WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 145 -
4. Februar 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . gleich drei Serien starteten am Wochenende in die neue Saison. Die 245 in Schwerte und die Vintage Slot Classic in Gelsenkirchen (beide am Samstag) sowie die Trans-Am am Sonntag in Dortmund. Es kommt Schwung in den 2008er Laden . . .
Kommendes Wochenende geht's unaufhaltsam weiter: Auftakt der NASCAR Grand National in Moers auf dem Holzbahn-Oval sowie gleich nebenan die Wild West Team Classic in Kamp-Lintfort auf schnellem Plastik. Der Sonntag bleibt dann rennfrei . . .
Die laufende Nummer 145 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet von der 245, der Vintage und der Trans-Am. Der Schleichende, Tom Willner und Andreas Rehm waren dazu am Werk. Den Blick nach vorn wagt allein Nick Speedman - zur Team Classic liegt leider kein Text vor . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  1. Lauf am 2. Februar 2008 in Schwerte
- Vintage Slot Classic
  1. Lauf am 2. Februar 2008 in Gelsenkirche
- Trans-Am
  1. Lauf am 3. Februar 2008 in Dortmund
- NASCAR Grand National
  1. Lauf am 9. Februar 2008 in Moers

Gruppe 2 4 5

1. Lauf am 2. Februar 2008 in Schwerte

Auf ein Neues! Im achten Jahr fährt die **Gruppe 2 4 5** erneut acht Läufe im Rheinland und Westfalen. Den Auftakt machte zum zweiten Mal in Folge die Veranstaltung bei den Carrera Freunden in Schwerte . . .

Kompakt . . .

- **morgendliches Schneechaos behindert 245 Auftakt massiv . . .**
- **letztlich doch 28 Teilnehmer und 84 Slotcars zum Aufgalopp . . .**
- **zahlreiche Nachlässigkeiten bei Technik . .**
- **wie immer in Schwerte ging's schwungvoll durch den Renntag . . .**
- **erneut Dreifachsieg für Sebastian N. . . .**
- **ebenso erneut drei Mal P2 für JanS . . .**
- **Schleichender, InVo und der junge Siggi je ein Mal auf „Bronze" . . .**

Strecke

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Vorgeplänkel . . .

Selten sah man den Schleichenden so ratlos wie beim Schreiben des Vorberichts zum 245-Auftakt in Schwerte. War sonst im Vorfeld eigentlich ein guter Informationsstand gegeben, wer denn nun die 245 zu den Akten legen würde oder neu für sich entdeckt hatte. Die Saison 2008 war irgendwie im C/West und SLP-Cup Dickicht ein wenig aus dem Fokus geraten . . .

Schneetreiben auch im Bahnraum !? Zwei neue Slotcars auf dem Weg zur Gegengeraden . . .

Alles halb so wild - die etablierten 245er würden sich eh rechtzeitig zum Rennen an- bzw. abmelden - und die Carrera Freunde Schwerte wissen schon länger, wie man solche Veranstaltungen durchzieht . . . ☺☺
Da die Vorbereitungen auf Seiten der IG245 eh per Checkliste laufen, konnte eigentlich nichts schief gehen. Aber ein wenig merkwürdig war das gefühlte „Informationsmanko“ schon . . .

Naja - zumindest im eigenen Hause bestand Klarheit: Es gab nix Neues. Das S² Bauprogramm für die 245 war im Herbst 2007 mit dem zweiten neuen Jota vorläufig abgeschlossen - der Fokus liegt seitdem auf GT/LM, SLP, SLP-Cup und DPM . . .
JanS’ „Lieblingsgegner“ und Vorjahres-3fach-Champ Sebastian Nockemann würde wieder auflaufen; somit war JanS’ Party gebongt . . .

Neuwagen des 2007er Champs in der Gr.4 - BMW M1 Procar von Sebastian Nockemann . . .

Also die Vornennungen abwarten - dann wäre das Bild klarer und ab nach Schwerte zum Training. Wobei die Wetterprognosen der Transparenz nicht wirklich förderlich waren - für die zweite Nachthälfte des Rennsamstag Morgens waren bereits Tage zuvor schwere Schneefälle angesagt . . . ☹☹

Über Favoriten muss kein Wort verloren werden, solange das Spitzenduo nicht durch weitere Fahrer erweitert würde. Auf die Plätze gehörten beim Heimspiel eindeutig die Schwerter - fraglich war lediglich, wie viele Heimascaris auflaufen würden . . . Basta !☺!☺

Vorbereitung . . .

Die „245 Woche“ in Schwerte begann eigentlich schon am **Dienstag**. Zum Clubabend der Carrera Freunde blieb es jedoch ruhig . . .

Weiter ging’s am **Donnerstag** Abend. Zwei Stunden Zeit für freie Runden - dann ein C/West Rennen über 6*4 Minuten. Erstaunlicherweise standen 29 (in Worten: Neunundzwanzig !!) C/Westler an den Fahrerplätzen. Die Gruppe 245 war jedoch lediglich mit wenigen Nicht-Schwertern vertreten . . .

Für das offizielle freie Training war der **Freitag** Abend vorgesehen. Das Wetter blieb ruhig, gut ein Dutzend 245er schraubten und fuhren auf dem 30m-Kurs. Nur die zwei designierten Favoriten gingen wirklich schnelle Zeiten; wobei Sebastian recht unzufrieden wirkte. Die drei neuen Slotcars des Heimascari InVo (Ingo Vorberg) waren nicht fertig geworden - mit der Vorbereitung der Alten ließ er sich Zeit . . .

Erstmalig in der Gr.2 am Start: Börner’s Scaleworks Opel Kadett GT/E von Björn Körner . .

