WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 162 -

2. Juni 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . gleich fünf Veranstaltungen leiteten am Wochenende den Juni ein. Der Westen gibt noch einmal Gas, bevor die Sommerpause ansteht. Freitag Abend fuhren die Duessel-Village NASCAR bei Amosolt. Am Samstag ging's gleich drei Mal rund: NASCAR Winston Cup in Duisburg Mündelheim, 245 in Arnsberg und Vintage in Dortmund. Den Sonntagspart übernahmen die Trans-Am in Reken . . .

Weiter geht's am nächsten Sonntag mit dem 3. Lauf zur GT/LM Serie in der Duisburger Rennpiste . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" 162 weist auf Grundlage des vollen Rennprogramms selbstredend vorwiegend Berichte vom Wochenende auf: Nick Speedman (NASCAR), der Schleichende (245) und Andreas Rehm (Trans-Am) sind die Autoren. Der Bericht von der Vintage wird mutmaßlich kommende Woche nachgereicht. Ferner wirft der Schleichende den Blick nach vorn auf die GT/LM . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
  3. Lauf am 31. Mai 2008 in Duisburg
- Gruppe 2 4 5
  4. Lauf am 31. Mai 2008 in Arnsberg
- Trans-Am
  5. Lauf am 1. Juni 2008 in Reken
- GT/LM-Serie
  3. Lauf am 8. Juni 2008 in Duisburg

NASCAR Winston Cup

3. Lauf am 31. Mai 2008 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

.. einer der Mitgliederstärksten Clubs im WW hat am Samstag den 3. Lauf des NASCAR Winston Cup bekannt professionell ausgerichtet. Die Prognose aus dem Vorbericht, dass sich die Traumzahl von 24 NASCARO´s einfinden mögen, wurde nur knapp verfehlt.

Kompakt . . .

- **22 Racer(innen) am Start !!**
- **Bahnkenner waren auch dieses Jahr die Favoriten !!**
- **Sieg für Oliver Stork auf seiner Heimbahn !!**

Adresse

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

Url

SRC DU - Sued (Mündelheim)

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

. . . wie.?? … ein leerer Bahnraum !!

..der dritte NASCAR Winston Cup Lauf wurde wie die Auftaktveranstaltung in Duisburg-Buchholz auf einer 4-spurigen Clubanlage ausgetragen. Der Berichterstatter war nicht ganz im Bilde und hatte seinen Lesern des Vorberichtes den Trainingsabend am letzten Freitag unterschlagen. Hier wurde wie üblich der DOW Belag abgewaschen und Grip für die GP Reifen durch intensives Training aufgebracht. Das war so gut gelungen, sodass der gesamte Kurs keine rutschigen Stellen mehr aufwies. Auf Befragen wurde die perfekte Übersetzung

bei 26mm Reifendurchmesser mit 15:43 übermittelt. So wurde die letzte Übersetzung vom SRC Niederrhein aus dem 2. Lauf kurz korrigiert, getestet und das Fahrzeug zur Abnahme vorgestellt.

.. Briefing mit gleichzeitigem Mittagstisch vor dem Star von Heat 1 !!

Da nicht direkt eine zweite Person zur Verfügung stand, die die Abnahme mit beschleunigte, wurde kurzerhand entschieden, doch vor dem ersten Heat noch gemeinschaftlich die Mittagspause einzulegen.

. . . Startgruppe 1 !!

Bei 22 Startern wurden danach zwei 5er und drei 4er Gruppen eingeteilt. Also stand jetzt zum zweiten Mal Luke Michels mit seinen 9 Jahren am Regler. Manni stellte fest, dass der Regler der Haupthinderungsgrund war, warum der Junge nicht besser abschneiden konnte. Da muss wohl im Hause Michels noch ein wenig für Erleichterung gesorgt werden. Währenddessen schob sich Justin Pasch auf P8. Im Heat zwei ging es dann noch rauf bis P 5.

Aus der zweiten Startgruppe gab es zu berichten, das Hermann Pasch nicht voll in Trab kam, weil sein Bolide noch auf leicht untermaßigen Rädern unterwegs war. Auch dieses Problem wurde im Rahmen eines geübten Boxenstopps gelöst und fortan war Hermann wieder bei der Musik. Zu erwähne blieb Andreas Trebsdorf, der für ordentlich Feuer sorgte und sich P 12 wieder fand.

. . . Startgruppe 2 !!

Die dritte Startgruppe förderte Hans Bickenbach als Pechvogel hervor. Sein NASCAR wollte partout nicht ohne Abflug über eine Kurve Zwei Schiene sausen. Das Phänomen konnte nicht geklärt werden und Hans lupfte an besagter Stelle einfach das Gas. Markus Hackstein ließ sich von den anfänglichen Abflügen seines Gruppennachbar nicht beeindrucken und erreichte P11.

. . . Startgruppe 3 !!

In den nächsten beiden Startgruppen ging es jetzt ab. Keiner der acht Fahrer bleib unter 100 Runden. Und das Uhrwerk unter den Slotracern „Oliver Stork“ legte mit P1 104,96 Rd. vor. Damit waren die Hoffnungen von Andreas Thierfelder (P4) und Jürgen Tepaß (P3) im zweiten Lauf noch den Tagessieg zu erreichen stark gedämpft.

Tageswertung Heat 1, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: O. Stork, M. Stork, Jürgen Tepas, A. Thierfelder, Dieter Clemens , Volker Schulte

Wegen des nahenden Fußballspieles der deutschen Mannschaft wurde in der Rennpause der Pokal Best of Show an Marcus Hasse verleihen. Sein 93er Lumina mit Ricky Rudd war wieder traumhaft gelungen.

. . . Best Of Show für Ricky Rudd !!

. . . den alten Saubermann ging an Marcus Hasse, Gratulation !!

In der Rennpause wurde noch eine kleine Fensterscheibe im 1.OG Opfer der aufkommenden Ballverspieltheit der Teilnehmer. Nachdem der Schaden gemeldet war und der herbeigerufene Hausmeister die Geringfügigkeit des Schadens erkannt hatte, ging es im Untergeschoss des Kulturzentrums weiter mit Heat 2. Die Fußballfans durften sich hierbei eine frühere Startgruppe wünschen, während sich die anderen nicht benachteiligt fühlten, da man die Heimfahrt auf leere Straßen erhoffte.

. . . Startgruppe 5 im Heat 2 sollte die Entscheidung bringen !!

…wie zu erwarten war, legte Oliver Strok wieder ordentlich los, sodass den Mitstreitern schnell die klar wurde: Heute wird der Oliver wieder siegen. Erwähnen wollen wir jedoch Justin Pasch, der im Heart zwei mit Andreas Thierfelder gemeinsam P5 belegte. Auch Dieter Clemens dachte nicht an das Fußballspiel, sondern lief auf P 3 ein.

Tageswertung Heat 2, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: O. Stork, M. Stork, Dieter Clemens, A. Thierfelder + Justin Pasch, Jürgen Tepas

Da das Rennprogramm von Home-Racing beide Tagesergebnisse schnell zusammen rechnet, war direkt das Gesamtergebnis auf allen Bildschirmen zu sehen.

. . . der Tagessieger Oliver Stork im Kreise von P2 M. Stork und P3 J. Tepaß !!

Und dann war wie immer plötzlich die Zeit des Spielens abgelaufen und es kam zur Siegerehrung. Diese wohnten nicht mehr alle bei, da Jogi Löw zum Fernsehnachmittag gerufen hatte. Die, die blieben, erhielten für Ihre erreichte Platzierung das Lob und die sechs Besten natürlich Ihre Urkunde.

