

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 201 -

23. März 2009

Editorial

Moin Folks . . . je eine Veranstaltung pro Tag bot das zurückliegende Wochenende im Westen: 245 am Samstag in Kamp-Lintfort sowie Trans-Am am Sonntag in Arnsberg . . .

Das kommende Wochenende gehört dem Auftakt des NASCAR Winston Cup in Duisburg Buchholz und der Slotmania . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ kommt mit zwei Rennberichten daher. Vom Start der 245 Saison 2009 berichtet der Schleichende und vom

2. Trans-Am Lauf Andreas Rehm . . . Die Vorschau auf den NASCAR Auftakt hat Nick Speedman geschrieben . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 245**
 - 1. Lauf am 21. März 2009 in Kamp-Lintfort
- Trans-Am
 - 2. Lauf am 22. März 2009 in Arnsberg
- NASCAR Winston Cup
 - 1. Lauf am 28. März 2009 in DU Buchholz

Gruppe 245

1. Lauf am 21. März 2009 in Kamp-Lintfort

Vergleichsweise spät ins Jahr startete die **Gruppe 245** im Westen. Grund dafür war einerseits die Reduzierung auf sechs Läufe in 2009, die möglichst gut über's Jahr verteilt werden sollten. Andererseits gab es so ausreichend zeitlichen Spielraum für zwei Veranstaltungen im Rahmen der **245 easy***, um die neuen Rahmenbedingungen unter Workshopbedingungen kennen zu lernen . . .

Den Saisonauftakt bestritt die 245 erstmalig in Kamp-Lintfort – weiter geht es im 7-Wochen-Rhythmus nach Schwerte und Duisburg, bevor die Sommerpause folgt. Wieder im 7er Abstand bilden die Läufe in Wuppertal, Dortmund und Köln die zweite Saisonhälfte . . .

Kompakt . . .

- Saison 2009 bringt vielfältigen Wandel für die 245 . . .
- Auftakt in Kamp-Lintfort setzt Zeichen . . .
- 30 Fahrer schöpfen Teilnahmelimit exakt aus - fünf Neue kompensieren Abgänge . . .
- drei verschiedene Sieger in den Gruppen: HaJü Eifler (Gr.2), Marcus Kefer (Gr.4) und Sebastian Nockemann (Gr.5) . . .
- P2 für RalfS, RalfS und Ingo Vorberg – P3 an JanS / Christian Wamser / JanS . . .
- wie immer in K-L enge Abstände zwischen den Platzierungen, was dem „Hätte-wäre-wenn“ den üblichen Aufschwung gab. . . ☺

Strecke . . .

Plastikmodellcenter Niederrhein

Peter Meister

Oststr. 31

47475 Kamp-Lintfort

Url

www.plastikmodellcenter.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang



Vorgeplänkel . . .

Zahlreiche Unbekannte garnierten den Start in die Saison 2009 der 245. Um nur einige zu nennen: Teilnehmerzahl, Bereifung, Fahrzeugsetup und Abläufe . . .

Schön, dass es zumindest ein paar Konstanten gab: Strecke und Gastgeber in Kamp-Lintfort waren alte Bekannte. Denn kaum eine Se-

rie des Westens fährt nicht bei den gastfreundlichen Meisters – die 245 nun zum 9. Mal in Folge und zum 8. Mal auf dem aktuellen Streckenlayout . . .

Auch die Kernmannschaft der 245 blieb weitgehend erhalten. Zwei Dutzend der angemeldeten Starter waren auch im Vorjahr zumindest bei 5 oder mehr Rennen an Bord . . .



Ungewohnte Gruppe 4 Fahrzeuge auf dem Weg ins Ziel: Mazda RX-7 und Opel Ascona 400 im Inflight . . .

Mit diesem Statement muss die Unbekannte „Teilnehmerzahl“ bereits abgehakt werden. Leer sollte es nicht werden in K-L – und bei 30 Nasen war eh Ende . . .

Auch die Moosgummi-Bereifung ist im März 2009 längst kein sorgen-verursachender Exot mehr auf den Plastikschiene des Westens. Für manche 245^{er} galt das Attribut „Unbekannte“ noch ein wenig – aber das Gros hat zwischenzeitlich einige Erfahrungen gesammelt . . .

Die Fahrzeugabstimmung hingegen musste weiterhin als Unbekannte gelten. Im Vorfeld wurde ein hohes Gripniveau erwartet – dementsprechend wurden die Setups angepasst. Zumindest die zwei easy* Läufe wurden dieser Erwartungshaltung nicht völlig gerecht; was würde der erste 245-Lauf bringen . . . !?

Die neuen Abläufe waren 90% des Feldes durch die Teilnahme an der easy* im Groben vertraut – also ebenfalls kaum noch als Unbekannte zu bezeichnen. Zwar wurde zwischenzeitlich von der IG245 é detail noch ein wenig gefeilt, das sollte jedoch keinen 245^{er} aus dem Anzug hauen . . . ☺☺

Vorbereitung . . .

Der **Freitag Nachmittag** stand im Zeichen des Bahnputzens und Gripfahrens. Dieses Mal übernahmen die 245^{er} diesen Job in Eigenregie, um die Erkenntnisse aus 2008 möglichst zu reproduzieren ☺ Für 5 „Putzteufel“ dauerte die Reinigung der 44m Plastik nicht allzu lange – das Gripfahren zeigte anschließend nach geraumer Zeit die gewünschten Resultate: Nicht zu viel Grip für die schmalen Gruppe 2 Tourenwagen – und ausreichend Haftung für die breiteren Boliden der Gruppen 4 und 5 . . .