Die freitägliche Anreise von Peter Höhne aus dem Saarland wurde witterungsbedingt abgesagt und auf Samstag Früh verlegt. Das war ein erster Vorgeschmack auf den **Samstag** Morgen. Binnen weniger Stunden war NRW weiß - zwischen Köln und Wuppertal war die Autobahn völlig gesperrt. Die 245er aus dem Rheinland bzw. dem Bergischen hatten dementsprechend arg zu kämpfen, Schwerte überhaupt zu erreichen. Aber man gab sich nicht geschlagen !!! Auch besagter Peter Höhne wuselte sich aus dem Saarland durch: „Ich wollte ja um 8:15h hier sein . . .“ lautete sein Kommentar als er nach rund 5 Stunden Fahrzeit „erst“ gegen 9:00h im Bahnraum stand. Noch schlimmer erwischte es die Sauer- und Siegerlandfraktion: Christian Grüttner und Michael Rettler musste gänzlich passen - und Claus Uebach benötigte Stunden für die ersten 10km. So gut wie keinen Schnee nahmen hingegen die Folks aus dem nördlichen und östlichen

Westfalen wahr - sie standen folglich als erste am der Strecke . . .
Hut ab jedenfalls vor dem unbeugsamen Willen, den 245-Auftakt zu fahren. Am Ende standen 28 Folks im Bahnraum . . . !! Ein wenig verspätet vielleicht, aber längst wieder guter Dinge . . . ☺☺

What's new . . .

Bei den **Fahrern** fehlte rund ein halbes Dutzend bekannte Gesichter entschuldigt. Dafür waren gleich vier „Neue" anwesend: Aus der Heimfraktion wollten Björn Rothstein und Kai-Ole Stracke einmal 245 antesten. Und auch die rennerfahrenen Björn Körner und Andy Lippold schnupperten erstmalig 245-Luft.
Youngster Kai-Ole (11 Lenze, Nickname laut JanS: „Kole") avancierte im Laufe des Tages übrigens zum Streckensprecher - kaum ein Vorgang blieb von ihm unkommentiert . . .

Dreifach-Sicht: Schneller Barm Käfer, „Kole" und Dana Hermes bei Ihrer Lieblingsbeschäftigung . . .

Auch bei den Slotcars tat sich Einiges in den wenigen Wochen seit dem Finale 2007. Einerseits brachten vier Neue natürlich auch viel neues Material ein. Andererseits zeichnete sich doch erheblicher Ablösebedarf bei den Big-Blocks in der Gruppe 2 ab. Irgendwie schien niemand den Worten des Schleichenden wirklich zu trauen, dass man die Firebirds oder Camaros weiterhin konkurrenzfähig bewegen konnte . . . ☺☺
Beginnen wir aber bei den Neuen: Björn Körner setzte auf Opel Kadett GT/E aus eigener Produktion, Ferrari 365 GTB4 „Daytona" und Toyota Celica. Damit waren bereits zwei rare Modelle in den Gr.2 und 4 zu verzeichnen. Andy Lippold setzte den Reigen mit Toyota Celica 1600 GT, Ferrari 512 BB und Ford Capri fort. Auch den 512 BB sieht man in der 245 nicht gerade häufig. Björn Nr. II (Rothstein) brachte ebenfalls teilweise eher seltenes Material auf die Strecke: Ford Capri RS, BMW M1 und VW Scirocco . . .

Leuchtender VW Scirocco in der Gruppe 5 – Björn Rothsteins Erstlingswerk . . .

Familie Heß stellte zwei neue Gr.5 Celicas vor. Bemerkenswert: Junior Marius lackierte seinen zweifarbig gehaltenen „LB" selbst und wandelt somit auf den Spuren seines Vaters als Artist an der Airbrush Pistole . . . ☺☺
Das Gros der Neuvorstellungen war jedoch in der Gruppe 2 zu bewundern: Peter Sarnow mit einem wirklich gelungenen BMW 320i. Jörg Mews wandelte einen Fujimi VW Golf GTi I nebst Verbreiterungen aus der 2007er Tombola in ein ebenfalls bemerkenswertes Modell um. Frank Hermes brachte mit dem 3.0 CSL endlich den ersten BMW an den Start. Sebastian Nockemann präsentierte einen Opel Manta CC und Fabian Holthöfer löste den Ford Capri durch einen Fiat 131 Mirafiori ab . . .

Peter Sarnow outete sich als Modellbauer – gelungener BMW 320i für die Gr.2 . . .

Racing . . .

Der **Fahrplan** wurde aufgrund der zahlreichen verspäteten Anreisen ein wenig zurück genommen. Das übersichtliche Starterfeld von 84 Fahrzeugen ließ dies ohne Weiteres zu . . .

Die **technische Abnahme** war wie immer in der 245 Teamwork. Auffällig war, dass zahlreiche Folks die Sache (trotz zufälliger Nachkontrolle nach dem Rennen) nicht mehr wirklich Ernst nehmen und somit zahlreiche und zu viele (!!) Loops zu verzeichnen waren. Auch wurden Ermahnungen („das wird aber bei einer Nachkontrolle mutmaßlich nicht reichen !!“) nicht immer aufgenommen, was sich im Verlauf des Tages noch rächen sollte ☹☹ Hierzu werden bei den kommenden Läufen noch ein paar Takte zu sagen sein . . . !!

Messlatte für die **Schlagzahl** in der Spitze waren sicherlich die Traumwerte, die Sebastian Nockemann im Vorjahr erzielte (145,76 / 146,66 / 147,62 Runden). Die zu überspringenden Hürden für die restlichen Folks waren deutlich niedriger: 23 bis 23,5 Runden pro Spur (i.e. 138 bis 141 Runden in Summe) dürften erfahrungsgemäß für eine Top-Platzierung ausreichen . . .

Endlich ein BMW für FH in der 245 . . . ☺☺

Die **Startaufstellung** wies schließlich 12 Startgruppen mit insgesamt 84 Fahrzeugen auf. Somit war gemäß Planung Racing bis ca. 19:30h angesagt . . .
Wie immer wurden pro Startgruppe je zwei Fahrzeuge der Gruppen 2, 4 und 5 zusammen auf die 6*3 Minuten Reise geschickt. Nach dem Rennstress durften die Fahrer beim Einsetzen abhängen und bekamen anschließend für 2 Startgruppen völlige Freizeit . . . ☺☺
Gestartet wurde halbwegs in Reihenfolge des Gesamtergebnisses aus 2007 . . .

Zusammenfassung . . .

Untypische für die 245: Die Leitung ließ beim Saisonauftakt verschiedentlich technische Defekte während des Rennbetriebes beheben. Das wird für 2008 allerdings die Ausnahme gewesen sein . . .

Fünf in Wartestellung nach den ersten Kurven - ein „Kollege“ fuhr am Start rückwärts und durfte die Kabel am Leitkiel tauschen . . .

Die **Gruppe 2** war im vergangenen Jahr oft mit weniger Fahrzeugen besetzt als die anderen Gruppen. In Schwerte stand endlich wieder eine zu den anderen Gruppen identische Anzahl Gr.2 Fahrzeuge im Parc Fermé. Volle 28 der schwierig zu bauenden / fahrenden „Kleinwagen“ sollten an den Start gehen . . .
In der schnellsten Startgruppe musste JanS allein antreten, weil Sebastian Nockemann erst am Nachmittag auflief. Die Uni hatte Vorrang. 141,41 Runden waren geringfügig mehr Runden als im Vorjahr - der RI war dennoch nicht zufrieden bzw. eher ratlos: „Kein Abflug, das Auto lief gut - aber es kamen keine Zeiten“.
Sebastian holte die Gruppe 2 anschließend nach und erzielte mit dem Opel Manta CC und 145,82 Runden einen deutlich besseren Wert - ebenfalls auf Vorjahresniveau . . .

Opel Manta CC - überlegener Sieg gleich beim ersten Einsatz . . .

Das restliche Feld vermochte diesem Tempo bei weitem nicht zu folgen. Netto fehlten dem Dritten bereits etwa 5 Runden. Durch den Bonus Faktor, den bis auf drei Fahrzeuge das gesamte Feld in Anspruch nahm, sahen die Abstände dann aber etwas „humaner“ aus. Der Schleichende, Frank Hermes, Reiner Barm und Ingo Vorberg bildeten die Top 6 - am Ende nur durch eine Runde getrennt. Und auch Dirk Stracke auf P7 blieb „dicht dran“ . . .
Zur P8 (Dennis Hesse) klaffte eine 2,5 Runden Lücke. Dann ging’s wieder eng zu: Bis P13 (Jörg Mews) sortierte man (Eifler, Wamser, Lippold, Körner) sich in bunter Fahrzeugvielfalt binnen 2 Runden ein . . .
Bemerkenswert: 14 verschiedene Fahrzeugtypen in den Top 18 bedeuteten wohl einen neuen Gruppe 2 „Vielfalt“ Rekord . . . !!

Zwei selten in der Gr.2 zu sehende Fahrzeuge verfolgt von einer Gr.5 Celica LB . . .

Auch in der **Gruppe 4** kam man auf 28 Fahrzeuge. Die GT sind nur unwesentlich langsamer als die Silhouetten der Gr.5. Ergo musste man hier schon richtig Meter machen, wenn man etwas erreichen wollte.
JanS und Sebastian machten es wirklich ultraspannend: 144,61 zu 144,32 lautete das Ergebnis. Erneut vermochte sich Sebastian zu behaupten. Dem RI fehlte ein wenig die Performance aus dem Training - aber auch Sebastian war nicht 100%ig zufrieden. Diese Klagen auf hohem Niveau ist man in der 245 allerdings gewohnt . . . ☺☺
Grund zu klagen hatte der Schleichende: Der S² Jota rannte höllisch und verlor jedoch fast 2,5 Runden aufgrund der „JP“-Zahnrad-Krankheit und wurde dadurch auf P6 zurück gespült. Somit wurden die Ränge 3 und 4 unangefochten sichere Beute der Schwerter Heimfraktion: InVo auf P3 und Siggi Jung auf P4. Nur Frank Hermes vermochte die Schwerter Phalanx noch auf Rang 5 zu durchbrechen. Es folgten mit Dirk Stracke und Björn Rothstein zwei weitere Schwerter . . .
Erst ab P9 sortierten sich die etablierten 245er ein: Udo Kaina, Dennis Hesse, Reiner Barm, Christian Wamser, Jörg Mews und Björn Körner lauteten die Namen der bis P15 Platzierten.
Bemerkenswert: Erstmalig seit langer Zeit wieder ein Gruppensieg für einen BMW M1 Procar . . . !!

Die Fahrzeuge der **Gruppe 5** symbolisieren die Serie sicherlich am besten in der Außenwirkung. Erneut 28 Silhouetten machten sich auf den etwa 4km langen Weg . . .
Erneut hatten sich Sebastian Nockemann und JanS in der Wolle, erneut fiel die Entscheidung erst auf der letzten Spur und erneut blieb Sebastian knapp vorn - 145,50 vs. 145,12 Runden hieß es nach 18 Minuten . . .
Erneut geriet der Schleichende in Probleme, positionierten sich die Schwerter Siggi Jung und Ingo Vorberg auf den Plätzen 3 und 4 und schob sich Frank Hermes (auf P5) in die Schwerter Reihen. Dirk Stracke blieb - einen Teilmeter zurück - Rang 6.
Udo Kaina rettete auf Platz 7 noch halbwegs seinen Tag - Reiner Barm und Christian Wamser fuhren hingegen ex-aequo auf Rang 8.
Es folgten vier Celica LB mit den Herren Körner, Rohde, Höhne und Haushalter am Regler, bevor Andy Lippold den schnellsten Ford Capri turbo auf P14 ins Ziel brachte . . .

