WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 169 -
11. August 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . kaum ist etwas los im Westen, ist auch schon wieder Schluss. So viel Action der August bislang an den beiden letzten Wochenenden brachte, so wenig ist kommende Woche los . . .
Das zurück liegende Wochenende beschäftigte die Slotracer jedenfalls heftig: Samstags fuhren die Classic Formula in Bergneustadt und der NASCAR Winston Cup in Schwerte. Und am Sonntag brummten die Motoren zwei Mal am Niederrhein: Zur 245 in Duisburg und die der Trans-Am in Kamp-Lintfort . . .
Für kommendes Wochenende enthält der westliche Terminkalender lediglich „American Racing“ im Wuppertaler Slotcar Heaven. Nichts Genaueres weiß man nicht . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 169 konzentriert sich somit auf Rennberichte: Taffy Ullrich schrieb über die Classic Formula, Manfred Stork über den Winston Cup, der Schleichende über die 245 und Andreas Rehm über die Trans-Am . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day
  3. Lauf am 9. August 2008 in Bergneustadt
- NASCAR Winston Cup
  5. Lauf am 9. August 2008 in Schwerte
- **Gruppe 2 4 5**
  5. Lauf am 10. August 2008 in Duisburg
- Trans-Am
  6. Lauf am 10. August 2008 in Kamp-Lintfort

Classic Formula Day

3. Lauf am 9. August 2008 in Bergneustadt

geschrieben von Taffy

geschrieben von Taffy Ulrich

60´s-Feeling!

Das Renncenter von Ralf Lange in Bergneustadt lockt mit einer vierspurigen Nebendahl Holzbahn, die u.a. auch mit einer LeMans-Startvorrichtung ausgestattet ist. Auf einen Tipp von Jens Gerlach, Dauersieger vom Carrera-Club Oberberg, hatten sich die Veranstalter die Bahn im Rahmen der Saisonplanung angeschaut und waren übereingekommen, dass sie hier einen idealen Veranstaltungsort für einen Classic Formula Day gefunden hatten: Das Bahnlayout verspricht schnelle Rennen, die Bahndeko sorgt für eine tolle Atmosphäre. Auf der vierspurigen Bahn ist auch mit überschaubarer Starterzahl spannender Rennbetrieb möglich. Die Sammlung an 60er-Jahre Slotcars und -zubehör hat nahezu Museumscharakter, der Shop ist bestens ausgestattet und nicht zuletzt stehen mit Ralf Lange und seiner Frau Marion zwei sehr nette Menschen hinter dem Ganzen.

Kompakt

- **12 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Jens Gerlach wieder Sieger beider Klassen**
- **Bernd Hämmerling erneut Concours Gewinner**
- **Wir kommen wieder!**

Am 09.08.2008 sollte sich dann zeigen, ob die Entscheidung für diese Bahn richtig war. Vorweg gesagt: das einhellige Votum von Teilnehmern und Veranstaltern lautete: Ja !!

Am letzten Sommerferien-Samstag in Nordrhein fanden sich insgesamt 12 Starter einschließlich des Bahnbetreiber-Ehepaares ein, um den Rennzirkus der 60er-Jahre wiederaufleben zu lassen. Außer den bereits bekannten Fahrern gingen mit Ralf Langes Frau Marion

Nehls und Michael Nell zwei neue Fahrer an den Start. Beide nahmen das Angebot, die bereitstehenden Leihfahrzeuge einzusetzen, an. Michael Nell hatte jedoch bereits eine lackierte Lotus 38-Karosse vorzeigbar. Dieses Fahrzeug eignet sich, da es sowohl 1965, als auch 1966 gefahren ist, zum Einsatz in beiden Klassen und stellt so eine einsteigerfreundliche Alternative zum Bau zweier Slotcars für diese Serie dar.

Ausreichend Trainingszeit war angesichts der überschaubaren Starterzahl vorhanden und wurde auch gerne genutzt, um die Carrera-schiene-erprobten Renner auf die Gegebenheiten der Holzbahn abzustimmen. Es zeigte sich, dass das auf den ersten Blick einfache Bahnlayout, dem der Zippel-Zappel-gewohnte Carrerabahnfahrer zunächst vielleicht nur ein müdes Lächeln abgewinnt, dann doch gar nicht so einfach war, wie angenommen. Auf dieser Bahn einen sauberen Strich zu fahren, erforderte Konzentration und ein sicheres Auge.

Konzentration beim Training

Die Fahrzeugabnahme ging zwar mit einigem Hallo einher, da Taffy Ulrich nicht das eigene, sondern versehentlich das Reglement der Vintage Slot Classic eingepackt hatte, und so nicht alle technischen Daten ohne weiteres aus dem Kopf präsent waren, aber letztlich gab es bis auf einzelne Kleinigkeiten keine ernsthaften Mängel, so dass überpünktlich das

Rennen der „Formula 65“

gestartet werden konnte. Drei Startgruppen wurden gebildet und zwar diesmal von der Leistung her gemischt, denn den leistungsstarken Fahrern des Carreraclub Oberberg wird es sonst zu langweilig, immer nur gegeneinander zu fahren… Jens Gerlach, dem mit Sicherheit in dieser Serie die Rolle des Favoriten zukommt, trat zuerst an den Regler. Der Nachteil, ohne Kenntnis der Leistungsstärke seiner stärksten Konkurrenten hier zu fahren, machte ihm ganz offensichtlich nichts aus. Sein später Ferrari 156, ohne Haifischmaul, war wie immer perfekt vorbereitet. Schwer einzuschätzen der zweite Mann am Regler, Andreas Huth. Sein Lotus 25 ging schon andernorts sehr gut, zum Erstaunen der Zuschauer, da sehr konservativ auf einem modifizierten Carrera Formelchassis aufgebaut, das möglicherweise fast in die Entstehungszeit des Vorbildfahrzeuges zurückreicht ! Robert Willner trat mit einem Ferrari 158 aus dem Fundus seines Vaters an. Dazu gesellte sich noch Michael Nell, der beste Bahnkenntnisse besaß, aber mit dem Leih-Cooper dennoch nur „mitrollen“ wollte.

Startfeld „Formula 65“

Vom Start weg war Jens Gerlach uneinholbar, sein Ferrari ging wie an der Schnur gezogen, so dass er nach fünf Minuten Fahrzeit mit 145,35 Runden den ersten Platz in seiner Startgruppe und auch im Gesamtergebnis den Sieg errungen hatte. Andreas Huths Lotus 25 lag offensichtlich der schnelle Kurs ebenfalls besonders gut. Streckenweise gelang es ihm sogar, mit Jens Gerlach mitzuhalten, so dass sich zwischen dem Lotus und dem Ferrari sehenswerte Zweikämpfe entwickelten. Letztlich war er mit 139,17 Runden dann zweiter in seiner Startgruppe, insgesamt reichte diese Leistung für einen hervorragenden dritten Platz.

Robert Willner hatte dagegen kein so rechtes Händchen für Papas Ferrari. Auch Michael Nell kämpfte mehr mit dem ungewohnten Fahrzeug als mit der Bahn. Der blaue Cooper T60, im Bild oben an der Startlinie ganz links zu sehen, hat ja nun auch schon einige Jährchen als Leihfahrzeug auf dem Buckel. Neu bereift für diese Saison soll er wieder zeigen, was er kann. Während Robert mit 125,63 nur

auf den 11.Platz fuhr, gelang Michael Nell aufgrund seiner Bahnkenntnis mit 127,78 Runden immerhin noch ein 8. Platz. So zeigte die erste Startgruppe nahezu die ganze Bandbreite der möglichen Leistungen und die übrigen Fahrer spekulierten, wo sie sich wohl letztlich einordnen würden.

In der zweiten Startgruppe trafen Jens Themsfeldt, Peter Hartmann, Ralf Lange und Taffy Ulrich aufeinander. An sich waren keine Überraschungen zu erwarten, da mit drei Ferrari 156 und einem Lotus 29 samt und sonders bekannte Fahrzeuge auf der Bahn standen. Aber erstens kommt es anders…. Gleich zu Beginn beförderte Taffy in Überschätzung der Bremswirkung mit spektakulärem Abgang seinen Ferrari von der Bahn. Um das halbe Hinterteil erleichtert, ging der Wagen wieder zurück auf die Schiene. Mindestens so zerrüttet, wie die Karosse waren damit aber auch die Nerven des Fahrers, der im Fortgang des Rennens zwar mit unterhaltsamen Einlagen, aber nicht mit Leistung glänzte. Taffy, das war leider diesmal wieder nix! 125,9 Runden = Platz 10

Da wird wohl geschraubt werden müssen….

Es sollte aber diesmal überhaupt nicht das Rennen der Sharknose sein, denn auch Ralf Langes Einsatzfahrzeug machte mit Technikproblemen auf sich aufmerksam. Kabelbruch lautete nach bis dahin gutem Rennverlauf die Diagnose. Durch die Reparatur gingen viele Runden verloren, jedoch kämpfte sich der Bahneigner danach tapfer wieder nach vorne, um mit 126,31 Runden Taffy noch um einen Platz zu distanzieren (9.Platz). Angesichts des Zeitverlustes durch den technischen Defekt eine gute Leistung! Auch die dritte Sharknose, ein schöner originaler Kitty-body auf Eigenbauchassis, von Peter Hartmann auf die Bahn gebracht, erfüllte nicht ganz die Erwartungen des Eigners. Dennoch lag er im Dreikampf der Sharknose mit 128,90 Runden zuletzt auf dem 7. Gesamtplatz. Jens Themsfeldt dagegen prügelte seinen Lotus 29 ohne Rücksicht auf das Material über die Bahn. Dass die Lotus im Original ziemlich fragil gebaut waren, hatte sich wohl zu ihm, und auch zu seinem Slotcar noch nicht herumgesprochen. Trotz einiger Abflüge knackte er die 130 Runden und stellte den Lotus auf Platz 5 (132,67 Runden).

Formula 65 unterwegs

In der dritten Startgruppe übernahm Marion Nehls von Michael Nell den Leih-Cooper T60, der ohne erneuten technischen Check auf die Bahn ging, worauf sich der Verfasser besonders hinzuweisen genötigt sieht. Warum? Dazu später. Zwei Porsche 804 gesellten sich dazu, der eine von Thomas Willner an den Start gebracht, der andere von Bernd Hämmerling. Komplettiert wurde das Kleeblatt von Andreas Höne auf Lotus 18. Wie lief nun das Rennen ab? Die beiden Porsche 804 hätten unterschiedlicher nicht sein können. Aus einer Runde des Willnerschen Porsche machte Bernd Hämmerlings Exemplar zumindest gefühlte zwei Runden. Erstaunlich laut hieß hier auch erstaunlich schnell. Jens Gerlach schaute immer wieder zum Monitor: wie sieht die Rundenzahl aus? Das Ergebnis war knapp. Keine zwei Runden fehlten Bernds schnellem Porsche am Ende auf die 145 von Jens. Damit war der zweite Platz erreicht (143,45). Thomas Willner dagegen war nicht nur nicht schnell, sondern auch sehr häufig neben der Strecke. Die Abstimmung hatte leider gar nicht gepasst. Vielleicht war Thomas auch mit den Gedanken woanders, vermisste er doch bald nach seinem Eintreffen an der Bahn gleich vier Stellbrettchen für seine Cars. Dazu am Ende noch mehr. Nun, im Ergebnis erreichte der zweite Porsche

804 jedenfalls nur 124,87 Runden und damit den 12. und letzten Platz. Andreas Höne dagegen war gewohnt schnell unterwegs, und dennoch nicht so schnell wie sonst. Der von ihm pilotierte Lotus 18 stammte nämlich aus dem Rennstall seines Clubkameraden Jens Gerlach. Sicherlich lag es am ungewohnten Auto, dass diesmal also die ersten Drei nicht, wie sonst schon öfters, dem Carrera-Club Oberberg angehörten, sondern Andreas Höne „nur“ auf Platz vier fuhr (138,15 Runden) Zu guter letzt bleibt noch von der einzigen Dame am Start zu berichten. Marion Nehls fuhr im ganzen Trubel sehr unspektakulär. Der Cooper lag ihr offensichtlich gut und so zog sie unbeirrt und von allen unbemerkt fix ihre Runden. Am Ende standen davon 131,18 auf dem Zähler, womit sie einen hervorragenden 6.Platz erzielte und sowohl Michael Nell, aus dessen Händen sie den Cooper übernommen hatte, als auch ihren Mann Ralf Lange auf die Plätze verwies.

An dieser Stelle sei mit einem ganz herzlichen Dank verbunden eingeschoben, dass Marion und Ralf einen hervorragenden Eindruck hinterlassen haben. Gleichzeitig Aufsetzer und Rennleitung und Fotografen, Shop nebenher führen, Essen machen, als Fahrer teilnehmen, und das alles mit gelassener Freundlichkeit: Hut ab!!

Der Concours-Gewinner: Brabham BT33

Nach kurzer Pause mit Schnitzel, Kartoffel- und Nudelsalat hieß es „Concours Bewertung“. Bernd Hämmerling brachte mutig zum zweiten Mal ein „Flügelauto“ mit. Nach dem zuletzt prämierten Lotus 49B, der bereits in andere Hände übergegangen ist, nunmehr einen sehr schön gebauten Brabham BT33. Völlig zurecht ging der Preis an ihn!

Dann jedoch ging es in gleicher Aufstellung wie zuvor an den

Start der „Formula 70“

Einmal mehr knallte Jens Gerlach mit dem extrem auf Schnelligkeit gebauten Eagle den anderen um die Ohren, dass es eine Pracht war. Fast zehn Runden Vorsprung auf den Zweitplatzierten zeigten ganz deutlich die Dominanz dieser Fahrer-Fahrzeug-Kombination. 152,43 Runden, unbeatable! Da kam Robert Willner, selbst nicht langsam unterwegs mit seinem im Vater-Sohn-Team eingesetzten BRM H16 lange nicht aus dem Staunen heraus.

