

## Hot Slot München rettet den 4. Lauf der Gruppe 245 Süd

Einigen Wirbel gab es im Vorfeld um den 4. Lauf, der planmäßig ursprünglich in Ebersberg stattfinden sollte. Im letzten Jahr gab es dort keinen Lauf, weil in 2010 Pöding und Neufahrn unter den drei möglichen Veranstaltungsorten für die zwei ungesetzten Läufe im Süden Bayerns dran waren. Ebersberg hatte sich nun extra noch vorgenommen, einige Korrekturen an der Elektronik vor ihrem diesjährigen Lauf vorzunehmen, um damit seine Bahn speziell für die Gruppe 245 zu optimieren. Doch nachdem sie damit angefangen hatten, traten gleich mehrere ungünstige Ereignisse ein: Die sich bietende Aufgabenstellungen bei den Arbeiten erwiesen sich als deutlich komplizierter als angenommen. Dann fiel der Chefelektroniker des Clubs, der sich weitaus am besten mit der Situation auskannte, wegen Krankheit aus. Und schließlich waren weitere Helfer durch Arbeit in ihrem „wirklichen Leben“ gebunden. So konnte der Termin keinesfalls mehr gehalten werden, und eine Woche davor kam schließlich die Absage. Nun mußte irgendwie nach einer Ausweichlösung gesucht und improvisiert werden. In Absprache mit den anderen Clubs des Münchener Großraums war man dann übereingekommen, daß auf die schnelle der Club „Hot Slot Munich“ einspringen könnte, um wenigstens den Termin der Veranstaltung halten zu können. Die Terminalsituation ist inzwischen auch im Süden sehr schwierig geworden, da es inzwischen „allzu viele“ verschiedene Rennangebote gibt, die sich gegenseitig die Teilnehmer abjagen. – Das ist natürlich nicht ganz so ernst gemeint, denn die Vielfalt von Rennangeboten ist sicherlich grundsätzlich erfreulich. Aber ein Fünkchen Wahrheit steckt hier schon auch drin.



„Alles paletti bei der technischen Abnahme“ signalisiert hier Arnim Luckmann, der diesmal ohne seinen Compagnion Reiner Bergheimer auskommen mußte. Der gönnte sich nämlich nach ewigen Zeiten zuverlässigster Anwesenheit diesmal auch eine kleine Auszeit. Auch Chris Rademacher hatte sich frei genommen, der sonst die Reifenabnahme betreut. Seinen Job übernahm hier dankenswerterweise Michael Föllner.

Um Ebersberg eine Chance zu geben, ihren Lauf in dieser Saison doch noch austragen zu können, war die Idee zunächst, die Läufe zwischen ihnen und Hot Slot München einfach zu tauschen. Über diesen Plan waren jedoch ein paar Serienteilnehmer nicht gerade erfreut, die sich in ihrem persönlichen Zeitplan bereits lange auf die Teilnahme an bestimmten Austragungsorten zu bestimmten Terminen und den Verzicht auf manche Läufe festgelegt hatten. Der geplante Termintausch lief deren persönlicher Terminplanung natürlich völlig zuwider. Die Folge dieses kleinen Durcheinanders war, daß sich zum Rennwochenende des 4. Laufs schließlich nur 12 Teilnehmer angemeldet hatten, was weit unter dem Jahresdurchschnitt liegt. Hot Slot wäre damit als edler Helfer neben den besagten Serienteilnehmern auch noch der Gelackmeierte des Tauschs gewesen. Die schließliche Wendung der Geschichte war dann die endgültige Absage von Ebersberg, die auch bis zum 5. Lauftermin 14 Tage später die Fertigstellung ihrer Elektronik nicht mit Sicherheit hätten voraussagen können. Und somit bleibt der 5. Lauf nun doch bei Hot Slot in München. Die Lehre daraus ist, daß kurzfristige Wechsel der schon lange geplanten Renntermine gerade bei überregionalen Veranstaltungen äußerst ungünstig sind und die potentiellen Teilnehmer verärgern und verjagen.



