

# SPANNUNG BIS ZUM LETZTEN RENNEN

Harald Wolf, ein Trophy Class Fahrer gewinnt die Rennsau 2012

Von Carl Wieland  
Fotos: Joshua Hildebrand,  
Stefan Körbel,  
Oskar Mühlbauer,  
Christian Erlacher



OBEEN: Oskar Mühlbauer liebt das Bergrennen und zeigt wie von ihm gewohnt sichtbar, vollen Einsatz!

**Nach der Sommerpause geht es schnurstracks ins Finale und die entscheidende Phase der CST-Gesamtwertung. Die Positionen im Ranking sind bezogen und jeder kennt nun seine direkten Gegner um die Plätze der Gesamtwertung. Die Krone der Ehre ist in diesem Jahr die Rennsau, eine mit der Kettensäge geschnittene Wildsau als Trophäe für den klassenübergreifenden Gesamtsieger. Doch auch der Trophy- und Race-Class-Sieger ist ein angesehener Titel in der Clubsport-Trophy-Szene.**

Eine ganz besondere Herausforderung ist das internationale Bergrennen in Eichenbühl. Im Rahmen der Berg-Elite stellt die CST ein sehr gern gesehenes und abwechslungsreiches Starterfeld dar. Optisch ein Highlight – und sportlich mehr als nur bestaunt. Die CST-Fahrer starten zwar zur GLP-Prüfung am Berg, doch für die schnellsten drei der Klasse gibt es Zeitengutschriften, die schon oft das Zünglein an der Waage waren, um eine bessere Platzierung zu erreichen. Zudem hat es sich als beste Taktik empfohlen, am sportlichen Limit den Berg zu stürmen. Denn wer kontrolliert am Limit fährt, hat meistens die kleinsten Zeitdifferenzen zwischen den Wertungsläufen.



### Rennlauf 11, Bergrennen Eichenbühl 2012

Das Wetter am Samstag ist fantastisch: strahlender Sonnenschein – es sollte ein Wochenende wie aus dem Bilderbuch werden. Ein Aufatmen der Teilnehmer war zu vernehmen, hatte die CST in diesem Jahr eine Rekordbeteiligung des Regengottes erleben müssen. Niemand war wirklich scharf darauf, den Berg bei Nässe erklimmen zu müssen. Denn die schnellen Passagen im Ertal lassen Geschwindigkeiten von über 200 km/h zu.

Ein Trainingslauf und zwei Wertungsläufe waren an einem Renntag angesetzt. Die Zeitendifferenz der beiden Wertungsläufe dokumentierte ungeschönt die Leistungen der Fahrer. Pfeffer ins Spiel brachte aber die Zeitengutschrift für die schnellsten Rennläufe der jeweiligen Klasse. Der Schnellste konnte sich über drei Zehntelsekunden Gutschrift in der erfahrenen Zeitdifferenz freuen. Der Drittschnellste erhielt noch eine eventuell bedeutungsvolle Zehntelsekunde. In der Trophy-Class entbrannte ein spannender Dreikampf zwischen dem führenden Harald Wolf, Oskar Mühlbauer und dem Drittplatzierten Dennis Mattern. Die Gunst der Stunde nutzte der Lotus-Elise-Mk2-Fahrer Oskar Mühlbauer. Als Schnellster der Klasse erhielt er drei Zehntel Gutschrift und hatte am Ende nur noch 0,05 Sekunden Zeitendifferenz auf dem Zeitentablett stehen. Ein Sieg, den er mit seinem Sohn Florian Mühlbauer auf einer Elise Mk1 auf Platz zwei gebührend feiern konnte. Der Junior hatte somit beste Schützenhilfe für den Titelkampf geleistet. Dieser erhielt zwar keine Zeitengutschrift, doch seine Differenz betrug nur 0,263 Sekunden. Dennis Mattern blieb aber hartnäckig am Ball. Mit seiner Elise Mk1 konnte er als zweitschnellstes Trophy-Fahrzeug über die Ziellinie fahren und mit 0,505 Sekunden den dritten Platz belegen. 4. Bernd Feistle 0,546 Sek., 5. Harry Grein 0,757 Sek., 6. Harald Wolf 1,194 Sek., 7. Jens Schönherr 1,52 Sek., 8. Bernd Jotzat 3,161 Sek., Stefan Körbel schied aus.