Selbst als Einsetzer wundert er sich noch….

Seine Leistung lag bei beachtlichen 138,86 Runden, die für einen guten 7.Platz reichten. Und wieder einmal hatte er damit auch das Vater-Sohn-Duell für sich entschieden! Andreas Huth, sonst für modellbauerische Kleinkunst bekannt, hat sein Formula 70-Einsatzfahrzeug noch nicht fertig. Solange fährt er mit etwas herum, was zum Verheizen nicht zu schade und früher einmal ein Carrera Ferrari 312 war. Wie schon im Rennen zuvor mit dem Lotus 25 machte Andreas nun mit diesem „Ding“ mächtig Druck. Na, an diesem Slotcar gibt es ja auch nichts zu verlieren. Solcherlei unbeschwert kann man dann auch in den Kreis der 140 Runden einbrechen (141,12) und locker 5. werden! Als Letzter in dieser Startgruppe trat wieder Michael Nell an, der den Leih-BRM H16 der Veranstalter mit 128,43 Runden auf den 11. Platz stellte. Es hatte also doch nur zum Mitrollen gereicht. Sicher hatte er dabei im Hinterkopf, dass es reicht, wenn Taffy seine eigenen Cars kaputt macht, und dass es nicht zusätzlich noch die Leihautos sein müssen, die Schaden nehmen. Die Veranstalter hoffen jedenfalls, dass mit eigenen Cars in Zukunft dann für Michael auch mehr geht.

In der zweiten Startgruppe musste Peter Hartmann einmal mehr Geduld und nochmals Geduld üben. Gar nicht sein Ding! Bis zum ersten

Spurwechsel wurde er mehrfach mit seinem McLaren M2A auf die Hörner genommen und verlor Runde um Runde auf den diesmal gekonnt nach seinen Möglichkeiten fahrenden Ralf Lange. Dieser zeigte, dass er durchaus weiß, wie man ein Slotcar auf die eigene Bahn abzustimmen hat und brannte mit dem Lotus 38, der noch bei der letzten Veranstaltung auf der Carrera-Schiene chancenlos war, ein Feuerwerk ab, das Peter Hartmann umso mehr reizte, aus seinem Slotcar alles herauszuholen. Mit packenden Zweikämpfen trieben die beiden sich voreinander her, um zuletzt als 4. (Ralf mit 141,33 Runden) und 6. (Peter mit 140,47 Runden) ins Ziel einzulaufen. Jens Themsfeldt blieb mit dem zweiten Lotus 38 im Feld leider weit unter seinen Möglichkeiten. Das war kein Sportgerät, das er da auf die Bahn gepackt hatte, sondern ein besserer Rollator. Sonst bei spektakulärer Fahrweise immer für einen vorderen Platz gut, markierte er diesmal mit 125,13 Runden das unterste Ende der Leistungsskala. Genauso sicher wie dieser 12.Platz ist aber die Einschätzung der Veranstalter, dass Jens beim nächsten Rennen wieder aufdrehen wird. Taffy dagegen bewegte seinen nun endlich fertig detaillierten Brabham BT20 mit gutem Gefühl und auch, im Vergleich mit dem desaströsen Ergebnis der Formula 65 mit einiger Sicherheit über den Kurs, das Auto blieb ganz, 134,93 Runden reichen für Platz 9, Spaß gemacht hat es auch und gut is´!

Auf dieser Geraden geht's zur Sache…

Zuletzt nun wieder Marion Nehls, Bernd Hämmerling, Andreas Höne und Thomas Willner. Das versprach noch mal interessant zu werden. Wie würde sich wohl das Concours-Auto im Rennen machen? Um es vorweg zu nehmen: hervorragend. Fast hatte man das Gefühl, dass die aerodynamische Hilfe durch den (Modell-)Heckflügel tatsächlich dem Wagen zu besseren Fahrleistungen verhalf. Wenn er die lange Gerade vor den Boxen hinunterstach, brannte die Bahn!

Dennoch blieb für Bernd als Zweitplatzierten ein Rückstand von fast zehn Runden auf den Ersten zu verkraften (142,87 Runden), was die Konkurrenz unter den Clubkameraden des CCO sicher wieder anstacheln wird. Und diesmal krabbelte auch Andreas Höne wieder mit aufs Treppchen, die Ehre des CCO damit wiederhergestellt. Mit dem einzigen Formel 2, ganz entfernt an einen einmal gewesenen BMW-Lola erinnernd, schob er sich auf Platz 3, und zwar um Wimpernschläge vor dem Bahnbesitzer Ralf Lange und vor Andreas Huth (Höne 141,86 - Lange 141,33 - Huth 141,12 Runden). Als vierte in dieser Gruppe führte Marion Nehls den von Michael Nell übernommenen BRM H16 mit 128,43 Runden auf Platz 10. Ob der Wagen, nach dem Totalcrash bei der letzten Veranstaltung sorgfältig wieder aufgebaut, vielleicht doch noch nicht wieder sein rechtes Potenzial erreicht hat? Die Veranstalter werden jedenfalls die Leihfahrzeuge zum nächsten Rennen noch mal überarbeiten.

Als gut eingespieltes Team übernahm anschließend Peter Hartmann wieder die Preisverleihung und Taffy das Fotografieren. Jens Gerlach ist es ja nun beinahe schon gewohnt, und auch dieses Mal wurde er mit Beifall bedacht und für seinen Doppelsieg mit jeweils einem Preis belohnt. Langsam müssen die Veranstalter sich Gedanken machen, wie weit die Wände bei Jens Gerlach noch mit Bildern auszuschmücken sind, oder ob dann nicht doch bald ein Umzug für Jens ansteht.

Doppelsieger: Jens Gerlach

Auch der Preis „Best of Show“ wurde am Ende der Veranstaltung übergeben: Der Mann mit dem Lotus-T-Shirt und dem Brabham in der Hand bekam einen Ferrari-Kalender. Man soll sich ja nur nicht zu sehr festlegen….

Concours Gewinner: Bernd Hämmerling

Auf diese Weise endete ein spannender Renntag, der den Teilnehmern viel Freude bereitet hat. Nicht nur für die Fahrer, auch für die Aufsetzer und die Zuschauer schön anzusehen war dabei, wie die Formelrenner der 60er-Jahre sich in die Umgebung einfügten. Die Proportionen dieser schönen, vierspurigen Bahn passen ebenso wie die Ausgestaltung. So schließt sich der Kreis: es war 60´s-Feeling pur!

Ausklang

Wer die hier eingefügten Fotos in vergrößerter Form sehen oder downloaden möchte, hat dazu hier die Möglichkeit:
Webalbum 3. Classic Formula Day 2008

Im Nachgang zu dieser Veranstaltung bleibt noch folgendes zu berichten:

- Die vier Stellbrettchen von Thomas Willner haben sich wiedergefunden. War es ein dummer Scherz, den sich da jemand mit Thomas erlaubt hat?
- Mir wurde die Frage gestellt, ob der Brabham BT33 von Bernd wohl zu verkaufen sei oder schon verkauft wäre. Nun, soweit mir bekannt ist, hat er ihn jedenfalls wieder mit nach Hause genommen.
- Und noch etwas: Ingo Heimann, seit längerem bei den Classic Formula Days vermisst, wurde, wie dem Verfasser bekannt ist, leider diesmal durch einen Defekt an seinem Wagen an der Teilnahme gehindert, ebenso Josef Wingender, der auch gerne das Teilnehmerfeld bereichert hätte. Und es sieht ganz so aus, als wären beim nächsten Rennen wieder neue, attraktive Slotcars am Start. Ich weiß schon mehr, verrate es aber noch nicht!

Wir freuen uns jedenfalls schon auf den
4. Classic Formula Day 2008, der am **Sonntag, den 21.09.2008** in der Rennpiste Duisburg stattfinden wird.
Einladungen dazu erfolgen wie bisher über das Scaleracing-Forum und per E-Mail.

Reglement / Karosserieliste

Reglement und aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.
Für alle weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days

NASCAR Winston Cup

5. Lauf am 9. August 2008 in Schwerte

geschrieben von Manfred Stork

Die Carrera Freunde in Schwerte überraschten gleich am Anfang die Schar der angereisten Slot Racer mit einer tollen Nachricht.
So hatten sich Ingo, Ralf, Ingolf, Andreas usw. tatsächlich an die Arbeit gemacht, um die Stromversorgung zu verbessern. Das war ein Punkt, der sicherlich vielen Slot-Freunden in den unterschiedlichsten Serien am Herzen lag, um bei den Rennen auch auf allen Spuren gleichmäßigen Strom vorzufinden. So machte sich diese Tatsache im Rennverlauf auch positiv bemerkbar.

19 NASCARO`s fanden sich dann an der Bahn ein, um den neuen gleichmäßigen Bahnstrom zu testen und die Stock Cars ordentlich zu befeuern. Die erste Startgruppe war eine 7er Gruppe, die von schnellen Schwertern belegt wurde ergänzt durch Andrea und Patrick Fischer. Ralf Pistor legte eine ordentliche Rundenzahl vor, die erst mal als Richtzahl galt. 129,29 Runden legte er vor, allerdings in einer Fahrzeit pro Spur von 3 Minuten, obwohl eine Zeit von 4 Minuten ausgemacht war. Die Kommunikation zwischen Ingo und Nezih war wohl etwas durcheinander geraten. So wurde beschlossen, den 2. Heat mit 5 Minuten pro Spur in Angriff zu nehmen.

Aber zurück zum ersten Heat. In der 2. Startgruppe sorgten dann Michael Moes und Hans Bickenbach für die Pace. Michael erreichte mit 128,67 Runden ein prima Ergebnis hinter Ralf. In der ersten Startgruppe war Patrick nicht zu halten und holte sich die Führung mit 130,52 Runden. Auch Manfred Stork, der sein Auto mit Peter Recker getauscht hatte, konnte da nicht mithalten. Peter enttäuschte ein bisschen mit Manfred's Le Sabre.

. . . die heiße Startgruppe der möglichen Tagessieger ... !!

Ergebnis der ersten Sechs nach dem ersten Umlauf:

1. Patrick Meister	130,52
2. Ralf Pistor	129,29
3. Michael Moes	128,67
4. Ingo Vorberg	128,60
5. Manfred Stork	128,50
6. Hans Bickenbach	128,12

Für den 2. Heat bereiteten sich dann alle Fahrer für die 5-minütigen Spurumläufe vor. Sauberes Fahren war angesagt, um auch nach etwas längerer Fahrzeit noch einigermaßen Grip mit den Plan-Gummireifen zu haben.

Die Ergebnisse der 2. und 3. Startgruppe blieben auch nach der verlängerten Fahrzeit durchweg gleich. Patrick Fischer bemühte sich mit einem Pontiac von Manfred mit verbessertem Racegold Fahrwerk, immer auf der letzten Rille unterwegs zu sein, um dann auch mal ordentlich abzufliegen. Rechtskurven lagen dem Racegold Chassis nicht so gut, war

dann hinterher zu hören.
Andrea dagegen überzeugte mit einem 81er Ford von Manfred mit einem tadellosen 10. Platz. Nezih allerdings haderte mit seinem neuen Pontiac, der wohl noch ein bisschen Nacharbeit erfordert.

In der schnellsten Gruppe übernahm Manfred auf der schnellen Spur 5 die Führung und konnte sie lange halten. Auch nachdem die Bahn 2 gefahren war, lag er noch vorn, aber Ralf und Patrick rückten schon bedrohlich näher. Am Ende reichte es zwar noch, um Ralf noch so eben abzufangen - aber in der Gesamtwertung war Ralf doch der 2. Platz hinter Patrick nicht zu nehmen.

Ergebnis 2. Heat:

1. Patrick Meister	215,11
2. Manfred Stork	214,29
3. Ralf Pistor	214,20
4. Andreas Thierfelder	211,66
5. Michael Moes	210,51
6. Dieter Clemens	209,67

Bleibt noch zu erwähnen, dass Andreas Thierfelder erst kurz vor seinem Start in Schwerte ankam, weil er zu Hause noch seine Kinder versorgen musste, bis seine Frau zurück war. Ohne Training ins Rennen zu starten war dann doch ein Handicap, aber im 2. Heat konnte er sich verbessern und wurde gesamt Fünfter.

Das Gesamtergebnis:

1. Patrick Meister	345,63
2. Ralf Pistor	343,49
3. Manfred Stork	342,79
4. Michael Moes	339,18
5. Andreas Thierfelder	338,85
6. Hans Bickenbach	336,92

Für die Arbeit in der Schwerter Küche ein Dank an Sylvia und Ingolf Weber, die für das leibliche Wohl der Fahrer sorgten. Aber auch die anderen anwesenden Schwerter sind zu loben, denn irgendwann hat jeder einmal geholfen, um die Fahrer zu versorgen.

. . . Dale Earnhardt Jr's neues Auto mit der Lackierung aus den 1980er Jahren ...

Auch diese Mal wurde der Pokal für das schönste Auto vergeben. Eine unabhängige Jury wählte das Stock Car von Ralf Pistor als bestes der Show. Im original wurde dieser 1981er Buick von D.K. Ulrich eingesetzt mit dem Fahrer Tim Richmond.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / NASCAR neu

Gruppe 245

5. Lauf am 10. August 2008 in Duisburg

Das letzte Rennen der **Gruppe 245** im klassischen Austragungsmodus als Einzelrennen datiert von Mitte April - damals fuhr man „meisterhaft“ in Kamp-Lintfort. Es folgte die Premiere eines 245-Teamrennens Ende Mai in Arnsberg - und traditionell am Ende der Schulferien in NRW begaben sich die 245er in die Duisburger Rennpiste, um Lauf Nr. 5 der laufenden Saison anzugehen . . .

Kompakt . . .

- **Wetter in Duisburg hält sich nicht an bisherige Standards . . .**
- **29 Teilnehmer und 85 Fahrzeuge „so medium“ für die Rennpiste . . .**
- **enge Abstände in allen Gruppen . . .**
- **Dreifachsieg für Sebastian Nockemann . . .**
- **Christian Schnitzler und JanS je zwei Mal auf den Plätzen . . .**
- **zwei Mal Bronze blieben für Markus Kever und RalfS . . .**
- **Die Weichen für 2009 sind gestellt . . .**

Strecke

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url
www.rennpiste.de

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

Vorgeplänkel . . .

In den Vorjahren beinhaltete der 245-Lauf in der Rennpiste jeweils der Hitzeschlacht des Jahres für die Serie. Sommerliche Freibadmotive herrschten vor - und kamen dem „Pistenchef“ Pascal Kissel jeweils sehr entgegen, da in etwa 50% des Geschehens an die frische Luft verlegt werden konnten . . .
Das sollte sich in diesem Jahr erstmalig ändern - 20 Grad Außentemperatur und hohes Regenrisiko lautete die Vorhersage. Das sollte der 245-Party in Duisburg aber letztlich keinen Abbruch tun; ein neues Großzelt im Hof war rechtzeitig (zur GT/LM Anfang Juni) beschafft worden und bot der technischen Abnahme, dem Küchenchef und den 245ern mit Freizeit bzw. Hunger ausreichend Unterschlupf vor dem Dauerregen, welcher sich bis in den Nachmittag hinein zog . . .

Technische Abnahme im „Großzelt“ . . .

Der Kreis an **Favoriten** verringerte sich bereits vor dem Rennsonntag erheblich. Private und berufliche Verpflichtungen sowie die angeschlagene Gesundheit dünnten die Reihen der Heimascaris erheblich aus, sodass letztlich nur die 245er HaJü Eifler und Hans Przybyl sowie der Gaststarter Jörg Ebbers übrig blieben. Nach der eher enttäuschenden Performance im Vorjahr hatte der Autor die Rennpisten Cracks aus taktischen Gründen aber eh zu „Nichtfavoriten“ erklärt, um den Druck von ihnen zu nehme . . . ☺☺
Da auch Frank Hermes (s)einen 80igsten feiern gehen musste und Marcel Wondel der Start seitens der IG245 verweigert wurde, blieben eigentlich nur Sebastian Nockemann und JanS als solide Favoriten übrig, die kurzfristig im Laufe des Samstags doch noch durch Christian Schnitzler verstärkt wurden . . .

Vorbereitung . . .

Die Vorbereitung auf den 245-Lauf in Duisburg sind naturgemäß unübersichtlich. Die Vielzahl an Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld führt dazu, dass sich die 245er höchst selten begegnen . . . ☺☺
Von daher lediglich erwähnenswert: Etliche waren trainieren und berichteten von ihrer Einsamkeit und fehlenden Vergleichszeiten ☺☺
Nur der **Samstag** Nachmittag vor dem Rennen führte einige Folks quasi zeitgleich nach Duis-

burg. Aber wirklich voll wurde es auch dann nicht, sodass man sich zeitig am Abend in den nahegelegenen Landschaftspark bzw. auf die heimische Couch verzog . . . ☺☺

Das Gros der Teilnehmer reiste eh erst am **Sonntag** Früh gegen 8:00h an - bzw. besser formuliert: Als der Autor recht pünktlich zur Bahnöffnung vor der Rennpiste stand, waren bereits Warteschlangen an der Bahn zu verzeichnen. Der Schock kam, als selbst Michael „ich frühstücke erst einmal in Ruhe“ Rettler zu dieser unchristlichen Stunde mit dem Regler in der Hand an der Bahn stand - „hammerhart“, wie man im Südwesten des Landes zu sagen pflegt . . . !☺!

Drei Mal Jägermeister - wessen Fuhrpark kann das nur sein . . . !?
(Kleiner Tipp: „ich frühstücke . . .“)

Zur technischen Abnahme war dann aber die „Mogelpackung“ offensichtlich . . .

What’s new . . .

So richtig neu war bei den **Fahrern** nur die jüngste Teilnehmerin der letzten Jahre: Lara Höhne (8) wollte auch einmal mitfahren, nachdem der Vater so richtig Spaß an der Serie gefunden hat. Jörg Ebbers war - zumindest für 2008 - erstmalig dabei und musste die Fahne der gaststartenden Heimascaris hoch halten . . .

Konzentriert bei der Sache: Lara Höhne bei ihrem ersten Einsatz in der 245 . . .

Anders sah die Sache bei den **Fahrzeugen** aus - die Kollegen hatten die lange Sommerpause eifrig genutzt. In der Gruppe 2 war „Nissan Time“: Markus Kever und Ralf Thöne setzten jeweils auf einen Nissan Skyline und Karl-Heinz Heß auf einen Nissan KPGC-10. Da war Alfons Kever mit einem VW Käfer 1200 quasi „Außenseiter“ . . .
Als ***Sondermeldung*** muss das dritte Fahrzeug im Slotkoffer von Thomas Beuth gehandelt werden: Im dritten Jahr seines 245-Engagements ist nun auch der Gruppe 2 Bolide fertig - ein Fiat 131 Mirafiori . . . !!

Im dritten Jahr endlich das dritte Auto: Der neue „131“ von Thomas Beuth war auf den Mittelspuren schon flott unterwegs . . .

Stiefmütterlich behandelt wurde hingegen die Gruppe 4: Dieter Sommer „musste“ - der altgediente „Denim M1“ hatte in Arnsberg arg gelitten und so kam kurzfristig ein Ferrari 512 BB zum Einsatz. Ansonsten galt die Devise „Im Westen nichts Neues“ . . .

Dafür brachten die Gruppe 5 Neuheiten am Sonntag gleich zwei Eyecatcher: In elend aufwändiger Produktion entstand aus einem Ditech Kit ein Mercedes 450 SL turbo für Sebas-

tian Nockemann und Christian Wamser als Spezialist für wahre Raritäten stellte einen Ferrari 512 BB auf Basis eines Roshima Kits auf die Duisburger „Rollbahn“ . . . !!
Und da die Lady Lara natürlich auch ein eigenes Fahrzeug benötigte, entstand eine strahlend gelbe Toyota Celica LB turbo in der Höhne’schen Werkstatt . . .

Racing . . .

Der **Zeitplan** sah einen entspannten Renntag vor. Da Einiges rund um das Reifen- und Fragebogenthema zu besprechen war, sollte erst um 12:30h gestartet werden - und man wollte mit dreizehn vollen Startgruppen gegen 19:30h das Renngeschehen abgeschlossen haben . . .

Die **Technische Abnahme** fand in Windeseile statt. Deutlich vor der Zeit wurden die insgesamt vier Teams mit ihrem Job fertig. Den Abschluss bildete traditionell der Große Angler, dessen Fuhrpark schließlich unter Einsatz mehrerer flinker Hände über die technische Hürde geschraubt wurde . . . ☺☺

Voll der Durchblick: Dirk und HaJü at Work . .

Zur **Schlagzahl** äußerte sich das schleichende Orakel im Vorbericht nicht. Das ist jedoch heuer in der 245 recht einfach: Es gilt, die Vorjahresbestwerte zu erreichen bzw. zu übertreffen - nach den Quantensprüngen im Vorjahr war dies keine leichte Aufgabe:
132,25 – 134,09 – 135,93 Runden lauteten somit die Vorgaben aus 2007 . . .

In der **Startaufstellung** mussten 85 Fahrzeuge untergebracht werden. Da die Ausfälle bei den Teilnehmern auch die Duisburger Zeitnahme betraf, wurden insgesamt sieben 7er Gruppen zusammen gestellt, um ausreichend „Personal“ für die Tastatur frei zu stellen. Damit bildeten die verbleibenden sechs 6er Startgruppen quasi die Minderheit am Renntag . . .
Angesagt waren die üblichen 6*3 Minuten Sprints, sodass in Summe knapp 7 Stunden Racing zu erwarten war . . .

Zusammenfassung . . .

Den leichten **Gruppe 2** Tourenwagen bereitete das Duisburger Kurvenlabyrinth naturgemäß die meisten Schwierigkeiten. Bei 72-mm Spurbreite muss halt recht sorgfältig die Balance zwischen Speed und Bodenhaftung gefunden werden . . . ☺☺
Am besten gelang dies einmal mehr Sebastian Nockemann mit 134,05 zurückgelegten Runden. Christian Schnitzler trieb mit dem „Hybrid“-Firebird (Karosserie Nockemann, Chassis Schnitzler) ein wenig Raubbau bei den Reifen und musste sich mit P2 und 132,12 Runden zufrieden geben. JanS verwachste bei den Schleifern und wurde unter zahlreichen Aussetzern auf P5 durchgereicht . . .
Somit war P3 frei für Markus Kever, der mit dem brandneuen Nissan Skyline das erste Treppchen seiner kurzen 245-Laufbahn (erster Start war 2007 in Duisburg) schaffte - Gratulation dazu . . . !!

Schwarzes Auto auf schwarzem Grund - neuer Nissan Skyline gleich auf P3 . . .

Wirklich prima: Gleich drei 1303S fuhren unter die Top 10. Den schnellsten Beetle setzte HaJü Eifler ein (P6) - es folgten Hans Przybyl (P8) und Reiner Barm (P10). Dazwischen fuhren zwei Celica 1600 GT: Peter Höhne (P7) und Jörg Ebbers (P9) . . .
Ansonsten war erstmalig seit langem die Gruppe 2 wieder die „Getriebe“-Gruppe: Bei Michael Rettler streikte zwischenzeitlich das Ge-

triebe am 635 CSi und verhagelte das Ergebnis. Dirk Stracke stellte die Celica GT irgendwann entnervt ab, weil das Motorritzel immer wieder verschütt ging, während Johannes Kießling mit demselben Fahrzeugtyp und Defekt immer wieder SebastianN und JanS auf Touren brachte und dabei noch sichtlich Spaß hatte, wenn sie für ihn rannten. Dagegen muten die schnöden Schleiferprobleme bei Martin Schülke geradezu humorlos an . . . ☺☺

Bemerkenswert: Wie in allen Gruppen die engen Resultate. Oft lagen zwei bis drei Fahrzeuge innerhalb einer Runde. Das bot die Gr. 2 sonst nur auf den schnellen Strecken . . .

Außenseiter !! Ein Grüner (Celica 1600 GT von Peter Höhne) sollte doch auf der Bahn wiederzufinden sein . . . !? !? ☺☺

Die flachen GT Fahrzeuge der **Gruppe 4** finden trotz Beschränkung auf 78mm Spurbreite in der Rennpisten optimale Bedingungen und können das Tempo der großen Silhouette Cars aus der Gruppe 5 gut mitgehen. In den Vorjahren lagen die Bestwerte der beiden Gruppen immer dicht beieinander . . .

JanS war Favorit in dieser Gruppe, bekam die Sache mit dem Strom erneut nicht in den Griff; wenn auch besser als in der Gr.2. Zwar waren 134,88 Runden neuer Rekord - nur kamen Christian Schnitzler (135,40 Runden) und Sebastian Nockemann (136,12 Runden) wieder weiter. Damit waren die Positionen Eins bis Drei selbstredend vergeben . . .

Best of the Rest war der Jota von RalfS, dem zwei weitere Jotas von Jörg Ebbers und Udo Kaina folgten. Als schnellster Ferrari profilierte sich „der Neue“ von Dieter Sommer auf P7, bevor Hans Pryzybl seinen Kellerkinder Kollegen HaJü Eifler aushebelte und Markus Kever den zweitschnellsten Ferrari 512BB auf P10 abstellte . . .

„Der Neue“ lief auf P7 ein . . .

Jörg Ebbers mit P5 erwartungsgemäß stark . . .

Die Abteilung Technik führte erneut Johannes Kießling an, bei dessen M1 sich der Leitkielhalter löste, was zu einigen Problemen führte. Reiner Barm hatte hingegen schleichende Probleme der unerklärlichen Art - der Ferrari 512BB wurde im Rennverlauf immer langsamer . . .

Bemerkenswert: Erneut extrem enge Abstände und das älteste Fahrzeuge der Serie aus dem Februar 2002 fährt immer noch unter Claus Uebachs Flagge . . .

In der siebten Saison: BMW M1 „Map of France“ von Claus Uebach . . .

Bleibt die breiteste Klasse des Tages - die **Gruppe 5**. Endlich einmal sollte diese Fahrzeuge die GT aus der Gruppe 4 deutlich distanzieren . . .
Klar waren erneut Sebastian, Jan und Christian die Hauptdarsteller. 137,74 Runden legte JanS hin - nur um (wie so oft) knapp von Sebastian mit 138,39 Runden überflügelt zu werden. Dem RI hat es dem eigenen Bekunden zufolge dennoch sehr viel Spaß gemacht. Beim Stichwort Spaß sind wir auch schon bei Christian: Das Motorritzel mochte nicht auf der Welle bleiben - und führte zu zahlreichen Stunts von JanS und Sebastian, die Selbiges immer wieder in die Ausgangsposition bugsieren mussten (und zwar im Wechsel mit der notleidenden Gr.2 Celica von Johannes Kießling). Zuerst sackten die Mundwinkel bei Christian verständlicherweise leicht durch - war doch zumindest P3 in sicherer Reichweite. Dann nahm er die Show der Kollegen mit Humor und bekam das Grinsen auch kaum noch aus dem Gesicht . . . ☺☺
Somit war eine P3 zu vergeben, die mit deutlichem Rückstand an RalfS ging. In derselben Runde folgten noch Markus Kever und Jörg Ebbers, bevor als 130er HaJü Eifler sich beim Kollegen Hans Przybyl knapp für die Gr.4 Niederlage revanchierte. 129 Runden reichten dann Dirk Stracke, Dieter Sommer und Peter Höhne für das Erreichen der Top 10 . . .

Kein „glückliches Schiff“ !? Ferrari 512 BB für die Gruppe 5 von Christian Wamser . . .

