WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 245 -

22. Februar 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . Karneval und 245 Teamrennen mit Gr.2 Fahrzeugen im ScaRaDo lauteten die Themen der zurück liegenden Woche . . .
Weiter geht es in der Fastenzeit (habt Ihr's gelesen, Jungs !?☺) mit der Duessel-Village 250 am Dienstag im Dorf sowie den Ashville 600 am anderen Ende des Landes in Bad Rothenfelde bei der S.R.I.G. Teuto. Viel Zeit also für das Gros der westlichen Slotracer, in Ruhe den Katzenjammer zu überwinden . . . ☺☺

Brandaktuelle Berichterstattung stammt in der „WILD WEST WEEKLY" Ausgabe 245 logischerweise von der 245 (man beachte die einmalige, deckungsgleiche Ziffernfolge !☺☺). Aber zuvor erfolgt noch ein Blick zurück auf die Karnevalswoche und den Auftakt der Craftsman Trucks in Duisburg Mündelheim – wie immer verfasst von Nick Speedman . . .

Bereits in der WWW Nr. 243 gab's von ebendiesem Nick Speedman einen kurzen Vorbericht zur Duessel-Village 250 am Dienstag. Somit besteht die Vorschau heute nur aus kurzen Infos zu diversen Serien . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  am 10. Februar 2010 in DU Mündelheim
- **Gruppe 2 4 5**
  1. Lauf am 20. Februar 2010 in Dortmund
- News aus den Serien
  Saison 2010

Craftsman Truck Series

am 10. Februar 2010 in DU Mündelheim

geschrieben von Nick Speedman

. . . als zweite NASCAR Serie im Wilden Westen startete am Mittwoch vor zwei Wochen die kleine Community der Craftsman Trucker. Da die Wetterverhältnisse alles andere als rosig waren, konnten wir nur 11 Startwillige im Clubraum des SRC Duisburg-Süd in Mündelheim begrüßen. Und wie immer geht es in Mündelheim heiß her, wobei ein Teil der Racer sich nach den 4 x 5 min in der gleichen Runde befinden werden.

. . .die vier Besten nach der Quali...☺☺!!

Kompakt . . .

- **…1. Laufsieg von Oliver Stork..☺☺!!**
- **…Heimbahnfahrer wie immer die Favoriten, heute jedoch Manfred Stork auf P3 als erste nicht Mündelheimer Craftsman Trucker..!!**
- **…11 Racer am Start, aufgeteilt in 2 Startgruppen!!**

Adresse

Kultur- und Freitzeitcentrum
Sermerstr. 25
47259 Duisburg (Mündelheim)

Url
SRC DU - Mündelheim

Strecke
4-spurig, Carrera, ca. 33,6 m lang

So . . .

…das klappte wieder alles wieder wie am Schnürchen. Während die einen noch ihre e-Bay Einkaufserfolge, wie weitere TFT Bildschirme aktivieren, sind die anderen bereits bei

den Trainingsrunden oder beim Reifenschleifen. Volker Schulte hatte pünktlich zum Rennen seinen neuen Chevie rennfertig, sodass der Ford jetzt nur noch als Leihwagen fungiert. Nach ein paar kleinen telefonischen Nachfragen, ob der vermutete Mitstreiter noch im Verkehr fest hängen, konnten wir die Verlosung der Quali begehen und gleichzeitig die Abnahme durchführen.

…Coke Chevie von Ralf Neumann...!!

Die…

…Quali macht mittlerweile allen riesigen Spaß, weil ja gesäumt von allerlei Spott, dann letztlich die gefahrene Zeit alle Lügen straft. Die Zeiten lagen zwischen 8,764 – 9,656 sec für die schnellste Runde. Oliver Stork sicherte sich die Spur 1. Da wir aber heute mit einer 6er und einer 5er Gruppe fahren, würde müsste Oliver nach zwei Turns einmal pausieren. Dennoch hatte er wieder eine reelle Chance auf den ersten Championatssieg der Saison.

…Neubau Truck von Volker Schulte...☺☺..!!

Der 1. Lauf der Saison …

…2010 konnte somit starten. Ingo, Manfred, Gerhard, Freddy und als Nachrücker Roland und Andres starteten zuerst. Dem Berichterstatter flog der Truck wie so häufig unterhalb der Brücke am entferntesten Streckenpunkt einige Male ab. Manfred und Gerhard ließen sich davon nicht beeindrucken und retteten die Ehre der schwächeren Startgruppe und erreichten P3 mit 127,84 Rd. und P5 mit 126,91 Rd.

…Startgruppe 1 am 10.02.2010...!!

Ohne Pause standen direkt die vier Jungs der Startgruppe 2 am Regler. Oliver, Andreas, Volker, Holger und als Nachrücker Ralf. Oliver Stork verteidigte auf Spur 1 direkt mal seine Führung. Andreas und Volker blieben hart dran, sahen aber noch keine Möglichkeit ohne einen Abflug zu riskieren, vorbeizuziehen. Oliver für seine hervorragende Konzentrationsgabe bekannt, drehte weiter seine Runden und konnte den 1. Laufsieg mit 130,10 Rd. verbuchen. Andreas hatte mittlerweile Volker ordentlich abgehängt, während Holger und Ralf sich wunderbare Kämpfe geliefert hatten. Damit konnten alle zufrieden die Fahrt durch den Schnee nach Hause antreten.

…Startgruppe 2, mit den Dauerrivalen Oliver und Andreas...!!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform: O. Stork, A. Thierfelder, M. Stork, V. Schulte, G. Breker

Wie immer geht unser Dank an die Jungs vom SRC DU- Mündelheim für den netten Rennabend, und die daraus gewonnen Erkenntnisse. Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Racer und verweisen auf die nächsten Termine 2010. Weiter geht es am Mittwochabend, den 14.04.2010 natürlich ab 19:00h bei SOKO Keller. Dann wird die Düsseldorfer Truppe wohl wieder komplett zum Start antreten.