Die **TOP 6** in Kurzform: O. Stork, M. Stork, Jürgen Tepas, Dieter Clemens, A. Thierfelder, Patrick Meister

Vorschau . . .

Der Tross der Winston Cup NASCARO´s wird das vierte Rennen am 12.07.08 in Bad Rothenfelde bestreiten. Dann werden wir zu Gast bei Andreas, Christoph und ihren Kollegen sein.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

Gruppe 245

4. Lauf am 31. Mai 2008 in Arnsberg

Nach langer Zeit einmal 'was Neues in der **Gruppe 245** im Westen. Sie fuhr am Samstag das erste Teamrennen ihrer Geschichte. Nach den Austragungsorten Siegen und Kamp-Lintfort blieb man bei den tendenziell leichten, aber schnellen Strecken - es ging nach Arnsberg in den Hochsauerlandkreis. Der 35m Kurs in der alten Stuhlfabrik kommt ganz ohne „Zippel-Zappel" oder ähnliche Schwierigkeitsgrade daher, ist vielmehr sehr rund zu befahren . . .

Kompakt . . .

- **erstes 245 Teamrennen im Westen . . .**
- **mit 18 Teams gute Akzeptanz . . .**
- **Arnsberger Gastgeber handhaben ihre erste „Großveranstaltung" erfolgreich . . .**
- **die Tausend doch „geknackt" . . .**
- **Nockemann/Jans vor Schnitzler/Wondel und Barm/Riese . . .**
- **hoch-spannende Positionskämpfe bis zum Schluss . . .**

Strecke

Rennbahnclub Arnsberg
Widayweg 6
59755 Arnsberg Oeventrop

Url
www.rennbahnclub-arnsberg.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 35,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Nehmen wir den Faden aus dem Intro noch einmal auf: Ein Teamrennen sollte es sein - die Alternative „Mannschaftsrennen" wurde in der Fragebogenaktion für 2008 von den Teilnehmern verworfen. In Anlehnung an die Vorbildfahrzeuge sollten 2 Fahrer pro Slotcar zum Regler greifen. Ferner galt es, auch die weniger erfahrenen 245er einzubeziehen und somit die Fahrzeit am Stück nicht zu lang werden zu lassen. Also kamen drei Durchgänge zustande; zwischenzeitliche Regroupings sollten für weitere Spannung und Abwechslung sorgen. Um ohne Teilnehmerbeschränkungen auszukommen, waren um 2 Stunden Fahrzeit (netto) pro Team das Ziel. Das ließ sich mit 6*7 Minuten recht gut umsetzen. Und fertig war das Konzept für das erste 245-Teamrennen im Westen. Jetzt blieb nur, die Sache in der Praxis hinreichend zu erproben . . .

Allemal schon das „Experiment" Teamrennen wert war die **Teambildung**. Klar bestehen auch in der 245 einige „Seilschaften" - aber sowohl inner- als auch außerhalb der Serie fand man sich zu teilweise (für den Autor) unerwarteten Crews zusammen:

- So gingen die Duellanten um den Sieg in der **245 easy*** 2007 - Marius Heß und Johannes Kießling - mit als erste ein Bündnis Eifel & OWL ein.
- Peter Höhne verpflichtete kurzum Ralph „Psycho" Seif zu einem Ausflug in die Sauerberge, um auf Plastik zu düsen.
- Marcel Wondel fand in Christian Schnitzler einen würdigen Partner, um dem Team Nockemann/JanS hoffentlich Paroli bieten zu können.

Ganz undogmatisch: „Ralle" und Plastik . . . ☺

Über Letztere finden wir rasch den Weg zu den **Favoriten** für dieses Rennen. Vorab vielleicht die altbekannte Anmerkung: „To finish first, you first have to finish". Genau 126 Minuten Fahrzeit mussten möglichst problemlos absolviert werden, bevor die Teams von guten Platzierungen träumen konnten. Dies war nicht nur ein Vielfaches der üblichen 245-Distanz von 18 Minuten, sondern die Erfahrungen aus den letzten „Mittelstreckenrennen" in der EPC oder der GT/LM hatten etlichen der Anwesenden nachhaltig belegt, dass es gar nicht so einfach ist, eine solche Distanz mit intaktem Fahrzeug zu überstehen . . .
Jetzt aber: Nockemann/JanS und Schnitzler/

Wondel mussten als die Top-Favoriten gelten. Dahinter (fraglich nur mit welchem Abstand) rangierten in alphabetischer Reihenfolge die Teams Barm/Riese, Haushalter/Kaina, Hermes /Sommer, Höhne/Seif, Jung/Schaffland und Rettler/Vorberg, die alle recht gute Chancen auf eine Platz an der Sonne hatten. Langweilig sollte dieses Teamrennen also eigentlich nicht werden . . . ☺☺

Vorbereitung . . .

Die Arnsberger boten ein Training am **Donnerstag Abend** an. Die Akzeptanz ging gegen Null. Jedoch hatte der ein oder andere Teilnehmer bereits im Vorfeld einmal in Arnsberg vorbei geschaut . . .

Anders sah es dann am **Freitag Abend** aus. Gut 10 Teilnehmer waren bemüht, sich den Kurs und ihre Fahrzeuge zu erschließen. Im Vordergrund stand die Auswahl des Fahrzeugs; hatten doch fast alle Teams zumindest zwei Gr.4 Boliden mitgebracht. Den Vogel schossen sicherlich Sebastian und JanS ab. Sie begannen den Disput (jeder favorisierte den Jota des Anderen) am Freitag Abend gegen 20h und setzen diesen am Samstag Früh fort. Die Entscheidung wurde letztlich durch die Stromabschaltung erzwungen . . . ☺☺
Mit Ausnahme von Schnitzler/Wondel waren alle favorisierten Teams bereits anwesend - und einige disponierten im Laufe des Abends ein wenig um. So sollten sowohl bei Hermes/ Sommer als auch bei Rettler/Vorberg ursprünglich BMW M1 Procar an den Start rollen, wurden aber dann doch zugunsten zweier Jota wieder in die Box geschoben . . .
Von den Trainingszeiten bestätigten Sebastian und Jans ihren Favoritenstatus. Die restlichen Teams lagen recht eng beieinander . . .

Wer Freitag Abend fehlte, musste zwangsläufig am **Samstag Früh** im Hochsauerlandkreis auflaufen. Ab 8:00h war die alte Stuhlfabrik geöffnet - und bereits eine Viertelstunde vorher rüttelten die ersten Unentwegten am S² Schneckenhaus und fegten beinahe den Filter von der Kaffeekanne ☺☹☺
An der Bahn ergaben sich rasch Wartezeiten bis zu einer halben Stunden, jedoch gab es ausreichend Gesprächsstoff bei den Wartenden. Die Zeit wurde nicht lang. Erst gegen 10:15h war das Feld komplett. Auch die Herren Rettler, Jung und Uebach hatten das Frühstuck beendet und die Anreise absolviert. Im Unterschied zum Ersteren, der in Arnsberg Heimascari Status aufweist, kannten weder Siggi noch Claus die Strecke und mussten mit einer Trainingssession ins Rennen gehen. Aber was so rechte Cracks sind . . . ☺☺

Vier Mann und ein Lötkolben - die Reglerbuchse auf Spur 6 bedarf der Maintenance . . .

What's new . . .