Der Führende der Race Class und der Gesamtwertung, Thomas Böbel, ist mit seinem HPC Caterham angereist, um am Berg möglicherweise die Meisterschaft frühzeitig für sich zu entscheiden. Doch schon im Training vermeldete sein Motor ein Klingeln und keinen Vortrieb bei mehr als 4.000 Umdrehungen. Dieses Problem sollte sich auch nach dem ersten Wertungslauf nicht legen. Der Ausfall für das Wochenende war besiegelt. Der weitere Verlauf sollte nun spannend werden, denn schon im letzten Jahr konnte Boris Hott (ehem. Fengler) am Berg einen Dop-





OBEN: Dennis Mattern ist Immer schnell am Berg unterwegs. Sein Einsatz ist unverkennbar.

„DIE CST BIETET JEDEM LOTUS FAHRER DIE MÖGLICHKEIT DAS POTENZIAL SEINES FAHRZEUGES ZU ERLEBEN“

pelsieg verzeichnen. Sollte er dieses Kunststück wiederholen, wäre die Meisterschaft wieder offen; hatte dieser doch wegen technischen Ausfalls beim letzten Event in Kronau zuschauen müssen und keine Punkte für die Meisterschaft einfahren können. Thomas Böbel konnte die Abwesenheit seines Hauptkonkurrenten nutzen und mit einem Doppelsieg fast unerreichbar davon eilen.

Gewaltig auf dem Vormarsch war aber auch der Westfield-Seven-Fahrer Gerd Reusch, der zum Kreis der Favoriten in der Race-Class zählt. Auch er konnte bisher am Berg ordentlich punkten. Unglaubliches Pech hatte wieder einmal der Regensburger Martin Reger. In seinem zweiten Wertungslauf lief er auf ein vor ihm startendes Formelfahrzeug auf und musste somit eine Zeitendifferenz von 6,702 Sekunden hinnehmen. Somit blieb nur Rang sechs für den Pechvogel dieser Saison.

Winfried Breidenstein überzeugte in diesem Jahr mit sensationell schnellen Zeiten. Er saß wieder am Steuer seines Caterham Roadsport, mit dem er die CST schon zwei Mal gewinnen konnte. Die zweitschnellste Zeit brachte ihm einen netten Bonus, doch mit 2,78 Sekunden Differenz war mehr als Platz fünf nicht drin. Benedikt Locker mit dem HKT-Seven belegte Rang vier mit 1,797 Sekunden, auf dem dritten Platz manifestierte sich Gerd Reusch mit der MK2 Elise R mit 1,667 Sekunden. Mit dem Speedster von Thilo Harich ließ sich Großes bewegen: Als Drittschnellster und mit 1,464 Sekunden Differenz erhielt er den Pokal des Zweitplatzierten. Der Bergkönig war auch in diesem Lauf nicht vom Thron zu schupsen: Boris Hott siegte fulminant als schnellstes CST-Fahrzeug am Ende mit einer Differenz von 0,202 Sekunden. Beachtlich, denn die Komo-Tec Exige S 280 war trotz Race-Class nur mit Straßenreifen bestückt.



OBEN: Stefan Körbel hat sich mit seiner neuen Elise bei seinem ersten Rennen bei der CST wacker geschlagen.



OBEIN: Die „Klinge“ aus Zuschauersicht. Fest in Anwohnerhand. Hier bauen sich die Ortsansässigen abenteuerliche Tribünen in den Berg und feiern den ganzen Tag, jeden wilden Ritt über die abenteuerliche Kurve. Für die Fahrer ist die Fahrt ins „Motodrom“ spürbar. So manch einer fühlt sich durch die Übergreifende Stimmung besonders motiviert die Klinge noch schneller zu anzufahren. Schon kurz nach der Kurvenausfahrt bekommen die Zuschauer und der Fahrer die Geschwindigkeit auf einer digitalen Anzeige signalisiert.

