

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 440 -

10. März 2014

Editorial

Moin Folks . . . das Wochenende bot den Auftakt zur GT/LM-Serie in Schwerte sowie das Ashville 600 in Bad Rothenfelde . . .

Kommende Woche ist volles Programm angesagt. Den Auftakt macht am Freitagabend die Duessel-Village 250 beim SRC 1zu24slot e.V. im Dorf. Am Samstag nehmen die DTSW (1A Slotpiste in Swisttal) und die Gruppe 245 (Rennpiste Duisburg) ihren 2014^{er} Betrieb auf. Und für den Sonntag ist der 2. Lauf für die LM'75 im Dorf (s.o.) angesetzt . . .

Die lfd. Nummer 439 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet vom VII. Ashville 600 aus Teutonen. Ferner gibt's einen zweiten Blick auf den 245-Auftakt am Niederrhein . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Ashville 600
am 8. März 2014 in Bad Rothenfelde
- **Gruppe 245**
1. Lauf am 15. März 2014 in Duisburg
- News aus den Serien
Saison 2014

Ashville 600

am 8. März 2014 in Bad Rothenfelde



geschrieben von Poldi

Ab wann kann man eigentlich eine Rennveranstaltung als „traditionell“ bezeichnen? Da gibt es sicherlich unterschiedliche Sichtweisen. Tatsache ist, dass das „Ashville 600“ neben dem jährlich an Karfreitag stattfindenden „Super Racing Weekend“ die älteste regelmäßige Rennveranstaltung in der nun schon zehnjährigen Geschichte des Renncenters der SRIG-Teuto in Bad Rothenfelde ist.

Rennen mit den NASCAR nach dem Reglement der Rennserien von Manfred Stork gehörten von Anfang an zum Repertoire der Niedersachsen. So war die diesjährige siebte Auflage des Langstreckenklassikers bereits das 81. Rennen, das die IG mit den populären Amischlitten ausrichtete.

Im Kalender des westlichen Slotracings hat sich das Event, das jedes Jahr Anfang März stattfindet, als fester Bestandteil etabliert. Die achtzehn Startplätze sind in der Regel schnell vergeben. In diesem Jahr dauerte es keine zwanzig Stunden bis der Drops gelutscht war.

Es ist jedes Mal wieder eine Zitterpartie, ob am Renntag auch wirklich alle Teilnehmer erscheinen und man die Marathondistanz mit drei vollen Startgruppen bestreiten kann. Bislang hat es aber immer geklappt.

Auch diesmal gab es wieder leichte Verschiebungen bis das endgültige Line-up feststand. NASCAR Urgestein Manfred Stork musste wegen einer wichtigen Familienfeier absagen und fehlte nun zum ersten Mal bei dem Rennen. Für ihn



sprang Frieder Lenz in die Bresche. In der Slotracingszene ist der Düsseldorfer kein Unbekannter, organisiert er doch im Westen die NASCAR Rennen mit den Sakatsu/Thunder Chassis - als „Düffel Village 250“ Rennen bekannt. Ein weiterer regelmäßiger Teilnehmer musste kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen absagen: Achim Schulte hatte eine schlimme Grippe erwischt. Er ließ sich durch seinen „Speedbee“ Teamkollegen Mario Thüne vertreten, der sich ebenfalls leicht „angegrippt“ bei seinem ersten „Ashville 600“ recht wacker schlug.



Fototermin



'49 Mercury von Werner Baumgart

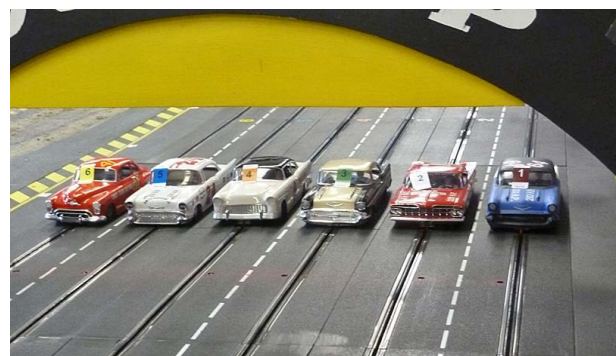
Der Ablauf der Veranstaltung ist inzwischen Routine und obwohl es beim Reglement der NASCAR Serie einige gravierende Änderungen gab, ging die technische Abnahme ohne größere Zwischenfälle über die Bühne. Das liegt sicherlich auch daran, dass man mit den Autos nicht wirklich Gefahr läuft, die in der Grand National Serie geltende Mindestdachhöhe von 48mm zu unterlaufen.

