WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 214 -

29. Juni 2009

Editorial ....

Moin Folks . . . eine seltene regionale Gleichverteilung zeigte die zurückliegende Woche für das westliche Slotracing: Duisburg (245), Vohwinkel (Duessel-Village), Dortmund (GT-LM) und Soest (DSC-West) lauteten die Austragungsorte . . .

Am Mittwoch brechen die Schulferien in NRW aus – „Sommerpause“ lautet ergo das Schlagwort. Für den anstehenden Juli stehen lediglich zwei NASCAR Veranstaltungen auf dem Programm – und erst ab Mitte August „burnt“ der Westen wieder in größerem Umfang. Was dies für die Erscheinungstermine der WWW bedeutet, bleibt abzuwarten . . .

Aber zumindest die Ausgabe 214 der „WILD WEST WEEKLY“ bietet noch einmal ein vielfältiges Programm: Rennberichte lieferten Sascha Kuß (erstmalig ☺!) für die SLP Competition, Frieder Lenz (dito mit Premiere in der WWW !!) für die Duessel-Village, Christian Grüttner für die DSC-West sowie der Schleichende für die 245 . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLP Competition
  1. (3.) Lauf am 19. Juni 2009 in Düsseldorf
- Duessel-Village 250
  3. Lauf am 23. Juni 2009 in Vohwinkel
- DSC-West
  2. Lauf am 27. Juni 2009 in Soest
- **Gruppe 2 4 5**
  3. Lauf am 27. Juni 2009 in Duisburg

SLP Competition

1. (3.) Lauf am 19. Juni 2009 in Düsseldorf

geschrieben vom Sascha Kuß

...das Logo der Rennserie

Am letzten Freitag war es endlich soweit.

Der erste SLP Lauf dieser Saison sollte im neu erbauten Renncenter von 1zu24slot.de stattfinden. Eigentlich wäre zu diesem Zeitpunkt schon der dritte Lauf an der Reihe gewesen, aber die ersten beiden Rennen wurde zugunsten der Umbauten in den Clubräumen aus dem Kalender genommen.

Kompakt . . .

- **Gewinner: Sascha Kuß vor Jan Schaffland und Dirk Neuhaus**
- **18 Fahrzeuge am Start**
- **Der erste Lauf der Saison liegt hinter uns! Geil war’s !!!!**
- **Volles Starterfeld mit 18 Teilnehmern und namenhaften Startern wir PQ und S².**
- **Top Rundenzeiten schon im Qualifying, neue Streckenrekorde und über allem ein Top-Aufgelegter Rennpate, der sich P1 an diesem Tag nicht streitig machen ließ !**

Adresse

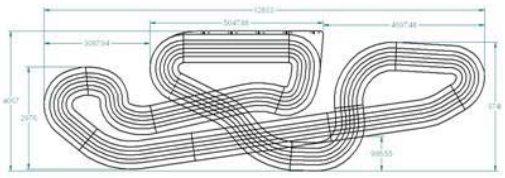
SRC 1zu24slot e.V. – Renncenter
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf - Wersten

Url

http://www.1zu24slot.de

Strecke

5-spurig, Plazidus Holzbahn, 40m lang



...die Rundstrecke

Besonders seitens der Clubführung wurde dieser erste Lauf mit Spannung erwartet, denn der SLP ist im Club noch eine recht junge Serie. Um den Teilnehmern den Start in diese Rennserie zu erleichtern wurde im Vorfeld ein zweitägiger Workshop mit Sascha Kuß durchgeführt, um den Piloten, die zum ersten Mal ein SLP Renner aufbauen, beim Bau der Boliden zu helfen.

Neben diesem Workshop wurde natürlich von 1zu24slot.de wie üblich die Werbetrommel für das Rennen gerührt, sodass sich am Rennabend mit 18 Teilnehmern ein sehr ordentliches Starterfeld einfand. Neben den Heimfahrern des Clubs fanden ebenfalls drei Gäste aus dem befreundeten Club aus Mönchengladbach, Vater und Sohn Schaffland, sowie die beiden Plastikquäler Sebastian Nockemann und Jan Uhlig den Weg nach Düsseldorf.

...gefüllte Schrauberplätze in Düsseldorf

…das Training:

Gestartet wurde der Renntag pünktlich um 17 Uhr mit dem freien Training.

...anstellen beim Training

Schnell wurde deutlich, dass sich die 5-spurige Plazidus Holzbahn in einem hervorragenden Zustand befand und zur Freude der Fahrer sofort guten Grip bot.

...Andrang bei der technischen Abnahme

Nach der technischen Abnahme, welche erfreulicherweise sehr reibungslos verlief, wurde die Qualifikation dann um 20 Uhr gestartet.

...Fahrzeuge im Parc Fermé

Das Qualifying:

Gefahren wurde das Qualifying auf der schnellen Spur 3. Das Ergebnis des Qualifying ergab dann die folgende Reihenfolge und mit 6,771 Sek. einen neuen offiziellen Rundenrekord:

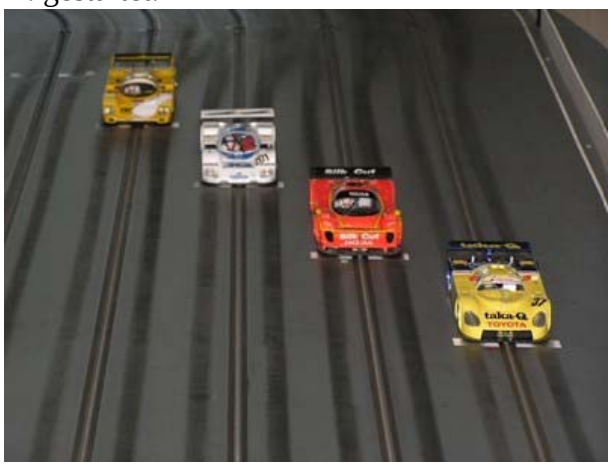
...Sascha auf Rundenrekordjagd

P	Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1	Sascha K.	Nissan R89C Red Bull	6,771
2	Sebastian N.	Jaguar XJR 8 PQ	6,783
3	Jan S.	Nissan R89C	6,816
4	Dirk N.	Jaguar XJR9 Castrol 60	6,872
5	André K	Jaguar XJR8 1zu24slot	6,934
6	Jan Uhlig	Jaguar XJR8 Silk Cut No. 64	6,994
7	Stefan D.	Jaguar XJR8 Jägermeister	7,047
8	Chris B.	Jaguar XJR8 Silk Cut No. 5	7,136
9	Frieder L.	Porsche 962 Sandemann	7,158
10	Ralf S.	Nissan R89C grün	7,210
11	Klaus N.	Toyota 88C takaQ	7,313
12	Michael M.	Toyota 88C	7,549
13	Raffael	Jaguar XJR8 Silk Cut No. 4	7,553
14	Jörg F.	Mercedes C9	7,678
15	Rolf N.	Toyota 88C takaQ blau	7,819
16	Charlie S.	Jaguar XJR8 Silk Cut No. 61	7,847
17	Reinhard K.	Mazda 767 Finish Line	8,337
18	Peter S.	Porsche 962 From A	9,999

...Staunen bei den anderen Teilnehmern

…die erste Start-Gruppe:

Das Rennen wurde im Anschluss an die Quali mit der ersten Gruppe, bestehend aus Peter S., Reinhard K., dem fliegende Holländer Charlie Steegmans (SRC Mönchengladbach) und Rolf N. gestartet.



...die erste Startgruppe

Die Piloten dieser Startgruppe gingen sehr diszipliniert zur Sache und Abflüge waren in der frühen Phase des Rennens eher die Ausnahme. Die gefahrenen Rundenzeiten lagen nur unwesentlich höher, als die im Quali erzielten Zeiten.

...Fahrer der ersten Startgruppe

Im Verlauf des Rennens hatte Charlie dann mit zunehmenden Grip Problemen zu kämpfen, wodurch er einige Abflüge hatte und Peter S. ihn schlussendlich überholen konnte, der seinerseits ein sehr gutes Rennen gefahren ist. Er hatte in der Quali einen technischen Defekt und musste sich mit dem letzten Starplatz zufrieden geben. Durch seine gute Streckenkenntnis und seine konstante Fahrweise konnte er sich im Rennen um zwei Plätze verbessern. Rolf N. konnte seine Qualileistung auch im Rennen umsetzen und gewann die Gruppe unangefochten. Reinhard K. musste kurz vor Schluss wegen einem technischen Defekt aufgeben.

Am Ende sah es dann in der ersten Gruppe wie folgt aus:

Rolf N.	184,85	37	37	36	37	37	0,85
Peter S.	180,08	36	36	35	37	36	0,08
Charlie S.	174,70	35	34	36	34	35	0,70
Reinhard K.	154,86	34	32	34	33	21	0,86

…die zweite Start-Gruppe:

In der zweiten Startgruppe waren danach Jörg F., Rafael Grun (SRC Mönchengladbach), Michael M. und Klaus N. am Start. Wie in der Gruppe davor gab es hier die Konstellation ein Gastfahrer aus dem SRC Mönchengladbach gegen drei Heimascaris.

...die zweite Startgruppe

Im ersten Lauf dieser Gruppe ging es im Vergleich zur vorher gefahrenen Gruppe auch schon etwas ruppiger zu. Bis auf Klaus N. hatten eigentlich alle Piloten auf ihrer ersten Spur zahlreiche Abflüge. Darunter haben auch ein wenig die Rundenzeiten gelitten, die allesamt ca. zwei Zehntel langsamer waren, als in der Quali.

...gute Laune während dem Rennen

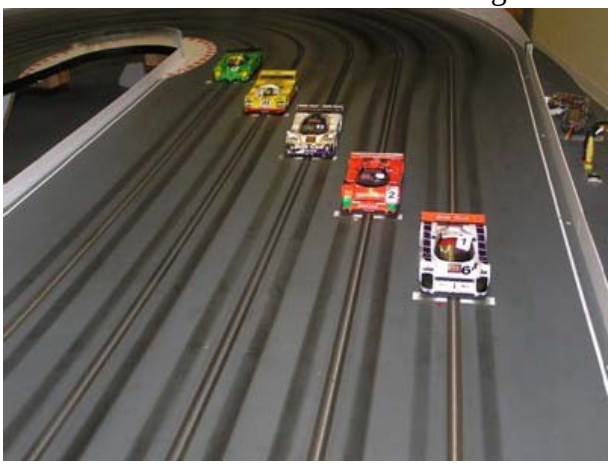
Während Klaus N. unbeirrt seine Runden abspulte, konnten auch Rafael und Jörg ihre Zeiten im Lauf des Rennens steigern und stabilisieren. Michael M. hat im Verlauf des Rennens etwas den Anschluss auf die drei anderen Piloten verloren; er konnte die Zeiten der Konkurrenten nicht ganz mitgehen. Am Ende hat Klaus N. den Lauf mit etwas mehr als einer Runde vor Rafael G. gewonnen. Dritter wurde Jörg F., er wies ebenfalls gut eine Runde Rückstand auf den Vordermann auf. Vierter wurde Michael M. mit drei Runden Rückstand.

Hier wies die Tabelle folgenden Stand auf:

Klaus N.	195,35	38	40	38	39	40	0,35
Raffael G.	193,63	39	39	38	39	38	0,63
Jörg F.	191,72	38	38	38	39	38	0,72
Michael M.	187,92	36	38	38	37	38	0,92

… die dritte Start-Gruppe:

Die dritte Startgruppe bestand aus den Düsseldorfer 1zu24´ern Chris B. und Frieder L., sowie den Gaststartern Stefan Dohmen (SRC Mönchengladbach), Ralf Schaffland und Jan Uhlig. Allein von den Namen her, versprach diese Gruppe einige Brisanz. Chris B. und Frieder L., beides anerkannte Top Piloten und sehr erfahren auf dieser Bahn gegen die SLP Top-Gun Jan Uhlig und Vater Ralf Schaffland. Auch Stefan Dohmen, amtierender Vize-Meister der SLP Euregio, versteht es, ein SLP Boliden schnell um den Kurs zu bewegen.



...die dritte Startgruppe

Wie erwartet purzelten nach Rennstart die Rundenzeiten. Jan Uhlig und Stefan Dohmen drehten mit 7,0er und tiefen 7,1er Zeiten die, bis zu diesem Zeitpunkt, schnellsten Runden und konnten sich leicht vom Feld absetzen. Auf der ersten Spur gab es insgesamt nur drei kurze Abflüge. Es war wie erwartet spannend und am Ende waren alle Fahrer noch innerhalb von zwei Runden, in der Reihenfolge Jan, Stefan, Chris, Ralf, Frieder. Für den zweiten Turn wechselte Jan auf die schnelle Spur 3 und Stefan auf die langsamere Außenspur 1. Dadurch konnte sich Jan mit konstant 7,0er Zeiten weiter von Stefan absetzen, der auf Spur eins 7,2er Runden fuhr. Ralf S. konnte auf Spur 4 mit schnellen Rundenzeiten auf Chris aufholen, der (als einziger mit nur 13mm breiten Reifen) auf Spur 5 unterwegs war. Frieder konnte mit seinem Porsche 962 die Rundenzeiten der anderen Piloten nicht halten und fuhr auf den fünftem Gruppenrang.

...Rennpate Sascha und André

Auf den letzten drei Spuren verhielt sich das Starterfeld ähnlich, was im folgenden Gruppenklassement resultierte: Jan Uhlig zog vorne mit schnellen Runden weg und sicherte sich mit 210,10 Runden den Gruppensieg, gefolgt von Stefan Dohmen. Ralf Schaffland ging auf noch auf der dritten Spur an Chris Bunnenberg vorbei und Frieder Lenz blieb der o.e. fünfte Gruppenrang.

Die Bepfe sagte dazu:

Jan U.	210,10	42	42	41	42	43	0,10
Stefan D.	205,00	41	40	41	41	42	0,00
Ralf S.	203,27	40	40	42	39	42	0,27
Chris B.	202,63	41	39	41	41	40	0,63
Frieder L.	198,09	39	39	40	41	39	0,09

… die vierte Start-Gruppe:

Im Anschluss ging die letzte Startgruppe ins Rennen, welche mit den SLP erfahrenen Piloten Sebastian Nockemann und Jan Schaffland vom Team Plastikquäler, dem Slottec Werkspiloten Sascha Kuß, sowie die 1zu24slot Clubfahrern Dirk N. und Andre K. sehr stark besetzt war.

...die vierte Startgruppe

Polesetter Sascha Kuß musste auf der langsamen Spur 1 beginnen, konnte den Start aber gewinnen und war nach der ersten Runde vorne. In der zweiten Runde hatte er allerdings einen Abflug und nachdem der Wagen durch den Dreck gefahren war, hatte er einige Runden keinen Grip. Sebastian Nockemann, zweiter in der Quali, fehlte auf der Spur 2 der erwartete Speed und er fuhr 7,1er Zeiten. Unbeirrt von den Turbolenzen dieser beiden Herren zog Jan S. auf der schnellen Spur 3 mit einer 6,8er nach der anderen dem Feld davon. Dirk N., einer der Top Piloten des Clubs, konnte ebenfalls mit sehr guten Rundenzeiten aufwarten. André K. musste das Feld mit hohen 7,1er Zeiten auf Spur 5 ein wenig ziehen lassen. Am Ende des ersten Turns hatten jedoch alle Piloten 41 Runden gedreht – mit der Ausnahme von Jan S., der durch seine Topzeiten 43 Runden abspulte.

Im zweiten Turn blieb es spannend. Sascha Kuß ging auf die schnelle Spur drei und konnte mit 43 Runden mit Jan S. gleichziehen, der auf Spur 5 nur 41 Runde drehte. Positiv aufgefallen ist in diesem Turn Dirk N., der auf der langsamen Spur 1 ebenfalls 43 Runden drehen konnte. Am Ende des Turns sah der Zwischenstand wie folgt aus: Jan S., Sascha K., Dirk N, alle mit 84 Gesamtrunden. Danach Sebastian Nockemann mit 83 Runden, gefolgt von André K. mit 82 Runden.

Im dritten Turn gab es keinen einzigen Abflug, wodurch es keine Positionsverschiebung gab.

...begeisterte Zuschauer beim Rennen

Im vierten Turn konnte sich Sascha Kuß auf Spur vier von den Verfolgern Jan S. auf Spur 2 und Dirk N. auf Spur 3 lösen. Obwohl Sebastian Nockemann auf Rang vier liegend die gleichen Zeiten wie die Spitze fuhr, konnte er ab-

flugbedingt nicht mehr zu den Top Drei aufschließen und hatte bereits zwei Runden Rückstand auf Dirk N. Das Zwischenergebnis vor der letzten Spur sah demnach wie folgt aus:

Sascha K.: 170 Runden
Jan S.: 169 Runden
Dirk N.: 169 Runden
Sebastian N.: 167 Runden
Jan U.: 167 Runden
André K.: 164 Runden

...Einsetzer im Einsatz

Im letzten Turn musste der um den Sieg kämpfende Jan S. auf die langsame Spur 1, während Sascha K. direkt neben ihm auf die Spur 2 ging. Dirk musste auf die Spur 5, Sebastian auf Spur 4 und André endlich auf die schnelle Spur 3. Auf Spur 2 fuhr Sascha dann mit 6,8er Zeiten rund 2-3 Zehntel schneller als sein direkter Verfolger Jan S. auf Spur 1. Der Rest des Feldes bewegte sich auch bei 7,0er/7,1er Zeiten. Einzig Sebastian Nockemann konnte die 6,8er Zeiten auf seiner Spur 4 mitgehen. In Runde neun dieses letzten Turns hatte Jan S. dann einen Abflug der ihn ein wenig Zeit kostete. André K. kämpfte seinerseits mit Jan U. um den Rang fünf und konnte mit absolut fehlerfreiem Fahren eine 7,0er Runde nach der anderen drehen. Sebastian ließ es auf der Vier während des gesamten Laufes mit zahlreichen 6,8ern krachen, er wollte wohl unbedingt noch den auf Rang 3 fahrenden Dirk N. einholen. Sebastian witterte Morgenluft, denn Dirk konnte auf Spur 5 nur 7,2er Rundenzeiten fahren. In diesem Positionskampf pushte Sebastian wohl ein klein wenig zu hart, denn in Runde 29 hatte er einen Abflug, der ihn ca. 4 Sekunden kostete. Wie sich später herausstellte, sollte ihn genau dieser kleine Abflug auch den dritten Gesamtrang gekostet haben, denn er wurde schließlich vierter mit nur 0,3 Teilmetern Rückstand auf Dirk N, welcher den dritten Rang nach Hause fahren konnte. Trotz der schnellen und super-konstanten Fahrweise konnte André K. seinen fünften Rang aus der Quali nicht halten und musste sich schlussendlich Jan U. mit knapp drei Runden Rückstand geschlagen geben. Jan S., der nach Rennen wie üblich aussah, als wäre er gerade eine Runde Schwimmen gewesen, konnte den Speed von Sascha nicht mitgehen, wodurch Sascha mit 2 Runden Vorsprung vor Jan S. den Gesamtsieg feiern durfte.

In der Gruppe sah das Ergebnis wie folgt aus:

Sascha K.	213,25	41	43	43	43	43	0,25
Jan S.	211,39	43	41	43	42	42	0,39
Dirk N.	211,24	41	43	43	42	42	0,24
Sebastian N.	210,89	41	42	43	41	43	0,89
André K	207,27	41	41	42	40	43	0,27

Ergebnis:

Nachdem alle 4 Gruppen ihren Heat beendet hatten, sah die Reihenfolge dann wie folgt aus:

P	Fahrer	Gesamt	Fahrzeug	Chassis
1	Sascha K.	213,25	Nissan R89	Slotline S7
2	Jan S.	211,39	Jaguar XJR	PQ
3	Dirk N.	211,24	Jaguar XJR	Slotline S4
4	Sebastian N.	210,89	Jaguar XJR	PQ
5	Jan U.	210,10	Jaguar XJR	PQ
6	André K	207,27	Jaguar XJR	Slotline S4
7	Stefan D.	205,00	Jaguar XJR	Slotline S3
8	Ralf S.	203,27	Nissan R89	PQ
9	Chris B.	202,63	Jaguar XJR	Fola
10	Frieder L.	198,09	Porsche 962	Plafit SLP1
11	Klaus N.	195,35	Toyota 88C	Schöler TM74
12	Raffael G.	193,63	Jaguar XJR	Seif
13	Jörg F.	191,72	Mercedes C9	Momo
14	Michael M.	187,92	Toyota 88C	-
15	Rolf N.	184,85	Toyota 88C	-
16	Peter S.	180,08	Porsche 962	-
17	Charlie S.	174,70	Jaguar XJR	Metris
18	Reinhard K.	154,86	Mazda 767B	Plafit SLP1

Fazit:

Es bleibt zu sagen, dass es ein absolut gelungener Rennabend war. Nicht nur die Location und die tolle Strecke des 1zu24slot lässt keine Wünsche übrig, sondern auch unter den Piloten herrschte eine super Stimmung. Dies zeigt sich allein daran, dass nach dem Rennen das Fachsimpeln und die Zeitenjagd auf der Strecke erst gegen drei Uhr Nachts beendet waren. Hier bewiesen die Gastfahrer sogar ein längeres Stehvermögen als die Clubfahrer ☺☺

Es bleibt zu hoffen, dass nun auch Düsseldorf mit dem SLP Virus infiziert wurde und wir beim nächsten Lauf im September ein ähnlich großes Starterfeld begrüßen dürfen. Es muss wohl nicht erwähnt werden, dass wir uns über Gastfahrer sehr freuen und diese an dieser Stelle nochmals herzlich einladen.

Voranmeldungen für diese Veranstaltungen nimmt der Rennveranstalter unter www.1zu24slot.de selbstverständlich schon entgegen. Dort findet sich ebenfalls das vollständige Ergebnis zum Download.

Wie geht es weiter:

4.Lauf	Fr 18. Sept. 09
5.Lauf	Fr 06. Nov. 09
6.Lauf	Fr 11. Dez. 09

In diesem Sinne.... Bis die Tage!
Sascha
www.1zu24slot.de

Duessel-Village 250

3. Lauf am 23. Juni 2009 in Vohwinkel

geschrieben vom Frieder Lenz

...das Logo der Renn-serie

Duessel-Village an der Wupper? Wie passt das zusammen? Nun, immerhin entspringt die Düssel im Bergischen Land und damit ist die Nähe zur Wupper doch wieder hergestellt. Somit gab es für die Düsseldorfer NASCARos noch einen guten Grund, der Einladung von Patrick Fischer nach Wuppertal zur Bahn der SRG Neuwerk zu folgen.