Peter Vornehm freut sich, endlich wieder in das Renngeschehen der Gruppe 245 Süd eingreifen zu können, nachdem er bei den letzten beiden Läufen durch private Angelegenheiten verhindert war.

Die Liste der Abwesenheitsgründe an diesem Renntag war lang. Z.B. ist Nils Krietenstein durch Baumaßnahmen absorbiert, Ralf Grünig feierte Abitur – natürlich nicht sein eigenes sondern das seines Spröbblings Kilian – und einige mußten am Wochenende arbeiten oder sich von der Arbeit erholen. Einer zieht es sogar vor, anstatt mit den Slotcars Rennen zu fahren, sich dem nationalen Wettbewerb auf einem echten Motorrad auf einer bekannten deutschen Rennstrecke zu stellen – einfach empörend, wie hier die Prioritäten verkehrt werden! ☺

Wären da nicht unsere Freunde aus Österreich, die noch einen echten Sinn für die wahrhaftig wichtigen Dinge des Lebens haben, wir hätten an diesem Renntag nicht einmal drei Startgruppen voll bekommen. Walter Benkeser ist jedoch inzwischen ein treuer Freund und Teilnehmer in der Gruppe 245 Süd, und er hatte diesmal auch wieder seinen Rennkollegen Gerhard Vinatzer aus Österreich mit dabei. Gerhard ist in der Wintersaison immer durch Arbeit gebunden, so daß er erst danach an der Serie teilnehmen kann, und die Wintersaison war dieses Jahr besonders lang.



Neben Peter Vornehm links steht Gerhard Vinatzer in dieser Saison zum erstenmal wieder am Reglerpult. Durch die lange Wintersaison bedingt kann er leider auch in dieser Saison keine volle Wertung von 4 Läufen zustande bringen, anders als Peter. Daß Gerhard trotzdem hier mit Spaß und Engagement dabei ist, ist daher um so höher wert zu schätzen.



Im Fahrerlager herrschte noch geschäftiges Treiben, wie das auch hier mit liebevollen Details auf der Anlage von Hot Slot herrlich dargestellt ist, die einfach ein Augenschmaus ist. So freundschaftlich wie unter den Konkurrenten der Gruppe 245 Süd, die sich immer wieder gegenseitig helfen, wird auch hier demonstriert, wie schön es sein kann, wenn ein Mercedes auch mal unter einem Zeltdach von Ferrari gewartet wird – es lebe der Weltfrieden!

Die gegenseitige Hilfsbereitschaft der Konkurrenten gipfelte diesmal in einer konzertierten Hilfsaktion für den Serienchef. Der hatte sich am Freitagabend frühzeitig vom Training verabschiedet, um seine Einsatzreifen noch in aller Ruhe zuhause präparieren zu können. Am nächsten Morgen hatte er dann nur sein leichtes Gepäck mit ein paar Tuningutensilien eingepackt und zum Rennen mitgenommen. Die schön präparierten Einsatzreifen hatte er dabei jedoch ausgerechnet vergessen. Die standen nun also schön in Dosen verpackt und bereit auf der Werkbank zuhause. Der Aufwand wäre zu groß und die Zeit zu knapp gewesen, wieder nachhause zu fahren und die Reifen zu holen. Zur Präparation anderer Reifen hatte er sein schweres Gepäck mit Netzteil und Reifenschleifmaschine nun aber auch nicht dabei. Kurzerhand sprangen daher seine Rennkollegen Thomas Müller und Michael Föllner ein, die ihm fertig präparierte Rennreifen ausliehen und ihm einen seiner eigenen Trainingsätze noch für den Renneinsatz vorbereiteten. Das ist eine herzliche Kollegialität, die vorbildlich und alles andere als selbstverständlich ist, vielen Dank dafür. Glücklicherweise war der Serienchef dann so taktvoll, mit den Leihgaben und Serviceleistungen der edlen Unterstützer nicht auch noch an ihnen vorbeizufahren (! ☺), die Hilfestellung hätte deren Schaden nicht sein sollen.