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
-	Craftsman	Truck	Saison 2010
2.	Mi. 14.04.10	Düsseldorf	SOKO-Keller
3.	Mi. 09.06.10	Düsseldorf	SRC 1zu24 Slot
4.	Mi. 22.09.10	K-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
5.	Mi. 13.10.10	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 08.12.10	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Truck

Gruppe 245

1. Lauf am 20. Februar 2010 in Dortmund

„It's Team Time !!" – dieser Slogan galt nunmehr zum dritten Male für die **Gruppe 245**. Nach Gr.4 in 2008 in Arnsberg und Gr.5 im Vorjahr in Wuppertal sollte heuer die deutlich anspruchsvoller zu bewegenden Tourenwagen der Gruppe 2 für das Teamrennen der Serie herhalten. Austragungsort war, nunmehr das neunte Mal in Folge für die 245, das ScaRaDo im Dortmunder Osten . . .

Gleichzeitig war das Teamrennen Auftakt für die 2010er Saison – und gab mit 19 gemeldeten Teams gleich einen Vorgeschmack auf das neue 245 Jahr . . .

Kompakt . . .

- **19 Teams á zwei Fahrer sind neuer Rekord für Dortmund und auch für das 245 Teamrennen . . . !!**
- **allenthalben Hochspannung pur bei rund 9,5 Std. Rennbetrieb . . .**
- **fast nur Burner unterwegs – fast alle Teams und Fahrer wachsen über sich hinaus . . .**
- **Sieg für P.Sarnow/JanS . .**
- **auf dem Treppchen die Kever Broth. und Haushalter/RalfS . . .**

Adresse

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 7
44287 Dortmund
Aplerbeck

Url
www.scarado.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Tauwetter ab Mitte der Woche machte den Westen endlich wieder befahrbar, sodass sogar das Wetter beim 245 Teamrennen mitspielte. Pünktlich zum Rennende begann es dann aber selbst in Dortmund wieder zu schneien, sodass der Tagesausklang aus „Transit-Schieben“ auf dem sich bildenden Glatteis in Dortmund sowie einer ordentlichen Schneeballschlecht von „S²“ und „Racing is Life“ vs. „Slottec“ auf dem Parkplatz des „Goldenen Torbogens“ in Schwerte bestand . . . !☺☺☺

Zuvor aber war das mit hohen Erwartungen versehene erste Teamrennen der 245-Geschichte mit den schmalspurigen Gr.2 Tourenwagen zu absolvieren. Und soviel vorab – der Tag sollte alle Erwartungen übertreffen; und zwar recht vehement . . . !!

ScaRaDo am Freitag Abend – es sieht leerer aus, als es jemals war . . .

Die **Teambildung** erfolgte recht ausgeglichen – überwiegend aus Reihen der 245 bzw. der easy*. So wurden beispielsweise Heimascaris aus dem ScaRaDo gar nicht zur Verstärkung eingesetzt. Und nur Nick Brandalise und das „Mitte/Süd-Team“ Wolfgang Krech/ Frank Schüler stammten nicht aus dem Umfeld der zwei Serien. Schön, dass mit Schulz/Stahlhut und Brock/Dürholt sowie Jörg Eysoldt einige easy* Fahrer einmal „so richtig“ 245-Fahren wollten – und das gleich mit der größten Herausforderung der Serie . . . !!

Auf dem Papier waren Udo Kaina/Ingo Vorberg die **Favoriten**, da sich in diesem Team die Plätze 3 und 4 der letztjährigen Gruppe 2 Gesamtwertung zusammen gefunden hatten. Jedoch war mit zahlreichen Verfolgern zu rechnen, sodass ausnahmsweise einmal nicht im Vorfeld schon alles klar zu sein schien . . .

U.a. hatte Peter Sarnow früh im letzten Jahr beim Renningenieur angefragt: *„Sag ’mal Jan, Sebastian fährt doch das Teamrennen in DO nicht !?“*. Der RI sagte ihm spontan zu. Die Karosserie entstand bei „Peti“ in Warendorf; die Technik in Schwelm – echtes Teamwork eben. Diese Zwei würde man nur knacken können, wenn man dem Peter ordentlich Druck macht . . . !☺☺

Weiter Verfolger standen mit Brandalise/Heß, Haushalter/RalfS, Höhne/Wamser, Kever/Kever sowie Sarnow/Stracke bereit. Nicht auf dieser Liste tauchten hingegen Eifler/Przybyl, Heß/Mews und Krech/Schüler auf, von welchen im Folgenden noch häufiger zu lesen sein wird. Das schleichende Orakel hatte mutmaßlich nicht den besten Tag . . . !☺☺

Vorbereitung . . .

Das **Putzen** am Freitag war rasch erledigt – ausnahmsweise waren nur zwei Leute am Werk und die Bahn eh bereits in hervorragendem Zustand. Ergo kümmerte sich der Rest der Anwesenden um’s Aufbauen der restlichen Infrastruktur wie „Möblierung“, Parc Fermè und Prüfstand . . .

Zur Möblierung zählt selbstredend auch die XXL Kiste für den „Krieg der Knöpfe“ . . .

Die Bergabpassage (bzw. besser: deren Eingang) sollte im Verlauf des Rennens noch viel Freude bereiten . . .