Ursprünglich auf vier verschiedenen Bahnen ausgetragen, waren der beliebten NASCAR Serie der 1zu24slot'er aus Düsseldorf zum Ende der letztjährigen Saison gleich zwei Bahnen weggefallen. Konnte aber bereits der 3. Lauf im eigenen Renncenter der 1zu24slot'er wieder auf der ehemaligen Laguna Negra gestartet werden, so war jetzt auch für die verbleibende Lücke ein passender neuer Austragungsort gefunden.

Am 23. Juni 2009 startete der 4. Lauf zur diesjährigen DV 250 also im ‚Neuwerk' in Wuppertal Auch dieses Mal natürlich wieder nach dem offiziellen Sakatsu NASCAR Reglement auf Sakatsu- bzw. Thunder-Chassis.

Kompakt . . .

- **Unschlagbar auf der Heimbahn: Patrick Fischer gewinnt vor Dirk Neuhaus und André Kaczmarek**
- **Heiss war's**
- **12 Fahrzeuge und Fahrer am Start**
- **3 Startgruppen á 4 Fahrer**

Adresse

Scale Racing Gemeinschaft (SRG)-Neuwerk
Scheffelstrasse 37
42327 Wuppertal Vohwinkel

Url
www.srg-neuwerk.de

Strecke
4-spurig, Hozbahn, 23m lang, DOS-Bepfe

...die Strecke

…das Training:

Am 23. Juni trafen sich die NASCAR Fahrer bei der SRG Neuwerk in Wuppertal Sonnborn.

Zwar hatte einige Fahrer die angebotenen Trainingsmöglichkeiten an den vorher liegenden Tagen nutzen können, aber für die meisten war das freie Training der erste Besuch im Neuwerk. Gastgeber Patrick Fischer hatte rechtzeitig für den notwendigen Moosie-Grip gesorgt und somit konnten die Fahrer der DV250 bis dahin unbekannte Bahn in Angriff nehmen.

...irgendwo müssen die 10tel stecken

Nach einigen vorsichtigen Testrunden zeigte sich wieder einmal, wer sich und sein Auto am schnellsten auf neue Bedingungen einstellen konnte. Mit Zeiten über 6 Sekunden würde absolut nichts zu gewinnen sein, das zeigte sich sofort. Eine halbe Sekunde schneller sollte es schon sein, wenn man beim Re-Grouping in einer der schnelleren Gruppen landen wollte, aber am Ende sollte Bahneigner Patrick mit 5,391 sek. den für diesen Tag gültigen Pflock in den Boden rammen.

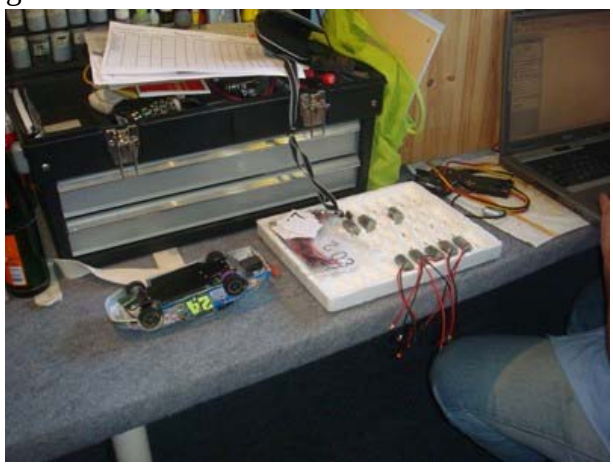
...wo ging es hier noch lang?

Da der Grip war von Anfang an ausgezeichnet war, galt es also lediglich, die optimale Übersetzung zu finden. Kurz, sehr kurz war bei der Bahncharakteristik angesagt, und üblicherweise bedeutet das auch einen kühleren Motorlauf, nur sollten gleich mehrere Fahrer an diesem Abend noch zu spüren bekommen, dass es bei sehr guten Gripverhältnissen auch von dieser Regel ganz offensichtlich Ausnahmen geben kann.

...schon beim freien Training war es warm

…die technische Abnahme:

Bei der Motorenausgabe zeigte es sich, dass sich inzwischen bei Rennleitung wie auch den Fahrern eine gewisse Routine eingestellt hatte und die zu Beginn der Saison noch vorhandene Hektik einem stressfreien Motorentausch Platz gemacht hatte.



...die Motorenausgabe

Eigentlich überflüssig zu sagen, dass die Abnahme wiederum problemlos ablief. Das ist sicherlich zum einen auf die wachsende Erfahrung der Starter zurückzuführen andererseits aber auch den recht einfach gehaltenen Sakatsu/Thunder Einheitschassis zuzuschreiben. Sogar an das beim letzten Rennen beschlossene Verbot von Motorkühlern hatten sich beinahe alle Starter gehalten.

...die technische Abnahme

Solch ein Mangel war aber mit einem Handgriff abgestellt, so dass auch alle 12 angetretenen Autos problemlos ihren Weg ins Parc Fermé Regal fanden.

…das Qualifying:

Ein Qualifying entfällt, da für die Startaufstellung der aktuelle Stand der Meisterschaftstabelle maßgeblich ist. Die hierdurch gewonnene Zeit kommt aber der gesamten Fahrzeit aller Fahrer zugute, da die DV250 regelmäßig in zwei Stints pro Abend gefahren wird.

…die erste Start-Gruppe:

Bedingt durch dieses Systems ist die erste Startgruppe des ersten Stint oft stark gemischt, da hier der Neuling direkt neben dem ‚schnellen' Mann steht, der aber vielleicht erst an wenigen Rennen teilgenommen hat und somit auch nur über wenig Punkte verfügt. Die ‚Stunde der Wahrheit' schlägt aber regelmäßig später beim Re-Grouping zum zweiten Stint.

...die erste Startgruppe

So starteten dann in dieser ersten Startgruppe lt. Tabelle in umgekehrter Reihenfolge Ingo H., Peter F., und die beiden Neueinsteiger Jörg F. und Jan O. Das sollte sich beim Re-grouping zum 2. Stint aber noch deutlich ändern.

Vom Start weg entwickelte sich ein enger Kampf zwischen Ingo und Jörg, der bereits jetzt schon deutlich machte, dass beide sicherlich im zweiten Durchgang zumindest eine Gruppe höher antreten würden.

Peter unterhielt mit ‚schönen Stunts', wie ein anderer Teilnehmer bemerkte. Peters eigener Kommentar war nicht weniger amüsant. „Die Kurve hatte ich noch nicht in meiner Sammlung", bemerkte er nicht ganz unzutreffend bei einem seiner Abflüge.

Bereits in dieser ersten Gruppe verabschiedete sich in der 45 Runde bei Jans Auto das Motorritzel. Da es sich um fertig bestückt ausgegebene Motoren handelte, wurde das Rennen kurz zum Motorwechsel unterbrochen. Es sollte nicht der letzte Motorwechsel dieses Abends sein…

Insgesamt gab es für die Streckenposten aber überraschend wenig zu tun, selbst das ‚Wuppertaler Schwebebahn-S', eine tricky Links-Rechts-Links Kombination, die im Training noch so manche ‚Schildkröte' produzierte, wurde überwiegend sauber durchfahren.

Am Ende hatte Ingo die Nase vorne, 2 Runden dahinter Jörg. Jan kam nicht ganz an deren Rundenanzahl heran, konnte sich aber deutlich von Peter F. absetzen.

Ingo H.	199,80 R.
Jörg F.	197,75
Jan O.	188,80
Peter F.	178,45

…die zweite Start-Gruppe:

In dieser Gruppe trafen Patrick F., Frieder L., „Michael „Mülli" M. und Peter S. aufeinander.

...die zweite Startgruppe

Patrick ‚düste' sofort auf und davon – allein Frieder konnte sich zunächst noch ganz wacker halten, fiel aber auf der vierten Spur hoffnungslos ab und behauptete mit großer Mühe noch den 2. Platz in der Gruppe. Peter S. fuhr auf den 3. Platz und Mülli war bei der Zieleinfahrt auch ganz dicht dran…Nur ein paar Runden mehr und er hätte den 3. Platz kassiert.

...Fahrer in voller Konzentration

Erwähnenswert ist aber, dass es in diesem Lauf keinerlei technischen Defekte zu verzeichnen gab.

Patrick F.	215,00 R.
Frieder L.	188,50
Peter S.	186,40
Michael M.	184,45

… die dritte Start-Gruppe:

In der dritten Startgruppe fanden sich somit die Fahrer, die in der Meisterschaftstabelle die obersten Plätze innehatten, Dirk N., André K., Andreas F. und Charly S. Diese vier Führenden der Tabelle sollten aber im zweiten Heat nicht wieder nebeneinander stehen. Soviel sei hier schon verraten. Lieferten sich zunächst Dirk und André ein Kopf-an-Kopf Rennen, so setzte sich Dirk Meter um Meter ab und bereits zur Halbzeit des 5-Minuten-Turns betrug sein Vorsprung satte 11 Sekunden, was auf dem Neuwerk immerhin zwei ganze Runden bedeutet. Nachdem das Eis einmal gebrochen war, baute Dirk diesen Vorsprung bis auf insgesamt 9 Runden aus. Allerdings unterstützte André ihn dabei nach Kräften, denn wer zuviel will, der rutscht auch schon mal raus…

Andy hingegen fuhr mit seinem ruhigen und soliden Rennen auf den dritten Platz, was er sich aber mit seinem komfortablen Vorsprung auf Charlie auch erlauben konnte.

...Online Racing???

Unnötigerweise signalisierte bei dessen Auto eine Minute vor Schluss ein den meisten Slottern wohl bekanntes Geräusch, dass sich wieder ein Ritzel verabschiedet hatte. Die anschließende Pause für den Motorwechsel änderte aber nichts mehr am Gruppenergebnis.

Dirk N.	209,45 R.
André K.	200,35
Andreas F.	187,60
Charly S.	178,75

… die Pause:

Auch zur Pause zwischen den beiden Stints bildeten sich zwei Gruppen. Die eine war im Aquarium zu finden, das ist der ob seines großen Fensters so bezeichnete separate Raucherraum – die andere hingegen konnte sich sofort am Buffet gütlich tun. Verschiedenes Fleisch, Geflügel, Salate und Brot, die SRG hatte richtig auffahren lassen und frisch gestärkt stellten sich die Fahrer zum zweiten Durchgang auf. Auch von dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön für die sehr erfolgreiche Sorge um das leibliches Wohl der Teilnehmer.

Nach dem ersten Durchgang stellte sich das Zwischenergebnis folgendermaßen dar.

Patrick F.	215,00 R.
Dirk N.	209,45
André K.	200,35
Ingo H.	199,80
Jörg F.	197,75
Jan O.	188,80
Frieder L.	188,50
Andreas F.	187,60
Peter S.	186,40
Michael M.	184,45
Charly S.	178,75
Peter F.	178,45

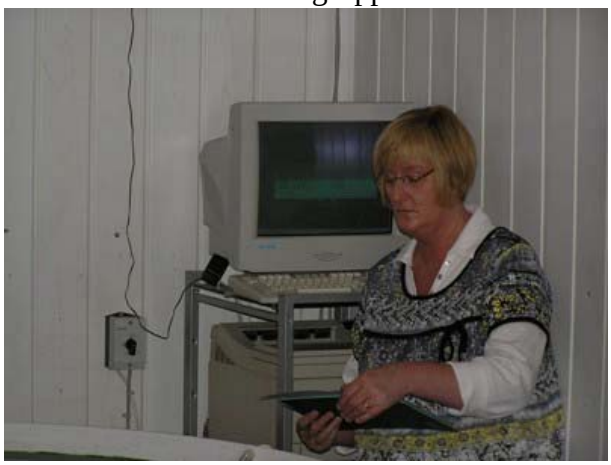
…das Re-Grouping:

Entsprechend des Zieleinlaufs des ersten Stints gab es nun das Re-Grouping für den zweiten Lauf.

