

Bergfest der Gruppe 245 Süd in Schwaig mit neuem Tagessieger

Der dritte Lauf der Gruppe 245 Süd verschlug die Teilnehmer wieder ins Frankenland. Wie schon beim Lauf zuvor in Pöring bei München war auch an diesem Samstag in Schwaig bei Nürnberg strahlender Sonnenschein bei frühlingshaften Temperaturen angesagt. Da fällt es selbst dem hartgesottene Slotracer schwer, sich den ganzen Tag lang an eine Rennbahn zu stellen. Und angesichts der im Großraum Nürnberg herrschenden Spaltung der Slot-Szene mußte man schon bangen, ob wenigstens ein Dutzend Fahrer zusammenkommen würde, um überhaupt zwei Rennläufe auf der 6-spurigen Anlage voll zu bekommen. Als der Bahnbetreiber die Ankündigung dann dahingehend korrigierte, daß die Bahnöffnung am Renntag anstatt ursprünglich angenommen 9:00 Uhr erst um 10:00 Uhr sei, segelten prompt noch ein paar Absagen herein. Insbesondere für einige Fahrer, die erst am Samstag anreisen wollten, mochte die so reduzierte Trainingszeit und damit gezeigte „mangelnde Aufgeschlossenheit“ gegenüber der Gruppe 245 Süd als zu abweisend empfunden worden sein. Das Orga-Team kam dann leider erst am Renntag auf die glorreiche Idee, das Trainingsende, die Fahrzeugabnahme und den Rennstart einfach ebenfalls um eine Stunde nach hinten zu verschieben, so daß die Samstags-Trainingszeit damit wieder ausreichend groß bzw. wie üblich ausfiel. Doch allen Widrigkeiten zum Trotz fanden sich dann immerhin 18 Fahrer zum Bergfest der Gruppe 245 Süd in Schwaig ein, so daß satte drei Startgruppen gebildet werden konnten.



Lag es daran, daß alle eine Stunde länger schlafen konnten, oder an dem herrlichen Sonnenschein, der die Gemüter friedlich entspannte? Jedenfalls begann der Vormittag des Tages ganz „relaxed“ und so sollte es auch den ganzen Tag bleiben. Am Ende konnte man als Resumee festhalten, daß die Gastgeberfamilie Sperber alles souverän und freundlich im Griff hatte und den Teilnehmern damit einen richtigen kleinen Urlaubstag beschert hatte.

Entspannte Atmosphäre baut sich aber nicht nur auf guten Gastgebern auf, sondern bedarf auch einer guten Renngemeinschaft. Und diese zeigte sich wieder von seiner besten Seite, angefangen bei den Rennkommissaren, die ihren Dienst wie immer engagiert und mit Freude versahen, und aufgehört bei den Fahrern, die in der Lage sind, Niederlagen und Pech wegzustecken und sich auch für die Erfolge ihrer Konkurrenten freuen zu können.



Arnim Luckmann (li.) und Reiner Bergheimer (re.): Die technische Abnahme macht wohl richtig Spaß!



Pepe Schnack brachte zum Rennen den Gastfahrer Karl Daamen aus dem Süden mit und stattete ihn u.a. mit einem wunderbar gebauten neuen BMW M1 im Design „Carte de France“ aus. Das zeugt von großem Vertrauen, so ein schönes Fahrzeug zu verleihen, denn nicht immer ist dieses nach dem Verleihen noch so schön wie davor – ich selbst kann davon ein Lied singen! Karl ist jedoch ein sicherer und in der Münchener Rennszene geübter Fahrer und hat das Auto meines Wissens unbeschadet nach Hause gebracht.

Nach einem reichhaltigen Mittagmahl ging das Spektakel kurz nach 14:00 Uhr los. Die technische Abnahme und Reifenprüfung war von allen ohne große Mühe bestanden worden und Hans Sperber hatte im Hintergrund inzwischen die Startaufstellung aller Läufe eingegeben, die sich aus dem Gesamtstand der ersten beiden Rennen ergab.