In der Gruppe 4 startete Jürgen Mainka auf seinem neuen Lamborghini Countach LP 500, der ihm wunderbar gelungen ist: Wieder ein neues Schmuckstück in dieser Gruppe.

In der Gruppe 4 starteten im C-Lauf Thomas Rönz, Peter Vornehm und Gerhard Vinatzer auf BMW M1. Wolfgang Sattler mußte wegen eines Defekts von seinem M1 auf den Zweit-Lamborghini-Countach von Jürgen Mainka ausweichen. Thomas begegnete Gerhard auf absolut ebenbürtiger Augenhöhe, so daß beide das Rennen mit nur 14 Teilstrichen Differenz beendeten, in dieser Gruppe zugunsten von Gerhard. Für Wolfgang ist diese seine allererste Rennsaison erstmal zum Eingewöhnen gedacht und daher nicht weiter schlimm, daß er hier die rote Laterne hochhielt. Peter dagegen gehört nach seinem Gewinn zweier Pokale in der letzten Saison zu den Topfahrern der Serie und mußte nur wegen seiner ausgelassenen letzten beiden Läufe in diesem C-Lauf antreten. Er machte gleich vom Start weg allen klar, daß er zu anderem berufen ist als zur Hausfrauengruppe und sonderte sich pro Turn mit fast zwei Runden von seinen folgenden Laufgefährten ab. Seine 111,19 Runden waren am Ende ein Granatenergebnis, das auch entsprechend bei den Konkurrenten einschlug, die staunend dabei zuschauten, wie die Bombe platzte. Wer sollte das noch toppen?

Im B-Lauf bissen sich Thomas Müller, Michael Föllner, Jürgen Mainka und Walter Benkeser die Zähne an Peters Vorgabe aus, vergebens. Walter und Jürgen fielen etwas zurück und kämpften um die Platzierungen von Gerhard und Thomas Rönz herum. Walter konnte sich dabei etwas absetzen und behielt unter diesen Vieren die Nase vorne. Vorne machten Thomas Müller und Michael als Hausherr ihre Ambitionen auf die Podestplätze klar. Thomas' Lamborghini Jota ging wie die Angst und beeindruckte mit Fabelzeiten. Doch war seine Fahrt nicht die gleichmäßigste. Michael fuhr dagegen anfangs etwas verhalten und schien erst nach etwa 10 Runden richtig in Fahrt zu kommen. Dafür legte er dann ein konstantes Rennen hin, bei dem er manchmal sogar an Thomas heranzukommen schien. Der Eindruck täuschte jedoch, denn nach einem Fehler konnte Thomas schnell wieder in seine Spitzenzeiten hineinfinden, mit denen er dann wieder genügend Boden gutmachte. Mit eineinhalb Runden Vorsprung vor Michael schaffte Thomas ein komfortables Polster. Seine 110,32 Runden setzten ihn zunächst mal auf Platz 2 hinter Peter.

