WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 310 -

20. Juni 2011

Editorial ....

Moin Folks . . . die zurück liegende Woche sah drei Veranstaltungen im Westen – gut verteilt auf das gesamte Wochenende: Den Auftakt machte Freitag Abend die Düssel-Village 250 im Dorf. Weiter ging's Samstags mit der 245 in Schwerte. Den Schlusspunkt setzte Sonntag schließlich die Trans-Am in Duisburg . . .

In der laufenden Woche stehen zwei Veranstaltungen auf dem Programm – beide am Samstag. Die NASCAR Grand National Piloten gehen nach langer Pause wieder einmal zum SRC Köln; dort wird der 4. Lauf ausgefahren. Und auch die Z-West fährt das vierte Rennen. Austragungsort ist das ScaRaDo in Dortmund . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 310 startet mit einem Rennbericht vom 6h Mini-Z Rennen in Swisttal. Weitere Berichte gibt's von der Formula 75 (Ronald Eidecker), der 245 sowie der Trans-Am (Andreas Rehm) . . .

In Sachen Vorschau bleibt diese Ausgabe hingegen „blanko" . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 6 Stunden Super-GT Mini-Z am 2. Juni 2011 in Swisttal
- Formula 75 5. Lauf am 7. Juni 2011 in Duisburg
- Gruppe 2 4 5 3. Lauf am 18. Juni 2011 in Schwerte
- Trans-Am 2. Lauf am 19. Juni 2011 in Duisburg
- News aus den Serien Saison 2011

6 Stunden Super-GT Mini-Z

am 2. Juni 2011 in Swisttal

geschrieben von Jürgen Landsberg

Vatertag, langes Wochenende und volles Haus auf der 1A-Slotpiste in Swisttal Heimerzheim.

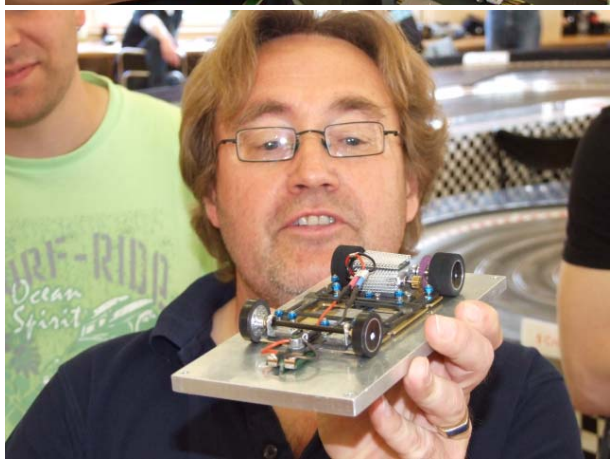
Die IG-Slotracingfreunde Swisttal hatten zum zweiten Mal das 6h Teamrennen Super-GT-MiniZ ausgeschrieben.

Die Ausschreibung: 3 Stunden Plastikbahn, 3 Stunden Holzbahn, Fox1-Poolmotoren, 3-4 Fahrer je Team und 12 Teams am Start.

Beste Voraussetzungen für ein spannendes Teamrennen. Rennleiter Klaus Rotscheidt und Jürgen Landsberg begrüßten die 40 Fahrer am frühen Donnerstagmorgen und das freie Training konnte wie geplant um 8:00 Uhr starten.

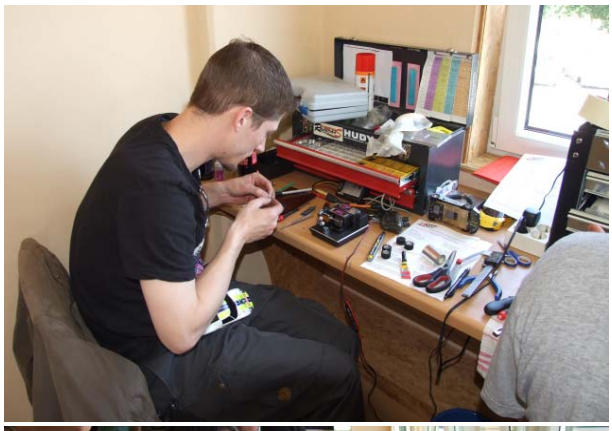
Um 11:00 Uhr gab's dann jeweils zwei vorbereitete Fox1-Poolmotoren und jedes Team konnte dann auf einer nach Losentscheid festgelegten Spur eine halbe Stunde den richtigen Motor auswählen und das Team Car zur Abnahme bringen.

Die Chassis mit 5xLRD MiniMe, 5x Plafit, 1x Ortmann und 1x Eigenbau waren freigestellt, die Bereifung war mit Moosi's vorgeschrieben.



Die Wagenabnahme, in dem alle Teams „saubere“ Racecars ablieferten, verlief problemlos. Klaus und Jürgen bei der Abnahme „alles perfekt!“

Zwischenzeitlich bereitete unser Küchenchef Peter den Grill für das Mittagessen vor und die Teams erledigten die letzen Vorbereitungen für das 6 Stunden Rennen.



Zeittraining:

Um 12:00 Uhr startete das Zeittraining. Gefahren wurde auf der Plastikschiene die Spur 3. Nach 1 Minute wurde die gesamte zurückgelegte Distanz gewertet.

Zeittraining Plätze 1-6:

Das Team der **1A-Slotpiste** mit Jürgen Landsberg, Stefan u. Marcel Kuhn und André Linberg belegten mit einer Gesamtdistanz von 7,46 Runden die Pole. Zudem markierte Linberg mit 7,987 Sekunden die Bestzeit im Quaily.

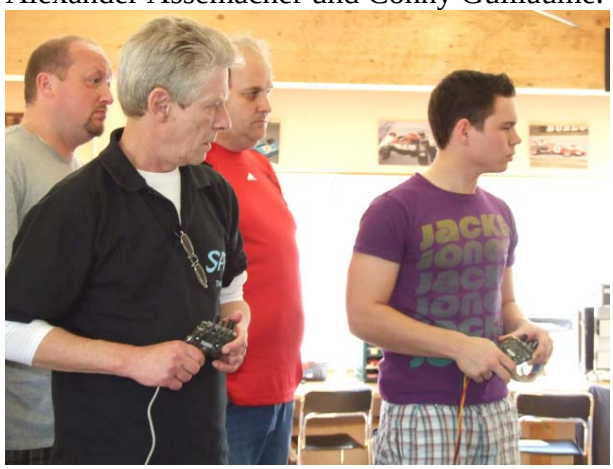
Auf P2 folgten **LRD-2** mit Matijn DeKanter, Jörg Mews und Manuel Zammert.

Auf P3 lief **LRD-1** mit Gerd u. Heinz-Peter Schumacher und Boris Baum ein.

P4 belegte das **Team Ortmann** mit Alex Ortmann, Peter Juchem, Dirk Wolf und Thomas Schmitz.