„Manipulation“ am schnellsten Capri turbo !? Oder doch nur ein zu eiliger Einsetzer !?

Bemerkenswert: Mit BMW M1 turbo, BMW 320 „Aeroheck“ turbo und VW Scirocco in der

Gruppe 5 gleich drei „Exoten“ auf dem Treppchen . . .

Die **Gesamtwertung** steht wie immer am Ende und bot ein simples Bild. Sebastian Nockemann etwa 5 Runden vor JanS, dann ein 10-Runden-Loch und Ingo Vorberg nur knapp eine Runde vor Frank Hermes. Dirk Stracke hält Siggi Jung auf geringem Abstand und P6. Reiner Barm folgt - ebenfalls nur knapp geschlagen - auf Rang 7 . . .
Bemerkenswert: Die Ergebnisse der Gruppe 2 regelten im wesentlichen die Reihenfolge der Gesamtwertung. Hier waren entscheidende Runden zu gewinnen oder verlieren. Die Unterschiede in der Gr.4 und 5 waren i.d.R. zu gering . . .

Jugendliches Erstlingswerk - und gleich zweifarbig: Celica LB von Marius Heß . . .

Ende . . .

Vor der Auswertung des 245-Tipps erfolgte noch ein Nachtrag zur Jahresend-Tombola 2007, da ein Sponsor Paket erst nach dem Finale eintraf. Auch die regelmäßigen Helfer 2007 erhielten noch eine kleine Anerkennung aus besagtem Paket . . .
Bei den Tipps wird nach wie vor der erste 245-er gesucht, der alle drei Ergebnisse korrekt voraussagt. Für zwei Richtige reichte es heuer immerhin bei vier Folks . . . ☺☺

Neuer Gruppe 2 Golf GTi von Jörg Mews . . .

Die Credits richten sich erneut an alle, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben:

- Technische Abnahme: Hans-Jürgen Eifler, Dirk Haushalter, Frank Hermes, Siggi Jung und JanS.
- Startaufstellung: Peter Sarnow und JanS.
- Nachkontrolle: Hans-Jürgen Eifler und JanS.
- Zeitnahme: Thorsten Hesse, Siggi Jung, Björn Körner und Ingo Vorberg (verantwortlich).
- Catering: Siggi Jung, Wolfgang Küls, Andreas Rohman, Ingolf und Silvia Weber.

Insbesondere dem Catering Team der Carrera Freunde Schwerte ist ein dickes Kompliment zu machen. Der „Selbstgebackene“ in Schwerte ist eh längst Legende - aber seit einigen Jahren zählt auch das Mittagsmahl zu den Schwerter Säulen . . . ☺☺
Kompliment also den Köchen, aber auch der zuvorkommenden Bedienung . . . !!

Ausblick . . .

Weiter geht’s mit der **Gruppe 2 4 5** in gut einem Monat - exakt am 8. März 2008 auf der schnellen Holzbahn der Scuderia Siegen . . .

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

Sponsoren.....

	Automobilminiaturen	Boerners-Scaleworks.de	Car-On-Line	Checkered Flag
DiSo-Modelle	eMail - M.Förster Manfred Förster Motorsport-Fotoarchiv Tel. 02463 / 1870	GD-Cartuning	H+T Motorracing	Jens Scaleracing
Motor Modern	Meister Service Dienst	Plafit	RacingWorld Jung	Rennbahn & mehr
Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis	Slotpoint
Slotbox	Slottec	SSH	Das Slotracing Werk	

Förderer.....

Carrera Freunde Schwerte	Nezih Durukanli	Karl-Heinz Heß

Vintage Slot Classic

1. Lauf am 2. Februar 2008 in Gelsenkirchen

geschrieben von Tom Willner

Karnevalssamstag + plötzlicher Kälteeinbruch + Schneechaos auf den Autobahnen = 9 Starter zum Saisonauftakt der VSC in Gelsenkirchen.

Vor dem eigentlichen Rennbericht gehen von hier die besten Genesungswünsche an den amtierenden VSC Master Bernd Hämmerling.
Werde schnell wieder fit, wir freuen uns alle, wenn Du wieder ins Geschehen eingreifen kannst.

9 Starter fanden trotz aller Widrigkeiten den Weg zu Slot im Pott.
Pünktlich um 9:00Uhr öffnete der Verein seine Pforten. Der heiße Kaffee fand seine dankbaren Abnehmer und die Trainingswilligen versammelten sich an der großen vierspurigen Bahn, auf der heute beide Läufe der VSC, Formula und GT stattfinden sollten.
Die technische Abnahme wurde entspannt vom Serienchef durchgeführt.
Das neue Reglement mit den geänderten Maßen und Gewichten machte keinem der Teilnehmer Schwierigkeiten, so dass nach der Startgruppeneinteilung der Kampf um Punkte und Meisterschaft in die erste Runde ging.

Parc Fermé am Samstag bei Slot im Pott . . .