Bereits nach kurzer Warte- bzw. besser Trocknungszeit konnte das **Training am Freitag** ausbrechen. Die erste Stunde war wie üblich eher eine Rutschpartie; anschließend war rasch ein sauberes Gripniveau erreicht, welches nahezu unverändert bis zum späten Samstag Abend anhalten sollte . . .
Im Vorfeld war die vorsichtige Prognose der IG245 für die Gastgeber, dass wohl etwa die Hälfte der Starter am Freitag vorbei schauen würde. Gegen 17 Uhr standen bereits 16 Folks an der Bahn – noch vor der Tagesschau war das Feld auf zwei Dutzend angewachsen und letztlich waren's wohl eher 30 Trainingswillige, welche sich „in Ruhe" mit dem einen Einsatzfahrzeug auseinander setzen wollten. Entsprechend lang waren die Warteschlangen an der Bahn – und erst gegen 22 Uhr wurde es dann wieder übersichtlicher . . .
So rechte Erkenntnisse ob der Stärke der Teams waren eher vage zu gewinnen. Krech/Schüler machten lange Zeit mit dem uralten Firebird von S² die Pace. Auch Höhne/Wamser brannten gute Zeiten ins Dortmunder Plastik Die Favoriten Kaina/Vorberg hielten zwar mit, setzten aber keine Akzente. Sarnow/JanS waren ganz flott unterwegs, vermochten aber ebenfalls nicht den Favoritenstatus zu übernehmen. Und erst spät am Abend begann der RI, die Technik für die von ihm betreuten drei Teams auszusortieren. Wirklich zufrieden wirkte er jedoch nicht – schneller als 8.5s wurde es nicht und diese Rundenzeit würde kaum reichen, am Samstag ungestört in Richtung Sieg zu rollen . . . !☺

Für 245-Verhältnisse begann das **Training am Samstag** gemächlich. Gegen 8:00 Uhr waren fast nur die Jungs am Werk, welche den Freitag Abend nicht wahrgenommen hatten. Und erstaunlich langsam füllte sich die ScaRaDo Halle mit Leben. Einige Teams zauderten noch, welches letztlich das Einsatzauto werden sollte. In der Summe waren jedoch fast alle Crews recht optimistisch, die richtige Waffe geschmiedet zu haben . . . !!☺
Sowohl Eifler/ Przybyl als auch Kever/Kever waren von Beginn an sehr schnell unterwegs und auch die Geheimfavoriten aus Ostwestfalen Holthöfer/Thöne ließen es ordentlich brennen. Als Letzte legten sich übrigens Kaina/Vorberg auf ihr Einsatzfahrzeug fest – der Schwerter Alfasud Sprint sollte es sein . . .

What's new . . .

Die meisten **neuen Gesichter** wurden bereits weiter oben im Text benannt. Das erste Mal 245 fuhren nur Achim Schulz und Frank Schüler. Aus der 245 easy* vorbei schauten mit Thomas Brock, Jan Dürholt, Jörg Eysoldt, Jessica Nettesheim und Tom Stahlhut gleich fünf Newbees. Und Nick Brandalise und Wolfgang Krech kannten den anstehenden Spaß bereits vom letzten Teamrennen in 2009 im Heaven . . .

Weitergereiste Gäste: „Racing is Life" . . .

Die Liste der **neuen Fahrzeuge** ist lang – hier würde besser das eingesetzte Altmaterial aufgezählt . . . !☺
Die „Großfamilie“ Heß brachte gleich drei neue Ford Capri 3100 RS für die Teams Brandalise/Heß, Heß/Höhne und Heß/Mews an den Start. Familie Breker/Bruckschen hatte ebenso zwei Mitsubishi Colt im Gepäck, von welchen letztlich „Vater seiner“ ins Rennen gehen sollte. Bleiben wir bei den Familienteams: Der neue Datsun 160J von Nettesheim/Nettesheim machte ebenfalls einen gelungenen Eindruck !! Zwei neue und schnelle Alfasud Sprint ti präsentierten Eilfer/Przybyl und Sarnow/JanS. Bleiben die Teams ohne konkrete 245-Erfahrung, dafür aber mit schon länger nicht mehr gesehenen Fahrzeugen: Brock/Dürholt setzten auf Opel Ascona B und Schulz/Stahlhut auf einen Chevrolet Camaro . . .

Einer der drei neuen „Heß“ Capri 3100 RS – hier der von Gabriel; selbstredend mit voll aufgeblendetem Licht !☺

Ebenfalls neu waren die **wiederverwendbaren Spurmarkierungen**. Eine Idee von Jörg Mews wurde von ihm und der IG245 (endlich) umgesetzt. Vorbei also das „Schlachten“ unzähliger Zweckform Bögen, um die in großen Rudeln auftretenden 245-Boliden allzeit zu bekleben. Als positiver Nebeneffekt zu verzeichnen war, dass Lack und Scheibendecals künftig von Beschädigungen verschont bleiben – vor allem aber, dass künftig die Platzierung der Sticker „genormt“ ist und die Einsetzer nicht mehr überlegen müssen, wo denn die Spurnummer ggf. zu finden sei . . . !☺

Racing . . .

Die **Materialausgabe** für nur 19 Slotcars war rasch erledigt. Zwei Sorten Hinterräder befanden sich im Angebot: 23,15mm Durchmesser für die Gr.2 bis 2.000cm³ und 24,6mm Durchmesser für die Hubraumriesen. Die Räder wurden im Vorfeld sämtliche über die Schleifmaschine gejagt, um nur keine Ausrutscher beim Rundlauf im Pott liegen zu haben.

Materialausgabe unter gestrenger Aufsicht . . .

Wie immer mussten sich die Teams ihren Radsatz erwürfeln – quasi der erste Einsatz von Fortuna an diesem Tag . . . !☺

Der unvermeidliche Einsatz des **Motorprüfstand**es soll gewährleisten, dass die allgegenwärtigen Übermotoren weiterhin der Serie fern blieben. Wobei speziell in der Gruppe 2 die Fahrbarkeit eines Motors sicherlich wichtiger ist, als der schiere „Bums“ . . . !☺

Kennzeichnung der geprüften Motoren . . .