P5 für das Team **2fast4us mit** Klaus Rotscheidt, Alex Schwarz, Dennis & Peter Krumbein.

P6 ging an **Slot Speed Racing** Gregor Peiter, Alexander Assemacher und Conny Guillaume.



Zeittraining Plätze 7-12:
P7 belegten **DSF-Racing** mit Frank Pehl, Dietmar Garard und Detlef Brand.
Auf P8 landeten die **Slotracingfreunde Euskirchen** mit Dirk Hövelmann, Mario Bäsken und Michael Bartmann.
P9 ging an die Freunde des **Eifelblitz** mit Cornelia und Jürgen Soika sowie Thomas Schieben.
P10 belegten das Team von **Rhein-Ruhr-Racing** mit Heinz Rudnik, Norbert Hansen und Sebastian Rudnik.
P11 ging an die Jungs von **SPF Mittelhessen** mit Chris Rönnau, Thomas Stein, Frank Wagner und Jürgen Stein.
P12 schließlich an die Rookies von **Greenhell Racers** mit Uli Degenhard, Norbert Beging und Janik Lenz.

MiniZ-Super-GT Rennfahrzeuge:

1A-Slotpiste

LRD 2

LRD 1

Ortmann

2fast4us

SSR

DSF

Euskirchen

Eifelblitz

Rhein-Ruhr

SPF

Greenhell

Dann gab's erst mal Mittagessen, und Küchenchef Peter hatte alle Hände voll zu tun die Hungrigen Mäuler satt zu bekommen.

Das Rennen:

Mit etwas Verspätung wurden die Teams auf Holz und Plastik für 6x30 Min. zeitgleich ins Rennen geschickt. Neu in diesem Jahr, die zurück gelegte Distanz (Runden) wurde in Metern umgerechnet. 50m für Spa- und 35m für die Carrerabahn und die Einsetzer in Kurve1 auf Plastik und Kurve 6 auf Holz, bedienten auch die Terrortasten, was sich als vorteilhaft erwies. Zumal dadurch jedes Team einmal den Rennleiterposten übernahm und Klaus und Jürgen entlastet wurden, denn beide wollte auch am Rennen teilnehmen.

1. Törn

Zwischenstand (Runden) auf der Carrerabahn nach 3 Stunden:

1 DSF 1.235,93
2 Slotfreunde Euskirchen 1.177,27
3 Rhein-Ruhr-Racing..... 1.154,91
4 Eifelblitz 1.150,05
5 Greenhell Racers..... 1.145,27
6 SPF- Mittelhessen..... 1.128,14

Zwischenstand (Runden) nach 3 Stunden auf der Holzbahn:

1 1A-Slotpiste 1.201,47
2 LRD 1 ..... 1.198,12
3 Ortmann 1.194,34
4 LRD 2 ..... 1.172,58
5 SSR-Racing 1.148,52
6 2fast4us 1.143,95

Nach 3 Stunden stand dann der Bahnwechsel an. Endlich Pause (Kaffee/Kuchen/Lungenbrötchen und/oder auch beides).
Bahn-und Fahrerwechsel, neues Spiel Neues Glück und vor allem eine neue Strategie. So gingen die 12 Teams in den zweiten 3 Stunden Törn.

2. Törn

Zwischenstand (Runden) nach 6 Stunden auf der Carrerabahn:

1 LRD 1 ..... 1.270,04
2 LRD 2 ..... 1.267,47
3 1A-Slotpiste 1.259,65
4 Ortmann 1.242,01
5 2fast4us 1.239,26
6 DSF 1.235,93
7 SSR-Racing 1.221,76
8 Slotfreunde Euskirchen 1.177,27
9 Rhein-Ruhr-Racing 1.154,91
10 Eifelblitz 1.150,05
11 Greenhell Racers 1.145,27
12 SPF- Mittelhessen 1.128,14

Zwischenstand (Runden) nach 6 Stunden auf der Holzbahn:

1 1A-Slotpiste 1.201,47
2 LRD 1 ..... 1.198,12
3 Ortmann 1.194,34
4 LRD 2 ..... 1.172,58
5 SSR-Racing 1.148,52
6 2fast4us 1.143,95
7 DSF 1.112,86
8 Slotfreunde Euskirchen 1.100,86
9 Rhein-Ruhr-Racing 1.056,65
10 Greenhell Racers 1.051,61
11 Eifelblitz 1.029,21
12 SPF- Mittelhessen 1.028,20

PS: Schnellster Reifenwechsel von Alex Ortmann nur knapp 3,5 Runden auf der Carrerbahn. Längster Reifenwechsel von André Linberg (die Madenschraube war dahin). Schnellster Pit-Stop von Connny (hoffentlich hat er auch abgedrückt) in weniger als 1 Minute.

Auswertung und Siegerehrung:

Nach 6 Stunden und insgesamt 1.179,12 gefahrenen Kilometern war das Rennen entschieden. Die glücklichen Gewinner konnten ihren Sieg von 2010 wiederholen**. LRD 1 gewinnt das Teamrennen „6 Stunden MiniZ-Super-GT 2011“.** Platz 2 geht an das Team der 1A-Slotpoiste, gefolgt vom Team Ortmann, die als 3. das Ziel erreichten.

Fahrer des Tages war **André Linberg** mit Bestzeit in der Qualy, Bestzeit auf der Carrera- und der Spabahn sowie den meisten Runden im Rennen auf der Carrera- und der Spabahn.

Endstand nach 6 Stunden:

1 LRD 1.....104,36 km
2 1A-Slotoiste .....104,16 km
3 Ortmann .....103,19 km
4 LRD 2.....102,99 km
5 2fast4us .....100,57 km
6 SSR-Racing.....100,19 km
7 DSF .....98,90 km
8 Slotfreunde Euskirchen.....96,25 km
9 Rhein-Ruhr-Racing.....93,25 km
10 Greenhell Racers.....92,66 km
11 Eifelblitz.....91,71 km
12 SPF- Mittelhessen.....90,89 km

Wir freuen uns auf 2012, wenn’s wieder heißt „6 Stunden Teamrennen Super-GT-MiniZ“, mit 12 Teams auf 12 Spuren.