Die Stamm-245er hatten einige Gäste „eingeschmuggelt" ☺ Was letztlich ganz im Sinne der Erfinder war. Erstmalig 245 fuhren somit die Herren Sven Budde, Bernhard Müller, Rolf Riese, Christian Schnitzler, Ralph Seif und Stefan Skibba. Die Arnsberger Riese und Skibba kannten die 245 allerdings schon aus dem Vorjahr, als sie bei der 245 easy* vorbei schauten . . .
Gänzlich neu war das Soester Team Budde/ Müller, welches einmal in eine clubübergreifende Serie hineinschnuppern wollte.

Bei einem so übersichtlichem Starterfeld war die Auswahl an **neuen Slotcars** naturgemäß gering. Das außergewöhnlichste Fahrzeug wollten die Gebrüder Sarnow an den Start rollen: Einen Lamborghini Countach LP400 auf Inliner Fahrwerk. Der Lambo war echt schnell - leider nur auf der Geraden !☺!☺ So blieb's beim altbekannten Jota für die zwei Warendorfer. Damit waren so richtig neu eigentlich nur der Jota von Heß/Kuhl sowie das BMW M1 Procar „BASF" von Budde/Müller . . .

Los geht's . . .

Himmlische Ruhe herrschte für 245-Verhältnisse anlässlich der **technischen Abnahme**. Schließlich musste heuer nur $^1/_6$ der üblichen Anzahl an Slotcars diese Hürde nehmen.

Da blieb sogar ausreichend Zeit, den Motortester ausgiebig mit Referenzdaten zu füttern. Die 245-Tools handhabten ab 10:45h HaJü Eifler, JanS sowie der Autor. Gravierende Mängel waren nicht zu verzeichnen - allerdings gingen einige Teams zur Korrektur der Bodenfreiheit in den Loop, schließlich sollten knapp 1½ Stunden mit dem ersten Radsatz gefahren werden und ein wenig Verschleiß war schon einzukalkulieren . . .

Ungewohnt leer - der Parc Fermé der 245 . . .

Eine **Quali** sollte (ausnahmsweise für die 245) die Startaufstellung für den 1. Durchgang des Rennens regeln. Man fuhr eine Minute lang und schaute, wie weit man kam.
Die weiteste Reise absolvierten am Ende die Teams Nockemann/JanS und Schnitzler/Wondel mit identischen 8,03 Runden, sodass die schnellste Runde entscheiden musste. Dahinter liefen Rolf Riese, Ralph Seif, Frank Hermes und Michael Rettler ein. Im Detail sah das Ganze schließlich so aus:

1. Nockemann/JanS .... Lamborghini Jota ..... 8,03 Rd.
1. Schnitzler/Wondel . Chevrolet Camaro ..... 8,03 Rd.
3. Barm/Riese ..... BMW M1 Procar ..... 7,90 Rd.
4. Höhne/Seif ..... BMW M1 Procar ..... 7,82 Rd.
5. Hermes/Sommer .... Lamborghini Jota ..... 7,81 Rd.
6. Rettler/Vorberg ..... Lamborghini Jota ..... 7,79 Rd.
7. Jung/Schaffland ..... Lamborghini Jota ..... 7,69 Rd.
8. Kever/Kever ..... Ferrari 512BB ..... 7,54 Rd.
9. Haushalter/Kaina ... Lamborghini Jota ..... 7,53 Rd.
9. Eifler/Przybyl ..... BMW M1 Procar ..... 7,53 Rd.
11. Sarnow/Sarnow .... Lamborghini Jota ..... 7,52 Rd.
11. Skibba/Sommer ..... BMW M1 Procar ..... 7,52 Rd.
13. Fischer/Grüttner .... Lamborghini Jota ..... 7,48 Rd.
14. Budde/Müller ..... BMW M1 Procar ..... 7,37 Rd.
15. Heß/Kießling ..... Lamborghini Jota ..... 7,28 Rd.
16. Heß/Kuhl ..... Lamborghini Jota ..... 7,26 Rd.
17. Mews/Uebach ..... Lamborghini Jota ..... 7,23 Rd.
18. Holthöfer/Thöne ... BMW M1 Procar ..... 7,07 Rd.

Zur **Schlagzahl** meinte das schleichende Orakel, die Spitze würde die 1.000 Runden knapp verfehlen. 330 Runden seien in den beiden Durchgängen mit frischen Reifen möglich - im mittleren Abschnitt jedoch eventuell nur 320 Umläufe. Hier musste im Laufe des Tages der Dreisatz an der Praxis erprobt werden . . .

Racing . . .

Drei Durchgänge á 42 Minuten Fahrzeit waren angesagt. Nach jedem Durchgang wurde ein Regrouping durchgeführt, auf dass die Teams zu neuen Nachbarn kamen. Etwas verspätet entließ Reiseleiter Reiner Barm die ersten sechs Teams auf die Strecke . . .

1. Durchgang / Startgruppe 1

Den Auftakt machten die Teams 13-18 der Quali. Dies waren nicht unbedingt die langsamsten Crews, hatte doch teilweise ein Abflug bessere Rundenzahlen verhindert:

1. Fischer/Grüttner ..... Lamborghini Jota ..... 7,48 Rd.
2. Budde/Müller ..... BMW M1 Procar ..... 7,37 Rd.
3. Heß/Kießling ..... Lamborghini Jota ..... 7,28 Rd.
4. Heß/Kuhl ..... Lamborghini Jota ..... 7,26 Rd.
5. Mews/Uebach..... Lamborghini Jota ..... 7,23 Rd.
6. Holthöfer/Thöne ..... BMW M1 Procar ..... 7,07 Rd.

Die erste Startgruppe des Tages - Spur 1 befindet sich links im Bild . . .

Hier bildeten sich rasch drei Kampfgruppen, die jeweils um die Positionen 1, 3 und 5 rangelten. Das Juniorteam Heß/Kießling fightete hart gegen die erfahrenen Fischer/Grüttner, mussten sich aber vorerst den Haudegen beugen. Aber es sollten ja noch zwei Durchgänge folgen . . . ☺☺
Claus Uebach erlernte die Strecke rasch und befand den Kurs für gut (was seinen doch

skeptischen „Co“ Jörg Mews dann beruhigte). Das scheint das Duell Mews/Uebach vs. Heß/Kuhl für’s Erste entschieden zu haben ☺☺
Sven Budde und Bernhard Müller, das Team aus der Nachbarstadt Soest, mussten sich erst einmal an die 245, ihren M1 und die Strecke gewöhnen. Zumindest war man längst nicht Letzter - und in Durchgang 2 sollte die Leistung noch besser werden. Das OWL Team Holthöfer/Thöne hatte ein wenig Pech, belegte zwar P6 in dieser Startgruppe, sollte aber insgesamt die rote Laterne nicht erben. Das Resultat nach den ersten 42 Minuten sah wie folgt aus:

1. Fischer/Grüttner ....Lamborghini Jota .... 314,82 Rd.
2. Heß/Kießling .....Lamborghini Jota .... 313,33 Rd.
3. Mews/Uebach.....Lamborghini Jota .... 311,82 Rd.
4. Heß/Kuhl .....Lamborghini Jota .... 310,06 Rd.
5. Budde/Müller .....BMW M1 Procar..... 308,81 Rd.
6. Holthöfer/Thöne ...BMW M1 Procar..... 306,23 Rd.

1. Durchgang / Startgruppe 2

Die mittlere Startgruppe setzte sich wie folgt zusammen:

1. Jung/Schaffland ..... Lamborghini Jota..... 7,69 Rd.
2. Kever/Kever ..... Ferrari 512BB ..... 7,54 Rd.
3. Haushalter/Kaina .... Lamborghini Jota..... 7,53 Rd.
4. Eifler/Przybyl ..... BMW M1 Procar ..... 7,53 Rd.
5. Sarnow/Sarnow ..... Lamborghini Jota..... 7,52 Rd.
6. Skibba/Sommer ..... BMW M1 Procar ..... 7,52 Rd.