Auch das neu eingeführte Karosseriemindestgewicht von 40 Gramm ist nur schwer zu erreichen. Bei der SRIG-Teuto wurde dieser Punkt dahingehend verschärft, dass Fahrzeuge mit überwiegend weißer Lackierung ein Gramm mehr wiegen müssen. Das traf auf eines der von einem auswärtigen Fahrer eingesetzten Auto zu. Das Defizit wurde mit etwas Zusatzgewicht unter der Motorhaube ausgeglichen. Bis zum nächsten Einsatz muss der Teilnehmer dieses Bleigewicht durch Kunststoffballast ersetzen, denn bei uns dürfen bei der Karosserie nur die Gewinde für die Befestigung am Chassis aus Metall sein.

Die Fahrzeit beträgt pro Startgruppe ca. anderthalb Stunden. Mit Umsetzpausen und Rennunterbrechungen kommt man so auf gut sechs Stunden Rennzeit. Da auch die von weiter angereisten Teilnehmer nicht erst spät abends wieder Zuhause sein sollen, ist ein enger Zeitrahmen gegeben.

Die Baujahrgrenze für die Einsatzfahrzeuge war in diesem Jahr von 1962 wieder auf 1959 geändert worden. Daher hatten einige Teilnehmer neue Autos aufgebaut. Mit Achim Schulte war der offizielle „Ashville 600“ Fotograf ausgefallen. So zog sich der Fototermin nun doch etwas in die Länge.

Das Qualifying begann um 11:30 Uhr – eine halbe Stunde später als vorgesehen. Carsten Scholz sicherte sich mit einer Zeit von 8,182 Sekunden die Pole Position. Bei Thorsten Grau erwies sich dagegen der für den Renneinsatz vorgesehene '59 Ford Thunderbird als unfahrbar. Mehrere unkontrollierte Abflüge versautem dem Warendorfer das Qualifying gründlich. Für das Rennen bekam er kurzerhand ein T-Car von Jürgen Kuhn zur Verfügung gestellt.



Die erste Startgruppe

Um 12:25 Uhr wurde die erste Startgruppe auf die Reise geschickt. Hier traten die auswärtigen Fahrer Hans Bickenbach ('59 Chevrolet Impala), Karsten Hendrix ('57 Chevrolet Bel Air), Frieder Lenz ('55 Chevrolet Bel Air) und Manfred Walter ('50 Oldsmobile) gegen die Heimascaris Mike Butz und Thorsten Grau (beide '57 Chevrolet Bel Air) an.

Während der im vergangenen Jahr viertplatzierte Thorsten Grau sofort klarmachte, dass der Sieg in der Gruppe nur über ihn führen würde, entbrannte weiter hinten ein heißer Kampf unter den Gästen. Den ersten Heat entschied Frieder Lenz für sich. Dann konterte Karsten Hendrix. Manfred Walter fiel dagegen gleich zu Anfang weit zurück, weil sich das Achsritzel verschoben hatte und am Chassis schliff. Erst eine Notreparatur in der Umsetzpause brachte Besserung. Hans Bickenbach startete unspektakulär. Der Dortmunder musste als erstes die beiden schwierigsten Spuren eins und zwei absolvieren. Ab dem dritten Durchgang drehte er dann auf und schob sich an Frieder Lenz vorbei.

dicht gefolgt von Thorsten Florijan ('57 Chevrolet Bel Air Coupe). Dahinter immer in Schlagdistanz Frank Ober ('52 Hudson Hornet). Mit etwas Abstand folgten auf den weiteren Plätzen Mario Thüne ('58 Chevrolet Impala), Peter Horstmeyer ('59 Chevrolet Impala) und Christoph Müller ('55 Chevrolet Bel Air). In der zweiten Hälfte setzte sich dann Thorsten Florijan an die Spitze des Feldes und begann seinen Konkurrenten kontinuierlich davonzuziehen. Am Ende hatte er den zweitplatzierten Jürgen Kuhn um 35 Sekunden distanziert.

Die dritte Startgruppe



Die zweite Startgruppe

Das Kräfteverhältnis in der zweiten Startgruppe war deutlich ausgewogener. Als um 14:30 Uhr die Ampel auf grün sprang, ging zunächst Jürgen Kuhn ('50 Oldsmobile) in Führung,

In der dritten Startgruppe gab es drei neue Fahrzeuge zu bewundern. Carsten Scholz brachte einen '53 Hudson Hornet an den Start. Rolf Meyer hatte einen '55 Chevrolet Bel Air aufgebaut und Werner Baumgart debütierte mit einem '49 Mercury im speziellem „Ashville“ Dekor.