Bis dahin grüßen wir alle die dabei waren Jürgen Landsberg und Klaus Rotscheidt, von der

1A SLOT PISTE

Alles weitere hier:

6 Stunden Langstreckenrennen Super-GT

Formula 75

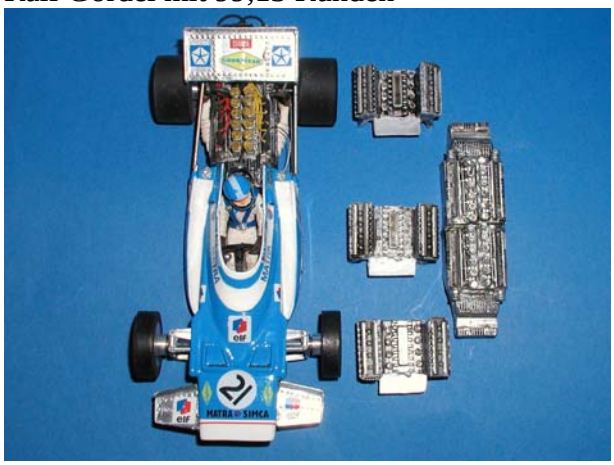
5. Lauf am 7. Juni 2011 in Duisburg

geschrieben von r(r)rr
(rennpisten (rallye) reporter ronald)

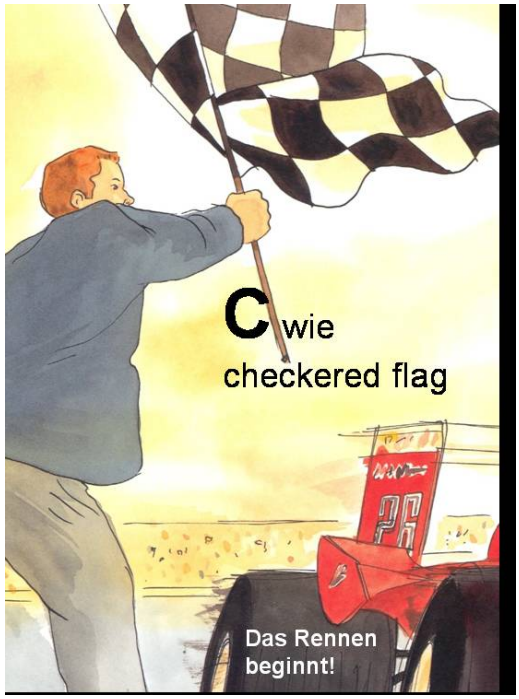
Wie ja schon bekannt sein sollte, bin ich nur bedingt ein Fan der „klassischen“ Rennberichterstattung mit den typischen Rennprotokollen. Daher gibt es mal wieder eine kurze Präsentation der Ergebnisse vom 5. und 6. Lauf zur Formula 75 in einer für die www eher ungewohnten Art.

In lockerer Reihenfolge möchte ich euch in den nächsten Wochen und Monaten das **Formula Racer Alphabet** vorstellen. Heute sind die Buchstaben A bis F dran; untermalt mit den Renndaten des 5. Formellaufes im Mai in der rennpiste:

Der 4. Sieger im fünften Rennen:
Ralf Gördel mit 99,13 Runden



Platz 2 ging verdient mit 98,22 Runden an Fred Hauer



und wird beendet!

Den dritten Platz auf dem Stockerl fuhr der Ebber´sche Jörg ein – 97,99 Rd.

Platz 4 mal wieder an den Autor – 95,18 Rd.

Der Dauerrivale KUS direkt dahinter – 94,57

* steht im Motorsport als Synonym für den Beifahrer

Youngster Marcus Ropertz (94,22 Rd.) knapp vor Holger Krampitz

Fortsetzung folgt . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennpiste Duisburg

Gruppe 2 4 5

3. Lauf am 18. Juni 2011 in Schwerte

Nach dem Auftakt in Duisburg im Februar folgte das alljährliche Teamrennen im April in Dortmund. Die noch ausstehenden vier Läufe zur **Gruppe 2 4 5** werden wieder als Einzelrennen ausgetragen. Samstag ging's für den Juni Termin nach Schwerte – zum 11. Mal in Folge übrigens für die 245 . . .

Ein Teil der Capri Armada beim Einrollen . . .

Kompakt . . .

- **Lauf Nr. 3 beendet das 1. Halbjahr 2011 der 245 im Tal der Ruhr . . .**
- **Wetter endlich einmal nicht „traumhaft" – nur die Rennen verursachten Schweißausbrüche . . . ☺☺**
- **zahlreiche Absagen sorgen mit 24 Startern für recht überschaubare Beteiligung . . .**
- **wie eigentlich immer fallen viele Entscheidungen im Teilmeterbereich . . .**
- **Die Treppchen waren wie folgt besetzt:**

#	Gr. 2	Gr.4	Gr.5
1.	R.Barm	I.Vorberg	I.Vorberg
2.	I.Vorberg	S.Jung	R.Schaffland
3.	S.Jung	R.Barm	R.Barm und J.Engelhardt

- **Tagessieg für Ingo Vorberg vor Reiner Barm und dem Autor . . .**

Strecke

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

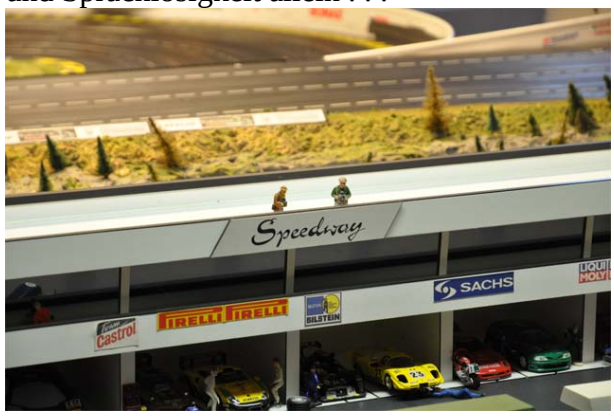
Url
www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Vorgeplänkel . . .

Die Veranstaltung in Schwerte war der erste 245 Lauf nach dem plötzlichen und unfassbaren Tod von HaJü Eifer, der die Schicksale der Serie über 8 Jahre maßgeblich mitgestaltet und die meisten der zum Rennen anwesenden Teilnehmer im Laufe der Jahre hilfsbereit an die Serie heran geführt hat. Die Betroffenheit der 245er war auch mit einem Monat Abstand allenthalben spürbar – in Folge dessen verlief das gesamte 245-Wochenende außergewöhnlich „leise" und teilweise sogar regelrecht bedrückt.. . .

Der Autor würdigte vor Rennbeginn die humorvolle und hilfsbereite Wesensart von HaJü sowie seine Verdienste um die Weiterentwicklung der Gruppe 2 4 5. Letztlich blieben aber alle Teilnehmer mit ihrer Fassungs- und Sprachlosigkeit allein . . .



Zwei Fotografen extra auf dem Boxendach . . .