Das **Einrollen** wurde anschließend entzerrt – schließlich war ausreichend Zeit verfügbar. Nur drei Teams gingen jeweils für 4 Minuten für den Funktionstest und zur Rädervorbereitung auf die Strecke. So bestand einerseits weniger Crashrisiko und andererseits wurde die technische Abnahme nicht gleich von „Horden“ überfallen . . . !☺

Während die Ingenieure bei Materialausgabe und Abnahme schwitzen, haben die 245-Zocker Wichtigeres zu tun . . .

Die **technische Abnahme** lag (vorläufig zum letzten Mal !?) in den versierten Händen des Renningenieurs, welcher von Dirk Haushalter unterstützt wurde. Klar, dass somit einige Teams in die Ehrenrunde ging; der RI lässt nun mal nicht die „Fünfe gerade“ sein . . .
Wirklich Gravierendes war aber nicht zu vermelden und der unvermeidliche „Kleckerkram“ – zumeist die Bodenfreiheit unter den Karoschrauben – wurde rasch behoben . . .

Kurz vor Schluss der Abnahme: Der Parc Fermé ist beinahe voll . . .

Bevor es ernst wird, noch ein paar Takte zur **Schlagzahl**: Das schleichende Orakel las 270 Runden pro Durchgang für eine Top 6 Platzierung aus dem Kaffeesatz – das wäre dann ein „Tagewerk“ von 810 Runden. Wer sich dauerhaft auf Pole etablieren möchte solle gefälligst eher 280 Runden pro Heat und 840 Runden in Summe gehen . . . !☺

Die 245 kennt eigentlich keine **Quali** – außer eben beim Teamrennen. Hier legt sie die Startaufstellung für den ersten Durchgang fest. Die zwei folgenden Durchgänge werden später anhand des Rennergebnisses gebildet . . .
Ergo waren ’ne Menge Folks arg nervös, weil das Quali Düsen nun einmal nicht zu ihrem gewohnten Metier gehört . . . !☺
Zu bewältigen war eine Minute Fahrzeit in möglichst zügiger, aber ebenso möglichst fehlerfreier Fahrweise. Denn die absolvierte Anzahl an Runden würde die Reihenfolge der Teams regeln . . .
Nachdem alle ihre qualvolle Minuten (und wohl auch etliche davor) absolviert hatten, sah die Sache wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug	Runden
1.	Sarnow / JanS	Alfasud Sprit ti	7,08
2.	Kever / Kever	BMW 3.5 CSL	6,86
3.	Höhne / Wamser	Nissan Skyline	6,74
4.	Kaina / Vorberg	Alfasud Sprit ti	6,67
	Haushalter / RalfS	Mitsubishi Colt	6,67
6.	Sarnow / Stracke	Toyota Tercel	6,62
7.	Holthöfer / Thöne	Opel Kadett GT/E	6,51
8.	Schulz / Stahlhut	Chevrolet Camaro	6,50
	Breker / Bruckschen	Mitsubishi Colt	6,50
10.	Heß / Mews	Ford Capri RS 3100	6,49
11.	Eysoldt / Schülke	Toyota Celica 1600 GT	6,46
12.	Riepelmeier / Stracke	Nissan KPGC-10	6,38
13.	Eifler / Przybyl	Alfasud Sprit ti	6,36
	Brandalise / Heß	Ford Capri RS 3100	6,36
15.	Brock / Dürholt	Opel Ascona B	6,34
16.	Heß / Höhne	Ford Capri RS 3100	6,09
17.	Krech / Schüler	BMW 3.0 CSL	5,89
18.	Beuth / Grabau	Fiat 131 Mirafiori	5,51
19.	Nettesheim / Nettesh.	Datsun 160J.	4,40

So recht überraschen vermochte das Resultat an der Spitze nicht. JanS schaffte die 7

Runden und die Pole. Der größere Vorsprung von Kever/Kever auf die Verfolger resultierte lediglich aus dem Ausrollen in der Bergabpassage – faktisch lagen die Plätze 2 bis 6 eher auf „Badetuchlänge“ . . .
Mittelschweres Entsetzen verursachte eher der Startplatz von Eifler/Przybyl, Brandalise/Heß und Krech/Schüler in der langsamsten Gruppe. Zwei oder mehr Abflüge besiegelten (vorläufig) das Schicksal dieser drei hoch eingeschätzten Teams . . .

Der 3.5 CSL – gebaut von Alfons Kever – fuhr auf P2 in der Quali . . .

Nachdem nun auch geregelt war, wer mit wem seine ersten Runden drehen würde, konnte Ruhe einkehren – es war „nur“ noch Fahren angesagt; und zwar geplant für ca. 9 Stunden ! Drei Durchgänge zu jeweils 6*7 Minuten waren zu absolvieren, bevor die endgültigen Platzierungen fest standen . . .
Die Fahrer mussten die Spuren eines Durchgangs zu gleichen Teilen absolvieren. Nach Ende des zweiten Durchgangs stand eine Servicepause an, in welcher bei Bedarf auch neue Räder gefordert werden durften . . .

Es wird Ernst – Startvorbereitungen . . .

Zusammenfassung . . .