Die übrigen Teilnehmer setzen auf Bewährtes. Wjatscheslaw Portnjagin holte seinen '59 Chevrolet Impala aus dem Koffer und Udo Langer und Andreas Lippold setzten auf ihre „Hornissen“.

Der Schlagabtausch in der ersten Startgruppe ist immer eine enge Kiste. ...zumindest am

Anfang. Zunächst setzte sich Andreas Lippold an die Spitze und konnte diese Führung über zwei Durchgänge behaupten. Dann stellte Carsten Scholz die gewohnte Hackordnung wieder her. Zweiundvierzig Sekunden Vorsprung im Ziel sind eine deutliche Sprache. Werner Baumgart, unangefochten auf Rang drei, vor Wjatscheslaw Portnjagin. Dahinter schon der Sieger der zweiten Startgruppe Thorsten Florijan.



Ohne Mampf kein Kampf!

Zum Schluss möchte ich mich noch ganz besonders bei Christoph Müller bedanken. Die meisten wissen wahrscheinlich gar nicht, was der im Umfeld dieser Veranstaltung so alles geleistet hat. Er hat das Layout für die Urkunden kreiert und diese auch gedruckt. Er hat den kompletten Einkauf erledigt, als gelernter Koch natürlich das Mittagessen vorbereitet (Hühnerfrikassee war lecker!), den Thekendienst organisiert (Brötchen schmieren, Abwasch

„And the winner is...“

Mit einer halben Stunde Verspätung wurde um 19:00 Uhr zur Siegerehrung geschritten. Jeder Teilnehmer erhielt wie üblich eine Urkunde die in diesem Jahr ein tolles Farbfoto aus dem unermesslichen Fundus von Manfred Stork zierte. Natürlich gab es auch wieder für jeden einen Satz GP-Reifen.

Das „Ashville 600“ wurde schließlich 2008 ins Leben gerufen, um die unsinnigen Behauptung zu widerlegen, GP-Reifen wären nicht langstreckentauglich. Diese Werbeveranstaltung unterstützt Jürgen Plan jedes Jahr durch eine großzügige Spende.

etc.) bei der technischen Abnahme ausgeholfen und teilweise den Rennleiterdienst versehen. Ich sage mal im Namen aller Teilnehmer Herzlichen Dank!!!

Bleibt mir nur zu hoffen dass es allen gefallen hat. Nach den Turbulenzen der Vorjahre kann ich nun verkünden, dass das Reglement stabil bleibt. Das nächste „Ashville 600“ findet am Samstag dem 7. März 2015 statt.

Alles Weitere gibt's hier:
[Rennserien-West / Ashville 600](#)

Gruppe 245

1. Lauf am 15. März 2014 in Duisburg

Auf geht's! Am kommenden Wochenende startet die **Gruppe 245** im wilden Westen in die 14^{te} Saison. Beim Auftakt wird der 44m-Kurs in der Duisburger Rennpiste unter die Räder genommen . . .

Zuletzt gab's ebendort das 2013^{er} Finale – die Strecke wurde also vor gut 3 Monaten letztmalig befahren, sodass selbst die älteren 245^{er} noch nicht vergessen haben dürften, wie herum die Bahn zu racen ist!?!☺☺

Kaffeesatz

Zu Strecke, Übersetzung und Bodenfreiheit gab's die Infos bereits [in der WWW vom vergangenen Montag!](#)

Und weil's nach fünf Jahren in den Gruppen 4 und 5 neues Material geben wird, bleibt der Absatz „Rädriges“ nachfolgend ausnahmsweise stehen!



Anno 2006 fuhr man 245 in Duisburg noch in einer anderen Jahreszeit . . .

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem Saisonstart wie folgt dar:

Gruppe	Ø neu (in mm)	Ø Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	22,59 – 22,63mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,25 – 24,30mm
4 und 5 (16")	25,0	25,0mm
5 (19")	26,75	26,75mm

Obacht: Für die Gruppen 4 und 5 gibt's also nach fünf Jahren **neue Räder!** Dementsprechend wird's einerseits etwas rutschiger als im

letzten Jahr – andererseits dürfte die Bodenfreiheit ggf. angepasst werden können!