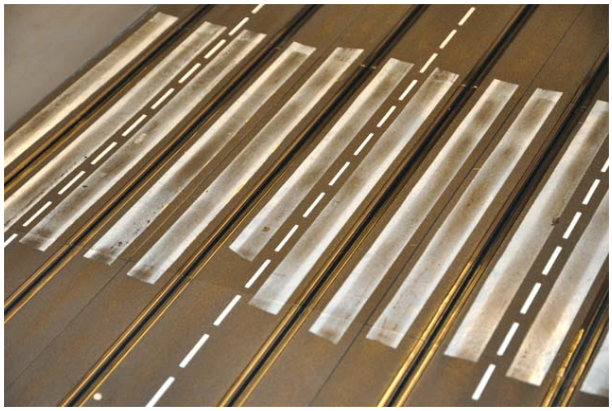
Mit dem Bahnputzen zeitig am Nachmittag nahm der **Trainingsfreitag** den üblichen Auftakt. Mit ausreichend Helfern war die Arbeit rasch erledigt – zumal der Track im Ruhrtal in den letzten Wochen häufiger „unter den Schwamm" geraten war . . . !☺

Die vergleichsweise geringe Zahl an Anmeldungen sprach für einen eher ruhigen Verlauf des Abends. Letztlich schlugen nur ca. 50% der Folks über den gesamten Zeitraum zwischen 16:30 Uhr und Mitternacht bei den Carrera Freunden auf, um Bahn und Fahrzeugen auf den Grund zu gehen. Ausreichend Zeit und

Raum also zur Selbstverwirklichung . . .
Die Zeiten in der Spitze blieben deutlich oberhalb der 7.0er Schallmauer, welche zum „Mayday“ vor sieben Wochen von den Top Teams bisweilen auf einigen Spuren unterboten wurden. Der schiere Speed schien also zu stimmen (etwas Potential war noch da) – er musste im Rennen halt nur noch über volle drei Minuten fehlerfrei umgesetzt werden . . . !☺

Zwei japanesische Silhouetten im Infight . . .

Das **Training am Samstag Morgen** fiel etwas länger aus als üblich. Auch hier blieben die Warteschlangen an der Bahn 245-untypisch recht kurz. Wirklich neue Erkenntnisse waren nicht zu verzeichnen – gehörte diese Session doch traditionell den Folks, welche ihre Kilometer nicht hatten am Freitag abspulen können. Die restlichen Kollegen beschränkten sich auf kurze Funktions- und Griptests – und selbstredend darauf, den Rest möglichst effektiv von der Arbeit abzuhalten . . . !☺
Die Rundenzeiten wurden noch etwas flotter (ggf. kamen am Freitag nicht genug Runden zusammen !?); speziell die Gruppe 5 Boliden schienen sich heuer an der Ruhr sehr wohl zu fühlen . . .


Das Doppelseitige machte einen Streifen mit !☺

What’s new . . .

Neue **Fahrer** gab es nicht zu vermelden – und nur Siggi Jung als „Wiederaufgetauchten“, der quasi als aktiver Dummy mit einem Schwung Leihwagen auflief. Dafür gab’s aber (wie immer) zahlreiche Abwesende. Familie, Job, Gesundheit und andere Verpflichtungen lauteten die Gründe für die vielen Absagen . . .

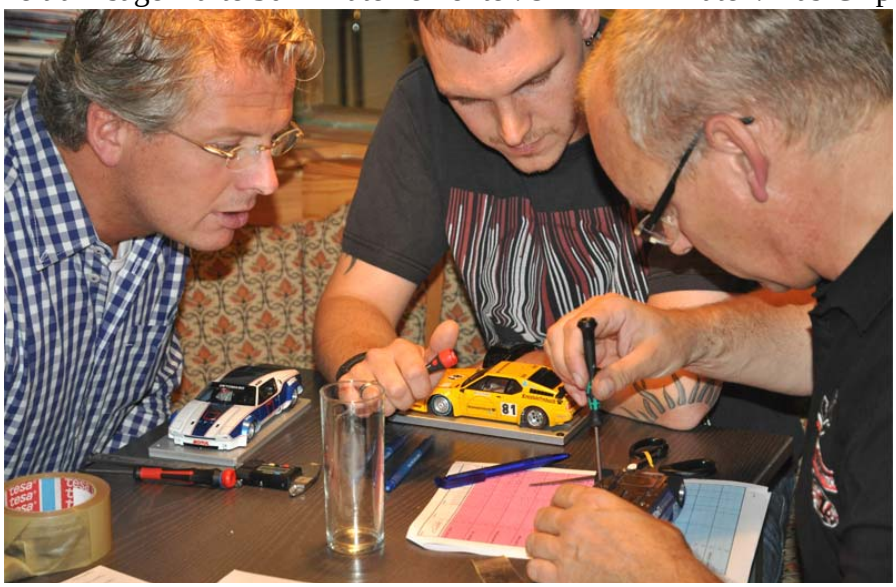
Bei den Neuvorstellungen von **Fahrzeugen** war durchaus mehr Bewegung angesagt. Bei den Tourenwagen brachten Thoma Beuth (Nissan KPGC-10) und Christian Wamser (Renault R5) Neuware. Bei den GT gab’s dito zwei Neuvorstellungen: Einen De Tomaso Pantera von Jan Dürholt sowie einen neuen BMW M1 Procar für Kai Ole Stracke. Etwas „neuriger“ war die Silhouetten Klasse besetzt. Julius Engelhardt setzte auf BMW 320, Daniel Grabau auf Ford Capri, Jörg Krämer auf Ferrari 365 GT4 BB, Christian Letzner auf Nissan Skyline und „Peti“ Sarnow auf Toyota Celica LB . . .

Skyline „Pizzateller“ von Christian Letzner . . .

Mit Neuheiten – vor allem aber mit Zukunftswirkung – ging es am Samstag Nachmittag an die Beantwortung des **245 Fragebogens** für die Gestaltung der kommenden Saison.
Neben den bekannten Größen – wie z.B. die in 2012 zu befahrenden Strecken – stand u.a. eine Reduzierung der Anzahl an Rennen auf der Tagesordnung. Ferner waren Maßnahmen zur Finanzierung der nächsten Generation der ausgegebenen Räder zu entscheiden . . .
Nachdem das Votum der 245er erfolgt ist, kann in den kommenden Wochen die Planung für die Saison 2012 anlaufen. Vorläufige Terminreservierungen sind bereits im Kalender in den „Rennserien-West“ ausgewiesen . . .

Racing . . .

Die **Materialausgabe**, der Besuch des Motorprüfstandes, das 4-minütige Einrollen sowie das Absolvieren der technische Abnahme läuteten den offiziellen Teil des Tages ein. Aufgrund des für 245 Verhältnisse überschaubares Teilnehmerfeldes begann man mit diesem Prozess erst gegen 10:45 Uhr, was die Trainingszeit um sagenhafte 30 Minuten erhöhte !☺



Jan, Daniel und Jörg belegen, dass die technische Abnahme durchaus als Gemeinschaftswerk betrieben werden kann . . . !☺

Der **Kaffeesatz** sah die Heimfahrer Dirk Stracke, Ingo Vorberg und Christian Wamser (und natürlich auch den „Nachzügler“ Siggi Jung!) ganz vorne – und billigte den auswärtigen Verfolgern wie Dirk Haushalter, Udo Kaina oder Andreas Thierfelder allenfalls Außenseiterchancen zu. Wobei die Erfahrung zeigt, das nur Favoriten stolpern können; Außenseiter hingegen nicht . . . !☺

Materialausgabe = Bastelbude – oder Jörg !?☺

Die Vorgabe der **Schlagzahl** ergab für die Edelmetallränge 140 Runden in der Gruppe 2 und zumindest 145 Runden in den anderen beiden Gruppen. Für das Erreichen der Top 10 sollten aus Sicht des Autors hingegen 135, 140 und 141 ausreichen. Man durfte gespannt sein, wie die Kollegen 245er diesen Orakelspruch umzusetzen vermochten . . .