Zwei Gäste der Gruppe 245 Süd bei diesem Rennen waren Karl Daamen aus München (li.) und Uwe Sperber aus dem Hause des Bahnbetreibers (re.).

So standen in der ersten Startgruppe die Gäste Karl Daamen, Uwe Sperber und der junge Jannes Hünwinkel den Piloten mit nur einer Laufteilnahme gegenüber: Uwe Krug, Gottfried Koll und Frank Röckelein. Wie zu erwarten, beherrschte Uwe in seinem Lauf auf seiner Heimbahn das Geschehen recht eindeutig und legte 2 Runden zwischen sich und den nächsten, Karl Daamen. Der wiederum blieb 3 Runden vor Uwe Krug. Die Abstände zwischen den Fahrern waren in dieser Gruppe recht deutlich.



Der Fahrerkopf dieses Camaro von Ralf Grünig schaut einen realistisch aus dem Cockpit entgegen, mit Augenbrauen und schwarzen Pupillen, die vom Augenweiß umrahmt sind. Bei den Scheinwerfern jedoch sind es nur tote schwarze Löcher – furchteinflößend!

Im zweiten Lauf des Tages waren mit Ausnahme von Peter Kalsow allesamt Fahrer vertreten, die schon die ersten beiden Rennen in Wendelstein und Pöring dabei gewesen waren: Martin Schmeuß, Jürgen Mainka, Sebastian Pachner, Walter Benkeser und Chris Rademacher hatten die Startplätze 7, 8, 9, 10 und 12, dazwischen Peter auf 11. Und die drei, Walter, Chris und Peter fuhren auch entsprechend ihrer Startplätze auf so ähnlichem Niveau, als seien sie einfach unzertrennlich. Irgendwo in der Leistungsregion von Uwe und Karl vorher schossen sie sich ein, doch am Ende reichte es für Karl, nicht aber für Uwe. Mit 106 Runden blieben sie nur um einige Teilstriche getrennt in einer Runden stehen: Chris mit 2, Peter mit 6 und Walter mit 9 Teilstrichen. Die Spitze der Gruppe machten aber Sebastian und Martin unter sich aus, indem sie über zwei Runden mehr absputzten. Die Nase vorne hatte schließlich Martin mit einer komfortablen knappen halben Runden vor Sebastian. Beide überflügelten Uwe mit über einer Runde.

Im A-Lauf schließlich ging das Rennen zwar recht chaotisch los, doch die meisten Fahrer fingen sich dann bald. Vorne sah man das gewohnte Bild mit Reiner Bergheimer, gefolgt von einem erneut sehr schnellen Pepe Schnack. Mit Respektsabstand folgten Ralf Grünig und Thomas Müller, die aber dann irgendwann von Stefan Schmeuß überholt wurden, der im Laufe des Rennens seinen anfangs vermißten Grip wiedergefunden hatte. Anders erging es Arnim Luckmann, der keinen Grip mehr fand und zurückfiel. Für ihn reichte es nicht an die magische Marke von Heimfahrer Uwe heran, aber er hatte noch Glück, daß er mit ebenfalls 106 Runden und 11 Teilstrichen drei rundengleiche Konkurrenten hinter sich lassen konnte. Nur zehn Teilstriche weniger, und er wäre auf den 12. Platz abgestürzt. So reichte es immerhin für Platz 9. Alle anderen konnten Uwe knacken. Die beiden bis dahin Führenden wurden aber nur von Pepe und Reiner gefährdet, die beide auf 109 Runden kamen und damit mit Martin rundengleich zogen. So hieß das Endergebnis Reiner vor Martin und Pepe in einer Runde vereint. Wieder mal ein enges Ergebnis an der Spitze. Sebastian sicherte sich Platz 4 vor Stefan, Ralf und Thomas.