Für die Tourenwagen der Gruppe 2 werden das altbekannte Material übrigens zumindest noch die gesamte Saison 2014 weiter gefahren!



Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Kaffeesatz

In Sachen **Starterzahl** ist aus heutiger Sicht noch alles drin! 21 Teilnehmer stehen bislang auf der Anmeldeleiste. Vier Startgruppen sind also – mit Blick auf die fehlenden Namen – noch locker drin . . .

Anno 2010 war der Parc Fermé in Duisburg mit ca. 90 Cars gut gefüllt . . .



Zur **Schlagzahl** gab's die entscheidenden Ausführungen bereits weiter oben! Der Autor geht davon aus, dass die GT nicht 'mal eben und locker die 105 Runden aus den Fahrwerken schütteln – oder die Silhouetten gar über diesen Wert hinaus fahren . . .

Aufgrund der neuen Pneus in diesen Gruppen fasse man 'mal mutig die 100 Runden bei den GT und 102 bis 103 Runden bei den Silhouetten ins Auge, wenn man auf's Treppchen fahren möchte und der Grip auf der Strecke dem 2013^{er} Finale entspricht – also eher die Resultate aus 2012, als der Kurs ein geringes Grip

Level aufwies.

Es könnte also durchaus passieren, dass die Tourenwagen ausnahmsweise einmal den Tagesbestwert verzeichnen. Denn hier wird weiterhin das ältere (und mittlerweile) gut eingelaufene Radmaterial eingesetzt . . .



Anno 2014 sind die Tourenwagen ggf. sogar die Schnellsten!?

Das Thema **Favoriten** ist rasch abgehakt: Nur ein Plastikquäler am Start = nur ein Favorit. Die Heimascaris aus dem „Housekeeper Clan“ oder die etablierten Vornefahrer aus Mündelheim und Schwerte werden sich schwer tun, da auf Tagessieg zu fahren . . .



Anno 2009 startete der Favorit in Duisburg übrigens auf Spur 3!☺☺

Nachfolgend die Detail Informationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 43,65m lang

Anmeldung

Alle Folks, die beim Auftakt der **Gruppe 245** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . . Die Anmeldefrist endet am morgigen **Dienstag (11.03.) um Mitternacht!**



[Anmeldung 1. Lauf Gruppe 245 am 15. März 2014 in Duisburg . . .](#)

Alles Weitere gibt's hier:
[Rennserien-West / Gruppe 245](#)

Zeitplan

Freitag, 14. März 2014

ab 15:30h Bahnputzen
ab 17:30h freies Training (bis 23:27 Uhr!☺☺)

Samstag, 15. März 2014

ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Historie

Gruppe 2	2013 (24 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	VW Käfer 1303S	103,33
2. Schaffland, Jan	Mitsubishi Colt	101,64
3. Schaffland, Ralf	Chevrolet Camaro	101,39

Gruppe 4	2013 (24 Starter)	
1. Schaffland, Jan	Chevrolet Corvette	104,19
2. Stracke, Kai-Ole	BMW M1 Procar	103,83
3. Haushalter, Lukas	Lamborghini Jota	103,37

Gruppe 5	2013 (23 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Nissan Skyline turbo	107,47
2. Haushalter, Lukas	Toyota Celica LB turbo	105,56
3. Schaffland, Jan	Nissan Skyline turbo	105,41

Gruppe 2	2012 (21 Starter)	
1. Thierfelder, Andreas	Mercedes 280 CE	100,18
2. Stracke, Kai-Ole	Toyota Tercel	99,84
3. Haushalter, Dirk	Alfasud Sprint ti	98,38

Gruppe 4	2012 (21 Starter)	
1. Stracke, Dirk	DeTomaso Pantera GTS	100,94
2. Stracke, Kai-Ole	BMW M1 Procar	100,65
3. Thierfelder, Andreas	Mercedes 450 SLC	100,54

Gruppe 5	2012 (21 Starter)	
1. Thierfelder, Andreas	DeTomaso Pantera	103,77
2. Haushalter, Dirk	Toyota Celica LB turbo	103,46
3. Engelhardt, Julius	BMW 320 turbo	103,09

News aus den Serien

Saison 2014

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2014		Anmerkungen / Staus
	Ausschr. / Reglement	Terminee	
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ③ ④
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
SLP-Cup (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ - ② ③ ④
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	✓ / ✓	✓	läuft ...
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft ...
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft ...