WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 111 -

21. Mai 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . weite Wege kennzeichneten das Rennwochenende für den Westen: Die NASCAR Oldtimer Piloten machten sich auf die Socken an die nördliche Landesgrenze in den Teutoburger Wald zum 3. Lauf des Grand National und die 245er fuhren gen Süden nach Ochendings.

Das kommende Pfingst-Wochenende ist rennfrei - warum auch immer . . . ☺☺

Die „Schnapszahl-Ausgabe“ 111 der „WILD WEST WEEKLY“ bringt dementsprechend nur zwei Rennberichte von Nick Speedman und dem Schleichenden - Vorberichte kann es schließlich nicht geben . . . ☺☺

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  3. Lauf am 19. Mai 2007 in Bad Rothenfelde
- **Gruppe 2 4 5**
  4. Lauf am 19. Mai 2007 in Ochenbruck

NASCAR Grand National

3. Lauf am 19. Mai 2007 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Nick Speedman

…zum dritten Lauf der Saison 2007 ging es nach Bad Rothenfelde auf den Ashville Raceway der S.R.I.G. Teuto. Um die Clubmitglieder bei den Teutonen für das Rennen am Samstag zu begeistern, wurde am Freitagabend der dritte Lauf der Clubmeisterschaft für Grand National Fahrzeuge ausgefahren. Und siehe da, 8 der 17 Starter vom Freitag ergänzten das Starterfeld am Samstag. Wichtigster Programmpunkt des Tages war aber die Maiwoche in Osnabrück . . .

Kompakt . . .

- **Christian Schnitzler gewinnt beide Heats.**
- **Justin Pasch verteidigt P2.**
- **Tolle Stimmung, an der Bahn.**
- **Diesmal 29 Racer am Start . . . !!**





„Doc Moralez“ am SA auf der Maiwoche in Osnabrück . . . !!

Adresse

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortsteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url

www.schlitzrennen.de

Strecke

6-spurig, Carrera-Track, 32,15 m lang

Shakedown . . .

… Andreas Lippold versucht seit vielen Jahren, die Clubkameraden für überregionale Serien zu begeistern. Daher hatte er mit Geschick den Termin der Clubserie mit dem NASCAR Grand National Lauf verbunden. Von den NASCAR Stammfahrern nahm aber umgekehrt nur Rainer Barm an dem Clubrennen am Freitag teil.



„Doc Moralez“ Gitarrist Willie Knigge (rechts im Bild) konnte nur den 1. Lauf mitfahren . . . !!

Bei der techn. Abnahme . . .

…wurde diesmal mit Vorankündigung der immer wieder sehr aufschlussreiche Motorentest durchgeführt. Aus Erfahrung sollte ein goldener Carrera/Hippo Motor max 140 mA Stromaufnahme ausweisen. Zwei Raketentriebwerke wurden gesichtet und beim ersten Heat besonders auf das Beschleunigungsverhalten auf den Geraden beobachtet. Aus der Wertung wurde jedoch kein Teilnehmer genommen.



. . . Motorprüfstand !!

Heat 1 . . .

… nach einem ausgiebigen Training wurde in fünf Startgruppen das Rennen freigegeben. Die Teutonen baten darum, für den Heat 1 6x4 min. Fahrtzeit anzusetzen, damit eine Vergleichbarkeit zum Clubrennen möglich wäre. Der Sieger des Vorabend Thomas Franke wiederholte sein Ergebnis und erreichte mit 164,77 Rd. P10. Nur Christoph Müller, am Samstag durch den zusätzlichen Küchendienst belastet, zeigte in lockerer Teutonenart, wie man Strecke macht und fuhr 8 Runden mehr als am Vorabend im Reigen der Clubkameraden. Die 167,38 Rd. reichten für vorläufig P6.



. . . Ashville Raceway . . . !!

Ergebnis Heat 1 - die **TOP 6**

Christian Schnitzler	172,51 Rd.
Justin Pasch	169,21 Rd.
Manfred Stork	168,78 Rd.
Caroline Schnitzler	167,86 Rd.
Andreas Lippold	167,46 Rd.
Christoph Müller	167,38 Rd.

Heat 2 . . .

Schon vor dem regrouping musste uns Willie Knigge verlassen, um sich mit seinen Band Kollegen für den Auftritt auf der Maiwoche in Osnabrück vor zubereiten. Die verbliebenen 28 Fahrer darunter wieder 4 Amazonen nahmen am Heat 2 teil. Selbstverständlich wurde jetzt nur noch 6x3 min. gefahren. Damit konnten einige wieder die vermutliche Rücksturzzeit in die Heimat vorberechnen und per Handy an den Familienvorstand durchgeben.



Das kürzere der beiden Gradierwerke in Bad Rothenfelde (112m/411m lang) . . .

Aus dem Ergebnissen von 2006 war zu erwarten, dass die Spitzenfahrer 125 Rd. erreichen würden. Christian Schnitzler vermochte noch

einen draufzulegen und rollte bei 127,62 Rd. P1 aus. Drei Fahrer Manni, Justin und Andreas erreichten die prognostizierten 125 Rd.



„Galerie der Äpfel“ im Kurpark von Bad Rothenfelde . . .

Ergebnis Heat 2 - die **TOP 6**

Christian Schnitzler	127,62 Rd.
Manfred Stork	125,86 Rd.
Justin Pasch	125,43 Rd.
Andreas Lippold	125,40 Rd.
Ralf Pistor	124,72 Rd.
Caroline Schnitzler	124,48 Rd.