In der Pause kam bei diesem Wetterchen Biergartenlaune auf und die Südlichter Kalle und Thomas erfrischten sich standesgemäß mit Weißbier.

In der Gruppe 2 war die Dominanz von Uwe Sperber im C-Lauf noch wesentlich deutlicher als in der Gruppe 4. Mit seinem VW-Käfer jagte er so sicher und beständig davon, daß kein Zweifel daran bestand, daß er eine hohe Hürde für alle kommenden Fahrer aufstellen würde. Am Ende blieb er nämlich mit 108,03 Runden etwa eine dreiviertel Runde vor seinem Gruppe-4-Ergebnis und war natürlich Laufsieger. Dahinter bemühten sich Peter Kalsow und Uwe Krug redlich um „Schadensbekämpfung“. Mit „nur“ 4 Runden weniger, nämlich 104 Runden erzielten sie auch ein ganz ordentliches Ergebnis und belegten die Plätze 2 und 3 in ihrem Lauf. Das sollte dann auch für 4 Fahrer des B-Laufs schon zuviel gewesen sein. Unter den Geschlagenen dort war auch Chris Rademacher mit seinem in diesem Jahr neu aufgebauten BMW 3,0 CSi, der durchaus das Zeug für mehr gehabt hätte. Doch unvermittelte Abflüge aufgrund fehlender Bremswirkung, die immer wieder zu Chaosphasen im B-Lauf führten, ließen ihn weit hinter das zurückfallen, was er sich berechtigterweise erhofft hatte. Es war insgesamt kein schöner Lauf, denn die vielen Unterbrechungen zerstörten allzu häufig den Rennfluß, der so wichtig ist, um in den richtigen Rhythmus und damit richtig in Fahrt zu kommen. Davon sicher auch nicht ganz unbeeinträchtigt waren die beiden schnellsten Piloten des B-Laufs, Thomas Müller und Stefan Schmeuß, die beide 107 Runden erreichten, Stefan jedoch mit 2/3-Runden vorn. Stefan hatte die Marke von Uwe Sperber noch fest im Visier, der am Ende der Start- und Zielgeraden bei vollendeten 108 Runden stehen geblieben war. Doch gerade als er auf die Zielgerade einbog und auf's Gaspedal steigen wollte, ging der Strom aus. Er hätte höchstens noch eine Sekunde gebraucht, um Uwe hinter sich lassen zu können, aber die hatte man sicherlich während der vielen Unterbrechungen und den Bemühungen, neuen Rhythmus aufzubauen, liegen gelassen – ärgerlich.



Chris Rademachers BMW 3,0 CSi, neu aufgebaut für die Saison 2011 und sehr leistungstark.

Des Jammers nicht genug, wurde durch den A-Lauf noch einer draufgesetzt: Ein Fahrer erzielte nämlich genau dasselbe Ergebnis wie Uwe Sperber, nämlich 108,03 Runden und schob sich damit ebenfalls direkt vor Stefans Nasenspitze. Der Glückliche hieß Pepe Schnack, der damit mit Uwe den dritten Platz teilen durfte. Der A-Lauf nahm jedoch insgesamt einen kuriosen Verlauf, insbesondere was die nominellen Top-Fahrer anbelangte. Eigentlich hätte man die beiden Alfa Sud von Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann vorneweg erwartet, gefolgt von der „kleinen Sensation“, dem Renault R9 Gordini von Ralf Grünig. Doch während Arnim mit der erwarteten überlegenen Performanz startete, leistete sich Reiner gleich