Vintage Formula

Jens Themsfeld, Andreas Huth, der Serienchef und als „Lückenfüller“ ALI G. alias Klaus Gemballa vom SiP gingen als erste auf die 4 mal 5 Minuten lange Reise.
Souverän von der ersten Sekunde an Klaus, der vorher nicht eine Trainingsrunde mit dem vom Serienchef gestellten Leihwagen, einem Merit Mercedes W 196, gefahren war. Unauffällig, ruhig und verdammt schnell.
137,52 Runden waren es am Ende, Platz 2! Unverständlich die Entscheidung von Klaus das Ergebnis aus der Wertung zu nehmen, da er mangels eigener Autos an den weiteren VSC Veranstaltungen nicht mitfahren wird.
Hier also noch einmal schwarz auf weiß das Angebot: gute Leihautos sind da, Ergebnislisten sind schnell umgeschrieben! Ich würde mich über einen weiteren so starken Fahrer freuen.
Hinter Klaus tobte der Kampf um die Platzierungen in der ersten Startgruppe.
Jens Themsfeld ist wieder da: Hat er doch im letzten Jahr das Hobby kurzfristig aufgegeben, ließ er an seinen Ambitionen keinen Zweifel aufkommen und hetzte mit dem roten Talbot Runde um Runde um den Kurs. 136,11 Runden waren es am Ende.
Thomas (der Serienchef) Willner patzte im ersten Lauf. Wie so oft hatte er Probleme mit der Schleifereinstellung. Das kostete mindestens 4 Runden. Der Lotus 16 war nach der Problembehandlung durch Andreas Höne schnell und stabil unterwegs. 131,62 Runden bedeuteten am Ende Platz 6.
Andreas Huth bewegte seinen sehr schönen BRM P 25 ein wenig verhalten um den Kurs, 130,30 Runden und Platz 7 waren es zum Schluß.

Die erste Gruppe vor dem Start . . .

Ohne Verzögerung folgte die mittlere Startaufstellung.
Vater und Sohn Gdanitz sowie Robert Willner und Marcus Wicklein als wiederum nicht gewerteter Lückenbüßer.

Berthold kämpfte mit den Tücken seines Lancia Ferrari und verlor. 115,60 Runden und der letzte Platz, mehr war heute nicht drin.
Marcus kam mit dem Leihauto auch nicht wirklich klar, übergab nach dem 2. Lauf wieder an Klaus und konzentrierte sich wieder auf die meisterhaft durchgeführte Rennleitung.
Bleiben die beiden Youngster, Rafael Gdanitz und Robert Willner: Rafael hübsch gebauter Talbot ist unglaublich schnell und hat eine sehr stabile Straßenlage.
Robert ist weiter mit dem mittlerweile 5 Jahre alten MB W 163 unterwegs. Der Body sollte schon im letzten Jahr rituell verbrannt werden, die Teilnehmer des Formel Langstreckenrennens erinnern sich bestimmt. Nun gut, die neue Form ist noch immer nicht fertig und wir werden das hässliche Monster noch ein weiteres Rennen ertragen müssen.
Die Jungs haben es sich von der ersten Sekunde richtig gegeben und die Zuschauer prima unterhalten. Entschieden hat sich das Rennen der beiden erst im letzten Heat und in wirklich letzter Sekunde. Nach ständig wechselnder Führung Kopf an Kopf liegend patzte Rafael. Nach diesem entscheidenden Ausrutscher hieß es dann 132,37 Runden für Rafael, Platz 5 und 132,61 Runden für Robert, Platz 4. Weiter so!

Formel Rennwagen Kopf an Kopf . . .

Nun kamen die Favoriten. Andreas Höne, Stefan Laub und Ingo (Nick Speedman) Heimann. Klaus füllte die Startgruppe noch einmal auf. 137,72 Runden hätten den sicheren 2. Platz bedeutet.
Ingo gewährte seinem BRM wieder einmal Auslauf. Wie Berthold kämpfte er mit den Tücken der Technik, 126,32 Runden, Platz 8.
Die beiden Oberberger Andreas und Stefan ließen überhaupt keinen Zweifel daran aufkommen, dass der Wanderpokal noch ein Jahr beim CCO verweilen soll!
Stefan und der gelb/grüne Ferrari Super Squalo waren schon in der Vergangenheit ein Team in prächtiger Harmonie. Nach schneller unauffälliger Fahrt schlugen hier 136,11 Runden zu Buche. Bis auf den Teilstrich identisch mit Jens`Leistung. Heute wurde der 2. Platz zweimal vergeben.
Für Andreas Ferrari gilt das gleiche wie für den W163. Der Body gehört in die Tonne, der neue ist aber schon beim Lackierer.
Die Fahrleistung ist aber über jeden Zweifel erhaben. Andreas pulverisierte jede Spurbestzeit von Robert mit Leichtigkeit. Nach 139,40 Runden war Schluss, Platz 1. Gratulation!

Die Favoriten hatten Spaß . . .

Vintage Sports

Ohne Pause ging es weiter. Die GT`S standen auf dem Plan.
Erste Startgruppe, Andreas Huth, Ingo Heimann und Thomas Willner. 3 schöne Autos, Austin Healey Sprite (Andreas) Lancia D 20 (Ingo) und Porsche RS 60 (Thomas), drei miteinander sympathisierende Fahrer, nicht viel passiert, Plätze 7, 6 und 5.

Startgruppe 2
Hier standen wieder Berthold, Rafael und Robert an der Bahn.
Auch hier gab es keine packenden Zweikämpfe zu sehen. Rafaels weißer Mercedes SLR war nicht konkurrenzfähig. Platz 8 und gute Verbesserungsvorschläge von Andreas. Beim nächsten Mal geht`s besser, ganz bestimmt.
Berthold brachte den außergewöhnlichen Ford Falcon von 1961 an den Start. Das NASCAR Auto bringt über 200 Gramm auf die Waage. Berthold war über die gesamte Distanz nicht

aus der Ruhe zu bringen und das Auto nicht aus der Spur. Das Zuschauen hat einfach Spaß gemacht. 138,11 Runden, Platz 4.
Roberts neugebauter Panamericana Studebaker funktionierte nicht, hier ist ein Chassiswechsel angesagt. Daher gab es ein Leihauto von Jens. Dazu später mehr.
Das schwarze Mercedes 300 SLR Coupe war schnell. Robert fuhr viele schnelle Runden, insgesamt 141,49, Platz 3.