Am frühen **Freitag Abend** war die Berg- und Talbahn in Kamp-Lintfort dann für das allgemeine Training freigegeben. Nach neuen Spielregeln kommt dem Freitag ein höheres Gewicht

zu. Zwar wird die Trainingszeit am Samstag Früh netto nur unwesentlich beschnitten, so man das Einrollen einbezieht. Jedoch besteht für Fahrzeugabstimmung und -vorbereitung ein knapperer Zeitrahmen . . .

Dennoch traf man im Laufe des Freitag Abend nur gut 1/3 des Starterfeldes an der Strecke. Das waren optimale Rahmenbedingungen für das Training . . .



Ausreichend Zeit für das Gespräch . . .

Die Bahnöffnung am **Samstag Früh** war auf 8:00 Uhr angesetzt. Für Langschläfer keine attraktive Zeit – aber in 2009 eine unvermeidliche !! Denn ab 10:15 Uhr wurde der Bahnstrom für die Trainerer ausgeschaltet – und

das Pflichtprogramm war angesagt . . .
Entsprechend lang war die Warteschlange an den Fahrerplätzen.

What's new . . .

Die Serie verlor mit dem Wechsel auf die Moosgummibereifung etliche überzeugte PU-Reifen-Piloten. Entsprechend erwartete die IG-245 für 2009 einen Rückgang der Teilnehmerzahlen – bei der Vielzahl der anstehenden Neuerungen eine nicht unangenehme Entwicklung, würde man das Ganze in überschaubarem Rahmen doch etwas entspannter erproben können . . .

Die Beteiligung an den vorausgegangen zwei Läufe zur easy* sowie das Anmeldeverfahren für den Saisonauftakt sprachen allerdings eine deutlich andere Sprache: Zwei Wochen vor dem Rennen war die maximale Anzahl von 90 Fahrzeugen annähernd ausgebucht.

„Schuld“ daran waren u.a. fünf **neue Fahrer**, welche die aktuelle Saison in Angriff nehmen wollten: Gerhart Breker, Roland Bruckschen, Ulrich Riepelmeier, Andreas Rohmann sowie Kai-Ole Stracke.

Gerhart, Roland und Kai-Ole sind easy* Piloten mit Drang zu „mehr“. Ulrich ist Neueinsteiger – jedoch ohne Umweg über die easy*. Und Andreas muss als Neuling gelten, obwohl er bereits auf die Erfahrung von zwei absolvierten 245-Rennen zurück blickt !☺ Seine 245-Premiere feierte Andreas allerdings am 19. November 2001 mit einem Gruppe 4 und 5 Einsatz . . . ☺☺

Die Winterpause war mit 3 Monaten ungewöhnlich lang und gab den 245^{cm} ausreichend Spiel für den Bau **neuer Fahrzeuge**. Ferner mussten die fünf Neuen ja auch mit entsprechendem Material aufwarten. Dementsprechend war die Liste an Neuwagen vergleichsweise lang:

Gruppe 2: Schwerte scheint „Alfasud-Sprintland“ zu sein: Andreas Rohman und Ingo Vorberg führen diesen Typ und Dirk Stracke hatte zumindest ein Exemplar im Koffer. Karl-Heinz Heß ließ den BMW 3.5 CSL wiedererstehen und setzte – genau wie Udo Kaina – auf dieses Dickschiff. Bleiben wir bei den große Brummern: Kai-Ole Stracke war mit einem sehr gelungenen BMW 635 CSi „Bärenmarke“ unterwegs. Und das Gespann Gerhart Breker /

Roland Bruckschen ging mit zwei neuen Chevrolet Camaro Z28 an den Start. Deutlich kompakter traten Holger Falkenburg (Ford Escort RS) und Fabian Holthöfer (Opel Kadett GT/E) auf. Last but not least wieder ein Bolide (zumindest nominell): Der Mercedes 450 SLC von Ulrich Riepelmeier . . .

Gruppe 4: Von vier Neuwagen sollte später noch ausführlich zu berichten sein !! Markus Kever hatte den 512BB abgeschafft und einen Jota gebaut. Christian Wamser blieb dem BMW M1 Procar treu – hatte aber eine neue Karosserie dabei. Die Cracks SebastianN und JanS ließen sich auf die Herausforderung ein, die recht ungünstigen Karosserie vom Typ Porsche 934 turbo zu pilotieren. Zwei neue BMW M1 Procar brachte Familie Höhne an den Start und Jörg Mews testete den Lamborghini LP400 an. Ungewöhnlichere Gruppe 4 Fahrzeuge platzierten hingegen Andreas Rohmann mit dem Opel Ascona 400 und Holger Falkenburg mit dem Renault R5 turbo auf der Ergebnisliste . . .



Auch neu: BMW M1 Procar von Lara Höhne . .

Gruppe 5: Die Silhouetten wurden im Neubauprogramm 2009 recht stiefmütterlich behandelt. So wirklich neu war kaum eines der Fahrzeuge. Die Neulinge brachten aus der easy* bereits bekanntes Material an den Start – nur Andreas Rohmann stellte den Porsche 935/78 Langheck vor und Ulrich Riepelmeier den Ferrari 365 GT4 BB. Den Berlinetta Boxer von Fabian Holthöfer sahen wir bereits kurz im Training in Köln – und Holger Falkenburg ließ den angekündigten neuen Ford Mustang turbo im Koffer und griff auf den bewährten „Moby Dick“ zurück . . .

Kurz noch das Thema **Rennorganisation**, denn auch hier waren zahlreiche Neuerungen zu verzeichnen: Kurz geschrieben ALLES –

jedenfalls fast ☺

Die einzelnen Modifikationen bzw. Neuerungen sind nachfolgend in den einzelnen Abschnitten beschrieben . . .



Gegen 13 Uhr gefüllt – der Parc Fermé . . .