Im A-Lauf starteten Pepe Schnack von Startplatz 1 vor Stefan Schmeuß, Arnim Luckmann und Martin Schmeuß. Entgegen der Wettervorhersage war Pepe aber nicht in der erwarteten Form und fiel zunächst nach hinten zurück. Mit Martin zusammen tummelte er sich am Ende des Lauffeldes. Stefan hatte im ersten Turn wohl irgendeinen Abflug und robbte sich dann langsam wieder vor, zunächst auf P2 hinter Arnim. Der hatte wiederum im ersten Turn sein ganzes Pulver verschossen und litt spätestens ab Turn 2 unter zunehmendem Grip-Mangel. Auch Martins Zeiten verschlechterten sich von Turn zu Turn bedrohlich. Er schien nun von allen am wenigsten Grip mehr zu besitzen und so konnte sich Pepe mit sehr konstanter Fahrt allmählich sicher vor Martin absetzen. Beide erreichten die Rundenzahl von Walter, Pepe eine halbe Runde vor ihm, Martin jedoch 10 Teilstriche hinter ihm. Arnim mußte bereits im zweiten Turn Stefan an sich vorbeiziehen lassen und später wurde er sogar noch einmal von ihm überrundet – was eine Demütigung für den Lamborghini Jota durch den Porsche 934. In der Mitte des letzten Turns wurde Stefan klar, daß es ganz eng mit Michael werden dürfte. Seine Punktlandung auf dasselbe Teilstrichergebnis von 108,84 Runden und damit einen mit Michael geteilten dritten Platz bestätigten ihn. Arnim behielt noch genügend Abstand vor Pepe und sicherte seinen fünften Platz mit 107,57 Runden komfortabel ab.



Ein neuer Typ in der Gruppe 2 wird in dieser Saison von Thomas Rönz auf die Strecke gebracht: Ein Opel Kadett GT/E, basierend auf einem GFK-Kit. Das Modell ist klasse gebaut und gestaltet, herrlich anzusehen und eine Bereicherung des Fahrzeugparks der Serie.

Das Ergebnis aus der Gruppe 4 an der Spitze zeigte schon mal auf, daß sich an diesem Renntag einiges auf den Kopf stellen würde. Der Sieger kam aus dem C-Lauf, der Zweite aus dem B-Lauf und den dritten Platz teilte sich ein Fahrer aus dem A-Lauf mit einem aus dem B-Lauf. In der Gruppe 2 war es ähnlich zu erwarten, denn die Heimascaris Michael Föllner und Peter Vornehm starteten wegen ihrer ausgelassenen Läufe auch da in den Startgruppen B bzw. C und gehörten natürlich auch hier zum absoluten Favoritenkreis.



Wolfgang Sattler hat diesen Datsun 160 J sehr schön gebaut, der nun ebenfalls die Gruppe 2 schmückt. Am Design erkennt man wie auch beim Countach von Jürgen Mainka, daß beide die Raucherfraktion der Rennserie tatkräftig unterstützen.

Im C-Lauf der Gruppe 2 traten dieselben Kontrahenten auf wie in der Gruppe 4 zuvor und wie dann später auch in der Gruppe 5. Diesmal schaffte Peter jedoch nur nicht ganz 6 Runden Vorsprung vor den Zweiten. Der hieß erneut Gerhard, war diesmal aber um satte 4 Runden schneller als Thomas Rönz. Wolfgang fehlten nur noch drei Runden auf Thomas, womit er sich relativ gegenüber der Gruppe 4 schon kräftig gesteigert hatte. Peters Marke lag mit 106,55 Runden wie erwartet hoch, wobei er sich laut eigener Aussage einige Fehler geleistet hatte und seine Leistung herunterredete. Man weiß aber inzwischen, daß Peter etwas zum „understatement“ neigt, was seiner zurückhaltenden und bescheidenen Natur entspricht.



Gleich geht's los mit dem Start des B-Laufs in der Gruppe 2: V.l.n.r. Michael Föllner, Walter Benkeser, Stefan Schmeußner und Jürgen Mainka. Noch herrscht entspanntes Lächeln.



Direkt nach dem Start des B-Laufs der Gruppe 2 ist jedoch höchste Konzentration am Ende der Gegengeraden angesagt. Drei der vier Fahrer, Michael, Walter und Stefan rasen direkt nebeneinander auf das Geschlängel vor einer Spitzkehre zu. Der Puls schlägt hoch angesichts dieser Situation. Ob das mal gut geht? Einfach auf der Innenbahn draufhalten ist in der Gruppe 245 Süd als unfair verpönt.