...das Re-Grouping

…die erste Start-Gruppe:

Nachdem die souveräne ‚Reiseleiterin' Andrea wieder ihren Sitz eingenommen hatte – hier war eine der wohl eher selteneren Gelegenheiten zu beobachten, bei der Männer in der Öffentlichkeit auf eine Frau hören – gab sie den Strom für die erste Startgruppe frei.



...die Reiseleiterin

Hier war aus dem ersten Stint nur Peter F. übrig geblieben, die anderen drei Fahrer werden wir später noch wieder treffen. Hingegen gesellten sich Peter S., Michael „Mülli" M. und Charlie S. dazu. Die ersten Runden, dicht beieinander und fehlerfrei gefahren, gönnten Streckenposten André soviel Muße, dass er, als es dann darauf an kam, in seinem Stuhl festklemmte. Böse Zungen behaupteten, es hätte nicht am Stuhl gelegen, aber ein anderer Stuhl ohne Armlehnen brachte Abhilfe.

...es gibt auch Stühle ohne Armlehne

Auch in dieser Gruppe waren zur Halbzeit 2 Runden Vorsprung zu vermerken, dieses Mal herausgefahren von Peter S. Die sollte er bis zum Schluss nicht nur halten, sondern sogar verdoppeln, und sich Charlie und Mülli (beide nur durch eine halbe Runde getrennt) sowie, trotz Verbesserung gegenüber dem 1. Durchgang, Peter F. vom Leib halten. Die zwei Unterbrechungen für die Motorwechsel wegen loser Ritzel gehörten beinahe schon zur Routine und regten inzwischen niemanden mehr auf.

Peter S.	189,70 R.
Charly S.	185,80
Michael M.	185,20
Peter F.	181,80

…die zweite Start-Gruppe:

Hier trafen sich nach dem Re-Grouping die beiden ‚Aufsteiger' Jörg F. und Jan O. sowie Andy F, der vom Hausherren aus der ersten Gruppe verdrängt worden war, zusammen mit Frieder L., dessen Runden so gerade für den Klassenerhalt gereicht hatten. Für den zweiten Durchgang hatte er sich einiges mehr vorgenommen, aber ob es denn klappen würde?

...noch dicht bei einander

Dicht beieinander, aber am Ende mit einer Runde mehr fuhr Andy vor Jörg F. auf den ersten Platz. Nahezu zehn Runden dahinter fand sich Jan O. wieder und erst weitere zwei Runden dahinter Frieder L., dem genau wie seinem Motor zu heiß war. Leider konnte er nur den Motor wechseln….

Andreas F	197,45 R.
Jörg F.	196,55
Jan O.	187,30
Frieder L.	185,15

…die dritte Start-Gruppe:

...Top of the Pop

Wie erwähnt, ist zwar die Aufstellung zum ersten Stint oft bunt gemischt, so stehen jetzt nach dem Re-Grouping die schnellsten Fahrer beisammen und alle waren gespannt, wie dieser Lauf enden würde. Patrick F. hatte als Hausherr eine klare Duftmarke gesetzt und Dirk N. als Tabellenführer hatte auch nichts zu verschenken. André K. wetzte nach dem Rückstand aus dem ersten Heat schon das Messer und Ingo H. hatte sich sehr deutlich aus der ersten in die dritte Gruppe vorgefahren. Das versprach spannend zu werden.

...da stand der Gewinner schon fest

Sehr schnell gelang es aber Patrick, eine Runde zwischen sich und seine Verfolger zu bringen, die ihm aber lange Zeit mit jeweils einer Runde Abstand auf den Fersen bleiben konnten.

Als erster verabschiedete sich Ingo mit zwei Abflügen aus der Verfolgergruppe, was ihm eine weitere Runde Verlust einbrachte, die bei dem vorgelegten Tempo uneinholbar war. Ein Rückstand, der sich im Laufe des Rennens sogar noch weiter vergrößern sollte.

...zwischenzeitlich sieht es enger aus…

Auch Dirk, der die Pace noch am besten mitgehen konnte, fand sich wiederholt neben dem Schlitz wieder, was am Ende mit vier Runden zu Buche schlagen sollte und damit für den zweiten Platz reichte. Und André? Sein Auto rollte geräuschlos direkt vor dem Streckenposten aus. Nur hatte dieses Mal das Ritzel gehalten, aber dem Kabelbruch musste mit dem Lötkolben zu Leibe gerückt werden. Am Ende reichte es für Platz drei vor Ingo H.

Patrick F.	214,75.
Dirk N.	210,30
André K.	202,80
Ingo H.	198,80

… das Endergebnis:

Am Ende dieses Tages sah es dann wie folgt aus:

Fahrer	Gesamt	Heat 1	Heat 2
Patrick F.	429,75	215,00	214,75
Dirk N.	419,75	209,45	210,30
André K.	403,15	200,35	202,80
Ingo H.	398,60	199,80	198,80
Jörg F.	394,30	197,75	196,55
Andreas F.	385,05	187,60	197,45
Peter S.	376,10	186,40	189,70
Jan O.	376,10	188,80	187,30

Frieder L.	373,65	188,50	185,15
Michael M.	369,65	184,45	185,20
Charly S.	364,55	178,75	185,80
Peter F.	360,25	178,45	181,80

Zur Freude aller konnten endlich die Fenster geöffnet werden, da für ein paar Testrunden der mögliche Gripverlust nicht mehr so ausschlaggebend war. So also fühlt sich Sauerstoff in der Lunge an….

Tabelle:

In der Gesamtwertung sieht es nach dem 4. Lauf dann wie folgt aus:

Rang	Fahrer	Punkte	Teiln.
1	Dirk N.	570	4
2	André K.	550	4
3	Andreas F.	470	4
4	Patrick F.	410	3
5	Charly S.	310	4
6	Frieder L.	270	3
7	Peter S.	240	3
8	Ingo H.	230	2
9	Michael M.	210	3
10	Manfred S.	120	1
12	Mehmet S.	110	1
11	Jörg F.	110	1
13	Holger R.	100	1
13	Thomas H.	100	1
15	Jan O.	90	1
16	Thorsten S.	70	1
17	Peter F.	40	1

Fazit:

Der Wegfall der ARBC-Bahn wurde durch den neuen Austragungsort im Neuwerk mehr als ausgeglichen. Eine herrliche Bahn, wunderbar zu fahren und eine Bereicherung für den Rennkalender der Duessel Village. Der herzliche Dank der Ausrichter geht an Patrick Fischer!

Nach der verdienten Sommerpause geht es am 4. September in Düsseldorf weiter mit dem 5. Lauf auf der Bahn des SRC 1zu24slot e.V.

Voranmeldungen für die weiteren Veranstaltungen nehmen wir über unsere Webseite http://www.1zu24slot.de entgegen.
Ebenso findet sich eine ausführliche Tabelle unter http://www.1zu24slot.de, sowie auch das aktuelle Ergebnis dieser als Download.

Wie geht es weiter:

Saison 2009	Termine	Strecke
Lauf 5	Fr 04. Sep. 09	SRC 1zu24slot
Lauf 6	Di 06. Okt. 09	SoKo Keller
Lauf 7	Di 10. Nov. 09	SRC Neuwerk
Lauf 8	Di 08. Dez. 09	Minerva

See you on the track
André

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / D-V 250

DSC-West

2. Lauf am 27. Juni 2009 in Soest

geschrieben von Christian

Wir kommen wieder, keine Frage!!!

Um für den zweiten Wertungslauf dementsprechend gerüstet zu sein, wurden im Vorfeld diverseste (Upps, welch ein Fauxpas ☺) Trainingsmöglichkeiten angeboten, die aufgrund der Tatsache, das Soest Neuland in Sachen DSC-West ist, auch reichlich genutzt wurden. Die Samstage, bereits 14 Tage vorher, eher noch im kleinen familiären Rahmen, dann aber der offizielle Trainings-Freitag mit gut 12 Startern bestens besucht.

Auch ein Teilnehmer ???

Die Truppe rund um Bernhard Müller hatte die 5-spurige Plazidus und die Bahnräume in einem ehemaligen Schweinestall gewissenhaft vorbereitet, um den Ansturm der Westler zu bewältigen. Reichlich Flüssiges und Essbares wurde besorgt, hatten sich bei der Vornennung doch bereits über 25 Teilnehmer angesagt.

Ein kleiner Überblick …

Samstag- Renntag

Am vergangenen Samstag also schnurrten um 8 Uhr bereits die ersten Motoren. Nach und nach füllten sich die Räumlichkeiten und der Fahrbetrieb wurde aufgenommen. Es zeigte sich schnell, dass hier Training und Streckenkenntnis unumgänglich ist, um nach vorne zu fahren.

Passt der Konus oder nicht ?!

Der sehr griffige Streckenbelag der 5-spurigen Plazidus und die Kurven mit unterschiedlichen Radien erforderten Konstanz. So war während der Morgenstunden bereits reichlich "Vorsicht, Terror, etc." zu hören, und die Anwesenden waren bemüht, ihre Einsatzfahrzeuge bis zur technischen Abnahme hinüber zu retten.

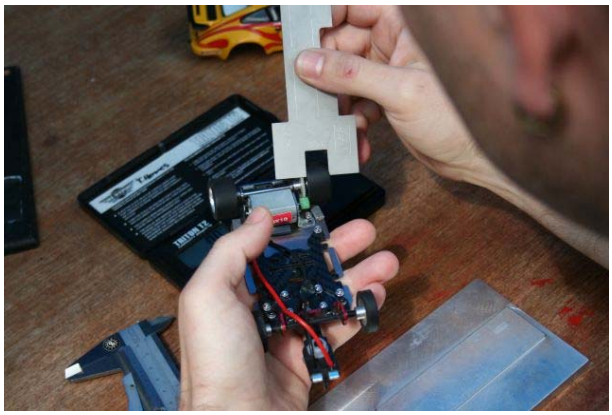
Etliche Starter die bereits durch Gruppe C, Trans-Am, LM75 und diverser weiterer Rennen die Soester Bahn kannten, waren schnell auf Zeiten um die acht Sekunden, die schnellsten waren mit 7,8 unterwegs.

Dana Hermes wurde als Hilfe für Bernhard Müller hinter der Theke erkoren, und die Frühaufsteher und Schmachthaken konnten sich mit frisch belegten Brötchen den Hunger stillen. Frischer Kaffee und kalte Brause war ebenso gefragt wie der Glimmstängel an der frischen Luft rund um das Anwesen.

Historische Gemäuer

Punkt halb elf gab es die obligatorische Ansprache, bei der Dieter nochmal die Besonder-

heiten der Bahn ansprach und allen 32 Anwesenden viel Spaß und Erfolg wünscht. Nachdem noch die Abnahmeteams und der Ersatz für den Pressefuzzi als Einsetzer gefunden waren, wurde wieder angegast. Mehmet kümmerte sich um den Concours von diversen Neubauten, und Fotos wurden auch reichlich geschossen.



Passt …

Die technische Abnahme öffnete um halb 12 und Frank Hermes und Uwe D. kümmerten sich rührend um die Einhaltung der Vorgaben für die Klasse 1. Es gab wenig zu beanstanden, was die Vorbereitung der Starter würdigt. Dann wurden noch kurz die Räder angefahren, und es kehrte etwas Ruhe ein.

Tourenwagen und GT – Die Rennen

Startgruppe 1

Die Startaufstellung für Gruppe 1 erfolgte dann um 12:15 nach dem Ergebnis vom ScaRaDo, so dass die „Neuen“ ziemlich früh dran waren. Und als dann drei der Jungs in die Frühstartüberwachung tappten, wurde diese prompt abgeschaltet. Schade eigentlich.

Am Anfang lag Günther Grabow mit dem Jag vorne, gefolgt von Hanko Völkl mit einer weiteren Katze. Dadurch, dass dies eine 6er Gruppe war, wechselten durch die Pausen zwischendurch die Führenden. Einzig Hans-Jürgen Anschütz hatte mit dem Porsche 550 Spyder so seine Mühe, hinterherzukommen. Als dann alle Top-Kandidaten wieder am Regler waren, zeichnete sich ab, dass Günther auf Spur 2 nach einem Abflug und dementsprechender Beschädigung an der Front seine Führung an Hanko abtreten musste, der auf Spur 4 dann deutlich schneller unterwegs war. Nachdem auch die letzte Spur hinter den Teilnehmern lag, hatte Hanko Platz 1 mit gut einer Runde Vorsprung und 176,75 Umläufen für sich entschieden.

Lange geführt, am Ende auf Platz 2

Geschlossen auf Zwei und Drei der Grabow-Clan, wobei Günther sich mit 175,47 zu 169,79 Runden vor Sohnemann Dennis halten konnte.

Startgruppe 2

Diesmal in 5er Formation, machte sich diese Gruppe auf die Reise. Schwer porschelastig, mit nur einem Italiener ging es los.

Von draußen wehte mittlerweile der Duft von Frischgegrilltem in die Räume, denn die Jungs rund um Bernhard Müller und Co. hatten lecker Steak und Bratwurst mit Salat aufgefahren, was zusätzlich zu den Temperaturen knapp vor Saunabereich den Arbeitseinsatz im Bahnraum nicht erleichterte.

Auf dem Holz war es zunächst Martin Kranefuss, der das Tempo vorgab. Im Schlepptau Stefan Kuhn, der den Porsche 914 beherzt um die Spuren trieb. Etwas verhaltener, aber sicher auf der drei Jörg Stephan mit dem bildschönen Ferrari Dino. Die eine Dame von

zweien im gesamten Feld Kristina Wolferts konnte dem 911 das zickige Fahrverhalten nicht abgewöhnen, und musste die anderen ziehen lassen. Über die Spuren konnte Martin deutlich vorne bleiben, und Stephan Kuhn folgte mit Respektabstand.

Porsche 914 von Stefan Kuhn

Auch die bisherige Bestmarke von Hanko fiel deutlich, denn Martin stellte den 911er erst bei Meilenstein 179,80 ab. Platz 2 für Stefan Kuhn mit 3 Runden zurück, aber dafür gut 12 Runden vor Jörg Stephan, der 164,39 Umläufe schaffte.

Startgruppe 3

Frisch gestärkt und voller Tatendrang machte sich diese Bande auf den Weg, die bisherige Vorgabe klar zu überbieten. Nachdem Rennleiter Christian die Ampel auf Grün geschaltet hatte, ging es los.
Heimascari Bernhard Müller gast direkt an und liegt trotz langsamer Außenspur klar in Führung. Dahinter folgen dann Marcus Schneider und Thorsten Szugger. Ein technischer Defekt an Bernhards Auto wirft Ihn dann erstmal wieder zurück und Marcus kann gefolgt von Thorsten und Daniel die Führung übernehmen. Zwischendurch musste dann die durch einen enthusiastischen Zuschauer abgerissene Bande wieder angebracht werden, das geschah aber ohne Rennunterbrechung und kein Auto kam zu Schaden. Technische Defekte waren aber trotzdem reichlich vorhanden. Schleiferverlust bei Bernhard, Loses Inlett bei Daniel und mehrfache Abflüge auch über die Bande beim Pressefuzzi. Schon in der Mitte des 2. Turns schnupperte Bernhard schon wieder am Auspuff vom Marcus Cheetah, und übernahm noch vor dem Ende wieder die Führung. 3. Turn und 2. Schleifer-Defekt an Bernhards Wagen, Marcus kann also wieder in Führung gehen und Thorsten heftet sich an seine Fersen verliert aber dann doch an Boden, da sein Auto zu oft draußen war. In Turn 4 scheint die Konzentration langsam nachzulassen und spektakuläre Abflüge wurden den Zuschauern geboten. Christian wollte seine Corvette nach dem Rennen in Rente schicken, oder war er scharf auf eine Abwrack-Prämie? Unbeeindruckt von dem restlichen Geschehen kämpft Bernhard sich wieder auf Position 1. Vor dem letzten Lauf sind die Positionen klar bezogen mit dem Heimascari vor Marcus Schneider und Thorsten Szugger. So sieht dann auch das Endergebnis aus und Bernhard mit 180,10 Runden zu dem Zeitpunkt auch Gesamt-Führender.

Startgruppe 4

Ich schick Euch gleich los

In der Besetzung Ralf Braun, Mehmet Simsek, Ralf Lastring, Günther Benecke und Uwe Drevermann sind die nächsten Teilnehmer unterwegs. Ralf Lastring mit der Corvette vorneweg.
Aber Günther Benecke sitzt ihm sehr dicht im Nacken, die anderen mit Rundenabstand hinterher. 10 Minuten vor Ende haben sich die Zwei da vorne leicht abgesetzt, der Rest beharkt sich im Teilstrichabstand. Uwe Drevermann hadert ein wenig mit der Cheetah und dem montierten schwarzen Gummi.

Scheinbar eng, aber da liegen Runden zwischen

Nachdem die Uhr gnadenlos runtergezählt hat, ist der Bahnstrom nach 25 Minuten alle, und folgender Endstand blinkt auf den Monitoren: Rang drei an Mehmet, der sich um genau zwei Runden vor Ralf Braun platziert, davor auf der Zwei Günther Benecke, der die GS bei 179,11 Umläufen parkt. Sieger der Gruppe und neuer Führender mit 182,92 Runden Ralf Lastring.

Startgruppe 5

Pünktlich zum Kaffee geht auch die 5. Gruppe auf Butterfahrt. OWL sehr stark mit gleich drei Fahrern vertreten, Andreas Rehm und Ralf Thöne gleichmal vorneweg. André Brocke, Michael Kaltenpoth und Kai-Uwe Schott aber hinterher, um das Duo nicht entkommen zu lassen. Zu Turn 2 kam Thorsten Szugger als 6. Mann dazu, da er terminlich früher gehen musste. Der Ford GT 40 natürlich ein Fremdkörper zwischen den Tourenwagen und GT´s, aber dennoch flott unterwegs. Michael Kaltenpoth hatte sich mittlerweile an die Spitze gesetzt, aber hart bedrängt von den Verfolgern. Die Führung wechselte ständig, auch begünstigt durch den einen oder anderen Ausritt der schnellen Jungs.

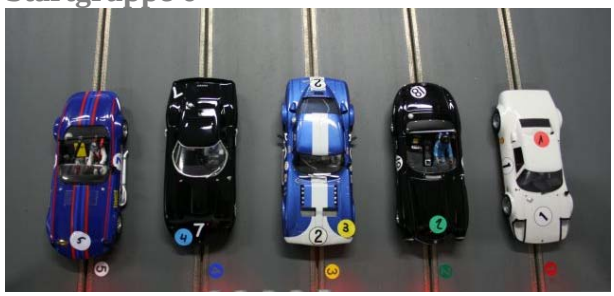
Als die letzten 5 Minuten in Angriff genommen wurden, konnte keiner sagen, wer denn P1 bis P4 belegen würde, so dicht flogen die Starter um das Soester Geläuf. Leichte Vorteile bei Ralf Thöne, der die Corvette in SLP-weiss langsam aber sicher in Führung brachte.

Wartet auf mich ;-)))

Als dann die Zielflagge fiel, war das Ergebnis deutlicher, als es erst den Anschein hatte. Klar auf P1 lag Ralf Thöne, der 183,89 Umläufe sammelte, auf der P2 Michael Kaltenpoth mit 181,11 Runden noch vor André Brocke, der den bewährten 911 eingesetzt hatte und 180,30 Runden hinlegte.

Lecker, lecker

Startgruppe 6



Hier waren nun die Trainings- und Material-Weltmeister vereint, um den Sturm auf den Sieg bei den Tourenwagen und GT´s herauszufahren. Überraschenderweise vorneweg die schnelle Lady im Feld Andrea Fischer, die diese Position über zwei Turns hinweg halten konnte, bevor ihr Männe Patrick mit Frank Hermes im Schlepp immer näher kam und beide auch an Ihr vorbeizogen. Diso knapp dahinter mit Rundenabstand.

Schwarz und schnell

Einzig Frank Schauf musste für seinen Trainingsrückstand bezahlen und das Spitzen-Quartett ziehen lassen. Zu Beginn des letzten Turn kam es zur entscheidenden Szene, der Porsche 904 von Frank Hermes flog in Führung liegend über die Bande aufs Parkett, nachdem er über den Jag von Diso, der rausgerutscht war, aufgestiegen ist. Nach kurzer Durchsicht war aber der Vortrieb im Eimer, und Patrick zog mit dem 300SLS an Frank vorbei. Als nach 25 Minuten das Endergebnis auf dem Monitor erschien, war folgende Reihenfolge zu lesen: Sieger der Gruppe 6 wird Patrick Fischer mit 186,93 Runden vor Frank Hermes und Andrea Fischer, die mit 185,85 zu 185,35 genau eine halbe Runde auseinander liegen.

Hier die **Top 5 der Klasse 1**:

1. Patrick Fischer	186,93R.
2. Frank Hermes	185,85R.
3. Andrea Fischer	185,35R.
4. Ralf Thöne	183,89R.
5. Dieter Sommer	182,96R.

Eine kurze Kaffee- und Zigarettenpause wurde eingelegt, bevor es mit den Prototypen & Can-Am weiterging. Sven und Christian als fleißige Helfer taten Ihr bestes, um die Anwesenden zu versorgen. Ein Riesendank dafür.

Etwas Abkühlung von oben gab´s auch

Startgruppe 7

Die ersten 5, die ihre Prototypen über die Plazidus-Bahn jagten, waren namentlich Rainer Wild, Kristina Wolferts, Hans-Jürgen Anschütz, Frank Gröner und Christian Grüttner. Schnell wurde deutlich, dass der Pressefuzzi die “Schmach” der kleinen Klasse ausbügeln wollte. Mit tiefen 8er Zeiten umrundete er Spur 4. Von Frank Hermes und Dieter Sommer immer wieder zur Ruhe und Konzentration ermahnt, holte sich Christian den einen oder anderen Rundevorsprung heraus. Dahinter ließen es die anderen Vier auch richtig krachen, sei es durch Zeiten oder Abflüge. Rainer Wild konnte das volle Potential des Sommer-917 nicht abrufen, obwohl Diso ihm ständig sagte, “Rainer, das geht voll”. Die Auswirkungen musste dann meist Frank ausbaden, der am Ende der langen Gerade dann den Gesipa-Porsche aus der Bande fischen musste. Trotz einiger Ausrutscher war Christian bis zum Schluss fix unterwegs, und als der Bahnstrom abgeschaltet wurde, hatte der Pressefuzzi 176,66 Runden eingefahren und die Gruppe deutlich gewonnen. Auf Rang zwei lief Rainer Wild mit 164,92 Umläufen ein, Rang drei geht an Hans-Jürgen Anschütz der sich mit 161,91 Runden knapp den letzten Podiumsplatz eine gute halbe Runde vor Frank Gröner sichert.

Startgruppe 8

In der Besetzung Dennis Grabow, Ralf Braun, Marcel Kuhn, Uwe Drevermann und Daniel Drangusch ging es auf die Rundenjagd. Uwe Drevermann hatte nach der kleinen Klasse auch noch ne Rechnung mit der Bahn offen und gaste dementsprechend an. Im Schlepptau

Marcel Kuhn und Daniel Drangusch. Zum Ende gab es nur noch eine leichte Verschiebung, als Dennis Grabow noch an Daniel Drangusch vorbeiziehen konnte und Rang drei mit 174,08 Runden sichern konnte.

Geht doch …

Davor auf der zwei Marcel Kuhn, der tolle 176,37 Runden hinlegte, und nur Uwe Drevermann ziehen lassen musste, der mit den gefahrenen 178,31 Runden auch neuer Spitzenreiter wurde.

Startgruppe 9

Findet Mehmet ;-)

Etwas Verwirrung kam in dieser Gruppe auf, als klar wurde, dass Mehmet Simsek unter dem Namen von Stefan Kuhn und umgekehrt laut Spurplan unterwegs war. Somit lag der echte Mehmet in Verfolgung von Frank Schauf, der vorneweg wollte. Jörg Stephan war deutlich behutsamer unterwegs als in der kleinen Klasse, sollte der Honker II doch den Tag unbeschadet überstehen. Dann kam die Vorstellung von Olaf Leimbach. Als sechster Mann eingestiegen, ließ er den Lola T290 so vehement um die Bahn fliegen, das zum einen 7,9er Zeiten reihenweise aufblinkten, zum anderen so mancher V8 alt dagegen aussah und im Rückspiegel immer kleiner wurde. Klammheimlich hatte sich auch Stefan Kuhn, ähh sorry Mehmet Simsek an Frank Schauf vorbei geschlichen, um das Weite zu suchen.

Andere suchten eher die Abkühlung

Nachdem alle ihre 5 Turns absolviert hatten, konnte die Liste wie folgt erstellt werden: Wahnsinnsgeschichte und souveräner Sieg an Olaf Leimbach, der den Heimvorteil clever genutzt hat und mal eben 185,82 Runden in die Bahn brannte, dahinter hat Frank Schauf P2 zurückerobert und sich 180,90 Runden auf die Fahne geschrieben. Günther Grabow auch noch an Mehmet Simsek vorbei auf die Drei.

Sieg für Olaf Leimbach

Startgruppe 10

Nominell eine sehr starke Truppe, die aber in der Anfangsphase durch etliche Terrorrufe wegen Abflügen im Knick zur Bergauf auffiel. Als sich alles sortiert hatte, konnten die Jungs auch wieder schnelle Zeiten vorweisen. Am besten machte dies Marcus Schneider mit dem Lola T212, der deutliche tiefe 8er Zeiten und darunter vorlegte, was die anderen nur erstaunen ließ. 10 Minuten vor Ende wurde Marcus

sogar dazu animiert die Vorgabe von Olaf Leimbach zu knacken. Dementsprechend wurden die letzten Spuren angegangen, immer mit den Herren Benecke und Schott im Schlepptau, wenn auch mit Rundenrückstand. Und dann war es vorbei. Super Sieg von Marcus Schneider, obwohl dieser in den letzten Minuten etliche Abflüge verzeichnen musste. Dennoch sind die 182,52 Runden aller Ehren wert. Rang zwei geht an Günther Benecke, der den 917 nach 180,81 Umläufen abstellte, und damit vor Kai-Uwe Schott blieb, der 179,53 Turns einfuhr.

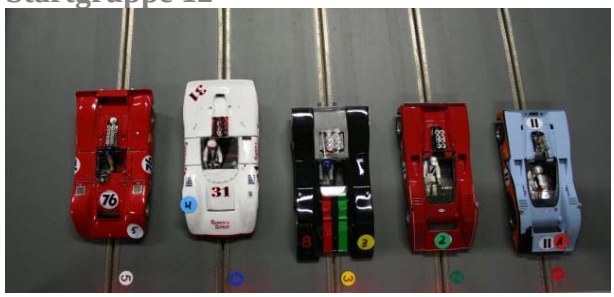
Startgruppe 11

Ein sehr entspannter Rennstart, bei dem sich die Teilnehmer wohl einig waren, wer denn den D-Zug anführt. Diese Rolle hatte schnell Heim-Ascari Bernhard Müller übernommen, dessen Lola einwandfrei Zeiten um die 8,0 ging. Knapp dahinter Michael Kaltenpoth, dann André Brocke.

Aber dann schlug die Defekt-Hexe erneut bei Bernhard zu. Zum zweiten Mal am heutigen Tag rutschten die Schleifer aus dem Leitkiel, aber nach kurzem heftigem Eingriff in Karosse und Leitkiel ging es weiter. Bernhard konnte den Vorsprung halten und siegte mit 184,99 Runden und sorgte somit für die vorläufige Doppelführung der Jungs von cct Soest. Dahinter Michael Kaltenpoth mit 184,08 Runden vor André Brocke, der dem GT40 182,40 Runden abrang.

Bernhard Müllers Einsatzgerät

Startgruppe 12



Es ist 20:45 Uhr mittlerweile, und das Ende ist absehbar. Die schnellsten 5 gehen auf die Reise und das gleichmal mit 7,8er Zeiten. Ralf Thöne ergriff die Flucht nach vorn, wurde aber von der Fischer-Bande abgefangen. Frank Hermes und Dieter Sommer im Turn 1 mehrere Runden im Parallelflug. Nach Turn 1 gab es derbe Diskussionen bezüglich der gefahrenen Runden. Da hat doch die Runden-Hexe zugeschlagen, und Runden nicht gezählt. Den Betroffenen wurde da halt zum Schluss das dementsprechende Kontingent hinzugezählt. Zwei Turns vor Schluss hatte Patrick vorläufig Position 1 bezogen.

Ein McLaren geht, ein Neuer kommt …

Vereinzelte Abflüge plus die Fehlrunden führten dann aber dazu, das sich Frank nach vorne gespült hatte, und der Ferrari 512 von Diso brannte bis zur letzten Runde noch 7,8er Zeiten in das Soester Holz. Als Olaf Leimbach den Strom nach 25 Minuten abschaltete, stand das Ergebnis der großen Klasse fest. Neuer Rekord und unglaubliche 190,67 Runden für Frank Hermes. Dahinter Patrick beim letzten Einsatz mit dem McLaren M8B und erzielten 189,60 Umläufen. Diso guter Dritter mit den eingefahrenen 187,70 Runden. Da wäre mehr drin gewesen. Aber drin bleiben heißt die Devise.

Hier die **Top 5 der Klasse 2**:

1. Frank Hermes	190,67R.
2. Patrick Fischer	189,60R.
3. Dieter Sommer	187,70R.
4. Andrea Fischer	186,06R.
5. Olaf Leimbach	185,82R.

Auf die Schnelle wurde noch der Best of Show ermittelt, der leider aufgrund der vorangeschrittenen Zeit kleiner ausfiel als gedacht. Von den 12 zur Wahl gestellten Boliden kristallisierte sich schnell der Honker II von Jörg Stephan als Abräumer heraus.

Die Auswahl …

… der Sieger

Dieter Sommer zog dann noch die Siegerehrung durch, bei der es diesmal Uhren mit entsprechendem Motiv für die Sieger gab. Sieger deshalb, weil Patrick Fischer und Frank Hermes je einmal Sieger und Zweitplazierter wurden, und sich somit den Gesamtsieg am heutigen Tag in Soest teilten. Nach Gesamt-Runden gesehen, liegen die beiden sogar nur um einen Teilstrich auseinander. Enger geht's wohl kaum.

Das Fazit fiel dann im Anschluss entsprechend mehr als positiv aus. Super-Rennen auf einer schweren aber faszinierenden Bahn, nette Leute in Soest, tolles Essen und Drumherum, einfach stimmig das Ganze.
Ach ja, der Grill wurde am Abend nochmal entzündet, um auch die letzten Hungrigen zu versorgen.
Das macht Lust auf eine Wiederholung, die dann auch gleich dem Club-Cheffe und seinen fleißigen Helfern „angedroht" wurde.

Zum guten Schluss

Weiter geht es bei der DSC-West erst wieder im August, wenn bei der Scuderia Siegen am 22.08. eine weitere Holzbahn in Angriff genommen wird.
Bis dahin bleibt viel Zeit, die Fahrzeuge auf Vordermann zu bringen, oder vielleicht sogar das eine oder andere Neubau-Projekt zu starten.

Bleibt gesund und munter.
Bis dahin,
Euer Pressefuzzi.

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Cup / DSC-West

Gruppe 245

3. Lauf am 27. Juni 2009 in Duisburg

Erneut sind 7 Wochen seit dem letzten Lauf zur **Gruppe 245** vergangen. Nach dem Auftakt in Kamp-Lintfort ging es anschließend ins östliche Ruhrgebiet nach Schwerte – und nun wieder zurück an den Rhein: Die Rennpiste in Duisburg ist seit 2002 in jedem Jahr Gastgeber für einen 245 Lauf und sollte den achten Auftritt der 245er in Folge erleben . . .

Stilecht untergebracht – der 245 Parc Fermé unten passenden Motiven . . .

Mit der Rennpiste verbindet der erfahrene 245er vier Dinge:

- man ist viel draußen an der frischen Luft (drinnen ist die Luft oft weniger gut ☺),
- gute Küche vom „Chefkoch“ Pascal Kißel,
- ein riesiges Bausatzangebot im Shop
- und den 245-Fragebogen, welcher in den letzten Jahren jeweils in Duisburg ausgegeben wurde.

Und daran sollte sich auch in diesem Jahr nichts Wesentliches ändern . . . ☺☺

Strecke . . .

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url
www.rennpiste.de

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

Kompakt . . .

- **nach Rhein folgt Ruhr folgt Rhein: Lauf Nr.3 wird beim „Chefkoch“ in der Duisburger Rennpiste ausgetragen . . .**
- **Freilandhaltung der 245er trotz schwerer Gewitter an beiden Tagen 1A gelungen . . .**
- **30 Teilnehmer – mehr ging nicht . . .**

konstante Bahnbedingungen; jeweils knapp neue 245 Rekorde – vor allem aber extrem enge Rennen . . .

3 * P1 für Sebastian. . .

viel Abwechslung auf den drei Treppchen: Gr.2 JanS vor HaJü – Gr.4 Ingo Vorberg vor Markus Kever – Gr.5 JanS vor Dirk Haushalter . . .

Vorgeplänkel . . .

Im letzten 245 Bericht wurde der Begriff „Raumwunder“ geprägt ☺ Wer einmal erlebt, welche Metamorphose die Duisburger Rennpiste in den Tagen vor dem 245-Lauf durch macht, kann das Schlagwort nur als Untertreibung des Jahres bezeichnen. Nicht nur erfolgte die Einbeziehung der Hoffläche (wie in jedem Jahr), sondern der gesamte Ladenbereich wurde umgebaut, um den zusätzlichen Raumbedarf für die Abläufe der Materialausgabe zu schaffen. Da die Wetterprognosen schwere Gewitter vorhersagten, musste die ganze Sache auch noch wasserdicht gestaltet werden . . . !!