Siegerehrung . . .

In der Summe der gefahrenen Runden ergaben sich noch einige Verschiebungen im Klassement, aber Christian holte sich den Tagessieg. Zur Siegerehrung eignet sich das Podium in Aschendorf vorzüglich, und Manni konnte zu jeder einzelnen Fahrerin und einzelnen Fahrer die am Renntag beobachteten Vorkommnisse positiv kommentieren. Der sich ergebene Teilmetergleichstand zwischen Justin und Manni wurde zugunsten von Justin entschieden.



Startgruppe 4 mit Ralf, Patrick, Hartwig, Peter, Hans und Thomas . . . !!

Ergebnis Tageswertung - die **TOP 6**

Christian Schnitzler	300,13 Rd.
Justin Pasch	294,64 Rd.
Manfred Stork	294,64 Rd.
Caroline Schnitzler	292,34 Rd.
Andreas Lippold	292,86 Rd.
Christoph Müller	291,76 Rd.

Credits . . .

Die weite Anfahrt hat sich für alle gelohnt. Erfreulich war die starke Beteiligung der Fahrer der S.R.I.G. Teuto.



Benzingespräche mit Hartwig Rietz . . . !!

Einen besonderen Dank wie immer an das Catering von Christoph und Andreas, die neben ihren vielen Aufgabe auch die Teilnehmer verköstigt hatten.

Wie immer wechselten eine Reihe von Bausätzen die Besitzer. Natürlich wurden reichlich viele Tipps verteilt. Zu vermerken ist, dass diesmal bei keinem Boliden ein Bauteil durch Feindkontakt verloren ging, und das bei rundenlangem Parallelfahren. Auch die Einsetzer hatten nicht viel zu tun, da die NASCAR Racer den Ashville Raceway lieben.





Hallo Onkel Willie, der Papa ist Heute 6. geworden . . . !!

Allen Teilnehmer(innen) ist während der Wartezeiten auf den nächsten Durchgang auch mal ein Rundgang durch Bad Rothenfelde zu empfehlen. Es ist ein schick gemachtes Örtchen gespickt mit kleinen Besonderheiten zum Zeitvertreib.

Nachdem der Bahnraum wieder aufgeräumt war, ging in Fahrgemeinschaften ab nach Osnabrück zum letzten Programmpunkt des Tages, dem Konzert von „Doc Moralez“ auf der Hasestraße in Osnabrück. Willie hatte uns schon vorgewarnt, was da los sei; und dass aus Rücksicht auf die Wiederholung des Maifestes eine Lautstärken Begrenzung ab 23:00h gelte. Aber wie so häufig lässt sich Begeisterung nicht zügeln und „Doc Moralez“ spielte auf Mitternacht zu. Das Publikum dankte es mit Tanzeinlagen und stürmischen Applaus. Die umliegenden Getränkezelte machten dabei auch eine gute Schnitte. Dieses Straßenfest ist aller Ehre wert, und wurde nicht nur von uns sondern von 600.000 Anderen besucht. Leider konnten wir nicht, wie die vielen Jugendlichen, die Erdbeerbowle genießen, da wir ja noch nach Hause fahren mussten.

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird sich, nach einer aktuellen Terminverschiebung, am Sonntag, den 24.06.07 beim Carrera Club Oberberg Carrera wieder treffen, und um Punkte kämpfen.



Die Erinnerung bleibt wach, Do Slot . . . !!

Das Kurvenflitzen der NASCAR Fans am Montag, den 28.05.07 auf dem Speedway Moers fällt wegen Feiertag aus.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / NASCAR alt

Gruppe 2 4 5

4. Lauf am 19. Mai 2007 in Ochenbruck

Die Gruppe 2 4 5 des Südens fuhr am Samstag im fränkischen Ochenbruck ihren 6. und finalen Lauf für die Saison 2007. Wie in 2005 wurde dieses Rennen auch für die 245/West gewertet (in den geraden Jahren besucht halt die 245/ Süd ihre nördlichen Brüder).

Nachdem vor zwei Jahren die Visite des „West-Dutzend“ in Ochendings eine ziemliche Gaudi war, wollten sich in diesem Jahr erneut wieder ein paar Folks auf die 500km Tour gen Süden machen. Auch wenn heuer das Dutzend nicht ganz zustande kam, war man sich auf westlicher Seite gewiss, dass dieses lange Wochenende einigen Spaß bringen sollte . . .

Das Championat im Süden war längst nicht entschieden. So mussten allein die Norditaliener schon für reichlich Spannung sorgen. Und da man gemeinsam wertete und die westlichen Gäste sich eher aus den vorderen Startgruppen der Serie rekrutierten, konnte es keinesfalls langweilig werden . . . ☺☺

Einen eher wehmütigen Charakter bekam die Veranstaltung, weil das (relativ neue) Gebäude, in welchem die IG slotconnection ihre Bahn seit Jahren betreibt, abgerissen wird und einem Supermarkt-Neubau weichen muss: Es sollte somit die letzte Veranstaltung in Ochendings sein . . . ☹☹



„Carneval is over“ - das Gebäude, in dessen Keller sich die Ochendingser Bahn befindet, fällt dem Abbruchbagger zum Opfer . . .