Der **erste Durchgang** musste die tatsächlichen Kräfteverhältnisse der oft heterogen besetzten Teams und ihrer Tourenwagen offen legen . . .
Sarnow/JanS und Kever/Kever zementierten ihre Quali Positionen – und anschließend war der Zement alle !☺☺ Nur noch Höhne/Wamser hielten sich in der schnellsten Gruppe. Dafür fuhren Eifler/Przybyl und Krech/Schüler von ganz hinten nach ganz vorn – und auch Heß/Mews stiegen in die schnellste Gruppe auf !☺☺ Die Abstände vorn betrugen bereits jeweils recht hohe 5 Runden – dafür trennte P3 bis P6 keine Runde. Das lief also genau so, wie man sich’s seitens der IG245 vorgestellt hatte . . . !!
Die neue mittlere Startgruppe lag in locker aufzuholenden 3,5 Runden – dabei die Ränge 6 bis 10 binnen einer Runde. Zu finden war hier viel Prominenz. Kaina/Vorberg haderten mit zu wenig Grip und einem wenig eindeutigen Fahrverhalten des Italieners. Sarnow/Stracke grummelten ebenfalls ob ihres Toyotas – aber immerhin blieb das Bremspedal nicht hängen !☺ Brandalise/Heß hangelten sich zwar ebenfalls nach oben – suchten aber weiterhin den rechten Grip. Die einzige zulässige Entschuldigung vermochten bis dato Haushalter/RalfS vorzubringen: Erst kostete „Teamkollege“ Peti mit einem Abschuss wertvolle Zeit – anschließend musste der Chefmechaniker (*„Das Getriebe hält auf jeden Fall !“*) so ca. 36 Zähne im Colt Getriebe wechseln, was zwar mit etwa 6 Runden recht rasch ging – dennoch aber einen ordentlichen Rückstand einbrachte !☺ Unmittelbar dahinter fuhr der zweite Colt von Breker/Bruckschen . . . Drei Aufsteiger aus der langsamsten Startgruppe musste dieser ergo auch drei Neulinge bescheren. Für den zweiten Durchgang zeichneten sich nun drei unterschiedliche „Kampfgruppen“ ab: Riepelmeier/Stracke führten die Gruppe mit 3 Runden Vorsprung an. Eysoldt/Schülke und Schulz/Stahlhut trennten

dann zwei Teilmeter. Der zweite Infight betraf Beuth/Grabau und Brock/Dürholt, die nach 42 Minuten immerhin durch 9 Teilmeter getrennt waren, wobei Letztere ebenfalls durch Getriebeprobleme ausgebremst wurden. Und der dritte Block bzw. eher „das Blöckchen“ bildeten die Kids: Nettesheim/Nettesheim hielten Heß/Höhne erst einmal auf Distanz, weil Vater Bernd einen tollen Job machte . . .

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Sarnow / JanS	Alfasud Sprit ti	285,46	
2.	Kever / Kever	BMW 3.5 CSL	280,03	
3.	Heß / Mews	Ford Capri RS 3100	275,68	⇧ +7
4.	Krech / Schüler	BMW 3.0 CSL	275,35	⇧ +13
5.	Höhne / Wamser	Nissan Skyline	275,12	⇩ -2
6.	Eifler / Przybyl	Alfasud Sprit ti	273,87	⇧ +7
7.	Kaina / Vorberg	Alfasud Sprit ti	272,55	⇩ -3
8.	Sarnow / Stracke	Toyota Tercel	272,15	⇩ -2
9.	Brandalise / Heß	Ford Capri RS 3100	271,88	⇧ +5
10.	Holthöfer / Thöne	Opel Kadett GT/E	271,67	⇩ -3
11.	Haushalter / RalfS	Mitsubishi Colt	269,53	⇩ -6
12.	Breker / Bruckschen	Mitsubishi Colt	269,04	⇩ -3
13.	Riepelmeier / Stracke	Nissan KPGC-10	258,42	⇩ -1
14.	Eysoldt / Schülke	Toyota Celica 1600	255,45	⇩ -3
15.	Schulz / Stahlhut	Chevrolet Camaro	255,43	⇩ -7
16.	Beuth / Grabau	Fiat 131 Mirafiori	234,50	⇧ +2
17.	Brock / Dürholt	Opel Ascona B	234,41	⇩ -2
18.	Nettesheim / Nettesh.	Datsun 160J.	229,73	⇧ +1
19.	Heß / Höhne	Ford Capri RS 3100	228,25	⇩ -1

Start der schnellsten Gruppe im ersten Umlauf: JanS (ganz links) und die Höhne/Wamser Celica (ganz hinten) halten sich erst einmal zurück !

Bis zum **zweiten Durchgang** waren die erwarteten technischen Probleme überwiegend ausgeblieben. Nun aber sollte mehr Reparaturaction entstehen. Aus der schnellsten Gruppe erwischte es mit Heß/Mews und Höhne/Wamser gleich zwei Teams. Beide verloren einige Runden und Plätze, blieben aber auf Schlagdistanz zu ihren Lieblingsgegnern, sodass die Zeitverluste der Spannung keinen Abbruch taten. Deutlich heftiger erwischte es hingegen Eysoldt/Schülke, bei welchen ein kompletter Getriebe Neubau den Dreikampf mit Riepelmeier/Stracke und Schulz/Stahlhut nachdrücklich beendete. Die Ergebnisse des dritten Durchgangs belegten dann später, dass es dabei bis zum Schluss extrem eng geworden wäre . . .

Der Camaro von Achim Schulz . . .

Zu den Ergebnissen: Vorn fuhren Sarnow/JanS weiterhin unbedrängt und holten zusätzliche 5 Runden Vorsprung heraus. Kever/Kever bauten ihren Vorsprung auf P3 zwar auf jetzt 6 Runden aus, waren aber nicht mehr unbedrängt zweite Kraft. Eifler/Przybyl drehten im zweiten Umlauf vehement auf, fuhren 6,5 Runden mehr und schoben sich auf P3 vor. Auch Krech/Schüler gaben mehr Gas, was sie den Rang 4 verteidigen ließ und die zwei Gäste auf Sichtweite (gut 1,25 Runden) zu Eifler/Przybyl hielt. Das „Fahrstuhlteam“ Haushalter/RalfS holte sich mit der zweitbesten Leistung des Durchgangs den Qualiplatz 5 zurück und machte bis auf Sarnow/JanS alle davor liegenden Teams leicht nervös. Heß/Mews lagen zwar noch auf P6, mussten sich aber nun eher nach hinten orientieren, wo Höhne/Wamser und Kaina/Vorberg ex-aequo nur 1,5 Runden zurück lagen . . .