Im B-Lauf der Gruppe 2 war Stefan anstatt Thomas Müller vertreten (im Unterschied zur Gruppe 4). Walter hatte mit seinem Porsche 911 S im letzten Jahr an gleicher Stelle Platz 2 belegt und Michaels BMW 635 Csi ist nach wie vor ein Spitzengeschoß. Stefan war im letzten Jahr hier mit seinem Ford Capri RS 3100 Vierter direkt vor Michael geworden. Alle drei waren damals 104 Runden gefahren und waren mit Peter rundengleich gewesen. Diese spannende Konstellation war zu Beginn des Laufs wohl kaum einem so richtig bewußt, doch sicherlich rechneten sich alle drei, Walter, Michael und Stefan einiges aus in diesem Lauf, der dann einen kuriosen Verlauf nahm. Walters Porsche lief irgendwie nicht so wie im vergangenen Jahr und so fiel er alsbald zurück. Eigentlich hätte man vom Start weg mit einem Feuerwerk von Michael mit seinem BMW gerechnet, doch das blieb zunächst einmal aus. Den ersten Turn dominierte ganz klar Stefan, der an dessen Ende mit etwa einer halben Runde vor Michael führte. Jürgen war anfangs etwa auf Niveau von Walter unterwegs, beide am Ende des ersten Turns aber schon über eine Runde zurück. Gleich zu Beginn des zweiten Turns war dann aber der Ofen bei Stefan aus und der bei Michael gezündet. Als hätte man einen Schalter umgelegt, schlich Stefan nur noch herum und suchte vergeblich nach Grip. Binnen weniger Runden wurde er von Michael kassiert, und auch Jürgen vermochte, sich im Laufe dieses Turns gegenüber ihm wieder zu entrunden. Michael überrundete ihn dann sogar noch ein oder zweimal. Stefan weiß es nicht mehr, denn dabei wurde ihm ganz schwindelig. Durch sehr vorsichtige Fahrweise kam sein Grip dann ganz langsam wieder etwas zurück und so konnte er schließlich doch noch Schadensbegrenzung betreiben.

Stefans Schadensbegrenzung bescherte ihm 104,44 Runden, womit er sein Rundenergebnis aus dem Vorjahr um 7 Teilstriche überbot. Das war aber deutlich zu wenig, um an Peter heranzukommen, es fehlten etwas mehr als zwei Runden. Und etwa zwei Runden war auch die Leistungssteigerung, die man gegenüber dem Vorjahr bringen mußte, um an gleicher Stelle im Feld wieder dabei zu sein, wie es Peter gezeigt hatte. Wer weniger zugelegt hatte, fiel zurück, wer mehr zugelegt hatte schob sich nach vorne. Walter rutschte und rutschte und rutschte schließlich hinter seinen Freund und Landsmann Gerhard zurück auf 99,89 Runden. Michael legte auf sein Vorjahresresultat dreieinhalb Runden drauf und schob sich mit 107,86 Runden an die Spitze. Jürgen erzielte bei seinem Ersteinsatz auf dieser Bahn 102,29 Runden.



Das herrliche Sommerwetter an diesem Tag lockte nicht nur die Raucher nach draußen an die Tische vor den Kellerräumen des Clubs. Hier gönnte man sich gerne mal eine Pause in der Sonne zum Plaudern und Entspannen zwischen den spannenden Rennen.