Das Pech von Christian sollte das einzige bleiben - ein wenig unglücklich operierte aber auch der andere Christian (Wamser), der den blitzsauber gebauten Ferrari 512BB nur auf P22 stellen konnte. Ähnlich erging es dem neuen 365 GT4 BB Markenkollegen von Michael Rettler: Mehr als P18 war nicht möglich, obwohl der Bolide im heimischen Arnsberg Gruppe C Zeiten gelaufen war . . . ☹☹

Bemerkenswert: Die 7 Slotcars zwischen P14 und P20 benötigten gerade einmal 82 Teilmeter Differenz, um sich auszusortieren !! Und auch auf den anderen Plätzen wurde häufig nur in Teilmetern gerechnet . . .
Johannes Kießling kam problemlos durch ☺☺ Und die junge Dame im Feld brachte die Gr.5 Celica heile ins Ziel und erkundigte sich nachfolgend ganz professionell, ob denn auch 11er Zeiten gefallen seien - im Training habe es schließlich nur zu 12er Zeiten gereicht !? Der Autor konnte dies sichtlich erfreut bestätigen, sodass nur noch die Beschwerde blieb, ein einziges Rennen zu fahren sei langweilig und dem Vater mutmaßlich zwei neue Bauprojekte ins Haus stehen . . . ☺☺☺

Nein, Lara hat Bibendum nicht schwindelig gefahren - den haben definitiv die Duisburger umgesemmelt . . . !!

Der Blick in die **Gesamtwertung** ist zwingend notwendig, da sowohl Christian Schnitzler als auch JanS gepatzt hatten. Dass Sebastian Nockemann unumstrittener Tagessieger sein würde, war mehr als klar. Letztlich retteten sich beide Junioren aber knapp auf das Treppchen - und zwar JanS vor Christian. Es folgten die Senioren in der Reihenfolge RalfS vor Markus Kever und Jörg Ebbers . . .
Die Top 10 komplettierten HaJü Eifler und Hans Przybyl (die mit diesem Resultat vor ein paar Wochen noch die Ü50 Wertung gewonnen hätten ☺) sowie Udo Kaina und Peter Höhne . . .
Insgesamt war bei etlichen Teilnehmern ein klarer Aufwärtstrend feststellbar:

- U.a. scheinen die wilden Drei aus OWL (Holthöfer, Kießling und Thöne) bei der

S.R.I.G. Teuto gute, aber auch disziplinierte Lehrmeister gefunden zu haben ☺

- Auch Alfons Kever kommt besser in Tritt - und sicherlich nicht nur, weil er in der Rennpiste Bruder Markus als Coach an die Bande zitierte ☺

„Besser in Tritt“ kommt Alfons Kever - u.a. mit diesem 1200er . . .

Ende . . .

Die Sache mit dem **Fragebogen** wurde konsequent angegangen - kein anwesender Teilnehmer hatte eine Chance auf Entkommen und auch per E-Mail wurden Bögen gesendet. Am Ende konnten immerhin 33 Stimmen ausgewertet werden . . . und ergaben ein nicht immer klares Stimmungsbild. Das Thema Reifen wird eh zunächst intern beraten; und die Stimmen für die verschiedenen Bahnen ergingen so verteilt wie nie. Somit mochte RalfS am Ende nur verlauten lassen, dass es in 2009 definitiv wieder EIN Teamrennen gäbe . . . ☺☺
Dem Wahlvolk sei dennoch gedankt, dass es so bereitwillig den Stift quälte - und auch so manche Ergänzung zum Bogen verfasste !!

Anstelle schnöder Fragebögen hier lieber noch das Foto einer richtig bunten Startgruppe . . .

Die **Siegerehrung** durch das Triumvirat der IG245 bildete den Abschluss des Tages und bot Anlass, noch einmal ein paar Highlights des spannenden und kurzweiligen Renntages Revue passieren zu lassen. Die Pokale lagen sicher in Bestwig und müssen beim nächsten Mal nachgereicht werden . . .
Im Rahmen der Siegerehrung führte Dieter Sommer ferner eine kurze Ehrung für 50 absolviert 245-Rennen für HaJü Eifler, JanS und den Autor durch.

Nach dem Hoch von Arnsberg mit erstmalig drei Richtigen für den Gast Christian Schnitzler zeigten die 245er beim **245-Tipp** wieder das gewohnte, luschige Bild: Lediglich Marius Heß und JanS bekamen zwei Richtige zusammen - der Rest versagte kläglich ☺☺
Dennoch konnten die Sachpreise aus der Minitombola erfolgreich unter das erfolglose Volk gebracht werden . . .

Die Liste der mit **Credits** Bedachten ist wie üblich lang in der 245. DieHauptlast trug sicherlich der Gastgeber Pascal Kißel, der (nach dem Juni) erneut seinen Laden aufräumen musste, um ausreichend Platz zu schaffen. Dass er am Renntag auch noch den Laden bedienen und kochen musste, ist quasi Standard. Ins Schleudern kam er nur, als er erklären sollte, was die Namensgebung „Schnitzel Ingo Vorberg“ bedeuten solle . . . ☺☺
Jedenfalls nachfolgend der Dank zumindest an folgende handelnde Personen des Wochenendes:

- Technische Abnahme: HaJü Eifler, Sebastian Nockemann, Hans Przybyl, JanS, Dieter Sommer, Dirk Stracke und Christian Wamser.
- Startaufstellung: In Abwesenheit der Sarnow Broth hat der Autor hier leider den Überblick verloren; aber es hat geklappt !☺!
- Nachkontrolle: Dieter Sommer und JanS.
- Zeitnahme: Ingo Vorberg (verantwortlich), Reiner Barm, Ronald Eidecker, HaJü Eifler, Jörg Fischer, Christian Schnitzler, Dieter Sommer und Claus Uebach ###
- Catering: Silke und Pascal Kissel.
- Tragende Rollen beim Aufräumen übernahmen HaJü Eifler, Hans Przybyl und Ingo Vorberg.

Es schmeckt . . . !!

Ausblick . . .

Lauf Nr. 6 der **Gruppe 245** steht bereits für den an September an. Er geht nach Wuppertal in den Slotcar Heaven.
Datum: **13. September 2009**

Im Oktober folgt die **245 easy*** in Witten, bevor die „große“ 245 im November (Dortmund) und Dezember (Köln) auf die Zielgerade einbiegt . . .

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

6. Lauf am 10. August 2008 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Andreas

Am Sonntagfrüh, pünktlich 09:00 Uhr, fanden sich die Trans-Am Treiber des Westens in den heiligen Hallen der Familie Meister (www.plastikmodellcenter.de) in Kamp-Lintfort ein, um den 6.Lauf der diesjährigen Meisterschaft unter die Räder zu nehmen. Intensiv wurden die letzten Trainingsmöglichkeiten genutzt und diverse Übersetzungsvarianten ausprobiert.

Die ab halb zwölf geöffnete technische Abnahme wurde von Dennis Grabow und Raphael Gdanitz zügig und routiniert und durchgeführt.

Der bekannte Kurs in Kamp-Lintfort . . .