Besagte zwei Teams (gemeinsam auf P7 liegend) würden jedenfalls in der Servicepause eine Tankfüllung „Angriffsgeist“ aufnehmen – langweilig dürfte das letzte Drittel also keinesfalls werden !☺ Holthöfer/Thöne machten

nach wie vor einen tollen Job und rangierten nur zwei Runden dahinter. Jedoch auch bei ihnen richtete sich der Blick zwangläufig zusätzlich in den Rückspiegel, hier lauerten Brandalise/Heß und Sarnow/Stracke, welche beide die Servicepause nutzen wollten, um an der Performance-Stellschraube zu drehen. Brandalise/Heß wollten mehr Grip einbauen – und das Muffelteam ein neues Triebwerk. Die zweite Startgruppe komplettierte Breker/Bruckschen, welche ein wenig im luftleeren Raum operierten: Vier Runden Rückstand war schon Einiges – und 24 Runden Vorsprung auf P13 ziemlich beruhigend . . . !☺

Dass Eysoldt/Schülke den Fight mit Riepelmeier/Stracke und Schulz/Stahlhut aufgeben mussten, hatten wir schon. Dafür wurde es zwischen letzteren beiden Teams arg eng. Schulz/Stahlhut vermochten sich zu steigern und zugleich sackten Riepelmeier/Stracke durch. Man lag nach 84 Minuten jetzt noch 3 Teilmeter auseinander. Brock/Dürholt kamen ohne Technikprobleme besser in Schwung und vermochten sich vorerst ein wenig von Beuth/Grabau abzusetzen. Und auch im Fight um die rote Laterne setzen sich Nettesheim/Nettesheim auf nun mehr als 3 Runden Vorsprung ab . . .

Im Fight um die Rote Laterne nach zwei Umläufen vorn – der 160J der Nettesheims . . .

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Sarnow / JanS	Alfasud Sprit ti	570,15	
2.	Kever / Kever	BMW 3.5 CSL	560,40	
3.	Eifler / Przybyl	Alfasud Sprit ti	554,22	⇧ +3
4.	Krech / Schüler	BMW 3.0 CSL	552,95	
5.	Haushalter / RalfS	Mitsubishi Colt	552,02	⇧ +6
6.	Heß / Mews	Ford Capri RS 3100	548,19	⇩ -3
7.	Höhne / Wamser	Nissan Skyline	546,64	⇩ -2
	Kaina / Vorberg	Alfasud Sprit ti	546,64	⇩ -1
9.	Holthöfer / Thöne	Opel Kadett GT/E	544,28	⇧ +1
10.	Brandalise / Heß	Ford Capri RS 3100	542,00	⇩ -1
11.	Sarnow / Stracke	Toyota Tercel	541,51	⇩ -3
12.	Breker / Bruckschen	Mitsubishi Colt	537,44	
13.	Riepelmeier / Stracke	Nissan KPGC-10	513,69	
14.	Schulz / Stahlhut	Chevrolet Camaro	513,66	⇧ +1
15.	Eysoldt / Schülke	Toyota Celica 1600	493,88	⇩ -1
16.	Brock / Dürholt	Opel Ascona B	482,04	⇧ +1
17.	Beuth / Grabau	Fiat 131 Mirafiori	471,39	⇩ -1
18.	Nettesheim / Nettesh.	Datsun 160J.	463,24	
19.	Heß / Höhne	Ford Capri RS 3100	460,22	

Die **Servicepause** gestattete allen Teams eine Generalrenovierung ihrer Fahrzeuge, so diese denn binnen 15 Minuten abgeschlossen sein würde. Zwei Teams fassten dazu neue Räder, weil ihnen die verbleibende Bodenfreiheit bedenklich erschien . . .

Jedenfalls wurde die Servicemöglichkeit von vielen Teams sehnlichst erwartet, um die Waffen für das fast überall aufregende Finale letztmalig zu schärfen . . .

Das Endergebnis nach dem **dritten Durchgang** spiegelt nur bedingt wider, was in allen drei Startgruppen währen der letzten 42 Minuten Fahrzeit ab ging !! Allenthalben war der Blick gleichermaßen nach vorn und hinten gerichtet – die Nerven aller Beteiligten flatterten sichtbar; die Anzahl an Terrorphasen übertraf die der ersten zwei Durchgänge erheblich !! Der Wunsch der IG245 nach einem geilen Rennen wurde eher übererfüllt . . . ☺☺

Ganz vorn dokumentierte Peter Sarnow, dass auch das Siegerteam des Tages eventuell doch zu erschüttern gewesen wäre. Die um den Kurs fliegenden Haushalter/RalfS verleiteten ihn zu forscherer Gangart, was nicht abflugfrei abging. Zwar vermochten Sarnow/JanS auch den dritten Durchgang zu gewinnen – jedoch war nur noch 0,5 (anstelle von zuvor jeweils 5 Runden) Vorsprung zu vermelden . . . !☺