mal ein paar Abflüge und fuhr zunächst ganz hinten im Feld. Und auch Ralf war nicht fehlerfrei und daher nur in der hinteren Hälfte des Feldes zu finden. Es sah also anfangs nach einer klaren Angelegenheit für Arnim aus. Doch dann wendete sich das Blatt. Bei Arnim schlichen sich Fahrfehler ein, Abflüge folgten und dann schien es mit dem Grip dahin zu gehen. Im dritten Lauf überholten ihn der Reihe nach Pepe Schnack, Martin Schmeußner und Reiner, man höre und staune. Der hatte sich nämlich nach einem verpatzten ersten Turn schnell wieder gefangen und kurzerhand das Feld von hinten aufgerollt. Ralf hingegen brachte überhaupt kein Bein mehr auf den Boden und fiel immer weiter aussichtslos zurück. Bei Arnim muß der Eindruck, einen nach dem anderen vorbeiziehen zu sehen, so deprimierend gewesen sein, daß er schließlich auch noch Sebastian Pachner passieren lassen mußte. Zu allem Verdruß landete er als Vorletzter des A-Laufs schließlich nur einen Teilstrich hinter Thomas Müller aus dem B-Lauf, was den 8. Platz bedeutete. Sebastian schob sich mit 4 Teilstrichen vor Thomas auf Platz 6. Weiter vorne konnte Martin schließlich Pepe deutlich abschütteln, mußte aber den inzwischen wie der Teufel performenden Reiner passieren lassen. So hieß es wie schon in der Gruppe 4 Reiner vor Martin und Pepe, Stefan auf Platz 5 und Thomas auf Platz 7. Sebastian holte sich nach P4 in Gruppe 2 nun P6.



Der Fiat 131 Mirafiori von Martin Schmeußner, einst gebaut und in der Mitte der letzten Saison verkauft von Arnim Luckmann. Seitdem geht es für Martin in der Gruppe 2 bergauf.

In der Gruppe 5 meldeten im C-Lauf diesmal drei Fahrer Ambitionen auf vordere Plätze an. Natürlich war Uwe Sperber wieder von der Partie, der vorausseilend auch keinen Zweifel daran ließ, daß er der Herr im Haus war. Hinter ihm waren Karl Daamen und Gottfried Koll diesmal richtig stark. Im dritten Rennen des Tages kam ihnen der Gewöhnungseffekt an die Bahn natürlich entgegen. Karl verpaßte die 109 Runden haarscharf um einen Teilstrich und Gottfried erzielte 107,39 Runden. Man beachte, daß eine Runde in Schwaig immer noch 50 Teilstriche zählt, und Gottfried somit also die 107 und $\frac{3}{4}$ Runden absolviert hatte.

Im B-Lauf sortierte sich die hintere Hälfte hinter Gottfried und die vordere Hälfte vor Karl ein. Keiner konnte jedoch an Uwe heranreichen. Gottfried war damit schon mal mindestens Zwölfter und Karl mindestens Elfter, für beide schon ein erfreuliches Resultat, bei dem es jedoch nicht bleiben sollte. In der vorderen Hälfte des B-Laufs fuhren Ralf Grünig, Chris Rademacher und Stefan Schmeußner auf ähnlichem Leistungsniveau. Doch auch bei ihnen war der Rennverlauf sehr unterschiedlich. Während bei Stefan die Performanz anfangs zu wünschen übrig ließ und dann immer besser wurde, fuhren Chris und Ralf anfangs ein sehr

konstant schnelles Rennen und bauten erst im letzten Turn etwas ab. Ralf war nun in der Gruppe 5 wieder oben auf und dominierte den Lauf sicher. Stefan konnte Chris etwa zur Laufhälfte knacken und behielt dann bis zum Ende eine halbe Runde Vorsprung.



Ein gefährlich starkes Paket hat Pepe Schnack mit diesem giftgrünen Japanischen Pfeil geschnürt. Ob der in der Gruppe 5 auch diesmal tödlich treffen würde?



Auch die giftgelbe Chiquita-Banane aus Italien von Arnim Luckmann wollte diesmal in der Gruppe 5 wieder zustechen. Aber hat man schon mal den Stich von einer Banane gesehen? Dafür ist sie doch viel zu weich!