Versierte Zuschauer in der Rennpiste . . . ☺☺

Lauf Nr. 3 bedeutete Halbzeit – auch für die Gesamtwertung in den drei Gruppen. Selbst wenn die Herren PQ nach zwei Läufen nicht in allen drei Gruppen vorn standen, mussten Sebastian und Jan für Duisburg als einsame Favoriten gelten. Dahinter sollten sich die Jungs mit Duisburg Erfahrung gruppieren (also HaJü Eifler, Dirk Haushalter und evtl. auch Hans Przybyl), ferner Markus Kever und die alterfahrenen Schwerter Dirk Stracke und Ingo Vorberg. Leider fehlten der „Ehren-Wuppertaler“ Udo Kaina und der Fernreisende Christian Wamser, was die Liste der Anwärter auf die Top 6 leider ein wenig verkürzte . . .
Aber einmal mehr in diesem Jahr sollte die Devise gelten: „Erstens kommt es anders . . .“

Vorbereitung . . .

Pünktlich um 15 Uhr nahm die 245 Putzkolonne ihre Tätigkeit auf. Mit gleich sechs Mann war das „Staubsaugergeschwader“ der Serie rasch mit dem Job fertig und ließ bei einem Kaffee die Bausatzflut im Shop auf sich einwirken – derweil hatte die Bahn ausreichend Gelegenheit zum Abtrocknen. . . .

Der offizielle 245 Putzeimer nach getaner Arbeit . . . ☺☺

Mit arg viel Verzögerung (Begründung siehe oben) kam anschließend das freie Training in die Gänge. Im Lauf des Abends ließ sich rund die Hälfte des samstäglichen Starterfeldes in Alt-Hamborn sehen. Wobei die Aufenthaltsdauer arg unterschiedlich lang war . . .
Beispielsweise war Kollege HaJü bereits auf dem Weg nach draußen, überlegte es sich aber dann anders: „Ach – ich schraub’ noch ’mal !“ und blieb noch recht lange. Was sich am Samstag partiell lohnen sollte . . . ☺☺
Derweil verschwand der „Chefkoch“ mit der Stichsäge in seine Freilandküche. Spekulationen kamen auf, es drehe sich um’s Abendessen – oder die Rennpiste erhielte noch kurzfristig eine Holzbahn . . . Letztlich löste er das Rätsel auf: „Es gibt am Wochenende frische Laugenbrezeln. Und ich habe noch rasch einen Brezelständer gebaut !!“ . . .

Frische Brezeln auf frisch gefertigtem Ständer !

Die Richtzeiten im Training stellten sich in etwa auf PU-Reifen Niveau der Vorjahre ein. Die 8.0s-Marke trennte die Männer von den Memmen ☺ Da bereits am Freitag durch niedergehende Gewitter die Luftfeuchtigkeit hoch war und die Hütte voll, blieben die Bahnbedingungen bis zum letzten Durchgang des Rennens am Samstag Abend konstant, was den Serienmachern das Wichtigste ist. Dabei war die Spur 1 die Schnellste (wie immer) und die Spur 6 blieb rutschig bis zum Schluss. Also richtig selektive Bedingungen für Lauf Nr. 3 der **Gruppe 245** . . . ☺☺

Zur Nacht hin sorgte Pascal Kißel dann für echte „Nordschleifen“ Atmosphäre: Bei strömendem Gewitterregen kokelte der im Mannschaftszelt platzierte Grill im Verbund mit der Friteuse den Innenhof ein, wie man dies sonst nur nächtens beim 24h Rennen am Ring erlebt. Aber auch dies wurde mit viel Humor kom-

mentiert („Geräuchert bleiben wir doch länger frisch !!“) und beeinträchtigte die Hungrigen kaum beim Verzehr der Speisen . . .

Sorgte für Freitag Abend für „Nordschleifen“ Atmosphäre – der Rennpisten Grill . . . ☺☺

Das Training am **Samstag Früh** ist in der 245 zeitlich arg begrenzt. Ergo musste sich ein Teilnehmer, der pünktlich um 8 Uhr in der Rennpiste eintraf, gleich über die Warteschlange an der Bahn mokieren ☺☺ Na zumindest scheint das Parken in Alt-Hamborn reibungslos funktioniert zu haben . . . !?!?
Ansonsten gab es außer „Full House“ wenig vom ersten Teil der Samstag Vormittags zu vermelden . . .

What’s new . . .

Mit Lara Höhne, Udo und Christian (hatten wir schon) fehlten drei Stammfahrer/Innen. Dafür war der Zwerg Gabriel Heß erstmals in der 245 mit von der Partie . . .

Neu dabei – und immer gut drauf . . .

Neue Fahrzeuge waren weniger am Start. Man hat vor den Sommerferien anscheinend Besseres zu tun ☺ In der Gruppe 2 hatte die Heß Family den zweiten 3.5 CSL am Start und JanS setzte mit einem Colt auf die Kompaktklasse. Ingo Vorberg löste in der Gruppe 4 endlich den Jota durch einen LP400 aus demselben Hause ab – und Thomas Beuth ersetzte in der Gruppe 5 den in Schwerte beschädigten Nissan durch einen BMW 3.5 CSL im Artcar Design. Mit gleich zwei außergewöhnlichen Neuheiten wartete Roland Bruckschen auf – ein Porsche 924 und eine Corvette Custom sollten ihn weiter nach vorn bringen . . .

Racing . . .

Ab 10:15 Uhr brach die Materialausgabe aus, welche vom 4-minütigen Einrollen und der technischen Abnahme gefolgt wurden. Damit war der 245 Tross dann für knapp 2,5 Stunden vollauf beschäftigt.
Im 3. Anlauf konnte das Prozedere erstmals eine Viertelstunde vor Plan abgeschlossen werden. Das war Super . . . !!

Materialausgabe für die Gr.4 . . .

Gr.2 Fahrzeuge vor dem Transport zum Einrollen . . .

Viel zu tun bei der technische Abnahme . . .

Als **Schlagzahl** für den Sieg gab das schleichende Orakel im Vorfeld 135 Runden für die Gruppe 2 und 140 Runden für die Gruppen 4 und 5 vor. Die Gripverhältnisse ließen vermuten, dass sich das Gros würde knapp über den Vorjahreswerten halten können . . .

Zum **Rennbetrieb**: Zuerst fuhr die Gruppe 2 én bloc, dann die Gruppe 4 und zum Schluss die Gruppe 5. Die Bahnspannung blieb bei den altbewährten 20 Volt – und die Fahrzeit bei den bekannten 6*3 Minuten. Die Startaufstellung erfolgte für jede Gruppe anhand der Gesamtwertung. Bei 30 Startern / 90 Slotcars waren 15 Startgruppen um den Kurs zu bringen.

Damit begann Dirk Haushalter als erster Reiseleiter vorzeitig gegen 12:50 Uhr, was selbst der Autor durch eine kurze Ansprache nicht verhindern konnte . . . ☺☺

Zusammenfassung . . .

Die Tourenwagen der **Gruppe 2** kamen mit dem Gripniveau bestens klar und verfügten über ausreichend „Restrutschigkeit“ um bestens fahrbar zu bleiben. Erstaunlich waren gleich drei durchdrehende Motorritzel. Dass bei der Rädermontage einmal jemand Schwierigkeiten mit dem Getriebebau beim Inliner hat, wäre zu erwarten gewesen – aber die Befestigung des Ritzels hat mit der Materialausgabe nicht wirklich etwas zu tun ☺ Der einzige Getriebeschaden war an Ingo Vorbergs Alfasud Sprint zu verzeichnen. Die Instandsetzung kostete zwar nicht allzu viel Zeit – jedoch das anschließend fehlende Getriebespiel. (Sebastian: „Es sind keine Zähne mehr drauf – ich stell das ’mal etwas fester ein !!“. Damit war für Ingo die mögliche P3 im Eimer . . .

Im Eimer war P3 auch für Markus Kever, der eindeutig über das drittschnellste Gr.2 Fahrzeug im Feld verfügte. Grund hier laut Markus der Fahrer – der Skyline verschwand einfach zu oft im Grün . . .

Ein Eimer geht noch: Dirk Stracke hätte mit dem Tercel ebenfalls P3 erreichen können. Im Schlussspurt schlichen sich aber auch bei ihm ein paar Fehler ein, sodass er diese Platzierung knapp verfehlte . . .

Blieb Freund HaJü Eifler als lachender Vierter, der den VW 1303 S auf den freien Platz hinter Sebastian und Jan steuerte. Diese beiden fuhren übrigens ein Fernduell in unterschiedlichen Startgruppen aus, welches 6 bzw. 8 Runden vor dem Rest tobte . . .

Weiterhin bemerkenswert: Ohne Berücksichtigung des Bonus fuhren die Positionen 7 bis 11 innerhalb einer halben Runde: Ingo Vorberg, Reiner Barm, Jörg Mews, Alfons Kever und Peter Höhne trugen – teilweise innerhalb einer Startgruppe ein packendes Duell aus, welches sich in der Gruppe 4 beinahe nahtlos fortsetzen sollte . . .

Die in der Gesamtwertung bestplatzierten Gr.2 vor dem Start – eine bunte Mischung an Fahrzeugen . . .

Gut nach vorn ins Mittelfeld fuhren sich übrigens u.a. Bernd Nettesheim (Opel Kadett GT/E), Gerhart Breker (Camaro Z28) und Martin Schülke (Celica 1600 GT) . . .

Zusammenfassung: Sebastian vor Jan; dann HaJü Eifler. Dirk Stracke und der Autor ex-aequo auf P4 vor dem schnellen Markus Kever auf P6. Verdammt viele Jungs im Motorritzel- (Dirk Haushalter, Marius Heß, Fabian Holthöfer) oder Getriebepech (Ingo Vorberg) . . .

Die häufig extrem spannenden Rennen banden untypisch viele Teilnehmer im Bahnraum . . .

Die schnellen GT der **Gruppe 4** sollten den nächsten Höhepunkt des Tages liefern. Am Ende würden gleich 9 Folks auf den Plätzen 4 bis 11 binnen einer dreiviertel Runde ins Ziel laufen – und auch weiter hinten war's extremst eng: Zwischen P14 und P17 lagen beispielsweise ganze 14 Teilmeter . . . !!

Start der schnellsten Gr.4 Fahrzeuge – nur S² kam auf den Innenspuren durch . . . ☺☺

JanS hätte die Gruppe 4 mit dem 934 turbo gewinnen müssen, rauschte aber in den M1 Procar des in dieser Klasse weniger gut aufgestellten HaJü Eifler und musste aufwändig reparieren. Damit wurde das tolle Duell mit Sebastian auf dem Schwesterauto vorzeitig beendet und dieser recht unangefochten Sieger der Gruppe 4 . . .

Jeweils gut eine Runde trennten die folgenden Positionen: Ingo Vorberg mit dem neuen LP400 und Top-Leistung hielt Markus Kever auf P3 in Schach . . .