Kever/Kever wähnten sich sicher auf P2, sodass Alfons vor dem Start meinte *„Ralf, wann kommt Ihr denn !?“*. Bruder Markus schwante Böses – *„Alfons, sag' das besser nicht !!“* Er

sollte sich im Verlauf der letzten Spur das Hemd aus der Hose fahren müssen, um P2 mühsam ins Ziel zu retten. Denn Eifler/Przybyl drehten weiter auf, um P3 zu verteidigen – eventuell könnten zwei Runden Vorsprung auf Haushalter/RalfS genau ausreichen, so man die Rundenzahlen des Mitteldrittels zu Grunde legte. Letztere legten ebenfalls zu – auch wenn HaJü Eifler den Vorsprung nach einer mittelprächtigen Spur 6 des Autors sogar auf drei Runden ausbauen konnte. Am Ende aber schoben sich Haushalter/RalfS vorbei und nahmen Kever/Kever ins Visier, die als einziges der späteren Top 4 Teams im Schlussdrittel nachließen. Letztlich blieb P2 in Kever-Händen, nur noch eine ¾ Runde vor Haushalter/RalfS, welche 7½ Runden gut machten. Auf Rang 4 folgten Eifler/Przybyl, nur eine weitere ¾ Runde hinter Haushalter/RalfS zurück . . .

Udo Kaina hatte im unruhigen dritten Durchgang alle Hände voll zu tun . . .

Bereits vor dem Start konnten Krech/Schüler (P4) Heß/Mews (P6) erst einmal kräftig durchatmen. Die „Nervenschlacht“ von Höhne/ Wamser mit Kaina/Vorberg hatte derart viele Opfer (sprich Abflüge) gekostet, sodass deren vorgelegte Rundenzahlen durchaus als lösbare Aufgaben erschienen. Dennoch musste man sich untereinander arrangieren, wobei der Vorteil beim Gastteam lag: Krech/Schüler lagen schließlich mehr 4,5 Runden in Front. Doch Heß/Mews fuhren stärker als im ersten Drittel und kamen noch einmal heftig auf. Am Ende sollten nur noch ca. 1,5 Runden Vorsprung übrig sein – und ein sichtlich angespannter Wolfgang Krech . . . ☺☺

Wenden wir uns der mittleren Startgruppe zu. Von der „Nervenschlacht“ um P7 war bereits die Rede. Zur Erinnerung: Höhne/Wamser und Kaina/Vorberg gingen ex-aequo in die letzten 42 Minuten. Brilliant war dieser Fight sicherlich nicht geführt – und auch nicht mit dem Florett !☺ Zuerst sahen Höhne/Wamser wie die sicheren Sieger aus – am Ende schwenkte das Nervenpendel dann doch noch hin zu Kaina/Vorberg. Das braucht man nicht zu jedem Rennen . . . !☺

Derweil drehten (endlich) auch Brandalise/Heß auf – und fanden keine Gegner. Denn Holthöfer/Thöne gerieten in Probleme (der Body löste sich) und kamen sogar noch unerwartet unter Druck von Sarnow/ Stracke, denen der Motorwechsel immerhin 14 Teilmeter mehr an absolvierter Distanz brachte – die aber dennoch nur bis auf 39 Teilmeter an Holthöfer/ Thöne heran kamen. Auf P12 zeigten sich Breker/ Bruckschen reichlich unbeeinflusst vom um sie herum tobenden Chaos. Auch eine kurze Reparaturpause vermochte ihre sichere P12 nicht zu gefährden . . . !☺

In der langsamen Startgruppe waren ebenfalls noch drei Duelle auszutragen. Nur Eysoldt/ Schülke hatten niemanden mehr im Visier – sie würden bei normalem Verlauf auf P15 ins Ziel rauschen. Riepelmeier/Stracke ließen im Fight mit Schulz/Sthalhut weiter nach, profitierten jedoch davon, dass diesen der Leitkielhalter nahezu abhanden kam, was eine längere Instandsetzung erforderlich machte . . .

Brock/Dürholt ließen hingegen nichts mehr anbrennen und hielten Beuth/Grabau erneut sicher in Schach. Somit bleibt nur noch der „Krieg der Knöpfe“ zu erklären: Nach etwa 3,5 Runden Zuwachs vom ersten zum mittleren Drittel kamen Gabriel Heß und Lara Höhne im letzten Dritte so richtig in Schwung und legten noch einmal mehr als 8 Runden zu !! Das brachte dem Eifel Capri (sogar mit Beleuchtung !!) letztlich den 18. Platz, zumal

Nettesheim/Nettesheim zwischendrin das Getriebe richten lassen mussten . . .

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Sarnow / JanS	Alfasud Sprit ti	856,21	
2.	Kever / Kever	BMW 3.5 CSL	838,30	
3.	Haushalter / RalfS	Mitsubishi Colt	837,58	⇧ +2
4.	Eifler / Przybyl	Alfasud Sprit ti	836,72	⇩ -1
5.	Krech / Schüler	BMW 3.0 CSL	828,27	⇩ -1
6.	Heß / Mews	Ford Capri RS 3100	826,69	
7.	Kaina / Vorberg	Alfasud Sprit ti	823,49	
8.	Höhne / Wamser	Nissan Skyline	822,72	⇩ -1
9.	Brandalise / Heß	Ford Capri RS 3100	817,28	⇧ +1
10.	Holthöfer / Thöne	Opel Kadett GT/E	811,40	⇩ -1
11.	Sarnow / Stracke	Toyota Tercel	811,01	
12.	Breker / Bruckschen	Mitsubishi Colt	805,53	
13.	Riepelmeier / Stracke	Nissan KPGC-10	767,87	
14.	Schulz / Stahlhut	Chevrolet Camaro	765,53	
15.	Eysoldt / Schülke	Toyota Celica 1600	747,27	
16.	Brock / Dürholt	Opel Ascona B	732,91	
17.	Beuth / Grabau	Fiat 131 Mirafiori	710,75	
18.	Heß / Höhne	Ford Capri RS 3100	700,32	⇧ +1
19.	Nettesheim / Nettesh.	Datsun 160J.	690,74	⇩ -1

Die technische Nachkontrolle verlief reibungslos. Schließlich hatten die „Aufseher“ während der Servicepause immer wieder zu mehr Toleranz gemahnt . . . !☺☺☺

Im ScaRaDo nicht am Start – aber dennoch schick: Mitsubishi Colt von Udo Kaina . . .