Die Rahmenbedingungen für das Rennen lauteten wie immer 20 Volt Bahnspannung und pro Gruppe je ein Sprintrennen über 6*3 Minuten. Das Grip Level war gewohnt hoch – aber nicht zu hoch !☺ Und aufgrund der eher kühlen Außentemperaturen blieb es den Tag über reichlich konstant . . .

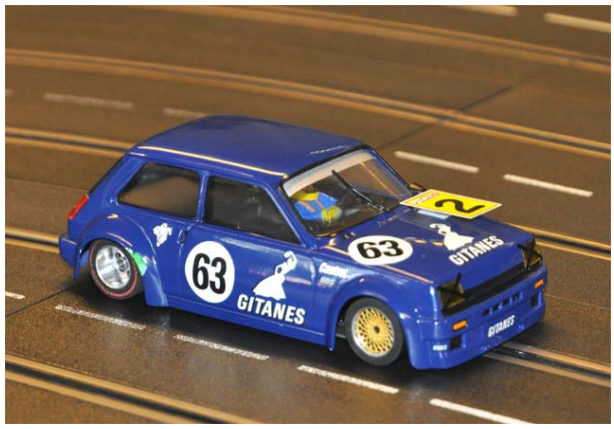
Insgesamt 12 Startgruppen machten sich ab 13 Uhr auf die moosgummi-bereiften Socken rund um Schwerte. Die Startaufstellung für die drei Gruppen ergab sich aus dem Wertungsstand nach zwei absolvierten Läufen . . .

Den Auftakt machten die Tourenwagen der Gruppe 2, zum Kaffee gefolgt von den GT der Gr.4. Das große Finale war schließlich am frühen Abend gegen 17 Uhr für die Gr.5 Silhouetten reserviert . . .

***„Bitte die Einsetzer nicht anschreien !“* – Siggi und Karl-Heinz haben sichtlich Spaß . . .**

Zusammenfassung . . .

Die maximal 72mm breiten (besser schmalen) **Gruppe 2** Fahrzeuge übernehmen traditionell den Auftakt. Sollte der Grip im Laufe des Tages noch ansteigen (was aufgrund äußerer Bedingungen immer möglich ist), müssen das zumindest die kippelig zu bewegenden Schmalspurfahrzeuge nicht ausbaden . . . !☺
Summa Summarum wurde in keine Gruppe so viel mit dem Schicksal gehadert wie bei den Tourenwagen !☺ Fast alle Folks machten Fehler zu Hauf – auch/gerade die Heimascaris. Wobei die Grip Bedingungen durchaus noch akzeptabel waren, so man sein Fahrzeug halbwegs ordentlich hinbekommen hatte. Das Gros der Fehler war jedenfalls nicht das tangentiale Verlassen der Radien . . . !!
Vielmehr wollte man einmal mehr mit den kippligen „Schmalspurwagen“ zu sehr Rennen fahren, anstatt sie vorsichtig um den Kurs zu tragen. Ergo blieb die 140 Runden Schallmauer erneut und nur durch viel Dämlichkeit der Piloten nahezu undurchbrochen !☺
Das „nahezu“ deutet an, dass es genau einen Geschickten gab, der seinen Tourenwagen gelassen genug um den Kurs steuerte – und somit verdient und mit einer Runde Vorsprung diese Gruppe gewinnen sollte (140,68 Runden): Reiner Barm lautete sein Name und er stand zumindest nicht ganz oben auf der Liste der Favoriten . . . !☺
Dahinter liefen die Könige der Fehlerrate ein: Ingo Vorberg vor Siggi Jung, dem Autor und Dirk Stracke – bis auf den Dummy Piloten Siggi alle nicht wirklich mit sich und der Welt zufrieden! Das wurde erst auf P6 wieder besser: Andreas Thierfelder freute sich immerhin über *„2 Runden mehr als in 2010“ . . .*
Zumindest bis P13 war dann wieder überwiegend Hadern angesagt. Nicht nur Vorjahressieger Dirk Stracke hatte sich mehr erwartet. In ähnlicher Form galt dies sicherlich auch für seine Verfolger Jörg Mews, Tabellenführer Dirk Haushalter, Christian Wamser, Fabian Holthöfer, Peter Sarnow und Titelverteidiger Udo Kaina . . .
Festzuhalten bleibt bis hierher, dass die Sache dennoch spannend war – zwei bis drei Folks dieser Dreizehn befanden sich am Ende immer innerhalb einer Runde !! Was nicht heißt, dass es dahinter langweilig geworden wäre . . .
Karl-Heinz Heß und Hand Przybyl befanden sich beispielsweise in derselben Runde mit Udo. Der 2010er Einsteiger Jörg Krämer hat immer noch leichte Probleme mit den Tourenwagen – P16 war ok; die GT Klasse sollte aber zeigen, dass es für ihn besser geht. Auf den Boden der Tatsachen zurück hieß es hingegen für den Nachwuchs-Schwerter Julius Engelhardt; wohl doch etwas zu viel gewollt und P17 lautete sein Fazit. Was unmittelbar zu den nächsten „Tunern“ führt: Unisono ließen André Kaczmarek, Johannes Rohde, Christian Letzner und Jan Dürholt verlauten, dass man wohl dem Tourenwagen noch ein wenig Arbeit gönnen müsse. Auch diese Vier lagen nur gut eine Runden auseinander- was bedeutet, dass Christian weiter aufschließt . . .
Der Kampf um die Rote Laterne ging zu Ungunsten von Daniel Grabau aus: Sein Fiat 131 steht wohl vor der Ablösung !? Der Kleinste (Gabriel Heß) hängte übrigens den Längsten (Thomas Beuth) im fortwährenden Privatduell um fast 2,5 Runden ab und fuhr P22 ein. Auch Thomas wird an der Mechanik des neuen KPGC-10 noch schaffen müssen . . .



Neuwagen noch mit Potential: Der Renault R5 von Christian Wamser . . .

Der Längste und der Kürzeste in der 245 lagen in Schwerte drei Mal im Clinch – am Ende musste Thomas dem Oberjunior Gabriel in allen Gruppen den Vortritt lassen . . .