Recht vehemente Unterschiede in den Sports Klassen breit und schmal . . .

Letzte Startgruppe
Jens, Stefan und Andreas, ambitioniert und hungrig.

Jens neugebautes Mercedes 300 SL Coupe war nicht wirklich schnell aber stabil. Nach 2 Spuren Quälerei wechselte Jens auf sein 2. Einsatzfahrzeug, den an Robert ausgeliehen SLR. Leider bedeutete dies nach dem Reglement die Disqualifikation. 141,09 Runden wären der 4. Platz gewesen.
Stefan fuhr seinen gelben BMW 507 schon oft in die Spitzengruppe, so auch heute. Die 143,18 Runden brachten den ungefährdeten 2. Platz.
Andreas brachte seinen neuen Mercedes 300 SL Spyder an den Start. Auf jeder Spur Rundenbestzeit gefahren, Locker 148,48 Runden nach Hause gebracht, Erster Platz.

Ende

Pünktlich nach dem Abpfiff kam der Pizzamann, nach gemütlichen Essen war um 16:00Uhr Schluss.
Am 01.03.08 ist die VSC bei Peter und Magdalene Meister in Kamp-Lintfort zu Gast. Wir sehen uns.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

Trans-Am

1. Lauf am 3. Februar 2008 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Sonntag, 03.02.08, 09:00 Uhr: Die heiligen Hallen des Dortmunder Rennbahnclubs ScaRaDo sind geöffnet, Kaffee und belegte Brötchen erwarten nach und nach eintrudelnden Teilnehmer der NRW-Meisterschaft in der Trans-Am Serie 2008.
Neue Teilnehmer und z.T. neues Material sorgen schnell für regen Betrieb an der Bahn, um die letzten Trainings- und Abstimmungsfahrten durchzuführen.
Punkt 11:00 Uhr rief TK Michael Woitas zur technischen Abnahme, welche ohne große Beanstandungen zügig abgewickelt werden konnte.

Trans-Am 2008 im ScaRaDo . . .

Wie beim ersten Lauf einer neuen Saison allgemein üblich, wurde die erste Startaufstellung per Qualifying ermittelt. Es galt innerhalb ei-

ner Minute auf Spur 3 möglichst viel Wegstrecke zu erreichen. Neueinsteiger André Brocke durfte dann auch gleich als erster an die Bahn.

Sein nagelneuer Ford Capri lief wie die Wutz und lag sehr sicher, so dass er mit 6,44 Runden einen Wert vorlegte, der eine ganze Weile Bestand haben sollte und zeigte, was André sich vorgenommen hat.

Die nachfolgenden Mitstreiter gruppierten sich dann auch brav mit ein bis drei Teilstrichen Abstand hinter dem Ostwestfalen ein.

Bis, ja bis dann Hausherr Uwe Pfaffenbach an die Reihe kam. Auch er präsentierte einen Capri und preschte sehr routiniert über das Auf und Ab der Dortmunder Bahn.

Mit 6,52 Runden platzierte er sich dann vor Brocke auf Platz eins im Qualifying.

Das konnte ja was werden! Viele Teilnehmer sahen schon den für dieses Jahr den Ford Capri als Maß aller Dinge voraus.

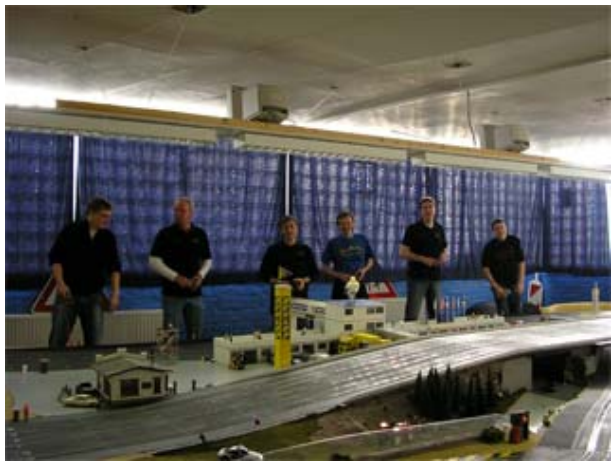
Doch warten wir ab und wenden uns dem Rennen zu.

Rennen Klasse 1:

Bei insgesamt 14 gemeldeten Startern wurde das Feld in zwei Startgruppen aufgeteilt, so dass beide Gruppen sieben Fahrer zählten.

Heiß bis in die Haarspitzen nach der Winterpause endlich wieder starten zu können, versammelte sich die erste Startgruppe an der Bahn. Immerhin setzten in dieser Gruppe fünf von sieben auf den bewährten Käfer als Einsatzfahrzeug. Manch einer nahm den Kosenamen „Kugelporsche“ allerdings allzu wörtlich, was, getrieben durch Anspannung und Übermotivation, dann auch gleich in der ersten Linkskurve nach dem Start für ein gehöriges Durcheinander und die erste Terrorphase sorgte. Nachdem die Einsetzer das Knäuel entwirrt hatten, schickte Zeitnehmer Björn Körner das Feld erneut auf die Reise. Diesmal ging es dann deutlich zivilisierter zu.

Unter besonderer Beobachtung von Zuschauern und Einsetzern stand natürlich Vorjahresmeister Dirk Schulz, welcher diesmal durch ein verwachstes Qualifying nicht unter den schnellsten Sieben zu finden war. Turn 1 und 2 benötigte er, um sich mit seinem kanariengelben Käfer auf einen Fahrstil zu einigen. Diese Phase konnte Lokalmatador Mark Malkowski nutzen, um sich von Schulz absetzen zu können. Ab Turn 3 fand man dann im Hause Schulz zueinander und blies zum Angriff. Runde um Runde schob sich Dirk näher an Malkowskis Porsche heran um schlussendlich das Rennen mit 1,5 Runden Vorsprung auf P1 beenden zu können. P3 ging an den Dortmunder Jürgen Laschewski. Rundelang behakten sich Dennis Grabow und Olaf Rose im Kampf um Platz 4, welchen sich schließlich der OWLler Grabow mit einem Teilstrich Vorsprung sichern konnte. Die Plätze 6 und 7 teilen sich ganz familiär Dennis und Martin Kranefuß.