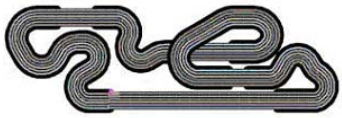
Aber bevor es an die Krokodilstränen geht, widmen wir uns erst einmal dem west-südlichen Renngeschehen . . .

Kompakt . . .

- **übersichtliche 21 Teilnehmer . . .**
- **Abgesang an 245-Traditionsstätte . . .**
- **Süd und West bieten spannende Rennen . .**
- **Trio Infernale fährt in eigener Welt und macht die Gruppen unter sich aus . . .**
- **SebastianN gibt ersten Gruppensieg ab . . .**
- **Gesamtwertung: SebastianN - JanS - JanU**
- **Überraschungen durch HaJü Eifler und Johannes Rohde . . .**

Strecke . . .

IG slotconnection
Bahnhofsstr. 8a
90592 Ochenbruck



Url
www.slot-connection.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

Vorgeplänkel . . .

Die 245/Süd schloss mit dem Rennen in Ochendings ihre 4. Saison ab. Man darf also von einer wohl-etablierten Serie schreiben. Die Westler können dies auch von sich behaupten, sodass keine Region länger den Rookie-Status beanspruchen durfte. Süd-Sprecher „Dutch“ hatte bereits 2005 formuliert, das JanS-Trauma aus 2004 sei überwunden . . .

Warum „Dutch“ dann nicht nahtlos in ein MarcelW-Trauma überleitete, ist nicht überliefert. Gewann MarcelW doch die West-Süd Begegnungen der letzten zwei Jahre. Aber auch dieses Trauma ist Geschichte, da der Champ in 2007 nicht mehr antritt. Dafür hat die 245/ West nun zwei der Plastikquäler an Bord, die die Südlichter anlässlich der 24h von Ochenbruck bereits zwei Mal auf ihre ureigene Art „quälten“. Wirkliche Besserung scheint also nicht in Sicht - zumal Sebastian Nockemann im Verbund mit JanS in diesem Jahr bislang die meisten 245-Rekorde brach . . .



Gute Idee - Großbildschirm weist die Schlagzahlen gut lesbar für alle aus . . .

Dies leitet nahtlos zur **Schlagzahl** Spekulation über: Nachdem der Autor bislang häufiger

zu niedrig gegriffen hatte, lautete die Prognose nun schlichtweg „überwiegend 20 Runden pro Spur“ - er will von den Spitzenkräften nach 18 Minuten folglich 120 Runden auf dem Monitor sehen !! Ist doch ganz einfach - oder . . . ☺☺

Wie ist nun die Abteilung Süd aufgestellt ? Mit Martin Arnold und Reiner Bergheimer sollten zumindest zwei heimische 245er dem West-Trio Paroli bieten können.
Stefan Schmeusser hatte den Gesamtsieg in der Gruppe 2 vorab schon sicher - dennoch mussten sich die Herren Föller, Holländer, Luckmann, Bergheimer, Müller, Wilke und Arnold noch über die Plätze auf dem Treppchen einigen . . .
Noch nicht ganz sicher war Reiner Bergheimer der Sieg in der Gruppe 4 Gesamtwertung. Hier reichten die Kandidaten für die Top 3 ebenfalls bis zu Rang 7 zurück: Wilke, Schmeusser, Brand, Arnold, Holländer und Luckmann lauteten deren Namen . . .
Michael Wilke konnte sich als Führender der Gruppe 5 Wertung ebenfalls längst nicht sicher sein, am Ende ganz oben zu stehen. Zumindest Reiner Bergheimer, Stefan Schmeusser, Peter Brand und Martin Arnold hatten noch Chancen, in dieser Gruppe ganz nach vorn zu fahren . . .



Die künftigen Besitzer der Pokale der 245/Süd 2007 in den drei Gruppen waren auszufahren . .

Slotcars und Technik . . .

Für die Weitgereisten (und natürlich auch die trainingswilligen Regionalfürsten) öffnete „Dutch“ Holländer den Keller in Ochendings bereits am **Freitag** Nachmittag um 14:00h.
Aus der Abteilung West schlugen 9 Folks zeitnah auf. Der T4 von InVo war der Schnellste am Ziel, S² folgte kurz darauf mit dem Schnekkenhaus. Die „Kellerkinder“ HaJü Eifler und Johannes Rohde sind halt immer ein wenig langsamer . . . ☺☺
Das Training zog sich bis in den Samstag. Allerdings waren die Südler die Letzten an der Bahn. Die West-Truppe zog sich zeitig nach Mitternacht zurück. Mit Biergarten war’s erneut Essig - allerdings wurde sogar der westliche Biergarten-Beauftragte HaJü Eifler noch kurz vor Mitternacht bei Übersetzungs- und Motortests an der Strecke gesichtet . . .
Auf der Strecke brachen die Plastikquäler alle Rekorde. Bestzeiten reihenweise zeigte der Monitor - und reichlich verzweifelte Blicke der Süd-Fraktion . . .
Aber auch die Folks aus dem Süden nutzen den Trainingstag ausgiebig, sodass bis in die späten Abendstunden der Spurwechsel-Modus aktiv blieb . . .