Die GT der **Gruppe 4** gingen mit maximal 78mm Spurbreite ins Rennen. Die zulässigen 6mm mehr Breite bringen vielen Piloten bis zu einer Runde Wegstrecke mehr nach nur 3 Minuten Rennzeit . . .
Diese Aussage galt nicht für den Sieger Ingo Vorberg. Er packte gleich ein Dutzend Runden auf das Gruppe 2 Ergebnis (151,47 Runden), was den absoluten Gruppe 4 Rekord für Schwerte bedeutete – und ferner eine echte „Klatsche“ für das Verfolgerfeld !! Opel Pilot und Aushilfe Siggi Jung landete gut 4 Runden dahinter auf P2. Dann lag man voll im Prognose Bereich: Vier Folks fighteten bei 145 Runden. Das bester Ende hatte Reiner Barm auf P3 für sich – 5 Teilmeter vor Andreas Thierfelder und Dirk Stracke, welche im direkten Duell „auf 2 Rädern“ letztlich ex-aequo fuhren! Und auch Udo Kaina auf P6 schaffte die 145er Marke noch. Auf den zwei nachfolgenden Rängen lagen die beiden Schwerter Youngster Julius Engelhardt und Kai Ole Stracke im Clinch – hier vermochte sich Julius am Ende mit 7 Teilmetern Vorsprung durchzusetzen . . .
Die nächste Kampfgruppe führte Jörg Krämer an. Er erreichte mit P9 erneut die Top 10! Dahinter vermochte man die Fahrzeuge von Jörg Mews, André Kaczmarek und dem Autor mit dem berühmten Handtuch zuzudecken . . .
Gar nicht gut lief es hingegen für Karl-Heinz Heß, den ein defekter Regler die Bremse und zahlreiche Runden kostete (P19). Noch ärger war Christian Wamser dran: Ein „Dauermotorverschiebedefekt“ (trotz installiertem Gegenlager !?) spülte ihn auf P22 zurück . . .!☹
Ab P12 lief übrigens die Jota Fraktion nahezu geschlossen durch’s Ziel. Fabi Holthöfer, Peter Sarnow und Johannes Rohde setzten sämtliche auf diesen Typ und blieben innerhalb einer halben Runde. Dann erzielte Jan Dürholt mit dem „Fremdling“ De Tomaso Pantera GTS P16, bevor Hans Przybyl den Jota Reigen nach hinten absicherte . . .
Gar nicht rund lief es für Dirk Haushalter, der ungewohnt weit hinten operierte. Christian Letzner blieb erneut vor Daniel Grabau, welcher mit dem GT den Kleinsten (Gabriel Heß) und den Längsten (Thomas Beuth) jedoch deutlich distanzieren konnte. Deren Privatduell stand anschließend auf Gabriel = Zwei und Thomas = Null . . .

Dem Siggi und sein Leih-Ascona 400 schafften souverän P2 in der Gruppe 4 . . . !!☺

Nur der „Rennkeil“ von InVo kam weiter – dafür aber gleich exorbitant . . . !!☺

Für das Finale wurden die **Gruppe 5** Silhouetten auf die Bahn gestellt. Theoretisch dürfen diese bis zu 85mm Spurbreite aufweisen – faktisch ist das Gros mit einer auf zwischen 79 und 81mm eingestellten Spur unterwegs. Dementsprechend geht es mit den Gr.5 Boliden oft nur unwesentlich schneller als mit den Gr.4 GT . . .
Nicht so in Schwerte !! Selbst die Jungs aus dem Mittelfeld ließen bisweilen auf den Mittelspuren eine hohe 7.1er Zeit aufblitzen. Die Spreu trennte sich nur durch Konstanz und Fehlerrate vom Weizen – und fast alle Teilnehmer vermochten neue persönliche Bestwerte für die Strecke im Ruhrtal zu vermelden !! Genau 145 Runden sollte man am Ende benötigen, um in die Top 10 zu fahren – das war im Vorjahr noch „Bronze“ . . .
Auch bei den Silhouetten siegte Ingo Vorberg – jedoch nur „normal überlegen“ !☺ Um knapp zwei Runden drehte er dem Autor eine Nase. Dahinter schon wieder Reiner Barm, der mit seinem dritten Treppchenplatz sicherlich auch den letzten Anwesenden überraschte. „Überraschung“ lautet auch das Stichwort für

seinen „Teilhaber“, der ex-aequo auf 147,12 Runden kam: Julius Engelhardt brachte den BMW 320, dem man ja mangelnde Eignung für die Gruppe 5 nachsagt, ebenfalls auf das Treppchen – ein doppeltes Chapeau den Beiden . . . !!

Überraschung Nr.3: Monsieur André Kaczmarek distanzierte auf P5 die Herren Kaina und Wamser – zwar nur knapp, aber immerhin !☺ Alle Drei packten übrigens die 146 Runden innerhalb einer halben Runde. Im 145er Bereich fanden sich dann noch Dirk Haushalter, Andreas Thierfelder und Dirk Stracke. Womit die Top 10 benannt wären . . .

Wer sagt, dass ein BMW 320 nicht konkurrenzfähig sei !? Das Erstlingswerk von Julius Engelhardt düste auf Anhieb auf P3 . . . !!☺

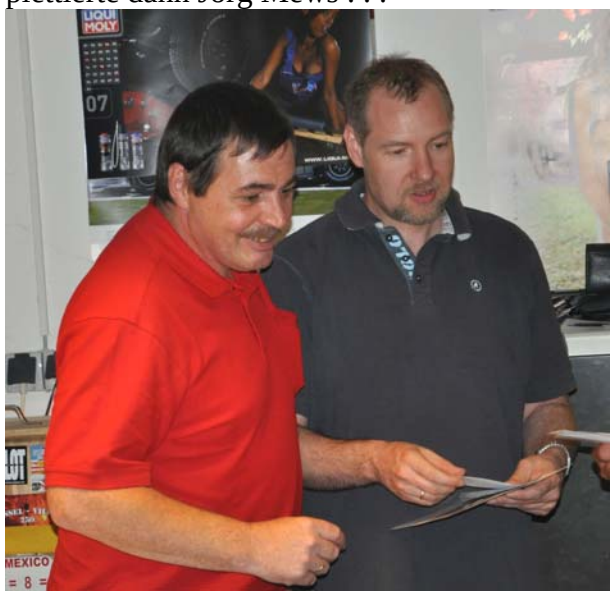
Dito 147,12 Runden – dito P3: Der von Reiner Barm bewegte Nissan Skyline . . .

Einen halbwegs versöhnlichen Tagesausklang dürften Karl-Heinz Heß und Johannes Rohde auf den Rängen 11 und 12 gefeiert haben. Diese Aussage galt mutmaßlich nicht für Kai Ole Stracke, der sicherlich lieber im einstelligen Bereich durch’s Ziel gegangen wäre und zu wenig Grip beklagte (was aber durchaus als Einzelschicksal gelten darf) . . .