Noch führte Uwe Sperber mit 111,04 Runden, nun gefolgt von Ralf mit 110,43 und Stefan und Chris mit 109 Runden. Für das furiose Finale des Tages mit dem A-Lauf der Gruppe 5 war also angerichtet. Die Latte lag schon ziemlich hoch. Einer der Sieger der ersten beiden Läufe, Christopher Stark, war nicht am Start. Der andere Sieger hieß Thomas Müller. Zweite und dritte Plätze hatten bisher Michael Föllner, Reiner Bergheimer und Pepe Schnack geholt. Michael Föllner war aber auch nicht am Start. Also mußten die Spitzenkandidaten Thomas, Reiner und Pepe heißen. Thomas startete von Startplatz 1, Reiner von Startplatz 2 und Pepe von Startplatz 4. Sehr konstant war in den ersten beiden Rennen aber Sebastian Pachner gefahren, der daher von Platz 3 aus startete. Und der hochambitionierte Arnim Luckmann, der in der Saison 2010 mit seinem Chiquita-Ferrari die letzten beiden Rennen in der Gruppe 5 gewonnen hatte, startete „nur“ von Platz 5, da er in den ersten beiden Rennen der Saison jeweils etwas gepatzt hatte. Vervollständigt wurde der A-Lauf von Martin Schmeuß auf Startplatz 6. Die drei Ferraris von Thomas, Reiner und Arnim wollten ihre Vormachtstellung

der Typen in der Gruppe 5 wieder unter Beweis stellen. Das sollte bald beantwortet werden. Das Rennen war jedenfalls sehr konstant und fast alle Kräfteverhältnisse blieben bis zum Schluß erhalten. Zu Aller Erstaunen blieb kurz nach dem Start das Ferrari-Feuerwerk aus, denn alle drei sortierten sich brav in der zweiten Hälfte des Feldes ein. Nun konnte man noch mutmaßen, daß die Fahrer erst ihre Reifen schonen wollten, um dann später zuzuschlagen, wie das gerne von Reiner praktiziert wird. Doch dieser Angriff blieb lange aus. Vorne waren unvermutet ein Toyota Celica von Martin, gefolgt von einem Nissan Bluebird von Sebastian und dem „giftigen“ Toyota 2000 GT von Pepe, Gruppe 5 also fest in Japan-Hand. Letzterer hatte aber sein Gift bereits im ersten Turn verspritzt und fiel schon im zweiten Turn zurück. Irgendwie war dann der Wurm total drin bei Pepe, so daß er sich völlig unerwartet weit nach hinten verabschiedete. Vielleicht hatte sich der grüne Japaner-Frosch sein lähmendes Pfeilgift selbst injiziert. Vorne machten Martin und Sebastian unbeirrt ihr Rennen und lediglich Reiner bäumte sich gegen Laufende noch ein wenig auf und schob sich näher an Sebastian heran. Doch Reiners Angriff kam zu spät. Am Ende fehlten ihm 12 Teilstriche auf Sebastian, und das waren genau sieben zuviel, um der beste Ferrari-Pilot des Tages zu sein. Denn aus dem B-Lauf hatte Ralf mit seinem Ferrari noch genau 5 Teilstriche mehr erzielt als Reiner. Die drei landeten also alle bei 110 Runden und Sebastian fehlten als Führendem dieser drei mit seinen 50 Teilstrichen auch nur 4 Teilstriche auf Uwe Sperber. So eng ging es da vorne zu! Mit deutlichem Abstand enteilt war aber Martin auf seiner Celica, der schließlich mit 112,41 Runden bequem den Sieg nach Hause fuhr.



Ferrari 365 GT4/BB von Ralf Grünig von unten: Klassisches Schöler Striker Chassis mit fetten Messing-Gewichtsstangen links und rechts an der Karosserie-Unterkante.