### Rennlauf 12, Bergrennen Eichenbühl 2012

Am Sonntag war die Spannung dem Bersten nahe. Vermeintliche Fehler wollten korrigiert werden. Schon am Samstag geriet der Veranstalter mächtig in Zeitprobleme. Das internationale Bergrennen ist mit Startern gut bestückt und schon der ein oder andere Zwischenfall brachte den Zeitplan an den Rand des Machbaren. Ab 18.00 Uhr mussten die letzten Fahrzeuge am Vorstart stehen. Am Vortag hatte das gerade noch hingehauen, doch für den Sonntag war die CST-Gruppe gewarnt. So hatten sich die Teilnehmer darauf verständigt, dass es beim „worst case“ passieren könnte, das man den Trainingslauf und nur den ersten Wertungslauf werten müsse, sollte es aus unvorhersehbaren Gründen keinen zweiten Wertungslauf geben. Ein weiser Beschluss, wie sich später herausstellen sollte: Ein folgenschwerer Unfall einer anderen Startklasse sorgte für den Rennabbruch nach dem ersten Lauf.

Dieser Beschluss brachte mächtig Bewegung in die Ergebnisliste des Sonntags. Obwohl sich jeder der Regelung bewusst war, hatte bei strahlendem Sonnenschein wohl kaum ein Fahrer damit gerechnet, dass der Trainingslauf eine Rolle spielen könnte. Große Zeitdifferenzen waren die Folge und brachten noch mehr Spannung zur abschließenden Siegerehrung.

In der Trophy-Class blieb Bernd Jotzat mit 3,455 Sekunden Differenz im wahrsten Sinne des Wortes mit Rang acht auf der Strecke. Auch der Samstagsieger Oskar Mühlbauer musste sich gewaltig an die Nase fassen, als er zwar wiederum mit nur 120 PS der Schnellste seiner Klasse war, aber doch mit 2,037 Sekunden zu weit von einem Podiumsplatz entfernt war. Sportwagenhändler Bernd Feistle belegte mit 1,541 Sekunden Rang 6. 1,232 Sekunden Differenz waren vom Zweitplatzierten des Samstags, Florian Mühlbauer, sicherlich nicht angestrebt (5.). Platz vier für den schnellen Dennis Mattern mit

1,153 Sekunden Differenz. Seine drittschnellste Fahrzeit brachte ihm ein wertvolles Zehntel Gutschrift ein, das ihn letztlich vor Florian Mühlbauer platzierte. Eine prima Leistung zeigte Speedster-Pilot Harry Grein. Zweitschnellster und mit nur 0,798 Sekunden Differenz bedeuteten Platz drei. Nun ist er ein absoluter Kandidat für den Gesamtsieg. Harald Wolf hatte 0,625 Sekunden, belegte damit den zweiten Platz in der Trophy-Class und somit auch den zweiten Rang im Gesamtklassament. Gerade mal einen Punkt hinter Thomas Böbel ist nun für den Trophy-Class-Fahrer alles drin. Wieder einmal eine Sensation war allerdings der Sieg von Jens Schönherr und seiner 120-PS-starken Elise Mk1. Wenn es knifflig wird, ist er da. 0,508 Sekunden Differenz bedeuteten den großen Siegerepott des Events in der Trophy-Class.

Hochspannung entwickelte sich auch in der Race-Class: Winfried Breidenstein erwischte einen schwarzen Tag. Er startete mit vielen Ambitionen, um in Eichenbühl Punkte zu machen und seinem Rennpartner Thomas Böbel vielleicht noch etwas Schützenhilfe leisten zu können. Die zweitschnellste Zeit unterstrich sein Bemühen. Doch 2,868 Sekunden sollten keine bessere Platzierung als Rang 5 zulassen. Carsten Klöhn mit seiner 220-PS-starken Exige konnte nur am Sonntag antreten, machte hierfür als „Untrainierter“ in Eichenbühl aber eine gute Figur. Mit 1,367 Sekunden landete er auf Platz 4. Nicht abzuschütteln ist auch der aus Erlangen stammende Gerd Reusch. 1,272 Sekunden stellten einen guten dritten Platz dar. Als Drittschnellster mit nur 0,378 Sekunden Differenz erlaubten es dem Speedster-Piloten einen tollen zweiten Rang einzufahren. Unglaublich aber wahr: Auch 2012 konnte Boris Hott den Doppelsieg in den Berg meistern. Wiederum die schnellste Zeit (1.35.432) und zum Schluss nach die Speed-Gutschrift vermeldeten 0 Sekunden Differenz.