Hans Przybyl, Fabian Holthöfer und Jörg Mews machten es dann wieder richtig spannend: Man lag binnen einer Drittel Runde; Fabi und Jörg sogar nur 2 Teilmeter getrennt. Ab P17 ging’s dann eher im Rundenabstand weiter: Peter Sarnow, Jörg Krämer, Jan Dürholt und Christian Letzner waren die Platzierten. Der Gruppe 2 und 4 Burner Siggi Jung hatte mit dem 3. Leihwagen ein wenig ins Klo gegriffen (der Capri lief beim „Mayday“ schon nicht überzeugend, aber Ausschlafen war am Samstag Früh halt wichtiger !☺). Ergo war nur P21 drin . . .

Womit wir bei den Top 3 von hinten angelangt wären. Daniel Grabau war nicht ganz so nah am Rest dran wie in der Gruppe 4, hatte aber langweg Abstand auf die zwei Verfolger. Diese einigten sich rasch auf ein 3:0 für Gabriel, der auf eine Spur bezogen durchaus zu Rekordrunden fähig ist – dann geht allerdings die Konzentration oft in den Keller und sein Slotcar aus der Spur . . .

Die **Tagesgesamtwertung** wird in der 245 durch Addition der in den einzelnen Gruppen erzielten Rundenwerte gebildet. Den Sieg errang überdeutlich Ingo Vorberg, gefolgt von Reiner Barm und dem Autor. Erst auf P4 der mitfavorisierte Dirk Stracke, welchem Andreas Thierfelder um nur 11 Teilmeter auf den Fersen war. Rang 6 ging an Udo Kaina, bevor die drei Heimascaris Kai Ole Stracke, Siggi Jung und Julius Engelhardt von ihrem Hausrecht Gebrauch machten !☺ Die Top 10 komplettierte dann Jörg Mews . . .



Nach drei absolvierten Rennen sicherlich die heißesten Anwärter auf die Gruppentitel: Tagessieger Ingo Vorberg und P5-Inhaber Andreas Thierfelder . . .

Siegerverehrung zu ungewohnt früher Stunde . .

Ende . . .

Die abschließende **Siegerehrung** nahm wie so oft einzelne Rennschicksale auf und ergab damit einen sicherlich lückenhaften Rückblick auf den 245 Tag in Schwerte. Ferner erhielten die Top 10 Fahrer Urkunden ausgehändigt . . .

Die Vergabe des Sonderpreises "**Man of the Match**" ist für die Jury jeweils eine ziemliche Herausforderung – sollen doch besondere Leistungen am Renntag auf, aber auch neben der Strecke mit diesem Preis gewürdigt werden. Für die Veranstaltung in Schwerte ging die Trophäe überaus verdient an Reiner Barm, dessen coole Leistung in der Gruppe 2 diesen Titel allein schon rechtfertigte . . . !!☺

Voll cool zum „Man of the Match" . . . !!☺

Seit seinem knapp vier Jahre zurück liegenden „Erstbesuch" in der Gruppe 2 4 5 im Dortmunder ScaRaDo hat er kein Rennen ausgelassen. Nun ist die 25. Veranstaltung in Folge absolviert !! Ein seltenes „Dauerlauf" Phänomen – nicht nur in der 245. Folglich wurde **Jubilar** Jörg Mews ganz besonders heftig geehrt !!☺

Immer dabei: Jörg Mews . . . !!☺

Das **245 Tippspiel** umfasst die Vorhersage dreier Platzierungen – und zwar vor Rennbeginn !☺ Dass jemand drei Richtige hinbekommt, ist extrem selten. Selbst zwei passend vorhergesagte Namen sind eine sichere Bank für einen vorderen Platz in der Tipprangliste. Da es aber jeweils um einen Schwung kleiner Sachpreise geht, drückt sich kaum jemand vor der Abgabe seines Tipps. Am richtigsten falsch lag im Ruhrtal Jörg Kremer, der als Einziger zwei Richtige hinbekam . . . !☺

Die **Credits** beginnen mit den Helfern aus den Reihen der Serienteilnehmer, welche von

Früh bis Spät immer wieder in die Speichen griffen, um die komplexe Rennorganisation in Bewegung zu halten. Ohne die vielen Freiwilligen beim Bahnputzen, bei der Materialausgabe, der technischen Abnahme, der Zeitnahme, der Startaufstellung, dem Abräumen und der Materialrückgabe wäre eine 245 Veranstaltung schlichtweg nicht durchführbar . . . !!!
Selbstverständlich ginge das auch nicht ohne engagierte Gastgeber !!☺ Wobei man den Carrera Freunden manches vorwerfen mag, aber nie mangelndes Engagement !☺ Mit viel Routine, aber auch einer Menge Herzblut organisierte man einmal mehr den perfekten Rahmen für die 245 – ein dickes „merci vielmals“ also an die geschlossen (nach Dienstplan!) agierende Crew aus dem Ruhrtal; vor allem jedoch an Lydia, die nach dem „Mayday“ zum zweiten Mal in Folge den gesamten Samstag über den Catering Job maßgeblich bestritt. Den Kollegen der Carrera Freunde war dies sogar eine separate Ehrung wert . . . !☺☺

Blumen für Lydia von den Kollegen . . . !!☺

Ausblick . . .

Für die **Gruppe 245** schließt sich eine extrem lange Sommerpause an, da die Ferien in NRW heuer arg spät liegen. Erst im Oktober geht es mit dem 4. Lauf in Kamp-Lintfort weiter – anschließend dann noch im monatlichen Rhythmus nach Wuppertal und Köln.
Notieren wir also den **8. Oktober 2011** für den Lauf im Plastikmodellcenter Niederrhein bei Magdalene und Peter Meister . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Gruppe 245

Sponsoren.....

Car-On-Line | DoSlot | Manfred Förster, Motorsport-Fotoarchiv, Tel. 02463 / 1870 – eMail - M.Förster | H+T Motorracing

Plastikmodellcenter P.M. | Plafit | Rennpiste | Rennserien-West | Revell

Scaleproduction | ScaRaDo | Slotdoc | Slottec

Förderer

Carrera Freunde Schwerte | Gerhart Breker, Karl-Heinz Heß | Bernd Nettesheim, Dirk Stracke | Christian Wamser

Trans-Am

2. Lauf am 19. Juni 2011 in Duisburg

geschrieben von Andreas Rehm

Am Sonntag früh um 09:00 trafen sich acht aufrechte Trans-Am Treiber, um auf der gleichermaßen schönen wie anspruchsvollen Strecke der Duisburger Rennpiste den 2.Lauf der diesjährigen Meisterschaft unter die Räder zu nehmen. Hausherr Pascal Kißel erwartete die Teilnehmer schon mit Kaffee und frischen Brötchen.

Das übliche Frühstück fiel diesmal allerdings etwas kürzer aus als sonst, wollten sich doch alle noch mit der Strecke auseinandersetzen.