Speziell für die Teams Haushalter/Kaina, Jung/Schaffland und Kever/Kever (bzw. Teile davon) war erst einmal Lernen angesagt. Das klappte aber halbwegs rasch, sodass durchaus Spannung aufkam. Lange Zeit sah es so aus, als könnten Haushalter/Kaina das Tempo von Jung/Schaffland mitgehen. Gegen Rennende musste das Duisburg-Wuppertaler Duo aber abreißen lassen . . .
Die Sarnow Brothers waren mit der Performance des Jota nicht wirklich zufrieden - eine Ursache war nicht recht auszumachen, ein Reglertausch brachte nichts und man tippte auf den Motor (was sich nach der Servicepause als unzutreffend herausstellte).
Eifler/Przybyl fuhren routiniert auf P3 und Skibba/Sommer bildeten nach dem ersten Durchgang das Schlusslicht. Nachfolgend das Ergebnis der 2. Gruppe:

1. Jung/Schaffland ....Lamborghini Jota .... 323,82 Rd.
2. Haushalter/Kaina ..Lamborghini Jota .... 320,85 Rd.
3. Eifler/Przybyl .....BMW M1 Procar..... 314,52 Rd.
4. Kever/Kever .....Ferrari 512BB ..... 310,81 Rd.
5. Sarnow/Sarnow ....Lamborghini Jota .... 308,07 Rd.
6. Skibba/Sommer.....BMW M1 Procar .... 301,58 Rd.

1. Durchgang / Startgruppe 3

Die sechs schnellsten Teams der Quali fuhren zum Schluss ihren ersten Durchgang:

1. Nockemann/JanS..... Lamborghini Jota ..... 8,03 Rd.
2. Schnitzler/Wondel .. Chevrolet Camaro..... 8,03 Rd.
3. Barm/Riese ..... BMW M1 Procar..... 7,90 Rd.
4. Höhne/Seif ..... BMW M1 Procar..... 7,82 Rd.
5. Hermes/Sommer ..... Lamborghini Jota ..... 7,81 Rd.
6. Rettler/Vorberg ..... Lamborghini Jota ..... 7,79 Rd.

Vor dem Start - die schnellsten der Quali . . .

Auch in der ersten Startgruppe bildeten sich letztlich drei „Pärchen“ im Fight um die Positionen. Schnitzler/Wondel gingen zu Beginn ein Höllentempo, konnten sich allerdings aufgrund einiger Abflüge nicht von Nockemann/JanS absetzen. Letztere fuhren konstanter und verzeichneten nach 42 Minuten gut 3 Runden Vorsprung.
Die Teams Barm/Riese und Rettler/Vorberg waren mit je einem Arnsberg-Kenner besetzt und fighteten bis zum Ausrollen um P3. Exakt eine ¼ Runde trennte die Teams nach dem ersten Drittel der Gesamtfahrzeit.
Bleiben Hermes Sommer, die ein wenig abreißen lassen mussten und Höhne/Seif, die gut weitere 2,5 Runden zurück fuhren . . .

1. Nockemann/JanS...Lamborghini Jota .... 336,29 Rd.
2. Schnitzler/Wondel Chevrolet Camaro ... 332,81 Rd.
3. Barm/Riese .....BMW M1 Procar .... 326,52 Rd.
4. Rettler/Vorberg ....Lamborghini Jota .... 326,27 Rd.
5. Hermes/Sommer ...Lamborghini Jota .... 323,81 Rd.
6. Höhne/Seif .....BMW M1 Procar .... 321,15 Rd.

Nachdem alle 18 Teams den ersten Durchgang absolviert hatten, war ein kurzes Regrouping angesagt. Etliche Verschiebungen waren zu vermelden. Jung/Schaffland stiegen in die

schnellste Gruppe auf (und Höhne/Seif ab) und gleich drei Teams beamten sich in die mittlere Startgruppe (Fischer/Grüttner, Heß/Kießling, Mews/Uebach). Jedoch waren die Abstände vernachlässigbar gering - oft gaben nur Teilmeter den Ausschlag; wirklich uneinholbare Rundenrückstände waren selten . . .

Fahrer der Startgruppe 3: Christian Schnitzler, Ralph Seif, Sebastian Nockemann, Ingo Vorberg, Reiner Barm und Frank Hermes . . .

2. Durchgang / Startgruppe 1

Den Auftakt machten nun folgende sechs Teams. Der Spitze dieser Gruppe fehlte nur eine Runde auf einen Platz in der mittleren Startgruppe; es galt also, mit nun abgefahrenen Reifen ein wenig Boden gut zu machen:

1. Kever/Kever .....Ferrari 512BB ..... 310,81 Rd.
2. Heß/Kuhl .....Lamborghini Jota .... 310,06 Rd.
3. Budde/Müller .....BMW M1 Procar..... 308,81 Rd.
4. Sarnow/Sarnow ....Lamborghini Jota .... 308,07 Rd.
5. Holthöfer/Thöne ...BMW M1 Procar..... 306,23 Rd.
6. Skibba/Sommer .....BMW M1 Procar..... 301,58 Rd.

Skibba/Sommer kamen besser in Schwung und fuhren fast 3 Runden mehr als mit frischen Reifen. Ansonsten war die Gruppendynamik gering: Budde/Müller gelang eine identische Rundenzahl im Vergleich zum 1. Durchgang; sie überflügelten Heß/Kuhl - das war's . . .
Auch die Kever Brüder fuhren mehr Runden als auf frischen Rädern; man hatte gelernt und strebte in Richtung mittlerer Startgruppe.
Die Sarnows haderten weiterhin mit ihrem Lambo, ließen aber den Abstand auf die Positionen 2 und 3 nicht zu groß werden. Holthöfer /Thöne verloren erneut ein wenig Boden, konnten sich aber weiterhin vor Skibba/Sommer behaupten.
Das Bild nach 2 Durchgängen:

1. Kever/Kever .....Ferrari 512BB ..... 622,88 Rd.
2. Budde/Müller .....BMW M1 Procar .... 617,15 Rd.
3. Heß/Kuhl .....Lamborghini Jota .... 616,12 Rd.
4. Sarnow/Sarnow ....Lamborghini Jota .... 614,35 Rd.
5. Holthöfer/Thöne ...BMW M1 Procar .... 609,76 Rd.
6. Skibba/Sommer.....BMW M1 Procar .... 605,86 Rd.

Das zweite Drittel steht an . . .

2. Durchgang / Startgruppe 2

Das Ergebnis nach dem 1. Durchgang ließ einen Zweikampf von Höhne/Seif vs. Haushalter/Kaina mutmaßen. Wenn Mews/Uebach noch ein wenig zulegen könnten, sollten die restlichen vier Teams auf Augenhöhe fahren können:

1. Höhne/Seif .....BMW M1 Procar .... 321,15 Rd.
2. Haushalter/Kaina ..Lamborghini Jota .... 320,85 Rd.
3. Fischer/Grüttner ...Lamborghini Jota .... 314,82 Rd.
4. Eifler/Przybyl .....BMW M1 Procar .... 314,52 Rd.
5. Heß/Kießling .....Lamborghini Jota .... 313,33 Rd.
6. Mews/Uebach.....Lamborghini Jota .... 311,82 Rd.

