß ihm der ein oder andere Fluch entwich. Nein, von der Performance war er zusammen mit den drei schnellsten des Laufs auf völlig gleichem Niveau. Die Abflüge dieser Vierergruppe herausgerechnet, wären sie innerhalb von etwa einer halben Runde zusammen angekommen. Aber die Abflüge trennten hier die Streu vom Weizen. Michael lag nur zweimal draußen, Pepe und Thomas viermal, wobei Thomas deutlich mehr Pech mit den Reinstellern hatte und Stefan wie schon angedeutet gar sechsmal. Das war dann auch die Reihenfolge zum Laufende und damit konnten die ersten drei alle bisher gefahrenen Teilnehmer verdrängen außer einem natürlich: Tobias.

Der letzte Lauf des Tages mit dem A-Team war dann wieder wie aus dem Bilderbuch. Fast kein Abflug, wie es eigentlich sein sollte. Hier sah man die ganze Routine und Souveränität der Starter Peter Vornehm, Martin Schmeußner, Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann. Von Anfang bis Ende war es ein Genuß, dem gleichmäßigen und engen Rennverlauf zuzuschauen. Bis zum letzten Lauf waren alle vier Piloten innerhalb einer Runde geblieben und nur im letzten Turn auf der etwas langsameren Spur 4 mußte Martin dann etwas abreißen lassen, so daß er von Reiner und Peter überrundet wurde. Diese beiden kämpften bis zuletzt ganz hart, trennten sich dann mit nur 11 Teilstrichen und lagen mit 104 Runden in derselben Runde wie Michael und Pepe im Lauf zuvor. Mit ihrem Teilstrichergebnis konnten sie sich jedoch zwischen die beiden „Vorläufer“ schieben und so ging Platz 3 an Reiner und Platz 4 an Peter. Arnim scheiterte mit nur 6 Teilstrichen an Thomas aus dem Lauf zuvor und belegte damit den siebten Platz. Martin endete teilstrichgleich mit Karl auf Platz 8 und verdrängte damit seinen Bruder Stefan dank dessen Ausritten aus den Top-Ten.

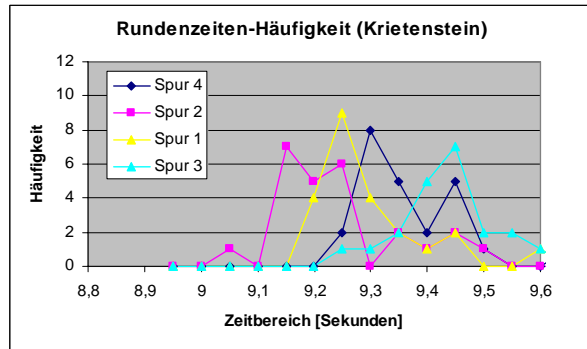
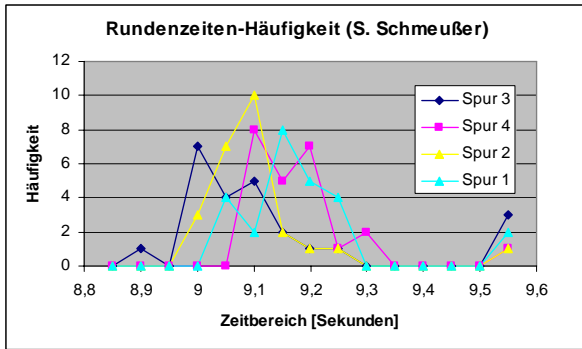
Platz real	Name	Runden	Abflüge	Zeit pro Abflug [s]	Ausfall Runden	Runden ideal	Platz ideal	Platz Diff.
1	Münchberger Tobias	106,77	1	2,87	0,32	107,09	1	0
2	Föllner Michael	104,91	2	4,94	1,08	105,99	2	0
3	Bergheimer Rainer	104,58	2	2,67	0,59	105,17	6	3
4	Vornehm Peter	104,47	2	2,68	0,58	105,05	7	3
5	Schnack Pepe	104,14	4	3,40	1,49	105,63	4	-1
6	Müller Thomas	103,78	4	4,75	2,11	105,89	3	-3
7	Luckmann Arnim	103,72	2	2,95	0,64	104,36	9	2
8	Daamen Karl	103,23	4	3,29	1,42	104,65	8	0
9	Schmeusser Martin	103,23	1	4,66	0,51	103,74	11	2
10	Ofner Franz	103,12	2	3,43	0,74	103,86	10	0
11	Schmeusser Stefan	102,93	6	3,81	2,51	105,44	5	-6

Und hier noch die Statistik der Gruppe 5 Top-10 wie in den anderen Gruppen, diesmal um den elften erweitert, der ohne Abflüge theoretisch Platz 5 hätte erreichen können.

Und da wir schon bei Statistiken und Auswertungen sind, zeige ich noch die Häufigkeitsverteilung der Rundenzeiten der Top-11 der Gruppe 5. Darin wird ausgesagt, wie viele Runden ein Fahrer im Zeitintervall von 8,80 bis 8,85 Sekunden gefahren ist, wie viele zwischen 8,85 bis 8,90 und so weiter. Daraus kann man erkennen, ob ein Fahrer sehr konstant gefahren ist oder eine größere Streuung an Rundenzeiten hatte. Alle vier Turns wurden dabei aufgezeichnet und so kann man sehen, ob die Zeiten auf den verschiedenen Spuren sehr unterschiedlich waren oder ziemlich gleich. Die Reihenfolge der Spuren spielte dabei natürlich auch eine Rolle, da der Reifen häufig im Rennen ganz langsam abbaut. Die letzte Spur ist daher naturgemäß nicht so schnell wie die erste. Man kann aber auch beobachten, daß dieses Verhalten von der Fahrweise des Rennpiloten abhängt.



Am Beispiel des Siegers der Gruppe 5, Tobias Münchberger, sieht man, daß er auf den ersten drei Spuren enorm gleichmäßig unterwegs war und nur auf der letzten Spur 3 etwas nachließ.









Und hier ist noch dem Rennfotografen Nils Krietenstein zu Ehren seine Rundenstatistik neben der des Serienchefs mit angefügt.



Nun konnte man aber getrost zum gemütlichen Teil des Tages übergehen – natürlich mit dem Nationalgetränk der Region.

Vielen Dank wieder für die tollen Fotos an Nils. Nächstesmal fahrn wir dann in Neufahrn Stefan

Sponsoren:	
 Motor Modern	 Schöler Chassis
 HAMA-Lösungen	 Powerpoint Slotracing-Bedarf
 Fischer-Modellbau	 Gruppe 245 Süd Orga-Team