Racing . . .

Der offizielle Part begann pünktlich um 10:15 Uhr mit der **Materialausgabe** für die ersten sechs Teilnehmer. Via Würfel wurde ein passender Radsatz für das eigene Gruppe 5 Fahrzeug gezogen, dieser montiert und der Bolid im Parc Fermé deponiert. Anschließend ging es mit dem Regler bewaffnet zum Einrollen an die Bahn. Zweck des Einrollens war einerseits das Einfahren der ausgegebenen Räder und andererseits der Funktionstest für die Fahrzeuge – denn die montierten Räder sollten weder irgendwo schleifen noch andere Probleme hervorrufen !! Im Anschluss daran folgte unmittelbar die technische Abnahme für die sechs Fahrzeuge dieser Gruppe, die nachfolgend bis zum Rennen endgültig im Parc Fermé landeten. Für den gesamten Prozess waren 25 Minuten an Zeit geplant.

Nach ca. 25 Minuten „Erholungspause“ war derselbe Prozess erneut mit dem Gruppe 4 Fahrzeug zu durchlaufen. Und in einem dritten Durchgang kamen schließlich die Gruppe 2 Tourenwagen an die Reihe . . .

Zur **Schlagzahl** verweigerte der Vorbericht erstmalig in jüngster Zeit die Aussage ☺ Zur Orientierung: In den Vorjahren fuhr die Gruppe 2 Tourenwagen zwischen 113 und 114 Runden in der absoluten Spitze. Die Cracks

kamen in den Gruppen 4 und 5 in etwa eine Runde weiter. Das waren durchschnittlich 19 Runden pro Spur – wobei „Normalsterbliche“ durchaus ½ bis 1 Runde weniger auf dem Monitor verzeichneten. Für eine Top 10 Platzierungen waren im Vorjahr z.B. 110 Runden in der Gr.4 sowie 111,5 Runden in der Gr.5 erforderlich.

Ganz ohne Neuerungen ging es auch im **Rennbetrieb** nicht ab. Zum einen wurden die Gruppen – wie beim Finale 2008 in Köln én bloc ausgefahren. Und zum anderen war nach der klassischen Sequenz von Fahren und Einsetzen noch die Demontage und Rückgabe der ausgegebenen Räder angesagt . . .

Wenden wir uns nun aber Altbekanntem zu:

- Als Bahnspannung lagen wie immer volle 20 Volt an.
- Gestartet wurde in umgekehrter Reihenfolge der 2008er Klassements in den Gruppen. Neulinge mussten sich dabei hinten einsortieren.
- Gefahren wurde der übliche 6*3-Minuten-Sprint.
- In Summe rollte die Maximalzahl von 89 Fahrzeugen an den Start – aufgeteilt in je 5 Startgruppen á 6 Fahrzeuge.
- Die Gruppe 2 bestritt den Auftakt – es folgten die Gruppe 4 GT und die letzten Rennen trugen die Gruppe 5 Silhouetten aus . . .

Trotz komplexen Abläufen für die Materialausgabe und deren erstmaliger Durchführung mit voller Anzahl von 90 Fahrzeugen wurde die vorgegebene **Startzeit** von 13:00 Uhr nur um wenige Minuten überschritten.

Die Reiseleitung übernahmen wie immer in Kamp-Lintfort die Teilnehmer im Schichtbetrieb, um den Hausherrn für andere Aufgaben frei zu stellen. Den Auftakt am Keyboard machte Ingo Vorberg - gegen 13:15 Uhr schickte er die ersten sechs Gruppe 2 Fahrzeuge auf die 18 Minuten Tour durch die Kamp-Lintforter Bergwelt . . . ☺☺

Zusammenfassung . . .

Die 4-sitzigen Tourenwagen der **Gruppe 2** machten den Anfang beim Rennbetrieb. Neueinsteiger und die in 2008 weiter hinten in der Gr.2 Wertung Platzierten fuhren in der ersten Startgruppe des Tages.



Schnellste Startgruppe der Tourenwagen . . .

Diese erste Startgruppe ging von der absolvierten Rundenzahl an Gerhart Breker – allerdings fällt der eingesetzte Camaro Z28 unter die „Überlegenheitsregel“, sodass am Ende Andreas Rohmanns Alfasud Sprint die Nase vorn haben sollte. Eigentlich war ja mehr das Dach vorn, denn der Italiener war noch nicht in Bestform ☺☺ Diese Aussage galt übrigens auch für den „Benz“ von Ulrich Riepelmeier, der auf P3 dieser Gruppe einlief . . .

Die zweite Startgruppe ging an Heimascari Holger Falkenburg (insgesamt P8 !) mit dem noch etwas unfertigen Ford Escort II. Dahinter lieferten sich Holle Sarnow (Fiat 131) und Fabian Holthöfer (Opel Kadett) ein bis zuletzt packendes Duell, welches schließlich mit 5 Teilm Metern zu Gunsten von Holle ausging.

Startgruppe Nr. 3 wurde zu sicherer Beute von Dirk Haushalter mit dem KPGC-10. Es folgen Karl-Heinz Heß mit dem neuen CSL sowie Hans Przybyl als „Käfertreter“. In die Top 10 sollte es keine von den Jungs schaffen. DirkH belegte in der Endabrechnung letztlich P14.