Vorweg: Die Teams hielten sich weitgehend an die o.a. „Regieanweisung“ !☺☺ Mews/Uebach legten gegenüber dem ersten Durchgang als einziges Team an Runden zu - Eifler/Przybyl verloren nur gut eine Runde; die anderen Teams so um die 3 Umläufe; nur Fischer/Grüttner gerieten in Not: Mehr als 5 Runden gingen gegenüber dem 1. Durchgang verschütt !! Sie rutschten damit ans Ende dieser Startgruppe, hatten aber das Feld noch längst nicht aus den Augen verloren. Und es sollten ja noch 42 Minuten auf frischen Rädern folgen . . .
Hier der Zwischenstand nach $^{2}/_{3}$ der Fahrzeit:

1. Höhne/Seif .....BMW M1 Procar .... 639,97 Rd.
2. Haushalter/Kaina ..Lamborghini Jota .... 638,34 Rd.
3. Eifler/Przybyl .....BMW M1 Procar .... 627,81 Rd.
4. Heß/Kießling .....Lamborghini Jota .... 625,08 Rd.
5. Mews/Uebach.....Lamborghini Jota .... 624,62 Rd.
6. Fischer/Grüttner ...Lamborghini Jota .... 624,11 Rd.

Warten auf den Start . . .

2. Durchgang / Startgruppe 3

Das schleichende Orakel hatte im Vorfeld geäußert, der mittlere Durchgang auf abgenutzten Rädern würde rennentscheidend werden. Man durfte gespannt sein, ob sich diese Prognose für die führenden sechs Teams bewahrheiten sollte:

1. Nockemann/JanS ...Lamborghini Jota .... 336,29 Rd.
2. Schnitzler/Wondel Chevrolet Camaro ... 332,81 Rd.
3. Barm/Riese .....BMW M1 Procar..... 326,52 Rd.
4. Rettler/Vorberg .....Lamborghini Jota .... 326,27 Rd.
5. Jung/Schaffland ....Lamborghini Jota .... 323,82 Rd.
6. Hermes/Sommer ...Lamborghini Jota .... 323,81 Rd.

„Im Prinzip schon“ muss die korrekte Antwort lauten. Klar war der Speed des 1. Durchgangs nicht mehr zu halten. Die „Verluste“ an Runden waren jedoch höchst unterschiedlich. Beginnen wir mit den Spitzenreitern: Schnitzler/Wondel fuhren 7,5 Runden weniger - Probleme mit der Stromaufnahme bremsten den Camaro vehement ein. Damit waren Nockemann/JanS auf gut 9 Runden enteilt. Zwar beklagte auch diese Zwei ab Rennmitte nachlassende Performance (ein vorderes Kugellager blockierte), aber sie verloren nur 3 Runden gegenüber dem 1. Durchgang !!
Mit identischer „Verlustleistung“ kamen Barm /Riese über die Runden und stabilisierten so P3 mit knapp 3 Runden Vorsprung auf Rettler /Vorberg, die auf abgefahrenen Rädern etwa 5,25 Runden verloren. Das Team aus Arnsberg und Unna musste somit im dritten Durchgang in zwei Richtungen schauen. Nach vorn, um Barm/Riese eventuell noch abzufangen - und nach hinten, denn Jung/Schaffland hatten bis auf gut eine Runde aufgeschlossen. Deren Verlust von 1,5 Runden war Bestwert in dieser Startgruppe und dürfte auch auf Siggis „Lernkurve“ zurückzuführen gewesen sein ☺☺
Hermes/Sommer lagen nach dem 1. Durchgang quasi gleichauf mit Jung/Schaffland, ließen aber nun 4,5 Runden liegen und gerieten damit 3 Runden in Rückstand. Ergo war im finalen Durchgang Attacke angesagt, um eventuell noch bis auf P4 vorstoßen zu können.
Der vorentscheidende (!?) Zwischenstand der schnellsten Startgruppe:

1. Nockemann/JanS ...Lamborghini Jota .... 667,36 Rd.
2. Schnitzler/Wondel Chevrolet Camaro ... 658,12 Rd.
3. Barm/Riese .....BMW M1 Procar .... 650,09 Rd.
4. Rettler/Vorberg ....Lamborghini Jota .... 647,25 Rd.
5. Jung/Schaffland ....Lamborghini Jota .... 646,07 Rd.
6. Hermes/Sommer ...Lamborghini Jota .... 643,08 Rd.

Während die Startgruppe 2 fuhr, gingen die Teams der ersten Startgruppe bereits in die Servicepause. Hier konnten die Slotcars für den finalen Durchgang aufgefrischt und mit neuen Rädern versehen werden. Entsprechend machte die zweite Startgruppe ihren Service, als die schnellsten Teams zum zweiten Mal ihre Runden drehten . . .
Das gewählte Verfahren war sicherlich leicht kompliziert zu erklären (☺☺), konnte aber reibungslos und halbwegs entspannt umgesetzt werden. Verschiedentlich wurden neue Schleifer installiert - oder auch einmal die Übersetzung angepasst. Chassis, Karosserie und Motor mussten allerdings „erhalten“ bleiben . . .

„Have a break“ - Servicepause für drei Teams unter Aufsicht des RI . . .

3. Durchgang / Startgruppe 1

Showdown !! Der letzte Durchgang musste die finale Entscheidung bringen. Budde/Müller konnten nicht mehr mitspielen - zu Hause warteten die Kinder:

1. Kever/Kever .....Ferrari 512BB ..... 622,88 Rd.
2. Heß/Kuhl .....Lamborghini Jota .... 616,12 Rd.
3. Sarnow/Sarnow ....Lamborghini Jota .... 614,35 Rd.

4. Holthöfer/Thöne ...BMW M1 Procar..... 609,76 Rd.
5. Skibba/Sommer .....BMW M1 Procar..... 605,86 Rd.

Kever/Kever hatten sich nun eingeschossen und setzten die Attacke auf die mittlere Startgruppe fort. Schließlich fehlte nur gut eine Runde auf die P12. Mehr als 6 Runden legte man gegenüber dem Startdurchgang zu - jedenfalls eine gute Ausgangsposition und Sieg in dieser Gruppe . . .
Auch bei den Sarnow Brothers lief's nun besser nach der Servicepause und sie bliesen zum Angriff auf Heß/Kuhl. Am Ende sollte es knapp nicht ausreichen . . .
Für die M1 Procars von Holthöfer/Thöne und Skibba/Sommer ergaben sich hingegen keine Positionsveränderungen mehr . . .
Nachfolgend das Endresultat für diese Startgruppe (Budde/Müller wurden als Sechste gewertet):

1. Kever/Kever .....Ferrari 512BB ..... 939,95 Rd.
2. Heß/Kuhl .....Lamborghini Jota .... 925,26 Rd.
3. Sarnow/Sarnow ....Lamborghini Jota .... 924,60 Rd.
4. Holthöfer/Thöne ...BMW M1 Procar..... 915,04 Rd.
5. Skibba/Sommer .....BMW M1 Procar..... 909,67 Rd.

3. Durchgang / Startgruppe 2

In der mittleren Startgruppe hatten Haushalter/Kaina weiterhin Höhne/Seif vor Augen. Die 1½ Runden mussten doch irgendwie aufzuholen sein !? Dahinter blieb's eng - und alle Teams mussten nochmals auf's Letzte fighten, bevor die karierte Flagge fiel:

1. Höhne/Seif .....BMW M1 Procar..... 639,97 Rd.
2. Haushalter/Kaina ..Lamborghini Jota .... 638,34 Rd.
3. Eifler/Przybyl .....BMW M1 Procar..... 627,81 Rd.
4. Heß/Kießling .....Lamborghini Jota .... 625,08 Rd.
5. Mews/Uebach.....Lamborghini Jota .... 624,62 Rd.
6. Fischer/Grüttner ....Lamborghini Jota .... 624,11 Rd.