Der **Samstag** brachte für die Westler einen ungewohnt entspannten Vormittag. Aufgrund der vergleichsweise geringeren Teilnehmerzahl waren technische Abnahme und Rennstart großzügig nach hinten verlegt. Selbst für ein gemeinsames Mittagessen vor dem Auftakt nahm man sich Zeit. Dass kein Teilnehmer hungrig ins Rennen gehen musste, überwachte der Ochendings-Chef „Long“ akribisch . . .



Entspannte Rennvorbereitungen am Samstag Vormittag . . .

Die Abteilung **neue Slotcars** war eher übersichtlich besetzt - schließlich fuhr der Süden das Saisonfinale und der Westen war mit Lauf Nr. 4 ebenfalls bei Halbzeit angelangt.

Die **technische Abnahme** fand unter Leitung von Reiner Bergheimer statt. Arnim Luckmann, Johannes Rohde und JanS unterstürzten den Technik-Chef bei seinem Job.

Racing . . .

Die Folks im Süden haben sich in der aktuellen Saison für einen leicht geänderten Austragungsmodus entschieden: Die Gruppen werden én bloc ausgefahren - also zuerst sämtliche Gruppe 2 Fahrzeuge, dann alle Gruppe 4 und abschließend alle Gruppe 5 im Rudel - eben so, wie es andere Serien mit mehreren Fahrzeugklassen auch durchziehen . . .
Das war für die Westler ein wenig ungewohnt - sollte aber nicht wirklich zu Problemen führen. Deutlich schwerer taten sich die Folks mit dem Fehlen der Spurmarkierungen auf den Fahrzeugen: Bei einem Abflug ruft im Süden der Fahrer den Einsetzern die Spurnummer zu. Dieses Verfahren war reichlich gewöhnungsbedürftig und sollte sich im Tagesverlauf auch durchaus entscheidend auf einzelne Duelle auswirken . . .

Es wurde nicht nur gemeinsam gewertet - auch die Startgruppen sahen eine bunt Fahrer-Mischung aus Süd und West. Zurück gelegt wurden klassische 6*3 Minuten. Gegen 13:10h schickte Reiseleiter „Long“ die ersten Sieben auf die Strecke . . .

Die **Gruppe 2** sollte den Renntag beginnen. Bei 21 Teilnehmern waren drei 7er-Startgruppen angesagt. Die bisher eher weiter hinten platzierten Teilnehmer mussten den Auftakt fahren - die Cracks beider Serien dann das Finale . . .

In der ersten Startgruppe reihten sich folgende sieben Fahrer-/Fahrzeugkombinationen ein:

1 Müller, Thomas ..... BMW 3.0 CSL
2 Holländer, Bernd ..... Ford Mustang
3 Haushalter,Dirk ..... Fiat 131 Mirafiori
4 Amerell, Roland ..... Ford Escort II
5 Krietenstein, Nils ..... Nissan KPGC
6 Schmidt, Thomas ..... Datsun 160 J
7 Herrmann, Maximilian ..... Firebird Trans-Am

Dirk Haushalter verlor mit dem Fiat 131 Mirafiori äußerst unglücklich 3 Runden aufgrund eines Kurzschlusses, weil ein Felgeneinsatz auf den Stromleitern seiner Spur lag (103,38 Runden; P4). Bernd Holländer hatte Probleme mit der Stromaufnahme am Mustang und gab so wertvollen Boden preis (104,58 Runden; P3).
Mit konstanter Fahrt brachte Thomas Müller das BMW CSL Coupé auf 106,29 Runden. Das war der Bestwert. Ebenso konstant kamen 105,51 Runden für den Datsun 160 J von Thomas Schmidt zusammen; das entsprach P2 . . .
Nils Krietenstein war bester Nissan KPGC in dieser Startgruppe und letzter 100er; 100,23 Runden brachten P5 in dieser 7er Gruppe. Roland Amerell hatte mit dem Escort II alle Hände voll zu tun und kam auf 96,26 Runden. Somit bliebt P7 für den Firebird von Youngster Max Herrmann, der in Ochendings erst sein zweites 245-Rennen absolvierte . . .



Sein zweites 245-Rennen - Maxi Herrmann vor dem Einsetzen . . .

Die zweite Startgruppe ging wie folgt auf die 6*3 Minuten Reise:

1 Eifler, Hans-Jürgen ..... VW Käfer
2 Wilke, Michael ..... Nissan KPGC
3 Rohde, Johannes ..... Nissan KPGC
4 Föller, Michael ..... Toyota 1600 GT
5 Vorberg, Ingo ..... Nissan KPPC
6 Luckmann, Arnim ..... Mercedes 450 SLC
7 Stracke, Dirk ..... Toyota 1600 GT

Groß waren die Abstände in dieser Gruppe nicht. Kurz vor Ende lagen die Herren Eifler, Luckmann, Rohde, Vorberg und Wilke rundengleich. Arnim Luckmann war mit dem 450 SLC als Erster fertig und musste auf der letzten Spur aussetzen. 109,65 Runden lautete seine Vorgabe.
Die anderen vier machten es richtig spannend: Erst in letzter Minute schob sich Ingo Vorberg mit dem Nissan KPGC auf P2 (109,22 Runden). Michel Wilke mit einem weiteren KPGC lag nur 25 Teilmeter zurück. Und um die Sache wirklich rund zu machen, komplettierte Johannes Rohde, weitere 29 Teilmeter zurück den KPGC Reigen (P4). Der einzige Käfer im Feld brachte mit HaJü Eifler am Regler ebenfalls 108 Runden zustande - jedoch nur 16

Teilmeter (P5).
Michael Föller und Dirk Stracke fuhren den Titel „beste Celica“ aus. Mit 106,80 zu 106,55 entschied Michael die Sache knapp für sich . . .