Die erste Startgruppe bei der Arbeit . . .

Nach kurzer Pause traten dann die Top Sieben des Qualifying an die Fahrerplätze. Hier zeigte sich ein deutlich bunteres Fahrzeugfeld als in der Gruppe I: 3 Porsche, 2 Capri, 1 BMW und ein Käfer versprachen munteres Treiben und Aufschluss darüber, welches Konzept das Beste sei.

Oder auch nicht!

So verkimmelte Andreas Rehm den ersten Turn mit seinem Porsche auf Spur 6 völlig und fing sich gleich zwei Runden Rückstand auf seine Mitstreiter ein. Mit Ausnahme von Uwe Pfaffenbach, der, auf Spur 1 gestartet, ebenfalls mit seinem Capri dem Feld hinterher hechelte. Die weiteren Kontrahenten landeten mehr oder weniger in einer Runde vor diesen beiden.

Ab Turn 2 legten Pfaffenbach und Rehm dann jedoch zu. Nach und nach holten sie einen Platz nach dem anderen auf reichten die Mitstreiter auf die Ränge durch. Nur an einen kamen sie nicht heran: Raphael Gdanitz. Dieser trieb seinen teuflisch gut gehenden Käfer ungefährdet auf Platz 1. Günter Grabow konnte sich im letzten Umlauf noch mal an Pfaffen-

bach heranschieben, musste sich dann aber mit 27 Teilstrichen Rückstand und P4 zufrieden geben.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Gdanitz, Raphael
2. Rehm, Andreas
3. Pfaffenbach, Uwe
4. Grabow, Günter
5. Schulz, Dirk
6. Woitas, Michael
7. Brocke, André
8. Malkowski, Mark
9. Thöne, Ralf
10. Laschewski, Jürgen
11. Grabow, Dennis
12. Rose, Olaf
13. Kranefuß, Dennis
14. Kranefuß, Martin

In der folgenden Mittagspause sorgte das Catering-Team des ScaRaDo für Irritationen unter den Teilnehmern: Keine Trans-Am Chilli !☺
Der dafür offerierte „Pisten-Räuber-Topf“ war jedoch eine hervorragende Alternative und fand großen Anklang.
Ein Lob an die Dortmunder Küchen Fee !!

Solchermaßen gestärkt war man nun bereit, die Big Blocks an den Start zu schieben.

Rennen Klasse 2:

In der großen Klasse waren etliche Neubauten zu bewundern und wieder einmal zeigte sich, dass auch ohne Concourse-Bewertung sehr ansehnlich gebaut werden kann.
Mustangs, Firebirds und Hemis ließen ihre gewaltigen Fox-Motoren brüllen ☺☺

Von Beginn an zeigte Dirk Schulz in Gruppe I, dass er zu seinem neuen, blitzsauberen Hemicuda ein deutlich innigeres Verhältnis hatte als zu seinem Klasse 1 Käfer. Unbeirrt zog er seine Bahnen und legte mit 185,37 Runden die Meßlatte auf ansehnliche Höhe, mit vier Runden Rückstand gefolgt von Michael Woitas.

Das insgesamt relativ ruhige Rennen zeigte lediglich einige, nicht sehr ernsthafte Rangeleien.
Normales Renngeschehen eben.

Nach Stromabschaltung sah man einen besonders strahlenden Dennis Kranefuß, brachte er doch endlich einmal einen gut liegenden Hemi an den Start. Dies und besonnene Fahrweise belohnten ihn schließlich mit Rang 3 in der Gruppe und Rang 8 im Gesamtergebnis.
Na also! Geht doch!

Kurze Pause! Zigarettchen, einmal tief durchatmen und weiter ging es!

Nun schoben die Top Sieben der Klasse 1 ihre Boliden an den Start.
In einem weitestgehend ruhigen Rennen machte Heimascari Uwe Pfaffenbach schnell deutlich, dass er sich mit seinem sauschnellen Pontiac Firebird nicht die Butter vom Brot nehmen lassen will. Dahinter kabbelten sich zunächst Rehm, Brocke und G-Punkt Grabow um die Plätze zwei bis vier. Im Laufe des Rennens zog sich das Feld dann aber auseinander. Raphael Gdanitz, in Klasse I noch strahlender Sieger, bemühte sich hier um Schadensbegrenzung und Ralf Thöne sowie Mark Malkowski resignierten immer mehr und grummelten nach dem Rennen irgendwas von „verkaufen, „Vitrine“ und „neu bauen“.
Warten wir es ab, die Saison ist noch sehr lang!

Das Endergebnis der Klasse 2 sah dann wie folgt aus:

1. Pfaffenbach, Uwe
2. Rehm, Andreas
3. Brocke, André
4. Schulz, Dirk
5. Grabow, Günter
6. Gdanitz, Raphael
7. Woitas, Michael
8. Grabow, Dennis
9. Rose, Olaf
10. Kranefuß, Dennis
11. Laschweski, Jürgen
12. Thöne, Ralf
13. Malkowski, Mark
14. Kranefuß, Martin

Nach dem Verlesen der Ergebnisse konnte man so bei dem, in der Trans-Am Serie mittlerweile üblichen Kaffeeklatsch, fast die gesamte Palette menschlicher Mimik beobachten. Von zwei strahlenden Junioren (Gdanitz und Kranefuß) bis hin zu völliger Ratlosigkeit war alles zu sehen.
Doch eines war allen gemein: die Entschlossenheit, es beim kommenden Lauf im Sauer-

ländischen Arnsberg wieder richtig fliegen zu lassen!
Lassen wir uns überraschen!