Höhne/Seif machten den Sack zu. Sie fuhren gut zwei Runden mehr als im Startdurchgang - und etwa eine Runde mehr als Haushalter/Kaina, die rund 1,5 Runden zulegten. Damit waren die Plätze 1 und 2 dieser Startgruppe bezogen. Der Rückstand der anderen Teams war einfach zu groß . . .
Dafür begann bei den anderen vier Crews das große Kegeln: Fischer/Grüttner waren im 2. Durchgang von P9 auf P12 abgerutscht und gaben mächtig Gas. Die zehntbeste Rundenzahl des letzten Durchgangs brachte sie noch ein Stück nach vorn . . .
Derweil tat Mews/Uebach die Servicepause gar nicht gut. Zwar verbesserten auch diese Zwei sich, aber nicht so sehr wie einige andere Teams. Zwei Plätze gingen in der Gesamtaufstellung verloren . . .
Bleiben Heß/Kießling und Eifler/Przybyl. Letztere lagen knapp 3 Runden vorn und hatten gute Chancen ihre Platzierung nach Hause zu schaukeln. Allerdings war eine halbe Runde mehr gegenüber dem Startdurchgang keine Offenbarung für das Team Ü50 !? Und das Juniorteam witterte im Rennverlauf plötzlich Morgenluft: „Wir könnten noch Neunte werden" dachte Marius Heß laut nach. Gesagt, getan !! Sie fuhren 4,5 Runden mehr als am Anfang und fingen Eifler/Przybyl knapp ab. „Da haben wir Euch aber locker abgelascht !" musste sich HaJü abschließend von den Kids anhören. Immerhin war das Juniorteam wahnsinnige 9 Teilmeter weiter gekommen . . . ☺☺

1. Höhne/Seif .....BMW M1 Procar .... 963,26 Rd.
2. Haushalter/Kaina ..Lamborghini Jota .... 960,67 Rd.
3. Heß/Kießling .....Lamborghini Jota .... 942,91 Rd.
4. Eifler/Przybyl .....BMW M1 Procar .... 942,82 Rd.
5. Fischer/Grüttner ...Lamborghini Jota .... 941,54 Rd.
6. Mews/Uebach.....Lamborghini Jota .... 937,91 Rd.

3. Durchgang / Startgruppe 3

Bleibt der Showdown um den Tagessieg. Nockemann/JanS sollten „durch" sein, so der Jota keine Defekte erlitt. Aber Hermes/Sommer wollten noch einmal angreifen und auf P3 bis P5 war ebenfalls noch einiges möglich:

1. Nockemann/JanS...Lamborghini Jota .... 667,36 Rd.
2. Schnitzler/Wondel Chevrolet Camaro ... 658,12 Rd.
3. Barm/Riese .....BMW M1 Procar .... 650,09 Rd.
4. Rettler/Vorberg ....Lamborghini Jota .... 647,25 Rd.
5. Jung/Schaffland ....Lamborghini Jota .... 646,07 Rd.
6. Hermes/Sommer ...Lamborghini Jota .... 643,08 Rd.

„Sind se alle wech !!" - in Kurve 1 verschwinden gleich 5 Slotcars unter der Strecke . . .

Unmittelbar nach dem Start stand noch genau ein Fahrzeug auf der Strecke (das BMW M1 Procar von Barm/Riese). Alle anderen Slotcars waren nahezu verschwunden. Was war passiert !? „Keine Bremse“ ließ der auf der inneren Spur 1 gestartete Sebastian verlauten. Eine Nische unter der Bahn nahm sein Fahrzeug und die der anderen vier Kollegen auf . . . ☺☺

Schnitzler/Wondel hatten den besseren Radsatz für die Schlussoffensive aufbewahrt und waren anschließend deutlich schneller als Nockemann/ JanS, die weiterhin mit blockierender Vorderachse unterwegs waren (der Defekt war erst am Ende der Servicepause aufgefallen und konnte in der verfügbaren Zeit nicht mehr behoben werden). Allerdings musste auch Marcel der Servicepause Tribut zollen und die Felgeneinsätze im neuen Radsatz nachrüsten. Somit fuhr man gegen Rennende nahezu gleichauf (Nockemann/JanS hatten also ihre gut 9 Runden Vorsprung in der Gesamtwertung gehalten). JanS wollte die Sache ruhig nach Hause schaukeln, aber Sebastian gab die Devise aus, „Nix da, jetzt muss auch dieser Laufsieg her !!“. Ergo entbrannte ein harter Zweikampf, welcher unmittelbar vor Schluss durch einen Abflug von Marcel entschieden wurde (334,97 vs. 334,79 Runden) . . .

Soweit die Spitze. Barm/Riese fuhren taktisch geschickt und schaukelten P3 sicher nach Hause. Dass dabei erstmalig nicht P3 in einem Durchgang heraus sprang war total egal ☺☺

Diese erkämpften sich Jung/Schaffland, die gut eine Runde auf Rettler/Vorberg gut zu machen hatten - und zudem einer möglichen Schlussoffensive von Hermes/Sommer entgegen wirken wollten . . .

Rettler/Vorberg setzten auf Sieg (sprich die Eroberung von P3) und verloren alles (sprich die sicher geglaubte P4). Am Ende lagen Jung/ Schaffland knapp 1,5 Runden vorn . . .

Und auch die Offensive von Hermes/Sommer brachte keine zählbaren Resultate. Zum dritten Mal in Folge erfuhr das Duo den sechstbesten Rundenwert und landete folgerichtig im Gesamtklassement gleichfalls auf P6 . . .

1. Nockemann/JanS ...Lamborghini Jota . 1.002,33 Rd.
2. Schnitzler/Wondel Chevrolet Camaro ... 992,91 Rd.
3. Barm/Riese .....BMW M1 Procar..... 975,61 Rd.
4. Rettler/Vorberg .....Lamborghini Jota .... 971,06 Rd.
5. Jung/Schaffland ....Lamborghini Jota .... 972,45 Rd.
6. Hermes/Sommer ...Lamborghini Jota .... 966,61 Rd.

Nachdem auch die schnellste Startgruppe im Ziel war, konnte das Tagesergebnis ermittelt werden. Im wesentlichen blieb es bei der Reihenfolge aus den drei Startgruppen. Lediglich Kever/Kever schoben sich noch auf P12 vor und Mews/Uebach rutschten um eine Position ab . . .

Die Sieger des Tages bekommen ihre sauer verdienten Pokale . . .

Ende . . .

Beginnen wir mit einem kurzen **Fazit**: Langweilig war’s zu keiner Zeit. Über eine Distanz von 2 Stunden ließ es sich herrlich um die Positionen fighten . . .

Bemerkenswert war die geringe Zahl technischer Probleme - da ist man Anderes in den Sprintrennen der 245 gewohnt . . . ☺☺ Ein wenig Schleifer richten sowie ein paar Karosserieschäden waren die gravierendsten Probleme. Ernsthaft bedingt durch technischen Defekt weit zurück gefallen ist glücklicherweise aber kein Team . . .

Aus Sicht des Autors könnte man solch ein Rennen durchaus einmal wiederholen bzw. sogar fest in das Programm der 245 einbauen. Was die 245-Teilnehmer dazu meinen, wird der Fragebogen 2009 kund tun, der beim nächsten Lauf in Duisburg auf der Tagesordnung steht . . .