Es folgte die Gala der schnellsten Gruppe 2 Treter der Regionen. Recht abwechslungsreich trat man an:

1 Nockemann, Sebastian ..... Firebird Trans-Am
2 Arnold, Martin ..... BMW 635 CSi
3 Schaffland, Jan ..... Chevrolet Camaro
4 Bergheimer, Reiner ..... Nissan KPGC
5 Uhlig, Jan ..... BMW 635 CSi
6 Schaffland, Ralf ..... Mitsubishi Colt
7 Schmeusser, Stefan ..... Ford Capri 3100 RS

Auch der schnellsten Startgruppe mangelte es nicht an Dramatik. Jedoch teilte sich das Geschehen rasch in zwei Hälften: Jan² und Sebastian Nockemann machten den Tagessieg unter sich aus: Am Ende lief der Firebird von Sebastian 117,42 Runden auf P1 - JanS lag mit dem Camaro 30 Teilstriche dahinter. JanU legte zu Beginn gigantisch los und musste dem Tempo gegen Ende Tribut zollen: 115,82 Runden und eine sichere P3 . . .
Der Süd-Fight wurde dann ebenso spannend: Reiner Bergheimer (Nissan KPGC) schaffte 109,42 Runden - Stefan Schmeusser (Ford Capri) 109,13 Runden und Martin Arnold (BMW 635 CSi) 109,12 Runden. Nur der Schleichende ließ es zu ruhig angehen und ein wenig Pech kam auch dazu: 106,75 Runden waren die rote Laterne in dieser Gruppe.

Zusammenfassung: Somit fiel die Entscheidung in der Gruppe 2 recht deutlich: SebastianN knapp vor JanS und vor JanU. Anschließend war 6 Runden „Luft“.
Arnim Luckmann nahm Reiner Bergheimer entscheidende Punkte in der Süd-Wertung weg und Ingo Vorberg komplettierte die Top 6.

Bemerkenswert: Die Ränge 4 bis 11 waren lediglich durch eineinhalb Runden voneinander getrennt. Spannender geht’s kaum. Überraschung des Tages war sicherlich Arnim Luckmann als „Best of the rest“ hinten dem wilden West-Trio . . .

Nachdem sämtliche schmale Fahrzeuge im Ziel waren, stand die Erdbeertorte von Egi (Hochdeutsch sprich „Ecki“ auf dem Programm - und anschließend die **Gruppe 4**. Die Startaufstellung entsprach hinsichtlich der Fahrer der Gruppe 2, jedoch wurden die Startspuren gewechselt:

1 Müller, Thomas ..... BMW M1
2 Holländer, Bernd ..... BMW M1 Procar
3 Haushalter,Dirk ..... Lamborghini Jota
4 Amerell, Roland ..... BMW M1 Procar
5 Krietenstein, Nils ..... Nissan 240Z
6 Schmidt, Thomas ..... Porsche 934

Das Rennen ging ohne große Schwierigkeiten über die Bühne: Bernd Holländer entschied die Sache mit dem M1 Procar klar für sich (113,69 Runden). Dirk Haushalter vermochte mit dem Jota nur teilweise zu folgen, schaffte aber sicher die P2 mit 111,57 Runden.
Etwas enger gestalteten Thomas Müller (M1) und Thomas Schmidt (934) ihr Duell: 108,38 zu 107,91 Runden lautete der Endstand.
Um P5 fuhren der Nissan 240 Z von Niels Krietenstein und das M1 Procar von Roland Amerell. Ebenfalls binnen einer Runde hielt der Nissan die Nase vorn: 104,28 zu 103,76.

Die zweite Startgruppe sah das Mittelfeld in folgender Aufstellung:

1 Rohde, Johannes ..... BMW M1 Procar
2 Föller, Michael ..... BMW M1 Procar
3 Vorberg, Ingo ..... BMW M1
4 Luckmann, Arnim ..... Lamborghini Jota
5 Stracke, Dirk ..... BMW M1 Procar
6 Eifler, Hans-Jürgen ..... Lamborghini Jota
7 Wilke, Michael ..... Porsche 934



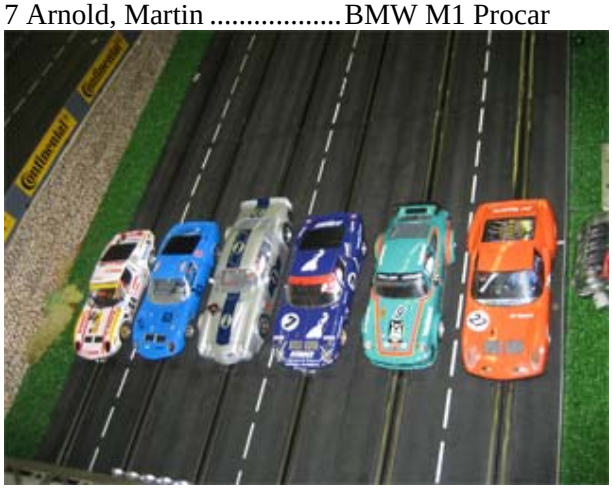
Der Porsche 934 von Michael Wilke . . .