Toyota Celica Turbo von Martin Schmeußer siegt in Schwaig. Der Deckel sieht schon kampferprobt und leidgeprüft aus und war einst von Bernd Holländer, dem Vater der Gruppe 245 Süd gebaut worden.

Das Siegerauto von Martin hat als Chassis ein Schöler Tigre Stahl mit Federung verbaut, also quasi ein Dinosaurier unter den Metall-Großserien-Chassis. Schön ist an diesem Beispiel zu sehen, daß man in der Gruppe 245 Süd durchaus auch noch mit dem alten Material mithalten kann und nicht unbedingt ständig den Geldbeutel aufmachen muß, um jeder neuen „Chassis-Sau“ hinterher zu rennen, die durch´s Dorf getrieben wird.



Auf- und Absteiger des Tages nebeneinander: Für Sebastian links ging es weiter bergauf und für Arnim rechts war es ein rabenschwarzer Tag. Wer aber Arnim kennt, weiß um sein Potential und daß es bei ihm auch schnell wieder ganz nach oben gehen kann.











Wo aber waren die beiden anderen Ferraristi des A-Laufs abgeblieben? Thomas fuhr ein grundsolides und gutes Rennen und reihte sich mit 109,10 Runden hinter Stefan und vor Chris ein, erzielte damit erneut Platz 7 wie schon in Gruppe 4 und 2 zuvor. Arnims Banane dagegen war an dem heißen Tag wohl doch zu weich, um gegen die starke Konkurrenz effektiv stechen zu können und so reichte es nur zu 108,20 Runden und Platz 10 hinter Karl Daamen. Damit ist die Frage von oben schon beantwortet: Karl ergattert als Gastfahrer einen tollen Platz 9. Und Gottfried Koll? Da der „gelähmte“ Toyota von Pepe nur auf 105 Runden kam, schob sich Gottfried noch um einen weiteren Platz auf 11 hoch – prima Ergebnis für ihn.



Der neu aufgestiegene „Star“ der Gruppe 245 Süd und Gewinner der Tageswertung war an diesem Wochenende Martin Schmeuß mit zwei zweiten und einem ersten Platz. Für ihn war es zudem der erste Laufsieg in dieser Rennserie überhaupt seit ihrem Beginn vor 8 Jahren.

Im dritten Rennen der Saison erhielt die Gruppe 245 Süd mit Martin ihren dritten Tagessieger nach Reiner Bergheimer in Wendelstein und Pepe Schnack in Pöring. Außerdem „regnet“ es neue Laufsieger mit Martin an diesem Wochenende wie schon zuvor mit Christopher Stark, Pepe und Thomas Müller. Diese Wechsel an der Spitze tun der Rennserie sehr gut und beleben die Spannung und Begeisterung im Fahrerfeld. Und genauso wie an der Spitze purzeln auch im Mittelfeld und weiter hinten die Platzierungen der Teilnehmer rauf und runter. Ein breites Feld an Fahrern hat das Potential, ganz nach vorne zu fahren oder aber auch weit nach hinten abzustürzen. Das macht die Szenerie zunehmend interessant. Das nächstmal geht es nach Ebersberg, wo die Karten wieder neu gemischt werden und manch anderer Fahrer „Heimvorteil“ haben wird. Wie sich das nun wieder auswirken wird? Lassen wir uns überraschen.

Vielen Dank für die schönen Bilder diesmal an Walter Benkeser und bis demnächst wieder. Stefan

<u>Sponsoren:</u>	
	
<u>Motor Modern</u>	<u>Schöler Chassis</u>
	
<u>Ditech-Produktion</u>	<u>Slotitnow - Nürnberg</u>
	
<u>Lemmys Basement - Nürnberg</u>	<u>Powerpoint - Neufahrn</u>
	
<u>HAMA-Lösungen</u>	<u>Fischer-Modellbau</u>
	
<u>GP Speed Tires – Jürgen Plan</u>	Gruppe 245 Süd Orga-Team