Im A-Lauf stand nun Pepe Schnack erneut auf Pole-Position, daneben Martin Schmeuß, Arnim Luckmann und Thomas Müller. Pepe und Arnim fahren den berühmigten GFK-Alfa-Sud. Martin ist auf Fiat 131 und Thomas auf Datsun 160 unterwegs. Diesmal ließ Pepe jedoch gar keinen Zweifel daran entstehen, daß er zu Recht auf diesem Startplatz stand. Völlig selbstverständlich spulte er sein Rennen auf nahezu gleichbleibendem Niveau über alle vier Turns ab und deklassierte seine Laufkonkurrenten schließlich mit knappen 5 bzw. und mehr Runden Vorsprung. Arnim hatte im ersten Turn wieder alles gegeben und P2 hinter Pepe gehalten, was auch rundenmäßig ganz gut aussah. Doch dann brach auch er und sein Grip ab Turn 2 wieder mal ein, seine Zeiten stürzten um 2 Zehntel und so schaffte er nur 102,94 Runden und blieb damit gerade noch rundengleich vor Jürgen. Der behielt mit seinem Fiat 131 die Nase direkt vor dem Markengefährten Martin vorn, dem diesmal kein so gutes Rennen gelang.



Auch Thomas Müller hatte hier keinen Lauf. Er leistete sich wohl zu viele Fehler, die ihn sogar noch hinter Martin zurückwarfen. Den Bestzeiten je Spur nach zu urteilen hätte Thomas locker an Stefan vorbeiziehen und damit Platz 4 erzielen können. So blieb er aber über drei Runden hinter ihm. Wenigstens kann man sehen, daß mächtig viel Potential da ist, das er vielleicht schon das nächstmal abrufen wird. Pepe aber schoß mit seinem Rennen den Vogel in Gestalt von Michael ab, indem er genau auf dessen Rundenergebnis mit ebenfalls 107,86 Runden kam. Wieder teilte sich Michael also einen Platz, diesmal aber den ersten mit Pepe. Den geteilten ersten Platz belegen also Starter aus dem A- und dem B-Lauf. Der dritte Platz geht an einen C-Lauf-Starter, der vierte und sechste je an einen B-Lauf-Starter. Verkehrte Welt, oder?



Dieser giftgrüne japanische Pfeil von Peter Vornehm in der Gruppe 5 ist ein Toyota 2000 GT, der unter den Münchener Fahrern äußerst beliebt und auch schnell und erfolgreich ist. Weitere Münchener Piloten dieses Typs sind Pepe Schnack und Michael Föllner.

Die Prozedur im C-Lauf der Gruppe 5 war uns schon von den vorangegangenen Gruppen bekannt. Peter eilt voraus, Thomas Rönz und Gerhard duellieren sich auf's Engste und Wolfgang versucht, Anschluß zu halten. Das gelang ihm aber in diesem dritten Rennen des Tages super gut. Offenbar hatte er sich nun besser auf die Bahn eingeschossen und mit seinem Endresultat von 102,41 Runden war er nicht nur etwa 5 Runden schneller als in der Gruppe 4, sondern blieb damit diesmal auch nur noch zwei Runden hinter Thomas und Gerhard zurück – Anschluß also geglückt, kann man sagen. Thomas drehte den Spieß aus der Gruppe 4 gegen Gerhard diesmal um und setzte sich mit 29 Teilstrichen ab. Beide Piloten waren übrigens auf nahezu identischen Ford Capri Turbo im Jägermeister-Design unterwegs, was natürlich ein optisches Schmankerl war – na, wenn das nicht zusammenschweißt? Peter schaffte „nur“ 109,28 Runden, also knapp zwei Runden weniger als mit der Gruppe 4. War das ein Zeichen von Schwäche und Signal für die folgenden Laufgruppen, voll anzugreifen? Oder hatte der Grip jetzt etwas nachgelassen, wie wir das von den High-Grip-Bahnen inzwischen kennen?

Diese Fragen konnten im B-Lauf Pepe und Michael gleich beantworten. Beide fuhren jetzt noch mal deutlich schneller als in Gruppe 4 und erzielten entsprechend bessere Rundenergebnisse, nämlich Michael 110,44 Runden und Pepe 108,30 Runden. Die weiteren B-Laufteilnehmer waren Walter und Jürgen. Jürgen schaffte es gerade noch vor Gerhard, blieb aber mit fünf Teilstrichen hinter Thomas Rönz zurück. Walter verschaffte sich mit seinen 106,48 Runden einen komfortablen Vorsprung von 2 Runden vor dieser Dreiergruppe.