Das Rennen um die Spitze wurde vom Speed her zwischen HaJü Eifler, Arnim Luckmann (beide Jota), Johannes Rohde (M1 Procar), Ingo Vorberg (M1) und Michael Wilke (934) entschieden.
Ingo war im Pech, als der M1 einmal über die Bande ging. In der 7er Gruppe legte HaJü tolle 116,81 Runden vor und konnte den Ausgang des Rennens ganz entspannt neben der Strecke

beobachten.
Johannes Rohde belegte mit dem M1 Procar schließlich P2 (114,28 Runden). Michael Willke brachten den 934 mit 112,54 Runden auf P3 ins Ziel, nur 13 Teilmeter zurück blieb Arnim Luckmann mit dem Jota (P4).
Ingo Vorberg blieb mit dem M1 als bester 111er P5 (111,79 Runden). In derselben Runde hielten sich dazu noch Michael Föller (M1 Procar 111,18) und Dirk Stracke (M1 Procar, 111,13), die somit die P6 und P7 belegten . . .

Blieben wieder die Schnellsten für das Finale der Gruppe 4. Man startete wie folgt:

1 Schaffland, Jan ..... Lamborghini Jota
2 Bergheimer, Reiner ..... Lamborghini Jota
3 Uhlig, Jan ..... Chevrolet Camaro
4 Schaffland, Ralf ..... Lamborghini Jota
5 Schmeusser, Stefan ..... Porsche 934
6 Nockemann, Sebastian ..... Lamborghini Jota
7 Arnold, Martin ..... BMW M1 Procar



Startaufstellung der mutmaßlich schnellsten Gruppe 4 Fahrzeuge . . .

Das Trio Jan² und Sebastian Nockemann gestaltete auch die Gruppe 4 in ihrem Sinne. Nur hieß die Reihenfolge hier JanU vor JanS vor SebastianN (119,39 zu 119,27 zu 119,13). SebastianN hatte hier Pech und flog einmal über die Brücke ins Off. Danach war der Jota nicht mehr ganz so sicher zu fahren, was am Ende den kleinen Unterschied ausmachte . . .
Auch im restlichen Feld ging es spannend zu: Der Schleichende (Jota, 114,98 Runden) rettete sich knapp vor Martin Arnold (M1 Procar, 114,62 Runden) und Reiner Bergheimer (Jota, 114,17 Runden) ins Ziel. Und selbst Stefan Schmeusser mit dem 934 lag nur ca. eine halbe Runde zurück (113,68 Runden).

Zusammenfassung: Die Namen der Top 3 in der Gruppe 4 waren identisch - nur die Reihenfolge wechselte: Erster Gr.4 Sieg für JanU; es folgte der Dauer-Zweite JanS vor Sebastian-N. HaJü Eifler sicher auf P4 vor dem Schleichenden und Martin Arnold als bestem Süd-Fahrer.

Bemerkenswert: HaJü Eifler mit dem Rohde-Jota und beeindruckender Leistung auf P4 - fast zwei Runden vor dem restlichen Feld. Erneut enge Abstände auf allen Positionen. Absolutes Highlight sicherlich die wilden Jungs auf den Positionen 1 bis 3, welche binnen einer Viertel Runde einliefen . . .

Quasi als Finale wurden die Silhouette Cars der **Gruppe 5** an den Start gestellt. Für die 245/Süd eindeutig der spannendste Teil - wurde hier doch noch der Champion gesucht. Die Startaufstellung war mittlerweile bereits vertraut. Zum Auftakt ging es noch recht gemächlich zur Sache:

1 Krietenstein, Nils ..... Toyota 2000 GT
2 Schmidt, Thomas ..... Ford Capri turbo
3 Herrmann, Maximilian ..... Ford Capri turbo
4 Müller, Thomas ..... Toyota 2000 GT
5 Holländer, Bernd ..... Toyota Celica LB
6 Haushalter,Dirk ..... Toyota Celica LB
7 Amerell, Roland ..... Ford Capri turbo



Toyota 2000 GT von Niels Krietenstein . . .

Eine beeindruckende Performance zeigten die zwei Celica Piloten in dieser Startgruppe: Dirk Haushalter verlor durch Fehlstart einige Sekunden - ging nachfolgend jedoch nur noch Rekordzeiten. Auch Bernd Holländer legte eine sehenswerte Schlagzahl hin. Beide Fahrer wurden im Rennverlauf verschiedentlich Opfer der langsameren Startgruppe und verpassten so die 114er Marke, welche ihnen den Eintritt in die einstelligen Tabellenränge beschert hätte. Bernd legte schließlich 113,91 Runden zurück und Dirk 113,81 Runden.

Sicher auf P3 dieser Gruppe fuhr Thomas Schmidt - der Capri erzielte 109,70 Runden. Dafür balgten sich die zwei 2000 GT um P4 in dieser Gruppe. Erst kurz vor Ende entschied Thomas Müller den Fight für sich (107,50 Runden); Niels Krietenstein fuhr eine gute halbe Runde zurück ins Ziel.
Rookie Maxi Herrmann etablierte sich mit dem Capri auf P6 und Roland „Rolli“ Amerell beklagte trotz Messing-Ritzel einen ärgerlichen Getriebeschaden beim Capri, welcher ihn zum Schlusslicht machte . . .