Deutlich mehr Top 10 wurde in der vorletzten Startgruppe geboten: Udo Kaina (3.5 CSL) und Chris Wamser (Tercel) balgten sich vehement um P2 dieser Gruppe. Der Japaner behielt das letzte Wort und bescherte Christian Platz 5 in der Tageswertung der Gruppe 2 !!☺ Aber auch Udo war auf dem Rang dahinter überaus happy. Noch schneller brannte HaJü Eifler mit dem 1303S – 1 1/3 Runden mehr lie-

ßen bei den Herren der schnellsten Gruppe die Sorgenfalten auftauchen. Hatten die zwei Cracks doch ebenfalls „Luftüberlegenheitsjäger“ am Start, die keinen Bonus erhalten würden. Diese Fahrzeuge haben jedoch ausgerechnet auf dem runden Kurs in Kamp-Lintfort einen nicht ganz so großen Vorteil . . .

Kurz und gut: Es hätte wohl gepasst. Wobei die Betonung auf „hätte“ liegt. Beim Manta CC von Sebastian hielt das Motorritzel den Anforderungen der langen Bergaufpassagen nicht Stand. Das brachte ihm den ungewohnten Rang 29. JanS hatte zu Gunsten des Speeds einen schwierig zu fahrenden Setup für den Camaro Z28 gewählt. Zwei Abflüge waren die Folge; dazu kam noch ein unverschuldeter „Rausrempler“. Somit erfuhr JanS zwar die meisten Runden; eine Halbe mehr hätte es aber sein müssen. Der 245-Tipp war für viele seiner Kollegen gesprengt – nur P3 für den RI. Der Autor hatte nicht mit eine Start im Rennen gerechnet, dementsprechend recht sparsam trainiert und die Einsatzautos gar nicht bewegt. Das rächte sich auf der ersten Spur mit ebenfalls zwei Ausflügen ins Off. So fehlte dem CSL am Ende eine 1/4 Runde auf Kollegen HaJü, der damit seinen ersten Gruppensieg einfuhr. Ingo Vorberg hielt lange Zeit den Speed des CSL und musste erst kurz vor Schluss abreißen lassen. Ein sicherer P4 stimmte aber auch „Dr.Bepfe“ glücklich . . . !!

Und sonst !? Markus Kever hatte im ersten Rennen noch leichte Probleme mit der Strecke bzw. der Handhabung des Skyline. Dementsprechend fand er sich nur in der 107-Runden-Gruppe wieder, welche die Ränge 4 bis 8 belegte. Der Vorjahresdritte Reiner Barm schob die Schuld (ehrlich) auf den Fahrer und rangierte nach Zieldurchfahrt aller Tourenwagen auf Rang 9 . . .

Zusammenfassung: Sehr gut fahrbare Tourenwagen. Wie immer äußerst enge Abstände. Mit HaJü Eifler ein überraschender Sieger. Viel Pech für die Dauersieger und eine erstaunliche Zuverlässigkeit der Fahrzeuge (mit eben einer Ausnahme).

Die GT der **Gruppe 4** bildeten den Mittelblock der 15 Rennen des Tages. Auch hier richtete sich die Startaufstellung nach den Platzierungen in der letztjährigen Gr.4 Wertung.



Zwei 934 turbo gegen vier Jota in der schnellsten Startaufstellung der Gruppe 4 . . .

In der ersten Startgruppe liefen erneut die Herren Rohmann (Opel Ascona 400), Breker (BMW M1 Procar) und Riepelmeier (Mazda RX-7) auf dem Treppchen ein. Die beiden dazugehörigen „Exoten“ wurden bereits auf Seite 2 durch ein Foto entsprechend gewürdigt. Topscoarer Rohmann sollte schlussendlich auf P14 gewertet werden. Mit etwas Abstand dahinter fuhren die jugendlichen Rookies. Roland Bruckschen vor Kai-Ole Stracke und dieser vor Lara Höhne . . .

Nur unwesentlich schneller als Andreas waren die Sieger der zweiten Startgruppe. Hier drehte Fabian Holthöfer (Jota) den Spieß um und distanzierte Holger Sarnow (LP400) knapp um 27 Teilmeter. Wie eng es im Kampf um die Plätze werden würde (107 Runden reichten von P8 bis P14) dokumentiert, dass „Fabi“ am Ende auf Rang 9 landete – für „Holle“ aber nur Platz 13 blieb !! Ähnlich eng ging es zwischen Ralf Thöne (BMW M1 Procar), Martin Schülke (Jota) und Holger Falkenburg (Renault R5 turbo) zu. Auch sie lagen nach 18 Minuten Fahrzeit nur 1/3 Runde auseinander. Den Speed nicht mitgehen konnte Bernd Nettesheim, der am Tagesende etwas von neuen Motoren murmelte . . .

Die mittlere Startgruppe brachten den ersten

109er Wert – und zwar erneut für Christian Wamser (BMW M1 Procar). Die zwei Peters (Höhne und Sarnow) fuhren ihr Privatduell um P2 dieser Gruppe. Am Ende lag der BMW M1 Procar des Höhne-Peter um 12 Teilmeter vor dem Jota des Sarnow-Peters. Ebenso nervenaufreibend gestalteten Hans Przybyl (M1), Alfons Kever und Karl-Heinz Heß (beide Jota) ihre Fahrt. Alle

Drei landeten in dieser Reihenfolge im 105er Bereich . . .

Der Gruppensieger des vierten Durchgangs hieß Dirk Haushalter !! Er ließ mit dem Lamborghini LP400 den BMW M1 Procar von Ha-Jü Eilfer um 12 Teilmeter hinter sich. Damit war der Tag für Dirk geritzt. Die Zwei sollten am Ende übrigens die Plätze 6 und 7 in der Gruppe 4 belegen.

Marius Heß (Jota, P3) und Dirk Stracke (M1 Procar, P4) wiesen in alle Richtungen etwa eine Runde Abstand auf, sodass die Abteilung „Spannung“ Jörg Mews (LP400) und Reiner Barm (Jota) vorbehalten blieb. Beide erzielten 105er Werte – blieben jedoch nur durch einen Teilmeter getrennt . . .