Nun war im letzten Lauf des Tages, dem A-Lauf der Gruppe 5, die wilde Jagd auf die bisherigen Marken von Michael, Peter und Pepe eröffnet. Auf Startplatz 1 stand Thomas Müller, auf P2 Martin Schmeuß, auf P3 Stefan Schmeuß und auf P4 Arnim Luckmann – ein explosives Gemisch, wie sich bald herausstellen sollte. Die Startampel erleuchtet, erst eins, dann zwei, dann drei, dann vier, schon steht noch gar nichts vor der Tür, sondern dann kommt noch fünf und dann lange nichts mehr. Die Lichter brannten und brannten und plötzlich brannten auch noch die Sicherungen der Fahrer, nämlich durch. Stefan zuckte als erster und alle folgten ihm artig wie die Lemminge hinein in den Fehlstart, der mit 3 oder vier Sekunden Standzeit bestraft wurde. Jedenfalls verstrich eine endlose Zeit, eine knappe halbe Runde hatte das schon gekostet und offenbar lagen die Nerven einiger Fahrer jetzt blank. Thomas dominierte den Lauf mit sagenhaften Rundenzeiten, leistete sich aber ein paar Abflüge, in die er auch seine Laufkollegen mit hineinriß. Stefan wurde mehrmals abgeschossen oder zum Anhalten gezwungen und flog dann auch noch selbst mehrfach ab. Arnim war eigentlich nicht schneller als Stefan unterwegs, profitierte aber von dessen Fehlern. Allein Martin schien ruhig und abgeklärt zu fahren, wurde wohl aber auch mal behindert. Dieses Chaos spielte den drei bis dahin Führenden natürlich kräftig in die Karten. Und so gewann Martin den Lauf mit 109,07 Runden, blieb aber um 21 Teilstriche hinter Peter. Thomas erzielte genau das Ergebnis von Pepe und teilte sich somit Platz 4 mit ihm. Arnim blieb mit 106, 79 Runden knapp vor Walter, und Stefan stürzte bis auf P8 ab. Die Plätze 1 und 2 gehen an einen B-Lauf- und einen C-Lauf-Starter, beide von Hot Slot Munich.



Mit einem Blick aus der Vogelperspektive verabschieden wir uns von der herrlichen Rennstrecke, deren Geschlängel ein wenig an die „Grüne Hölle“ in der Eifel erinnern mag.

Herzlicher Dank für die super Bilder geht wieder an Walter Benkeser. Bis zum nächsten mal.  
Stefan

**Sponsoren:**

|   |   |
|---|---|
|    |   |
| <p><a href="#"><u>Motor Modern</u></a></p>  | <p><a href="#"><u>Schöler Chassis</u></a></p>   |
|    |   |
| <p><a href="#"><u>Ditech-Produktion</u></a></p>                                     | <p><a href="#"><u>Slotitnow - Nürnberg</u></a></p>  |
|    |   |
| <p><a href="#"><u>Lemmys Basement - Nürnberg</u></a></p>                            | <p><a href="#"><u>Powerpoint - Neufahrn</u></a></p>   |
|   | <p><i>Fischer - Modellbau</i><br/> <small>Profiprodukte für die Modellbaulackierung<br/>                 Slotracing Teile und Zubehör</small></p> |
| <p><a href="#"><u>HAMA-Lösungen</u></a></p>   | <p><a href="#"><u>Fischer-Modellbau</u></a></p>   |
|  |   |
| <p><a href="#"><u>GP Speed Tires – Jürgen Plan</u></a></p>                          | <p>Gruppe 245 Süd Orga-Team</p>   |