Die zweite Startgruppe sah das Mittelfeld in folgender Aufstellung:

1 Vorberg, Ingo.....Ferrari 365 GT4 BB
2 Luckmann, Arnim .....Ferrari 365 GT4 BB
3 Stracke, Dirk .....Toyota Celica LB
4 Eifler, Hans-Jürgen .....Ferrari 365 GT4 BB
5 Wilke, Michael.....Porsche 935/76
6 Rohde, Johannes .....Toyota Celica LB
7 Föller, Michael.....Ford Capri turbo

HaJü Eifler war in der Gruppe 5 einmal mehr im Pech: Nach einem Salto über die Brücke war der Ferrari unfahrbar, sodass der Renningenieur auf der 7. Spur den gesamten Vorbau richten musste. Mehr als 102,71 Runden kamen anschließend nicht zustande.
Somit lieferten sich Ingo Vorberg und Johannes Rohde einen einsamen Zweikampf um den Sieg in dieser Startgruppe. Nach 18 Minuten lag der 365 GT4 BB von Ingo mit 115,77 Runden äußerst knapp vor der Celica von Joahnnes (115,59 Runden).
Die Südlichter Michael Wilke (935/77) und Michael Föller (Capri) gestalteten das Duell um P3 ähnlich eng: 113,12 zu 112,86 hieß es schließlich für den Porsche-Piloten. Arnim Luckmann kam da nicht ganz mit; der 365 GT4 BB landete eine Runde zurück auf P6, sodass für Dirk Stracke mit der Celica erneut nur der letzte Rang in dieser Startgruppe übrig blieb . . .

Mit einer bunten Typenvielfalt ging es ins letzte Rennen des Tages - 6 verschiedene Modelle sorgten für ungewohnte Vielfalt im Feld:

1 Uhlig, Jan.....BMW 320 turbo
2 Schaffland, Ralf .....Toyota Celica LB
3 Schmeusser, Stefan .....Porsche 935/77
4 Nockemann, Sebastian.....BMW M1 turbo
5 Arnold, Martin .....Ford Capri turbo
6 Schaffland, Jan.....Ferrari 365 GT4 BB
7 Bergheimer, Reiner.....Ferrari 365 GT4 BB



Diese Gruppe 5 Fahrzeuge absolvieren das letzte Rennen auf dem Traditionskurs in Ochendings . . .

Sebastian Nockemann schaffte erneut den Stunt über die Brücke. Dieses Mal blieben die Fahreigenschaften des M1 turbo allerdings unbeeinträchtigt. Souveräne 121,34 Runden brachten den Tagesbestwert und den Gruppensieg. Jan² machte die Sache aber wieder reichlich spannend: JanU vor JanS lautete am Ende die Reihenfolge (118,91 zu 118,28 Runden).
Sicher auf P4 fuhr Martin Arnold mit dem Capri und 116,42 Runden.
Dafür war sich das Trio Bergheimer, Schmeusser und Schleichender recht uneins über die weiteren Platzierungen. Man fuhr binnen einer Viertelrunde in o.a. Reihenfolge ins Ziel: 365 GT4BB 114,39 Runden, 935/77 114,24 Runden und Celica 114,15 Runden . . .

Zusammenfassung: Erneut also das Trio Infernale deutlich in Front: Jetzt wieder SebastianN vorn; dann JanU auf P2 und JanS als Dritter. Martin Arnold rettet die Südehre mit P4, bevor mit Ingo Vorberg und Johannes Rohde wieder die West-Fraktion zuschlägt.

Bemerkenswert: Wiederum die teilweise extrem engen Ergebnisse. Die tolle Bestmarke von 121,34 Runden von SebastianN sowie die Fahrten der beiden Celicas von Bernd Holländer und Dirk Haushalter, welche hätten gut in die Regionen um P7 führen können . . .

Mit dem letzten Gruppe 5 Slotcar im Ziel konnte auch die **Gesamtwertung** des Tages erstellt werden. Die wilden Jungs aus dem Westen machten die Top 3 unter sich aus: SebastianN vor JanS und JanU hieß es in der Addition der zurück gelegten Runden . . .
Es folgte fast 14 Runden Niemandsland - an-

schließend ging's dann im Rundenabstand weiter: Martin Arnold wurde Vierter, Johannes Rohde Fünfter und Reiner Bergheimer landete auf P6.
Stefan Schmeusser, Ingo Vorberg, der Schleichende und Michael Wilke komplettierten die Top 10 . . .

Ende . . .

Nach 9 Startgruppen und etwa 6h Rennbetrieb war der aktive Teil des Tages für die 21 anwesenden 245er gegen 19:00h abgeschlossen. Es folgte der DV-technische Part, in welchem die korrekte Reihenfolge in den Gruppen, der Tageswertung und natürlich den Gesamtständen der regionalen Serien ausgekegelt wurde . . .