Ein überschaubares Starterfeld

Wie immer rief TK Olaf Leimbach um 11:30 Uhr zur technischen Abnahme, die reibungslos und auf Grund der geringen Starterzahl schnell absolviert wurde.

Schlag 12:00 wurde schließlich die Klasse 1 auf die 6 x 5 Minuten Hatz geschickt.

Rennen Klasse 1:

Zunächst noch etwas unkonzentriert und auf Spur 1 verhalten fahrend, hetzte Andreas Rehm erst einmal dem Feld hinterher, konnte sich dann jedoch über die Spuren hinweg einen Platz nach dem anderen greifen und beendete das Rennen schlußendlich auf P1 mit nur einer knappen ¾ Runde Vorsprung vor Olaf Leimbach, der sich mit Händen und Füßen zum einen gegen Rehm und zum anderen gegen die Angriffe von André Brocke wehren musste. Für André reichte es dann doch für P3, obwohl ihm Willi Miebach mit nur 22 Teilstrichen ordentlich auf die Pelle rückte. 1 ½ Runden dahinter parkte Patric Wagner seinen heuer recht schnellen Käfer, verspielte jedoch eine bessere Platzierung durch zu viele Ausritte. Schön anzusehen war der nächstplatzierte Uwe Pfaffenbach, der einen fast schon zwergenhaft anmutenden Honda S800 um den Kurs wieseln lies. Allerdings ist dieses Auto durch seine geringe Baugröße extrem schwierig zu fahren und dadurch auf dem zum Teil verwinkelten Kurs leider nicht wirklich konkurrenzfähig. Das kann in drei Wochen auf der schnellen Holzbahn in Soest aber schon wieder anders aussehen...

Ralf Thöne mit Porsche 911 und Jannic Wagner mit VW Käfer hatten diesmal ziemliche Problem mit der Spurführung und konnten nicht wirklich in das Renngeschehen eingreifen, so dass sie sich mit den Plätzen 7 und 8 begnügen mussten.

Während der folgenden Mittagspause wurde man vom Hausherrn in bekannt hervorragender Weise verpflegt. Das war mal wieder richtig klasse!

Es wurde jedoch nicht nur gegessen, sondern auch über den Durchführungsmodus für die noch zu fahrende Klasse 2 gesprochen. In Klasse 1 hat sich gezeigt, dass 2 Einsetzer absolut zu wenig sind und eine nicht mehr zu vertretende Zahl an Terrorphasen zur Folge hatte.

So einigte man sich darauf, die große Klasse in 2 Startgruppen á 4 Fahrern einzuteilen. Befahren wurden dann nur noch die Spuren 1 – 4, wobei die Fahrzeit pro Spur auf 8 Minuten verlängert wurde, um auf die Mindestrenndauer von 30 Minuten zu kommen.

Im folgenden zeigte sich, dass es genau die richtige Entscheidung war, ging es doch deutlich entspannter zu.

Die Rennpiste im Überblick (zumindest teilweise...)

Rennen Klasse 2:

Die erste Startgruppe wurde von Beginn an von Patric Wagner mit seinem Firebird bestimmt. Schnell und gleichmäßig zog er seine Runden. Nur Junior Jannic Wagner konnte zunächst seinem Vater folgen, musste dann aber abreißen lassen, freute sich aber deutlich sichtbar über seinen 2. Platz in der Gruppe. So klein das Auto der Klasse 1 von Uwe Pfaffenbach war, so beeindruckend war der von ihm neu aufgebaute Pontiac GTO. Mit den Ausmaßen eines Bergepanzers und einem Kampfgewicht von immerhin 202 gr. bollerte diese Schlachtschiff um den Kurs, dass es eine wahre Freude war, dies zu beobachten. Die Schlusslaterne hielt diesmal Ralf Thöne in den Händen, dessen Hemicuda wohl irgendwas von Emanzipation gehört haben muss, entwickelte er doch zusehends ein Eigenleben, welches aber nicht mit den Vorstellungen des Fahrzeughalters übereinstimmte. Da wird man wohl noch mal drüber reden müssen...☺

NA KLEINER? Uwes Einsatzfahrzeuge: Links große Klasse (Pontiac GTO), rechts kleine Klasse (Honda S800)

In Gruppe 2 ging es dann recht hurtig zur Sache. Wie in Klasse 1 trieb A.Rehm zunächst das Feld vor sich her, um dann wieder aufzuholen und schließlich die Klasse zu gewinnen. Auch in diesem Rennen beharkten sich André Brocke und Olaf Leimbach auf das Herzlichste. Olaf hielt sich lange Zeit auf P2, wurde jedoch kurz vor Schluss unkonzentriert und parkte seinen Mustang zwei Mal neben der Strecke. André nutzte die Chance, rutschte durch und verwies seinen Konkurrenten auf Rang 3. Willi Miebach hängte sich im letzten Durchgang in den Windschatten von A.Rehm, fuhr ein tadelloses Rennen und wurde in der Endabrechnung mit Platz 5 belohnt.

Ergebnis Klasse 1:	Ergebnis Klasse 2:
1. Andreas Rehm	1. Andreas Rehm
2. Olaf Leimbach	2. André Brocke
3. André Brocke	3. Olaf Leimbach
4. Willi Miebach	4. Patric Wagner
5. Patric Wagner	5. Willi Miebach
6. Uwe Pfaffenbach	6. Jannic Wagner
7. Ralf Thöne	7. Uwe Pfaffenbach
8. Jannic Wagner	8. Ralf Thöne

In launiger Runde lies man dann beim Kaffee den Renntag ausklingen und verabschiedete sich schließlich bis zum nächsten Aufeinandertreffen in 3 Wochen am 10.07.11 auf der Holzbahn der Sportfreunde des CCT Soest.

Im Namen aller Teilnehmer bedankt sich an dieser Stelle der Chronist bei Pascal Kißel für dessen herzliche Aufnahme und die sehr gute Verpflegung.

Nicht zu vergessen ist der Dank an Ronald Eidecker, der eigentlich nur auf einen Kaffee vorbei schauen wollte, dann aber ohne großes Federlesen die Rennleitung übernahm. So gehen Sportfreunde miteinander um!

Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte unter: **www.transam.eu**

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Trans-Am

News aus den Serien

Saison 2011

Classic Formula

Aufgrund eines Feuerschadens bei RL-Slotracing muss der für den 2. Juli 2011 geplante Classic Formula Day in Bergneustadt nach Engelskirchen zum Carrera Club Oberberg verlegt werden . . .

Alles weitere gibt's hier:

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine 2011	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	- / -	✓	🟢 ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○
DPM West	- / -	-	Abgesagt für 2011
DSC-Euregio	- / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○
DSC-West	- / ✓	(✓)	🟢 / 🟢 ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○
EPC	- / -	-	DPM und 1. Lauf abgesagt
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 🟢
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟠 ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 / 🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
Z West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟠 ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○