Barm vs. Mews – ein Teilmeter entscheidet . . .

Da war doch noch was !? Das Ergebnis der schnellsten Startgruppe versaut auch den restlichen 245-Tippern den Tag !! Die schnellen 934 Piloten hatten erwartungsgemäß zu stram-

peln, um die Kollegen auf Distanz zu halten. JanS crashte unverschuldet in einen herumliegenden anderen GT und kämpfte anschließend mit den Folgeproblemen an (verschobenem) Motor und Rad. Es sollte nur zu P5 reichen – nur einen Teilmeter vor Dirk Haushalter. Etwas besser sah es für den zweiten 934 Piloten aus. Der PQ-Chef war zwar nicht allzu gut aussortiert – Uni und vielfältiges Slot-Engagement forderten ihren Tribut. Dennoch behielt er die 934 Nase am Ende eine halbe Runde vor dem schärfsten Verfolger, nur um anschließend für die Nachkontrolle ausgewürfelt zu werden und ebendort mit zu tiefem Frontspoiler hängen zu bleiben. Das „NG“ ist zwar in 2009 abgeschafft – der fällige Rundenabzug spülte Sebastian jedoch auf P8 zurück. So richtig spannend war der Rennausgang somit nicht. Die Jotas von Markus Kever als Sieger, dem Autor und Udo Kaina trennte jeweils eine Runde – für Udo war das P4 in der Gr.4 Gesamtwertung. Lediglich Ingo Vorberg grummelte vernehmlich – seinem Jota scheint keine Zukunft mehr zu blühen !☺ Wobei ein wenig weniger Grummeln auf der letzten Spur sicherlich ein besseres Resultat als P15 erbracht hätte (eine ähnliche Formulierung habe ich dieses Jahr schon einmal gebraucht, Ingo !?☺) . . .

Zusammenfassung: Zum zweiten Mal in Folge Pech für das Spitzenduo. Mit Markus Kever der zweite Premiersieger des Tages. Christian Wamser überrascht erneut. Erste Top 10 für „Fabi“ Holthöfer. Und DirkH grinst über alle Backen . . .

Die Silhouetten der **Gruppe 5** führen die Finalrennen des Tages – Startaufstellung wie gehabt. Die Top 6 aus 2008 bestritten folglich den Showdown des Tages gegen 20:15 Uhr.



Letzte Startgruppe des Tages . . .

Aber vor dem Showdown sollten noch vier Startgruppen rennen ☺ In der ersten war dieses Mal Gerhart Breker mit dem Toyota 2000

GT vorn. Andy Rohmann musste sich mit dem „Moby Dick“ um 22 Teilmeter geschlagen geben. Ulrich Riepelmeier fuhr zum dritten Mal auf P3 dieser Gruppe – allerdings nur 7 Teilmeter vor Roland Bruckschen. Die rote Laterne ging erneut an Kai-Ole und Lara . . .



Der 935 „Moby Dick“ von Andi Rohmann mit XXL-Heck . . .

In der zweiten Startgruppe entbrannte endlich das erwartete Duell zwischen Martin Schülke und Bernd Nettesheim. Aber auch hier sollte Bernd am Ende das kürzere Ende für sich haben. Alfons Kever wurde ebenfalls in der Nachkontrolle wegen zu geringer Bodenfreiheit zurück gestuft. Holger Falkenburg verlor die „Moby Dick“ Wertung deutlich gegen Andi Rohmann – und Fabian Holthöfer noch deutlicher das Duell gegen Holle Sarnow. Dessen 107,05 Runden sollten am Ende übrigens P11 bringen . . .

In der dritten Startgruppe richteten sich alle Augen auf Chris Wamser und seinen 365 GT4 BB. Er gewann auch diese Gruppe – aber 197,54 Runden waren nicht wirklich angsteinflößend. Marius Heß und Hans Przybyl burnten schließlich nur eine Runden weniger . . .

Dass es deutlich weiter gehen könnte, belegten anschließend in der vorletzten Gruppe Peter Höhne und HaJü Eifler. Beide schafften 109er Werte und die Plätze 6 und 7 in der Gesamtwertung. Dirk Haushalter rangierte knapp dahinter und kam so auf P8 . . .

Bleibt der Showdown der breiten Autos: Endlich einmal eine problemlose Fahrt für Sebastian Nockemann. 114,55 Runden bringen den Sieg für den Mercedes 450 SL. Und erneut leichter Zirkus für JanS – kein Durchzug beschert 111,05 Runden und P3. Davor schiebt sich noch im packenden Fight Ingo Vorberg mit dem 365 GT4 BB. Markus Kever und Udo

Kaina kämpfen ebenso konzentriert und belegen im gemeinsamen Tiefflug – und getrennt durch 12 Teilmeter – die Ränge 4 und 5 der Gruppe 5 Wertung . . .

Zusammenfassung: Endlich „business as usual“ für Sebastian. Platz 2 für InVo. „Der Wemser“ verfehlt den Hat trick. Dafür UdoK und der Höhne-Peter super unterwegs.

Die **Gesamtwertung** – die Addition der in allen drei Gruppen erzielten Rundenzahlen – sah ein recht merkwürdiges Resultat, da kaum einer der vorn Platzierten ohne Zores durchkam. JanS holte den Tagessieg nur 10 Teilmeter vor Markus Kever. Zwischen P3 und P6 lag keine halbe Runde. Die Namen dazu: HaJü Eifler, RalfS, Udo Kaina und Ingo Vorberg. Dann bis zur Top 10: Christian Wamser, Dirk Haushalter, Holger Sarnow und Peter Höhne . . .



Tag geritzt !! Lambo LP400 von DirkH . . .

Ende . . .