Die Siegerehrung des Tages führte Bernd Holländer durch. Dazu ehrte die 245/Süd abschließend ihre Champions für 2007. Nach 6 Läufen (bei zwei Streichresultaten) sah die Sache wie folgt aus:

Gruppe 2
1. Stefan Schmeusser
2. Martin Arnold
3. Reiner Bergheimer

Gruppe 4
1. Martin Arnold
2. Reiner Bergheimer
3. Michael Wilke

Gruppe 5
1. Martin Arnold
2. Reiner Bergheimer
3. Michael Wilke

Procar
Martin Arnold

Neben Pokalen für die Top 3 übergab „Dutch" Sachpreise für den Rookie of the year (Niels Krietenstein), den jüngsten Teilnehmer (Maxi Herrmann), den 1:1-Vielfahrer (Michael Wilke) sowie den Teilnehmer mit den meisten Starts (Stefan Schmeusser).
Ganz am Ende stand die Tombola, aus welcher jeder preisberechtigte Teilnehmer ein Chassis mit nach Hause nehmen konnte . . .



Niels Krietenstein nahm den Rookie-Preis in Empfang . . .

Credits . . .

Die Crew der **IG slotconnection** hat jede Menge Erfahrung in der Ausrichtung von Veranstaltungen. Die gastgebende 245-Organisation dito. Dementsprechend routiniert ging es in Franken zu: Am Freitag Abend verschwand „Long" immer einmal wieder aus dem Keller - der Braten für's samstägliche Mittagessen war in der Röhre ☺☺ Auch Catering-Chef „Egi" war vielbeschäftigt: Die Erdbeertorten entstanden am Samstag in Handarbeit vor Ort - und zwar deutlich mehr, als der Küchenchef vorgesehen hatte ☺☺.
Die Reiseleitung übernahm durchgängig Chief „Long". Er streute die Gags sparsamer als üblich ein - war immer im Bild und führte die Fahrer sicher durch den Tag . . .
Eine gute Idee: Der Großbildschirm gegenüber den Fahrerplätzen wies die Bepfe-Daten aus. So konnten sogar die Fahrer auf den Außenspuren verfolgen, was hinsichtlich der Rundenzeiten oder -zahl angesagt war . . .

Nachfolgend die Liste der Helfer:
Technische Abnahme: Reiner Arnim, Johannes und JanS.
Catering: Egi und Long.
Zeitnahme: Long.

Besonderer Dank aus Sicht der westlichen Gäste gebührt den **Verantwortlichen der 245/Süd**: Reiner Bergheimer, Bernd Holländer und Arnim Luckmann !!
Wie die Geschichte der 245 und auch die Entwicklung anderer Rennserien zeigt, ist eine reibungsarme Kooperation über die Regionen hinweg längst nicht selbstverständlich. Dass es

in der 245 bestens funktioniert, ist gerade auch den Machern der 245/Süd maßgeblich zu verdanken . . . !!



Zwei der drei 245/Süd Verantwortlichen: Reiner und „Dutch“ (im Vordergrund) - Küchenchef „Egi“ wie immer hinter der Theke . . .

Ausblick . . .

In der 245/Süd hängt Bernd „Dutch“ Holländer den Job als Serienchef nach 4 Jahren sowie 22 Rennen an den Nagel und stellte zum Veranstaltungsende den langjährigen 245er Stefan Schmeusser als Nachfolger vor. Reiner Bergheimer und Arnim Luckmann bleiben der südlichen Veranstalter-IG jedoch weiterhin erhalten.
Reiner Bergheimer und der Schleichende bedankten sich - auch im Namen der Teilnehmer - bei Bernd für die vier Jahre intensiver Arbeit zum Wohle der 245.

Die IG Slotconnection als solche wird nicht abgerissen ☺☺ Neue, noch größere Räumlichkeiten sind bereits angemietet und „in Arbeit“. Man wird an neuer Stelle den Status der Kellerkinder aufgeben und ins 1.OG wechseln ☺ Rechtzeitig für das „Bruck 400“ und die 24h will man vor dem Herbst wieder einsatzbereit sein. Laut „Long“ befindet man sich mit den erforderlichen Bauarbeiten etliche Tage „vor Plan“ . . .
So beim neuen Track denn die Brückenauffahrt im Linksverkehr entschärft wird (ist zugesagt), der schleifermordende Hochflorteppich in den Auslaufzonen entfällt und Spurmarkierungen auch für ältere Mitbürger lesbar sein werden, gilt der Spruch von „Long“ uneingeschränkt: „Alles wird besser !!“. . . ☺☺

Für die 245/Süd ist die Saison 2007 mit dem Finale vom Samstag beendet. Wie es weiter geht, werden die Macher der Serie wie üblich im Herbst verkünden . . .

Die 245/West fährt den 5. Lauf zum Ende der Sommerferien in der Duisburger Rennpiste aus . . .
Datum: **Samstag, der 5. August 2007**.

Vor Beginn besagter Sommerferien findet jedoch noch der 2. Lauf zur **245 easy*** statt. Dazu geht es ins Sauerland - Austragungsort ist der Rennbahnclub Arnsberg. Das Datum lautet: **Samstag, der 16. Juni 2007** . . .

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

Sponsoren.....

Automobilminiaturen | Car-On-Line | Checkered Flag | Slotfreaks

DiSo-Modelle | Fischer-Modellbau | Manfred Förster Motorsport-Fotoarchiv Tel. 02463 / 1870 eMail - M.Förster | GD-Cartuning | H+T Motorracing

JENS SCALE RACING | MOTOR MODERN MODELLTECHNIK | MSD | PLAFIT | Racing World JUNG

Jens Scaleracing	Motor Modern	Meister Service Dienst	Plafit	RacingWorld Jung
Rennbahn & mehr	Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis
Skipspeed	Slotpoint	Slotbox	SSH	Das Slotracing Werk