Klasse : 52 CST-Trophy		1: 44.445	1: 43.078
27	Klöhn Carsten		1: 40.615
26	Reger Martin	1: 41.887	1: 38.330
25	Reusch Gerd	1: 37.077	1: 36.510
24	Mattern Dennis	1: 38.867	1: 46.466
23	Mühlbauer Oskar	1: 46.974	1: 35.673
22	Schönherr Jens	1: 38.741	1: 39.136
21	Breidenstein Winfried	1: 40.368	1: 48.830
20	Mühlbauer Florian	1: 45.747	
19	Körbel Stefan		1: 46.957
18	Böbel Thomas	1: 43.501	1: 35.432
17	Jotzat Bernd	1: 35.647	
16	Hott Boris		1: 37.041
15	Timpe Olaf	1: 37.519	1: 45.751
14	Harich Thilo	1: 45.126	
13	Wolf Harald	1: 48.376	
12	Locher Benedikt	1: 38.760	1: 37.762
11	Grein Harry	1: 49.078	1: 47.537
10	Feistle Bernd		

OBEIN: Die Zeitenmitschrift aus dem Fahrer-Zielbereich.

»»»»»





Bernd Feistle hat sichtbar Spaß an der CST gefunden. Der Sportwagenverkäufer und Lotus-Spezialist bewegt seine schnelle Elise MK1 immer schneller über den Slalom Parcours.



### CST-Slalom in Burgau (Allgäu), 22. September

Und wieder war der Regen da. Ein Renntag mit allen Raffinessen: Pünktlich vor Start des ersten Rennlaufes war die Strecke nass. Die schnelle Strecke des AMC Burgau wird unter anderem auch von Motorvision für die Tracktests verwendet. Die CST-Fahrer erlebten bei diesen Witterungsverhältnissen ein Auf und Ab der Gefühle.

In der Trophy-Class überraschte wieder einmal Bernd Jotzat, der mit seinem ersten Platz auf seiner Elise Mk1 mächtig Staub unter den Titelaspiranten aufwirbelte. Harald Wolf konnte trotz Fahrfehler Rang zwei vor Oskar Mühlbauer sichern. In komplett abgetrocknetem Terrain wurde die Rangordnung aber wieder durcheinander gewirbelt. Dennis Mattern ließ mit starker Leistung nochmals aufhorchen, als er Titelanwärter Harald Wolf besiegte. Dieser konnte aber mit Rang zwei in der Gesamtwertung relativ gelassen bleiben. Auch Oskar Mühlbauer blieb mit einem guten dritten Platz im Soll für das Punktekonto.

In der Race-Class ist eine Exige im Regen ein echtes Siegerfahrzeug. Boris Hott markierte die schnellste Rennzeit und siegte vor Martin Reger im Caterham, der seine Leistung auf nasser Fahrbahn nicht ausspielen konnte. Titelaspirant Thomas Böbel drehte sich und wurde nur Zehnter. Für die Gesamtwertung schien alles verloren. Doch den Kopf in den Sand zu stecken, ist nicht Böbels Naturell. Im darauf folgenden Trockenrennen rückte er mit einem zweiten Platz seine Titelhoffnung wieder ins rechte Licht. Gerd Reusch auf dem Westfield Seven mit dem Yamaha-R1-Motor siegte. Eine Tatsache, die Böbel mehr als gefiel, denn der schärfste Verfolger im Feld, Boris Hott, musste im zweiten Rennlauf ebenfalls mit einem Dreher in die leere Punktetrommel greifen.

## GLÜCKLICHE SIEGER



LINKS: Harald Wolf mit Westfield Seven ist der Sieger in der Trophy Class, der Seven IG Wertung und Gesamtsieger der CST 2012.  
 RECHTS: Thomas Böbel gewinnt die Race Class mit dem Caterham CSR. Rookie of the year wurde Jens Schönherr mit einer Elise Mk1.  
 Sie tragen sich ehrenvoll in die zwölf Jahre alte Hall of Fame der CST ein.