Der Rennbetrieb sollte nach Plan gegen 20:30 Uhr enden. Aufgrund des leicht verzögerten Starts und einer kurzen Problemklärungsphase mit der Zeitnahme blieb es bei ca. 15 Minuten Verzug. Kein schlechter Wert für „Alles Neu“ . . . ☺☺

Die **Siegerehrung** wurde etwas gestrafft und vom Senioren-IG-Duo durchgeführt. Auch dabei waren einmal mehr Neuerungen zu verzeichnen: So hätten den Top 10 der Tageswertung Urkunden ausgehändigt werden sollen. Der Autor vergaß dies schlichtweg – so liegen sie immer noch unausgegeben in der 245-Mappe ☺☺ Und auch ein „Man of the Match“ wurde geehrt. Dieser Titel ging bei seiner Premierenverleihung mit eindeutigem Votum an Christian Wamser !!

Der unvermeidliche **245-Tipp** brachte bei so

viel unerwarteten Resultaten selbstredend keine bahnbrechenden Erkenntnisse: Sieben 245^{er} wiesen einen Richtigen auf und schritten zur Mini-Tombola . . .

Die **Credits** gehen zuvorderst an die Gastgeber vom linken Niederrhein. Einmal mehr passte alles vom frühen Nachmittag über ganz, ganz Früh (an der Bierflasche soll bis ca. 4h trainiert worden sein !?) und ganz Früh bis spät ☺☺ Natürlich immer mit freundlicher Rundumbetreuung !! Selbst beim Kuchen vermochten die gefräßigen, bössartig veranlagten 245^{er} dem Autor nicht die Bestände wegzuesen, sodass auch er ohne vorherige Reservierung noch zu einem Stück kam . . . !!☺☺

Die Zahl der handelnde Personen, welche die neuen Abläufe der 245 bis zum Mittag problemlos über die Premierenbühne brachten, umfasst locker das halbe Feld. Und auch ab dem Mittag waren immer wieder zahlreiche Teilnehmer im Dienste der Serie aktiv – egal ob bei der Überwachung der Räderdemontage, dem Zusammenstellen bzw. Abräumen der Startgruppen, der Zeitnahme, der Nachkontrolle oder als freiwillige Einsetzer. Die Auflistung aller Namen würde den Rahmen sprengen – also gilt: Herzlichen Dank allen 245^{ern}, die das ausgiebige Chillen zu Gunsten der Serie auf den Sonntag verschoben haben . . . !!☺☺!!

Ausblick . . .

Der 2. Lauf der **Gruppe 245** findet in sieben Wochen am Samstag, den **9. Mai 2009** bei den Carrera Freunden Schwerte statt . . .



Dann läuft es auch für die „245-Doppelspitze“ hoffentlich wieder „runder“ . . . ☺☺☺☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 245](#)

Sponsoren.....



[Automobilminiaturen](#)

Boerners-Scaleworks.de

[Car-On-Line](#)

[Checkered Flag](#)



[Manfred Förster](#)
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870



[DiSo-Modelle](#)

[eMail - M.Förster](mailto:email@mf-foerster.de)

[H+T Motorracing](#)

[Jens Scaleracing](#)

[Motor Modern](#)



www.Rennserien-West.de

[Plastikmodellcenter P.M.](#)

[Plafit](#)

[Rennbahn & mehr](#)

[Rennpiste](#)

[Rennserien-West](#)



[Revell](#)

[Schüler Chassis](#)

[Slotbox](#)

[Slottec](#)

[SSH](#)



[Das Slotracing Werk](#)

[Gerhart Breker](#)

Förderer.....

[Christian Wamser](#)

Trans-Am

2. Lauf am 22. März 2009 in Arnberg

geschrieben von Andreas

Am Sonntag Morgen um 09:00 Uhr traf sich die Fangemeinde der Trans-Am Meisterschaft an der schönen und schnellen Bahn des Rennbahnclub Arnberg. Wie von den Clubmitgliedern im Vorfeld besprochen, stand der Kaffee schon dampfend bereit, was etliche Teilnehmer zunächst mal dankbar annahmen. Nach und nach füllten sich die Fahrerplätze an der Strecke und es wurde ausgiebig trainiert und geschraubt.



Technische Abnahme durch M.Woitas und P.Fischer

Die 21 Starter absolvierten die technische Abnahme problemlos und so konnte pünktlich um 12:00 Uhr die erste Startgruppe der Klasse 1 auf die Strecke geschickt werden.



Rennen Klasse 1:

Farbe ist Trumpf – die Klasse 1

Erwartungsgemäß zog in der ersten Gruppe Olaf Leimbach, der in Arnberg fast so zuhause ist, wie im heimischen Soest, dem Feld davon. Auf den folgenden Plätzen entbrannten heiße Kämpfe um die Positionen, die allerdings sehr fair ausgetragen wurden und so kam man mit sehr wenig „Terror-Phasen“ aus. Schön anzusehen war die Vorstellung des erst 10-jährigen Henry Woitas, der so langsam aber sicher immer mehr Routine bekommt und über weite Strecken mit den deutlich erfahreneren Konkurrenten prima mithalten konnte.

In Gruppe 2 erwischte Günter Grabow einen blitzsauberen Start, verfolgt von Teamkollegen André Brocke, welcher sich am Ende des ersten Turns an Günter heranschieben konnte. Von da an zeigten die beiden ein herzerfrischendes Rennen über die folgenden Spuren. Plötzlich tauchte jedoch Heimascari Michael Rettler in den Rückspiegeln der beiden Kontrahenten auf und aus dem Duell wurde ein schicker Dreikampf. Schlussendlich konnte sich Rettler von den beiden Mitstreitern langsam aber stetig absetzen und die Gruppe gewinnen.