Die **Siegerverehrung** wurde von der IG245 durchgeführt. Urkunden und Pokale wurden überreicht und die Ergebnisse verlesen. Dazu kamen eine Menge launiger Anmerkungen als die Teams ihre persönlichen Resümees für den Tag ziehen mussten . . .

Die drei von der Tankstelle . . . !? !?

Der **245-Tipp** sah (leider) erstmalig drei Richtige. Da konnte der Autor gar nicht mehr so recht herumlästern ☹☹ Ein Neuling machte das Rennen: Christian Schnitzler kam, sah und siegte. Soviel dann zum Thema 245-„Fachwissen“ . . . ☺☺☺
Weitere 5 Kandidaten schafften immerhin zwei Richtige und nahmen ebenfalls einen kleinen Sachpreis mit nach Hause . . .

Ausklang mit der Siegerverehrung . . .

Bleiben die **Credits**. In Arnsberg mussten die 245er nicht ganz so heftig zupacken, wie das ansonsten bei Einzelrennen der Fall ist. Dennoch war neben der technischen Abnahme die Servicepause zu beaufsichtigen und die Startaufstellung zu sortieren. Herzlichen Dank an HaJü, Christian, Hans, Holger, Peter und Jan für den Arbeitseinsatz . . . !!
Deutlich mehr placken musste am Samstag Reiner Barm, der die Arnsberger Gastgeber am Zeitnahmemonitor unterstützte und $^{2}/_{3}$ dieses Jobs im Alleingang handhabte !! Aus Reiners Feder stammten auch die einprägsamen Kürzel für die Teams, welche in der Anfangsphase den ein oder anderen Teilnehmer zu einem „Wer bin ich !?“ verleiteten . . . ☺☺☺

Den Gastgebern ging für die Rennbegleitung ein wenig das Personal aus, sodass Non-Stop Engagement nahezu rund um die Uhr gefragt war. Detlef, Rolf und Stefan managten dies aber mit Unterstützung von Anna grandios, sodass alle drei Catering Stationen (Getränke, feste Nahrung und Grill) fortwährend dienstleisten konnten. Ganz „nebenbei“ wurde dazu die Zeitnahme besetzt, wenn Reiseleiter Reiner selbst am Regler stand . . .
Die Jungs haben sich die Ruhe am Sonntag mehr als redlich verdient . . . !!

Schon fast der Tag danach - Angriff auf die 7.0s beim improvisierten „Man of Speed“ mit einem Gruppe C Boliden . . .

Ausblick . . .

Die **Gruppe 245** geht nun erst einmal in die Sommerpause. Der 5. Lauf findet in ca. 10 Wochen am **10. August 2008** (einem Sonntag!!) in der Duisburger Rennpiste statt. Dann steht auch wieder der traditionelle Fragebogen an, in welchem die Rahmenbedingungen für die Saison 2009 erhoben werden . . .

Zuvor jedoch ist noch **245 easy*** Time !!! Der 2. Lauf ist für Sonntag, den **22. Juni 2008** angesetzt. Im Vordergrund soll hier der Workshop stehen - was nicht ausschließt, dass auch ein Rennen gefahren wird. Der Austragungsort Slotcar Heaven richtet sich gezielt auch an erfahrenere 245er, welche sich an diesem Tag die schwierigste Strecke der Saison vielleicht einmal in Ruhe erschließen können . . . ☺☺

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

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	Plastikmodellcenter P.M.	Plafit	RacingWorld Jung	Rennbahn & mehr
Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis	Slotpoint
Slotbox	Slottec	SSH	Das Slotracing Werk	

Förderer.....

	Carrera Freunde Schwerte	Nezih Durukanli „Nezih Regler“	Karl-Heinz Heß	Jörg Pinkhaus

Trans-Am

5. Lauf am 1. Juni 2008 in Reken

geschrieben von Andreas

Sonntagfrüh: Eine blasse Sonne kämpft gegen wabernden Morgendunst, der aus den feuchten Wiesen des weiten Münsterlandes aufsteigt. Ein Greifvogel schreit und die menschlichen Eindringlinge erwarten das plötzliche Auftauchen eines Rudel Wölfe...
Plötzlich durchschneiden Motorengeräusche die Stille !
Die Teilnehmer der Trans-Am Meisterschaft 2008 sind auf dem Weg zum „Slotrace Speedway“ in Reken.
Diejenigen Chronisten, die bisher die Fahrer aus OWL mit dem „Outback“ in Verbindung brachten, sollten sich mal auf den Weg ins münsterländische Reken machen. Da bekommt der Begriff eine viel tiefere Bedeutung ☺☺☺!

Schnelles Holz: Die Strecke in Reken

Rennbahnbetreiber Wolfgang Habon empfing die angereisten Trans-Am Treiber mit dampfendem Kaffee und frisch belegten Brötchen.

Einer nach dem anderen gesellte sich anschließend an die Fahrerplätze und drehte zunächst sehr vorsichtige Besichtigungsrunden, galt es doch, sich mit der ungewohnten Bahn und deren Gripverhältnissen vertraut zu machen.
Und Grip gab es reichlich! Wird die Hochgeschwindigkeitsbahn, auf der üblicherweise Flexicars bewegt werden, doch mit schöner Regelmäßigkeit mit Haftverstärker eingesprüht. Was immer das auch sein mag, es klebt wie Sau !
Ebenso musste man sich an das Durchmessern der Steilkurve ohne Zucken des Gasfingers gewöhnen.

Die Steilkurve geht voll !! Meistens…!

Auf Grund der für die meisten Fahrer ungewohnten Verhältnisse hörte man dann bereits im Training immer wieder dir Fragen nach verloren gegangenen Stoßstangen, Lampengläsern, Felgeneinsätzen, etc.

Doch wenden wir uns nun den Rennen zu:

Rennen Klasse 1:

Zahlreiche Terrorphasen und eine ungewöhnliche „Frühstarterkennung“ nach denselben, sorgten für gehörige Konfusion an den Fahrerplätzen und auf der Strecke. So sammelten sich dann auch am Fahrbahnrand immer mehr Fahrzeug- und mehr oder weniger wieder verwertbare Plastikteile.

Tunnelblick: Startaufstellung der Klasse 1

Am besten kamen in der Gruppe 1 noch Dirk Schulz und Ralf Thöne mit dem Durcheinander zurecht und drückten dem Drittplatzierten Jens Themsfeld immerhin satte 6 Runden Rückstand auf´s Auge! D.Schulz konnte das Duell schlussendlich mit einer halben Runde

Vorsprung vor R.Thöne für sich entscheiden. Auf den Plätzen folgten Jens Themsfeld, Michael Woitas und der zweite Serienneueinsteiger, Thomas Willner.

Gruppe 2 ließ es dann deutlich ruhiger, aber in keinster Weise langsamer angehen.
Andre Brocke und Andreas Rehm gasten gleich richtig an und konnten sich schnell vom Feld ansetzen. Auf P3 konzentrierte sich Uwe Pfaffenbach darauf, Clubkollegen Raphael Gdanitz hinter sich zu lassen und Vater + Sohn Grabow hielten sich möglichst aus allem raus.
Die beiden Führenden zeigten herrliche Parallelflüge durch die überhöhten Kurven und auf den langen Geraden.
Bis dann bei A.Rehm erst der Faktor Mensch durchschlug und in Folge der Porsche in die Bande! Mit zerbröselter und notdürftig getapter Front konnte der waidwunde Rehm Porsche das Tempo des Brocke Capri nicht mehr mitgehen und musste sich mit P2 zufrieden geben.