Ende . . .

Aufgrund der vielen Terrorphasen konnte der Zeitplan nicht ganz gehalten werden. Aber gegen 22:00 Uhr lag endlich Ruhe über dem ScaRaDo Kurs !☺

Die anschließende **Siegerehrung** fasste die Bilanz der Teams nochmals kurz zusammen und brachte so manches Lob. Wobei alle „Heldentaten“ letztlich gar nicht aufzuzählen waren – konnte doch fast jedes Team tolle Teilergebnisse, Rundenzeiten oder Stunts vorweisen !!

Der „Sieger Peti“ . . .

Der wie immer höchst subjektiv vergebene Ehrenpreis “**Man of the Match**” ging an Alfons Kever, der dem eigenen Bekunden nach den ScaRaDo Kurs nicht so mag (dafür aber den Heaven !☺☺) . . .

Die wie immer als Teilnehmerbeschimpfung durchgeführte Auswertung des **245-Tipp** ergab drei müde Krieger/Innen, welche zumindest $^{1}/_{3}$ korrekt vorhergesagt hatten. Damit unterschieden sie sich also kaum von der Trefferquote des schleichenden Orakels . . . !☺☺

Die „Knöpfe“ sitzen bei der Siegerehrung kurzfristig ’mal still . . . !☺

Die **Credits** hätte die IG245 am Abend beinahe vergessen. In diesem Bericht passiert das jedoch nicht – herzlichen Dank also . . .

- Den Gastgebern aus dem ScaRaDo. Sie waren allzeit bereit, bestens vorbereitet, servierten schmackhaftes (und gut gewürztes) Essen und managten die Zeitnahme souverän. Die fahrenden Kids wurden zwischendrin mit Chips gedopt – und die anderen Teilnehmer mit lockeren Sprüchen verunsichert. So muss das sein, wenn man im ScaRaDo fährt . . . !☺☺☺☺
- Dem „DPM-Typen“ (O-Ton auf Tippkarte) Wolfgang Krech für das Anfertigen bzw. das Zurverfügungstellen zahlreiche Fotos, welche diesen Bericht anreichern !!
- Den vielen Helfern aus Reihen der 245, welche den reibungslosen Ablauf erst möglich gemacht haben !!
- Den Teilnehmer, die eine tolle Show geboten haben und den langen Renntag mit viel Humor immer wieder aufgelockert haben.

Das Schlusswort dazu soll ein langjähriger 245-Teilnehmer haben: „...*war einer meiner „kurzweiligsten“ Renntage seit langer Zeit am Samstag in Dortmund*...„“ . . . !☺

Ausblick . . .

Die 245 fährt im Jahr 2010 insgesamt sechs Läufe – und zwar ausschließlich in den geraden Monaten; also noch im April, Juni, August, Oktober und Dezember . . .
Nächster Termin ist der **24. April 2010**. Man trifft sich dann bei Meisters im Plastikmodellcenter Niederrhein in **Kamp-Lintfort** – selbstredend wieder zum üblichen Einzelrennen . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Sponsoren.....

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

Car-On-Line | Checkered Flag | DiSo-Modelle | eMail - M.Förster

H+T Motorracing | Jens Scaleracing | Plastikmodellcenter P.M. | Plafit | Rennbahn & mehr

Rennpiste | Rennserien-West | Revell | ScaRaDo | Schöler Chassis

Slotbox | Slotdoc | Slottec | Das Slotracing Werk

Förderer.....

Gerhart Breker | Carrera Freunde Schwerte | Karl-Heinz Heß | Christian Wamser

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

DSC-West

Die IG DSC-West stellt nun auch ihre Termine für 2010 vor. Fünf Rennen umfasst die eigentliche DSC-West – hinzu kommt die WW Team Classic, die heuer mit Tourenwagen ausgetragen wird . . .

Trans-Am

Die Terminlücke am 25. April 2010 wurde mit Leben gefüllt. Die Trans-Am Boliden werden ihren Lauf Nr. 2 im Racing Center Coesfeld bestreiten . . .

Z-West

Die Z-West bietet Freitag, 26. Februar 2010 einen zusätzlichen Trainingsabend auf dem Raceway Witten an. Geöffnet wird der Raceway am Abend ab 18 Uhr. Ein kleines Catering mit Bockwurst ist vorgesehen. Rund 10 Starter wollen kommen – plus ca. 3 Heimascaris . . .

Alles weitere gibt's hier:

DSC-West

Rennserien West – Trans-Am

Rennserien West – Z-West

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	läuft . . .
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	
DPM West	✓ / ✓	✓	Auftakt jetzt am 13.3.
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	läuft . . .
DSC-West	- / ✓	✓	
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	läuft . . .
DTM		✓	
EPC	✓ / ✓	✓	Start am 5./6.3. in KPN
GT/LM	✓ / ✓	✓	noch ein Termin unbestätigt
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	läuft . . .
245 easy*	✓ / ✓	✓	läuft . . .
LM'75	✓ / ✓	✓	läuft . . .
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	läuft . . .
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	
SLP	✓ / -	✓	
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	
Trans-Am	✓ / ✓	✓	noch ein Termin unbestätigt
Trucks	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
WDTSW	✓ / ✓	✓	
Z West	✓ / ✓	✓	läuft . . .