Waren bis zu diesem Zeitpunkt lediglich 11 Starter gemeldet, wurde Besucher Thorsten Szugger kurzerhand mit zwei Leihfahrzeugen ausgestattet und als „12.Mann“ verpflichtet.

Pünktlich um 12:00 Uhr schickte Rennleiter Peter Meister die erste Sechsergruppe auf die Rundenhatz.

Rennen Klasse 1:

Dennis Grabow und Thorsten Szugger gasten gleich ordentlich an und setzten sich schnell vom Feld ab. Musste Thorsten sich zunächst noch an den Leihwagen, einen Alfa von Dirk Schulz, gewöhnen, hatte er das Auto ab Turn 3 im Griff und konnte sich vor Dennis in Führung schieben, die er dann auch nicht mehr aus der Hand gab. Dennis hingegen bemühte immer häufiger seinen Rückspiegel, tauchte dort doch Jens Themsfeld auf. Schlussendlich setzte sich Dennis mit einer halben Runde Vorsprung durch und sicherte sich P2.

Hinter Jens zog sich das Feld auseinander und unbehelligt belegte Jürgen Laschewski Rang 4. Das schon bekannte Vater/Sohn-Duell zwischen Martin und Dennis Kranefuß entfiel heute, musste Senior Martin doch eine 12 Runden dauernde Reparaturpause einlegen und konnte dadurch seinen Filius nicht mehr unter Druck setzen.

Mehrfach musste Andre Brocke als „Bergepanzer“ eingesetzt werden . . . ☺☺

In Startgruppe 2 ging es von Beginn an sehr ambitioniert zu, galt es doch, wichtige Punkte für die Meisterschaft zu sammeln.

Während Andreas Rehm gleich auf Angriff fuhr und sich schnell an die Spitze setzte, ließ es Meisterschaftsleader André Brocke auf Spur 1 etwas bedächtiger angehen und reihte sich nach Turn 1 hinter Dirk Schulz auf P3 ein. Auf den folgenden Spuren zeigte André dann jedoch seine Klasse und zog allen davon. Hielten sich Uwe Pfaffenbach und Raphael Gdanitz im ersten Umlauf noch zurück, bliesen sie sodann ebenfalls zur Attacke, während Andreas Rehm immer weiter zurück fiel. Das ScaRaDo interne Duell konnte schließlich Raphael für sich entscheiden und belegte einen sehr guten 2.Platz. Uwe sicherte sich Rang 3. Um Rang 4 entspann sich dann noch ein Zweikampf zwischen Dirk Schulz und Andreas Rehm - ein Duell, welches ja schon aus anderen Rennen bekannt ist. Dirk setzte sich nach dem letzten Umlauf mit 12 Teilstrichen Vorsprung durch.

Günter Grabow zog unbeirrt seine Runden, konnte jedoch das Tempo seiner Mitstreiter nicht mitgehen und begnügte sich mit Rang 6.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Brocke, André
2. Gdanitz, Raphael
3. Pfaffenbach, Uwe
4. Schulz, Dirk
5. Rehm, Andreas
6. Szugger, Thorsten
7. Grabow, Günter
8. Grabow, Dennis
9. Themsfeld, Jens
10. Laschewski, Jürgen
11. Kranefuß, Dennis
12. Kranefuß, Martin

In der nun folgenden Mittagspause wurde das rennfahrende Völkchen von Ehepaar Meister in bekannter Weise nach Strich und Faden verwöhnt.
Wohl genährt brachte man danach die Fahrzeuge der großen Klasse zum Start.

Rennen Klasse 2:

Vom Start weg scheuchte Dennis G-Punkt seinen Mustang flott aber ausgeglichen über den Parcours, während Vater Günter G. sich rundenlang mit Jens Themsfeld behakte. Auch wenn Jens in seinem erst zweiten T/A-Rennen eine sehr ordentliche Vorstellung bot, musste er sich dann doch geschlagen und mit P3 zufrieden geben.
Auf Platz 4 landete Jürgen Laschewski mit seiner ruhigen Art vor Martin Kranefuß, der seinen Dodge mehrfach etwas unorthodox neben der Strecke parkte. Die mittlerweile üblich „Kranefuß Reparaturpause“ übernahm diesmal Junior Dennis und bildete dadurch das Schlusslicht der Gruppe.

Mustung von Dennis Grabow. . .

A.Rehm wollte die Scharte aus Klasse 1 auswetzen und setze sich von Beginn an auf die Führungsposition. Diesen Platz an der Sonne sollte er dann auch bis zum Schluss nicht mehr aus der Hand geben.
Lediglich André Brocke konnte dem Firebird folgen und belegte den sicheren 2.Platz. Mit einer sehr ausgeglichen Fahrleistung trieb Dirk Schulz seinen Boliden auf Rang 3, gefolgt von Uwe Pfaffenbach. Eine Runde zurück landete Gaststarter Thorsten Szugger. Ohne Training, mit einem völlig fremden und nur mäßig vorbereiteten Fahrzeug eine sehr gute Vorstellung!
Mit konstant 27 Runden pro Umlauf und sehr rücksichtsvoller Fahrweise platzierte sich Raphael Gdanitz auf dem sechsten Rang.

Die Boliden der Klasse 2 . . .

Das Endergebnis der Klasse 2 liest sich dann wie folgt:

1. Rehm, Andreas
2. Brocke, André
3. Schulz, Dirk
4. Pfaffenbach, Uwe
5. Szugger, Thorsten
6. Grabow, Dennis
7. Gdanitz, Raphael
8. Grabow, Günter
9. Themsfeld, Jens
10. Laschewski, Jürgen
11. Kranefuß, Martin
12. Kranefuß, Dennis

Eine besondere Freude gab es noch bei der Verlesung des Gesamtergebnisses, überreichte Peter Meister doch den beiden Klassensiegern jeweils einen hochwertigen Bausatz als Preis. Familie Kranefuß erhielt als Trostpflaster für die technischen Defekte einen Notfall-Reparaturset.
Eine gelungene Überraschung und die Freude stand den Beschenkten deutlich ins Gesicht geschrieben!

Martin Kranefuß auf der suche nach einer Abkürzung . . .

Durch seine sehr guten Platzierungen konnte André Brocke seine Führung auf dem Meisterschaftstableau weiter ausbauen und hat in Kamp-Lintfort sicherlich schon eine Vorentscheidung herbeigeführt, während auf den Plätzen die Kontrahenten weiter zusammen rückten. Bei den noch ausstehenden 3 Rennen wird es also noch mal richtig spannend.

Abschließend der noch üblich, aber von Herzen kommende Dank an unsere Gastgeber, die Familie Meister, die es mal wieder verstanden, alle Anwesenden auf das Feinste zu verwöhnen. Auch für die ruhige und sehr routinierte Rennleitung durch Peter Meister hier nochmals ein herzlicher Dank.

Der nächste Lauf findet am 14.09.2008 auf der für alle Teilnehmer unbekannten Holzbahn des Carrera-Club Teinenkamp in Soest statt.

Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas und Andreas Rehm beantwortet !

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