Übermut tut selten gut !!!

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Brocke, Andre
2. Rehm, Andreas
3. Schulz, Dirk
4. Pfaffenbach, Uwe
5. Gdanitz, Raphael
6. Thöne, Ralf
7. Grabow, Günter
8. Themsfeld, Jens
9. Grabow, Dennis
10. Woitas, Michael
11. Willner, Thomas

Mittagspause in Reken:
Der Grill, der Kaffee und bei dem ein oder anderen das Zigarettchen - da kommt echtes Marlboro Feeling auf ☺☺☺!

Anschließend wurden die Big Blocks an den Start gebracht:

Rennen Klasse 2:

Jens Themsfeld kam hier mit seinem Hemi Cuda deutlich besser zurecht, als zuvor in der Klasse 1 und lieferte sich mit Ralf Thöne ein spannendes Rennen mit häufigen Führungswechseln. Schlussendlich musste er sich dennoch geschlagen geben und Thöne fuhr einen sicheren Gruppensieg nach Hause.
Konnte Günter Grabow zunächst noch mit den beiden Führenden mithalten, verlor er mit fortschreitendem Rennen erst die Konzentration, dann sein Auto und dieses schließlich diverse Anbauteile. Immerhin reichte es abschließend noch für P3 in der Gruppe.
Michael Woitas fuhr ein relativ unaufgeregtes Rennen und Dennis Grabow wollte seinen Mustang nur irgendwie ohne Blessuren mit nach Hause nehmen. Dafür stoppte er dann auch schon mal auf der Geraden, um die schnelleren Konkurrenten passieren zu lassen.

Die Schlüsselstelle des Speedway Reken

In Gruppe 2 machten Uwe Pfaffenbach und Andre Brocke vom Start weg ihre Ansprüche auf den Tagessieg geltend. Über die Spuren setzte sich dann jedoch Andre immer weiter ab und holte schließlich den zweiten Klassensieg des Tages.
Andreas Rehm beklagte ein etwas zähes Fahrverhalten seines Firebird. Dadurch konnte der zunächst zurückliegende Dirk Schulz immer weiter aufholen und sich schließlich vor Rehm platzieren. Der Dortmunder Raphael Gdanitz fuhr sehr unauffällig und hielt sich aus allen Zweikämpfen heraus.

Als Einsetzer gibt man alles ☺! Raphael an exponierter Stelle !

Das Endergebnis der Klasse 2 liest sich dann wie folgt:

1. Brocke, Andre
2. Pfaffenbach, Uwe
3. Schulz, Dirk
4. Rehm, Andreas
5. Gdanitz, Raphael
6. Thöne, Ralf
7. Themsfeld, Jens
8. Grabow, Günter
9. Woitas, Michael
10. Grabow, Dennis

Abschließend sei noch erwähnt, dass die Veranstaltung mit ihren besonderen Bedingungen allen Beteiligten sehr viel Spaß gemacht hat! Die Teilnehmer bedanken sich hier nochmals für die herzliche Aufnahme und Gastfreundschaft des gastgebenden Clubs, insbesondere Wolfgang Habon !
Wir werden uns sicherlich wieder einmal in den unendlichen Weiten des Münsterlandes treffen !

Der nächste Lauf findet am 10.08.2008 auf der schnellen Bahn bei Familie Meister in Kamp-Lintfort statt.

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 Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas und Andreas Rehm beantwortet !

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

GT/LM-Serie

3. Lauf am 8. Juni 2008 in Duisburg

Nach einem Jahr Unterbrechung gastiert die GT/LM Serie wieder in der Duisburger Rennpiste. Zuletzt wurde dort im Herbst 2006 mit den geschlossenen GT bis Vorbildbaujahr ’96 gefahren . . .

Technik . . .

Kurven weist der Rennpisten Kurs reichlich auf. Ergo sollte die Achsübersetzung schon ein wenig kürzer als zuvor in Kamp-Lintfort gewählt werden. Für die Gruppe 2 4 5 werden jeweils 28mm Wegstrecke pro Motorumdrehung genannt - die Bisons in der GT/LM werden mittlerweile etwas kürzer als die Schwarzen Carrera gefahren, sodass wohl ein Ausgangswert von eher 27,5mm zu montieren ist. Anschließend sollte ein Zahn mehr oder weniger auf der Achse das finale Getriebe ergeben . . .

Die wohl gefüllten Bausatzregale sind DAS Erkennungszeichen der Rennpiste . . .

Kaffeesatz . . .

Tja - das Kaffeesatzlesen wird schwierig für Duisburg. Im Verlauf des 2. Laufs in Kamp-Lintfort entstand ein wenig Unruhe bei einigen Spitzenteams. Zumindest Alex Ortmann wird nicht mehr zum Regler greifen - somit muss Caro Schnitzler auf die Suche nach einem neuen Teampartner gehen. Hier wurde im Vorfeld Marcel Wondel gehandelt, was wiederum aber das Team Neumann/Wondel sprengen würde . . . !? Auch Sebastian Nockemann ist mittelschwer angeärgert, würde aber eventuell fahren, wenn sein „Co“ Christian Schnitzler darauf besteht. Was dann aber an Motivation übrig bleibt, steht in den Sternen . . . !?

Somit sind erneut die Champs Laufenberg/Nötzel favorisiert. Die Liste der Verfolger umfasst sicher Baum/Pasch und Bolz/JanS. Dazu selbstredend die zwei zuvor genannten Teams, so sie denn starten und die Motivation passt .

Das Bergauf-Geschlängel mit Einfahrt auf die Start-Ziel Gerade ist die Schlüsselstelle des Kurses in Alt-Hamborn . . .

Organisatorisches . . .

Rennpisten Boss Don Pasquale Kissel bittet die Teams, die Anzahl an Slotkoffern wie immer in Duisburg auf **ein Exemplar pro Team** zu begrenzen . . . !!

Die Situation bei den **Radgrößen** wird bereits zum 3. Lauf etwas unübersichtlich - und für die Teams etwas schwerer kalkulierbar:

- Weiterhin sind noch neu angefertigte Radsätze mit 28mm Durchmesser verfügbar.
- Weitere Radsätze haben ein Rennen hinter sich und weisen einen Durchmesser von ca. 27,2mm bis 27,6mm auf.
- Last but not least sind auch Radsätze im Pool, die bereits zwei Läufe absolviert haben und deren Durchmesser bis auf 26,6mm herab reicht. Diese Radsätze werden (in Abhängigkeit von der Teilnehmerzahl) am Sonntag möglichst nicht ausgegeben.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / GT/LM-Serie

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

Adresse

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Historie

2007

kein Rennen in Duisburg . . . !!

Zeitplan

Dienstag, 3. Juni 2008

ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

Mittwoch, 4. Juni 2008

ab 15:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 7. Juni 2008

ab 11:00h freies Training

Sonntag, 8. Juni 2008

ab 08:30h Training / Concours
ab 10:30h technische Abnahme
ab **12:00h** Rennen
anschließend Siegerehrung

2006 (22 Teams)

1.	Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	664,88
2.	Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	647,35
3.	Schaffland/Wondel	Bugatti EB 110 S	643,76
4.	Laux/Nowicki	Lamborghini Diablo	641,82
5.	Bolz/Bolz	Porsche 911 GT1	640,40
6.	Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	638,38
7.	Reich/Schaffland	Jaguar XJ220 GT	634,30
8.	Buchs/Bickenbach	Panoz GTR Coupé	632,86