Ab P4 war's Schluss mit unangefochten. Der Autor fuhr nach verpatzter Auftaktspur mit dickem Hals noch auf P4 nach vorn – lediglich 3 Teilmeter vor dem überragenden Hans Przybyl mit dem schnellsten Ferrari 512 BB im Feld. Auch Peter Höhne und JanS auf den folgenden zwei Rängen trennte am Ende nur ein einziger Teilmeter!! Und so ging dies nahtlos mit Dirk Haushalter, Reiner Barm, Dirk Stracke und Jörg Mews auf P11 weiter. Die Platzierungen wurden oft im direkten Duell ausgefahren und hielten fast den gesamten Rest der Teilnehmer an der Strecke – das war Hochspannung pur . . .

Hinter den wieder unangefochten fahrenden Jörg Fischer und HaJü Eifler ging ein Viererpack Jotas binnen 15 Teilmetern durchs Ziel. Das beste Ende und P14 hatte Marius Heß für sich – es folgten Peter Sarnow, Fabian Holthöfer und Karl-Heinz Heß nur durch insgesamt drei Teilmeter getrennt . . . !!

Und auch die nächsten Drei (Alfons Kever, Andreas Rohmann und Holger Sarnow) fuhren binnen 17 Teilmetern. Wobei „Holle" durchaus Potential für eine Top 10 Platzierung hatte – jedoch von einem durchrutschendem Motorritzel arg eingebremst wurde . . .

Zusammenfassung: Erneut P1 für Sebastian – ein tolles Rennen für Ingo und Markus. Dahinter boxte fast durchweg der Pabst – es ging oft nur um Teilmeter. Holger Sarnow im Pech. Die „Exoten" wie Mazda RX-7 R5 turbo oder

Porsche 924 schaffen es leider nicht unter die Top 20 . . .
Hans Przybyl ging bei seinen Rennen bis an die Grenzen der körperlichen Erschöpfung – und wurde zwischendrin mit „Kühlwasser“ und am Ende mit P5 belohnt . . . ☺☺

Da sag noch jemand, in der Gr.4 gäbe es keine Vielfalt – hier die 1. Startgruppe mit den Porsche Modellen 934 turbo und 924, den bewährten BMW M1 Procar und Lamborghini Jota sowie den Exoten Mazda RX-7 und Renault R5 turbo . . .

Hans P. wurde in der Umsetzpause „Kühlwasser“ gereicht

Ob die Silhouetten der **Gruppe 5** die Show der GT Fahrzeuge wiederholen konnten !? Im Prinzip schon – aber nicht ganz so vehement im direkten Vergleich und die Resultate zogen sich etwas weiter auseinander: Teilstriche brachten auch hier die Entscheidung, i.d.R. aber „nur“ für zwei bis drei Fahrer innerhalb einer Runde . . . ☺☺
Schauen wir uns diese Zwei- und Dreikämpfe einmal an – aber am hinteren Ende des Feldes beginnend: Jörg Mews kämpfte mit mangelndem Vortrieb beim 365 GT4 BB und vermochte die Ursache dafür auch nach dem Rennen nicht zu benennen (P30). Youngster Gabriel Heß hatte so viel mit Grinsen zu tun, dass er die Celica LB turbo ab und an einmal aus dem Auge verlor (P29). Thomas Beuth hatte den „Millimeterpapier“ 3.5 CSL in voller Höhe gebaut und verzichtete auf die möglichen kleineren Räder (P28). Neueinsteiger Daniel Grabau konnte mit dem BMW 320 turbo „Anschluss gefunden“ signalisieren (P27), denn Roland Bruckschen fuhr mit der neuen Corvette Custom nur knapp eine Runde davor (P26). Schleiferprobleme verhagelten Holger Falkenburg – einem weiteren Spezialisten für ungewöhnliche Modelle – die Fahrt mit dem Ford Mustang turbo (P25). Sechs Fahrer, sechs unterschiedliche Fahrzeuge. Von Monotonie am Ende des Feldes ergo keine Spur !!
Peter Sarnow hatte verwachst und kam ungewohnt weit hinten zu stehen (P24). Jörg Fischer schlug sich mit Schleiferproblemen am M1 turbo herum und kam einen Teilmeter hinter Martin Schülkes Celica LB auf P23 ins Ziel. Das Kölner Kellerkinder Duell entschied hingegen Ullrich Riepelmeier mit dem 365 GT4 BB vor Bernd Nettesheim mit dem Ford Capri turbo für sich. Der Abstand: 4 Teilmeter !!

Fabian Holthöfer und Kai-Ole Stracke hielten je eine Runde Abstand zwischen sich und den anderen Positionen. Zumindest Letzterer konnte nach absolvierter Spur 6 hochgradig mit seiner Leistung und P19 zufrieden sein !! Binnen einer Runde dann wieder Gerhart Breker (P16) und Holger Sarnow . Dirk Stracke erwischte die P13 – in derselben Runden waren auch Peter Höhne und Andreas Rohmann mit dem „Moby Dick“ unterwegs. Nur 17 Teilmeter weiter als Dirk kam Alfons Kever, dem wiederum eine Drittel Runde auf Reiner Barm fehlte . . .

Die Top10 sind erreicht ! Karl-Heinz Heß rangierte die bekannte Drittel Runde hinter Ingo Vorberg, dem wiederum eine halbe Runde auf HaJü Eifler fehlte. Der wiederum hätte eine Drittel Runde benötigt, um Markus Kever auf P7 zu überflügeln. Der Autor auf P6 hatte nach hinten eine halbe Runde „Luft“ – nach vorn fehlten hingegen nur 9 Teilmeter auf Marius Heß, der ob P5 zu Recht hoch erfreut war . . .

Es sind viele bekannte Namen gefallen – noch fehlen aber Hans Przybyl, der in der Gr.5 sogar auf P4 vor fuhr. Und auch Dirk Haushalter konnte endlich mit P3 ein lange fälliges Erfolgserlebnis verbuchen. Bleiben die „Golden Girls“, die den Sieg untereinander ausfuhren. Jan hatte Null Chance gegen Sebastian und orientierte sich eher nach hinten. Ein gewohntes Bild in der Gruppe 5 in diesem Jahr . . .

Peter „Peti“ Sarnow serviert . . .
(sechs Slotcars werden zum Start gebracht)

Zusammenfassung: Die Gruppe 5 machte das Bild des Tages erst rund. Mit Ausnahme des Siegers hatte so ziemlich Jedermann Höhen und Tiefen zu verzeichnen – was dem Vernehmen nach die 245 ausmacht . . . ☺☺

Sieg für Sebastian; P2 für JanS – also „wie immer“. Dann Top Leistungen für Dirk Haushalter, Hans Przybyl und Marius Heß . . . !!

Im Pech die Herren Fischer, Falkenburg und Mews. Jedoch war kein Getriebeschaden zu verzeichnen . . . !!

Dirk Haushalter (wie immer total relaxed) auf P3 in der Gruppe 5 . . . !!

Die **Gesamtwertung** fiel somit überzeugend an den Dreifachsieger des Tages: Für Sebastian Nockemann ergab 3 * 1 eine glatte 1. JanS und Markus Kever komplettierten das Treppchen.

Die Reihenfolge dahinter wurde in erster Linie von der Tiefe des Falls in einer Gruppe bestimmt. In die Top 10 kamen letztlich der Autor, Ingo Vorberg, HaJü Eifler, Dirk Stracke, Hans Przybyl, Reiner Barm und Peter Höhne – logisch, dass hier gleichfalls oft wieder nur Teilmeter entschieden . . . ☺☺

Ende . . .

Das Ende des Rennbetriebes wurde gegen 20:15 Uhr verzeichnet – rund eine Viertelstunde vor Plan. Der bislang körperlich anstrengendste 245-Renntag des Jahres neigte sich dem Ende zu. Hohe Temperaturen und Luftfeuchtigkeit hatten etliche der Teilnehmer sichtlich mitgenommen – trotz weiterer Räucherbemühungen des „Chefkochs“ . . . ☺☺

Belohnung war jedoch einer der spannendsten Renntage der Serie – mit den bekannten Aufs und Abs für den Einzelnen . . .

Ein Königreich für einen Sitzplatz bei der Siegerehrung . . . ☺☺

Die Ausgabe des **Fragebogens** für 2010 ist mittlerweile Routine in der 245. Schließlich betreibt man das bereits im siebten Jahr. Bis zum Ende des Rennens waren sämtliche Stimmen erfasst und ausgewertet – einschließlich einiger Briefwähler. Nun muss in den kommenden Wochen die erweiterte IG245 aus den geäußerten Meinungen die Serie für 2010 generieren . . . ☺☺

Bei der anschließenden **Siegerehrung** gab es viel hervorzuheben und selbstredend auch von für Einzelne weniger gut gelaufenen Rennen zu reden. Das Fazit der IG245 war jedenfalls positiv: Der gesamte Ablauf in Duisburg war mehr als bemerkenswert . . . !!

Für den Sonderpreis „**Man of the Match**“ votierte die Jury einhellig für Hans Przybyl, der einen überaus vehementen Einsatz in der Rennpiste zeigte . . . !!

Als **Jubilare** wurden Dirk Stracke und Jörg Fischer mit einem gerahmten Foto geehrt. Dirk absolvierte in Duisburg sein 25. 245-Rennen und Jörg machte in der Rennpiste gar die 50 komplett . . . !!

Der **245-Tipp** bot das gewohnte Bild: Ein Mal zwei Richtige. Die Ergebnisse des Tages ließen das bereits im Vorfeld erwarten. Ergo musste das Los über die Vergabe der restlichen Preise aus der Minitombola entscheiden – denn Null Treffer waren fast ebenso selten wie Zwei . . . ☺☺

Bei den **Credits** muss zuerst der Chef im Ring bedacht werden: Pascal Kißel trieb unermüdlichen Aufwand – und zwar fast im Alleingang, um die Gäste unterzubringen und zu verpflegen. Es war schon beeindruckend, das auch nur in Teilen mitzuerleben. Merci vielmals also an den „Chefkoch“ . . . !!!!!

Das nächste große Merci geht an die zahlreichen Helfer, die an allen Enden und Ecken freiwilligen Dienst taten und ohne welche das „Meisterstück“ von Duisburg nicht möglich gewesen wäre . . . !!

Und auch, wenn es oft „Personalunion“ bedeutet – herzlichen Dank an die Teilnehmer für’s tolle Mitspielen in allen Bereichen . . . !!

„Eifelracing“: Diebels, Haribo, Pommes . . .

Ausblick . . .

Der vierte Lauf der **Gruppe 245** ist als Teamrennen für zwei Fahrer ausgeschrieben und wird in diesem Jahr mit Gruppe 5 Fahrzeugen bestritten.

Austragungsort ist der Slotcar Heaven in Wuppertal – und als Termin wurde Samstag, der **5. September 2009** festgelegt.

Die Teilnehmerbeschränkung liegt für dieses Rennen bei 36 Teilnehmern – oder 18 Teams.

Die IG245 bittet um eine zeitnahe Anmeldung (möglichst noch vor den Sommerferien !!), um eventuell im August noch eine Fahrerbörse organisieren zu können . . . !!

Im üblichen Verfahren, sprich mit allen drei Slotcars, geht es dann zum 5. Lauf im Dortmunder ScaRaDo (Datum 24. Oktober 2009) weiter . . .

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	H+T Motorracing	Jens Scaleracing	Motor Modern
Plastikmodellcenter P.M.	Plafit	Rennbahn & mehr	Rennpiste	Rennserien-West
Revell	Schöler Chassis	Slotbox	Slottec	SSH
Das Slotracing Werk				

Förderer.....

Gerhart Breker	Carrera Freunde Schwerte	Christian Wam-ser