### Saisonfinale Kronau, 29. September

Bei strahlendem Sonnenschein und schnell gestecktem Slalom unterstrich Harald Wolf seine Klasse. Diese Saison besticht der Westfield-Seven-Fahrer mit konstant sehr guten Leistungen. Ein Doppelsieg in beiden Rennläufen ließ keine Zweifel aufkommen, wer am Ende der Gesamtsieger der CST-Saison sein würde. Harald Wolf gewinnt die Trophy-Class und die Rennsau 2012 sowie einen 250 Euro Gutschein der British Racing Group, USA. Eine fulminante Leistung für den Seven-Fahrer. Hier kommt Oskar: Wie er in Kronau seine Elise bewegte, ließ die Zuschauer respektvoll die Backen aufblasen. Zwei zweite Plätze sollten dann auch den Vizemeister-Titel in der Trophy-Class besiegeln. Ganz zum Ärger von Dennis Mattern, der sich bis zum Schluss noch Hoffnungen auf Mühlbauers Jahresergebnis machte. Trotzdem war auch er als letztjähriger „Rookie of the year“ mit seinem Ergebnis sehr zufrieden.

Die harten Kämpfe in der Race-Class kosteten den Sieger der schnellen Truppe zu viel Substanz. Mit einem Sieg und einem zweiten Platz konnte Thomas Böbel seinen Race-Class-Titel aber gebührend feiern. Erstklassige Ergebnisse krönten einen würdigen Sieger. Mit Rang zwei und drei im Finale untermauerte Gerd Reusch seine Jahresleistung. 2013 soll es der Gesamtsieg werden, daran wird gleich nach Kronau gearbeitet. Die neuen Tuningteile liegen schon bereit, so Reusch. Mit dem Abschlussieg kann auch Boris Hott positiv in die neue Saison schauen. Die Kinderkrankheiten vom Caterham sind behoben, das Fahrzeug hat jetzt alle Möglichkeiten dauerhaft ganz vorne mitzufahren.

**FAZIT DES VERANSTALTERS:** Das Konzept der CST ist somit schon jetzt komplett aufgegangen. Fahrer aus der Trophy- und aus der Race-Class kämpfen auf Augenhöhe um den Gesamtsiegertitel. Eine schöne Bestätigung dafür, dass man mit jedem Lotus, Speedster oder Seven bei der Sportfahrer-Meisterschaft Erfolge erzielen kann, ganz gleich welches Level die Fahrzeuge besitzen. ■

### Meisterschaftsendstand (Nach 16 Rennen abzügl. 3 Streichergebnisse)

Race Class	Fahrzeug	Punkte	
1	Thomas Böbel	Caterham	110.22
2	Gerd Reusch	Yamaha/Westf. 7	100.80
3	Boris Hott	Caterham/Exige*	96.05
4	Winfried Breidenstein	Caterham	78.17
5	Olaf Timpe	Yamaha/Westf. 7	71.28
6	Hans Merkel	Caterham	64.59
7	Martin Reger	Caterham/Elise*	49.77
8	Carsten Klöhn	Exige	37.81
9	Thilo Harich	Speedster	34.39
10	Dominik Spiller	Exige	23.92
11	Frank Müller	Exige	19.52
12	Joshua Hildebrand	Caterham	13.92
13	Dennis Wetzel	Elise	2.17

  

Trophy Class	Fahrzeug	Punkte	
1	Harald Wolf	Westfield Seven	115.27
2	Oskar Mühlbauer	Elise MK2	108.56
3	Dennis Mattern	Elise MK1	103.90
4	Bernd Jotzat	Elise MK1	83.35
5	Jens Schönherr	Elise MK1	65.13
6	Marc Kühner	Elise Mk2	15.57
7	Florian Mühlbauer	Elise MK1	13.22
8	Elvin Mayer	Elise MK2	8.92
9	Kurt Nelles	Elise MK1	7.57

\* Der Fahrer ist mit zwei Unterschiedlichen Fahrzeugen in seiner Klasse gestatet