Gruppe 3 wurde vom Duell des Wuppertalers Patrick Fischer und OWL-Fahrer Andreas Rehm dominiert. Konnte Rehm sich noch um ersten Umlauf auf der deutlich schnelleren Spur 4 von Fischer absetzen, kämpfte sich dieser sehr routiniert in den folgenden Turns heran. Schlussendlich ging der Klassensieg mit lediglich 11 Teilstrichen nach Wuppertal. Herzerfrischend auch der Kampf zwischen dem Dortmunder Youngster Raphael Gdanitz und einem weiteren Wuppertaler, Dirk Schulz. Auch diese beiden parkten ihre Fahrzeuge bei Stromabschaltung nur wenige Teilstriche voneinander getrennt. Andrea Fischer und

Uwe Pfaffenbach haderten einmütig mit ihren Autos und bildeten die Schlusslichter dieser Gruppe.

Rennen Klasse 2:

Während sich die Teilnehmer eine Kaffe- und Zigarettenpause gönnten, wurde durch die Rennleitung das Regrouping vorgenommen und so konnte man recht zügig die Fahrzeuge der Klasse 2 an den Start bringen.



Die Klasse 2 beim Fototermin

Erstaunlich diszipliniert gasten die Starter der Gruppe 1 an. Insgesamt sehr unaufgeregt konnte Dennis Grabow diese Gruppe für sich entscheiden, gefolgt von Heimfahrer Stefan Skibba. Lediglich Olaf Rose hatte große Probleme mit seinem Fahrzeug und musste vorzeitig das Rennen beenden.

Die folgende Gruppe sah sowohl einen mordsmäßig davon stürmenden Ralf Thöne, der seinen Plymouth über den Parcours prügelte, als wenn es kein Morgen gäbe, als auch die verhalten beginnenden Uwe Pfaffenbach und André Brocke. Schlussendlich sollte sich zeigen, dass diese deutlich bessere Einteilung des Reifengrips sich auszahlen sollte. Während Thöne mit einbrechenden Haftverhältnissen zu kämpfen hatte, zogen seine Kontrahenten sehr beständig ihre Runden und konnten Thöne schlussendlich auf P6 verweisen.

Spannend wurde es dann nochmals in der letzten Gruppe. War der Auftakt noch sehr hektisch, fanden bald alle Fahrer ihren Rhythmus. Die Plätze 1 bis 3 wurden von P.Fischer, D. Schulz und A.Rehm heiß umkämpft, bis dann genau diese Reihenfolge auch als Ergebnis feststand, lediglich jeweils durch eine knappe halbe Runde voneinander getrennt.

Heimstarter M.Rettler war mit großen Hoffnungen und brandneuem Reifenmaterial aus dem hohen Norden in diesen Lauf gestartet. Doch bereits im zweiten Umlauf verlies ihn zunächst der Grip und dann die Hoffnung auf den Klassensieg.

Um kurz vor 17:00 Uhr konnte Uwe Pfaffenbach dann das Tagesergebnis verlesen und die Teilnehmer machten sich langsam aber sicher auf ihren Heimweg.

Insgesamt war es ein schöner Rennsonntag und die schnelle Bahn in Arnsberg hat mal wieder viel Spaß bereitet.

Ein herzliches „Danke schön“ geht selbstverständlich an die guten Geister des gastgebenden Clubs. Wir haben uns wohl gefühlt!



Zu Gast auf dem Sauerlandring in Arnsberg

<u>Rennergebnis Klasse 1:</u>	<u>Rennergebnis Klasse 2:</u>
1. Fischer, Patrick	1. Fischer, Patrick
2. Rehm, Andreas	2. Schulz, Dirk
3. Leimbach, Olaf	3. Rehm, Andreas
4. Gdanitz, Raphael	4. Brocke, André
5. Schulz, Dirk	5. Fischer, Andrea
6. Rettler, Michael	6. Rettler, Michael
7. Fischer, Andrea	7. Pfaffenbach, Uwe
8. Brocke, André	8. Grabow, Günter
9. Pfaffenbach, Uwe	9. Grabow, Dennis
10. Grabow, Günter	10. Skibba, Stefan
11. Woitas, Michael	11. Woitas, Michael
12. Thöne, Ralf	12. Müller, Bernhard
13. Müller, Bernhard	13. Leimbach, Olaf
14. Kranefuß, Martin	14. Kranefuß, Dennis
15. Skibba, Stefan	15. Gdanitz, Raphael
16. Laschewski, Jürgen	16. Thöne, Ralf
17. Grabow, Dennis	17. Kranefuß, Martin
18. Woitas, Henry	18. Paetzel, Detlef
19. Kranefuß, Dennis	19. Laschewski, Jürgen
20. Rose, Olaf	20. Woitas, Henry
	21. Rose, Olaf

Am 26.04.09 findet das nächste Rennen auf der schnellen Holzbahn in Soest statt.

Das freie Training ist am Freitag, 24.04.09 ab 18:00 Uhr statt. Eine weitere Trainingsmöglichkeit bietet sich am Samstag, 25.04.09 ab 17:00 Uhr. Hier bitten die Bahnbetreiber um eine kurze Mitteilung, wer kommen möchte.



Der Hemi von Stefan Skibba

Alle Ergebnisse, Meisterschaftsstand und Termine findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas oder Andreas Rehm per Mail unter info@transam.eu beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 28. März 2009 in DU Buchholz

geschrieben von Nick Speedman

Einladung zum . . .

. . .Saisonstart der NASCAR Slot Racing Serie nach dem Reglement des Winston Cup. Damit zählen wir bereits das Rennen 252. Manfred Stork lädt dieses Jahr zu insgesamt 16 NASCAR Rennen ein. Wovon 7 Rennen nach dem Reglement des Winston Cup gefahren werden.