Die Trans-Am Belegschaft zum Auftakt 2008 . .

Abschließend nochmals der Dank an das Team des ScaRaDo für Gastfreundschaft und Verpflegung.

Gute Arbeit, Jungs!!!Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.trans-am-race.de

Fragen werden gern auch per Mail von Freddy Külpmann, Michael Woitas und Andreas Rehm beantwortet !

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

NASCAR Grand National

1. Lauf am 9. Februar 2008 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

Einladung zum . . .

...233. Rennen und damit ersten Saisonlauf zur 15. Saison der Stork´schen NASCAR Serien. Beginnen werden wir nach dem Reglement der Grand National NASCAR auf den Daytona Speedway Moers. Und natürlich gebe ich hier eine kleine Vorschau auf die neue Saison. Nach Abschluss der Saison 2007 wurde auf Wunsch vieler eine kleine Reglements Änderung beschlossen. Zukünftig können somit auch die einfacher zu schleifenden Moosis an der Vorderachse gefahren werden.

So ein volles Starterfeld wünschen wir uns !!

Bei der Auswahl der Bahnen wurde der eingespielte Rhythmus weiter eingehalten. Eine Bahn kommt für 2008 neu hinzu. Die Slotracingfreunde Swistal werden im Sommer auf NASCAR Tauglichkeit geprüft.

Wo und wann wird . . .

#	Datum	Ort	Bahn
1.	09.02.08	Moers	Speedway Moers
2.	08.03.08	Kamp-Lintfort	Meister S-Dienst
3.	10.05.08	Rothenfelde	S.R.I.G.-Teuto
4.	21.06.08	Düsseldorf	SOKO Keller
5.	20.09.08	Swistal	Slotr. Swistal
6.	04.10.08	Engelskirchen	CC Oberberg
7.	18.10.08	Moers	SRC Niederrhein
8.	15.11.08	Schwerte	CF Schwerte
-.	07.12.08	Moers(bis '59)	SRC Niederrhein

. . . 2008 gefahren. Bei den ersten beiden Terminen bleiben wir linksrheinisch und nehmen die bis dahin schnellsten Bahnen unter die GP Tyers. Danach machen wir einen Ausflug quer durch unsere Region und besuchen unsere Freunde im Teutoburger Wald. Diesem Ausflug schließt sich wieder die lange Nacht auf

der Osnabrücker Maiwoche an, wo Doc Morales uns als Fanclub erwartet.

In einer sehr langen Sommerpause fahren dann alle NASCARos drei Wertungsläufe im Winston Cup. Ende September geht's dann zu den Swistaler Slotracingfreunden zum Kurve 5 Carrera Track. Danach werden wir der Einladung des CCOberberg ins Bergische folgen.

2008 wird vielleicht diese Junge Frau Grand National Meisterin ??

Danach sind die beiden mitgliederstärksten Clubs im Westen der SRC Niederrhein und die CFS Schwerte dran. Dann wird sich schon eindeutig zeigen wer der NASCAR Grand National Meister 2008 sein wird. Um auch die Fahrzeuge aus den 50ern mal auszuführen laden Manfred Stork und der SRC Niederrhein im Dezember zum Oldtimer Lauf ein. Dieser Lauf ist dann eine Einzelveranstaltung die nicht mehr in den Tabellenstand einfließt.

Die NASCAR Grand National . . .

… Sieger der letzten Jahre waren:

Fahrer	Jahr	Punkte	Teilnehmer
Mirko Weber	2002	1185	82
Sebastian Nockemann	2003	1180	87
Manfred Stork	2004	1185	94
Christian Schnitzler	2005	1210	74
Christian Schnitzler	2006	1220	68
Christian Schnitzler	2007	1200	68

Auf jeden Fall freuen wir uns auf die neue NASCAR Saison. Auch wenn nicht alle Bauprojekte pünktlich zum Abschluss kommen. Aber warum sollte auch das Vorjahres-Slotcar nicht gut gewesen sein? – Vielleicht war es zu schwer oder die mögliche Spurbreite wurde nicht erreicht. Aber vielmehr freuen wir uns auf neue Gesichter, die aktiv in die Stork´sche NASCAR Serie einsteigen möchten. Es ist sicherlich nicht ganz leicht, das Mittelfeld auf Anhieb zu erreichen, oder im ersten Jahr auf's Podest zu kommen. Dann sollte man nicht direkt verzweifeln sondern sich auf die offene Art der Mitstreiter und vor allen Mitstreiterinnen freuen. Wo gibt es eine Rennserie, an der häufig bis zu 6 Amazonen am Regler stehen.

…die Boxengasse füllt sich !!

Der Daytona Speedway wird nicht nur dem Vorjahressieger und Veranstalter Manfred Stork Riesen Spaß machen. Vielmehr freuen sich alle auf die 12 x 3 min., in denen wir hoffentlich alle mehr als 450 mal im Kreis flitzen. Letztes Jahr hatten im Februar 29 Starter und Starterinnen Ihr Glück auf dem Speedway versucht.

Es bleibt mir allen eine schöne letzte Bastelwoche und gute Anfahrt zu wünschen.

…der Daytona Speedway in Moers !!

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13
47441 Moers

Url

www.speedway-moers.de

Strecke

6-spurig, Wooden D – Oval Track, mittlere Länge 20,66 m lang

Zeitplan

Freitag, 08. 02. 2008

ab 19:30h – 22:30h freies Training

Samstag, 09. 02. 2008

ab 09:00h – 11:30h freies Training
ab 12:00h Rennen Grand National