...der schnelle Streckenabschnitt mit optimaler Überhöhung der Kurven !!

Wo und wann wird . . .

#	Datum	Ort	Bahn
1.	28.03.2009	Duisburg	DU-Buchholz
2.	18.04.2009	Moers	<u>SRC Niederrhein</u>
3.	30.05.2009	Duisburg	SRC - <u>DU-Mündelheim</u>
4.	11.07.2009	N.N.	
5.	08.08.2009	Schwerte	<u>CFS - Schwerte</u>
6.	29.08.2009	N.N.	
7.	21.11.2009	Kamp-Lintfort	<u>Plastikmodellcenter P.M.</u>

...gefahren. Die kleine Tabelle zeigt, dass zwei Austragungsorte noch nicht benannt sind. Zum Start der Saison geht es zu einer der tollsten Veranstaltungen in der WW Slotszene. Wir starten auf der Test- und Abstimmungsbahn von Manfred Stork in Duisburg Buchholz. Die Bahn nutzt den Kellerraum optimal aus und ist trotzdem an drei Seiten begehbar. Die Streckenlänge beträgt hierbei enorme 22m und verfügt über drei Überfahrten für den Spurausgleich.

Bei den ersten drei Veranstaltungen bleiben

wir im Bereich Duisburg-Moers. Wobei wir zweimal in Duisburg auf 4-spurigen Bahnen in Buchholz und in Mündelheim unterwegs sein werden. Der SCR Niederrhein lädt Mitte April auf seine 6-spurige Carrera Bahn ein.

Das Reglement wurde für 2009 nicht verändert. Natürlich ist der Bau eines Winston Cup Fahrzeug eine Herausforderung. Hierbei ist die Auswahl des 1:24 Bausatzes im Hinblick auf den Gewichtsvorteil von großer Bedeutung. Die Grundkarossen der Fahrzeuge aus der Zeitepoche 1982 – 88 verfügen über ein Gewicht von 28 bis 30 Gramm.



...#12 Chevy Budweiser Nascar !!

Die Fahrzeuge bis Jahrgang 2002 beginnen bereits bei 33g und sind teilweise im Heckbereich zu schmal ausgeformt, um die 76mm Spurbreite zu nutzen. Nach Reglement dürfen nur die Angüsse bzw. Verstärkungen, die zur Gusstechnik erforderlich waren, entfernt werden. Weiterhin ist bei der Auswahl des Bausatzes die Dachhöhe des fertigen Fahrzeuges von 50mm und das Mindestgewicht von 150 Gr. zu beachten.



...klassisches Winston Cup Fahrzeug !!

Bei allen Fragen zum Reglement und der möglichen Bauausführungen steht der Serienchef gerne mit Rat und Tat zur Verfügung. Ein Anruf ist zumeist besser, als Tage in die falsche Richtung zu planen.

Im Kaffeesatz ist zu sehen, dass zumindest ein Titelanwärter für 2009 an einen aktuellen NASCAR Winston Cup Fahrzeug bastelt und bisher fahrfertig noch unterhalb der 150g Grenze bleibt.

Im NASCAR Winston Cup . . .

...hatte im Vorjahr Patrick Meister die Meisterschaft hauchdünn mit 5 Punkten Vorsprung für sich entscheiden können - natürlich dicht gefolgt von Manfred Stork auf P2 und Andreas Thierfelder auf P3. So sind wir dieses Jahr sehr gespannt auf die neue Saison. Besonders würden wir uns auf einige Rückkehrer ins Lager der NASCARos freuen. Wie im Kaffeesatz zu sehen, werden die Cracks eine ganze Reihe von Neubauten zeigen, welche die Schwächen des Vorjahres Fahrzeug vergessen lassen ☺☺

In 2008 haben insgesamt 47 Starter an den Rennen teilgenommen. Alleine 17 Starter waren zum Auftaktrennen 2008 nach Duisburg – Buchholz gekommen.

Zur besseren Planung der Mittagessen bittet Manfred doch im Laufe der Woche um eine Abgabe einer Nennung für den kommenden Samstag. Bitte sendet doch kurz eine Info an die Mailadresse mstork.slotracing@gmx.de.

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Bahn Buchholz
Manfred Stork
Düssedorfer Landstraße 133b
47249 Duisburg-Buchholz

Strecke

4-spurig, Carrera 124,
mittlere Länge 20,5 m lang



...ein beliebtes Vorbildfahrzeug !!

Wie bei jedem NASCAR Rennen kann vorab trainiert werden. Dazu lädt Manfred am Freitag Abend ein. Auch wenn man dann mehr über die Bausatz Sammlung staunt und die vielen Sammelobjekte aus den vielen Jahren des NASCAR Fan Daseins.

Ich wünsche den Teilnehmer eine gute Anfahrt und viel Erfolg am kommenden Samstag. Eine kleine Information noch an alle die bisher noch nicht in DU-Buchholz waren. Geparkt werden kann nur außerhalb direkt auf der Düsseldorfer Landstraße. Parkplätze im Wohngebiet sind nur für die Anwohner vorhanden.

Außerdem hoffen wir auf den Einzug des Frühlings auch für das kommende Wochenende, sodass wir wieder die Sonnenterasse für die rennfreien Zeiten nutzen können. An der Bahn sollten sich nur die direkt aktiven Fahrer bzw. Einsetzer aufhalten. Auf deren Schilderungen sind die oben wartenden immer ganz gespannt.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / NASCAR neu](#)

Zeitplan

Freitag, 27.03.2009

ab 19:00 h – 22:30h freies Training

Samstag, 28.03.2009

ab 09:00 h – 11:30h freies Training

ab 12:00h Rennen Winston-Cup