WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 345 -

5. März 2012

Editorial ....

Moin Folks . . . die WWW hat eine Woche Pause gemacht. Ergo müssen wir zwei Wochen zurück blicken. Vor gut einer Woche gingen das Ashville 600 in Bad Rothenfelde, die 245 easy* in Duisburg sowie die Tourenwagen EM und die LM'75 in Düsseldorf über die Bühne. Das erste März Wochenende sah die Duessel-Village 250 im Dorf und die NASCAR Grand National in Duisburg am Start . . .

Die gesamte kommende Woche ist rennfrei – einmal mehr also eine merkwürdige westliche Terminplanung? Erst in gut einer Woche geht's dann am Mittwoch (14.3.) mit den Craftsman Trucks in Düsseldorf weiter. Am Samstag (17.3.) fahren die DTSW West in Swisttal sowie die Gruppe 2 4 5 in Duisburg. Und sonntags ist dann der Auftakt der Trans-Am in Dortmund angesagt . . .

Die kurze Pause macht sich hinsichtlich der Beitragsfülle bemerkbar. Die Ausgabe 345 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet vom Training zur 1.000 MM in Duisburg Mündelheim, vom NASCAR Grand National im SOKO Keller und in der Rennpiste, von der easy* in Duisburg sowie vom Ashville 600 bei den nördlichen Brüdern . . .

Die Vorberichterstattung ist kurz: Es geht um den anstehenden 2. Lauf zur 245 in der Rennpiste Duisburg, für welchen um Mitternacht die Anmeldephase beginnt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 1.000 Miglia Mündelheim
  1. Training am 15. Februar 2012 in Duisburg
- NASCAR Grand National
  1. Lauf am 18. Februar 2012 in Düsseldorf
- 245 easy*
  1. Lauf am 25. Februar 2012 in Duisburg
- Ashville 600
  am 25. Februar 2012 in Bad Rothenfelde
- NASCAR Grand National
  2. Lauf am 3. März 2012 in Duisburg
- Gruppe 2 4 5
  2. Lauf am 17. März 2012 in Duisburg
- News aus den Serien
  Saison 2012

1.000 Miglia Mündelheim

1. Training am 15. Februar 2012 in Duisburg

geschrieben von ATH

Am 16. Mai 2012 . . .

…veranstaltet der SRC-Mündelheim zum ersten Mal die 1.000 Miglia Mündelheim.

Bei dem ersten GT`66 Rennen am 15.02 2012 welches als offizielles Training für die 1.000MM galt, wurden 12 Teilnehmer gezählt.

Da aber fast jeder mehrere Autos zur Verfügung hatte, haben wir alle Slotcars zum Fotoshooting auf die Bahn gestellt.

Ein häufiger Vertreter war der VW Karmann Ghia (5x) und die AC Cobra (3x).

Die Marke Mercedes Benz war auch mit 4 Autos vertreten (vom 190er bis zum SL).

Weiter ging es mit 3 Porsche (zwei 356er und ein 906), eine Renault Alpine 110,

zwei Ferrari (250 GTO und LM)

ein Maserati 3500GT, und einen Jaguar D-Type.

Die Autos mit einem Mindestgewicht von 155g (was eine Spurweite bis 62mm bedeutet) waren die häufigsten, welche zum Start antraten. Eine Cobra startete mit 165g und je ein Porsche und 300er Mercedes gingen mit mindestens 175g an den Start.
Wer noch weitere Infos benötigt, der kann alle weiteren Einzelheiten in der Ausschreibung und dem Reglement, die auf der Webseite des SRC-Mündelheim wieder finden.

Die Fahrer und Autos….

…mit dem Porsche 356 Cabrio wurde Volker S. heute Zweiter,

…mit dem Jaguar D-Type

(auch von Volker S.) wurden auch schon vordere Platzierungen erzielt.

… 20 Fahrzeuge vor der Start/Ziel Geraden

Interessantes für Vintage Slot Classics Fahrer:

Jeder Slotracer, der noch ein Fahrzeug aus der Vintage Slot Classic Rennserie (bis 2009) zu Hause hat, kann dieses unverändert bei der 1000MM einsetzen. Einzige Neuerung sind hier die vorgeschriebenen Ortmann-Comp. Reifen mit grauem Rand.

Die erste Startgruppe

…die erste Startgruppe, drei Mercedes gegen einen Porsche

Die Fahrer sind Freddy (1), Ingo (2), Ralf J.(3) und Bernd auf Spur 4 mit einem Leihauto von Holger.

…die Fahrer der ersten Startgruppe

Das Ergebnis dieser Startgruppe lautete dann: Freddy (100,41) ; Bernd (97,91); Ingo (95,23) und Ralf J. (85,60). Für welche Gesamtplatzierung waren die Runden gut? Das zeigte uns die…

… zweite Startgruppe.

…mit 3 Karmann Ghia gegen eine Cobra

Hier starten Andreas (1), Michael (2), Ralf (3) und Jörg (4).

Durch regelmäßige Abflüge aller Piloten konnte in dieser Gruppe niemand die von Freddy vorgelegten 100,41 Runden knacken.
Nach 4 x 3 Minuten hieß es dann:
Ralf (98,93) vor Andreas (98,05) und Michael (97,88) alle innerhalb einer Runde, und Jörg etwas abgeschlagen und mit 4 Runden Rückstand auf das Trio und 93,70 Runden Gesamtrang 11.

Konnten die Piloten der ersten Startgruppe…

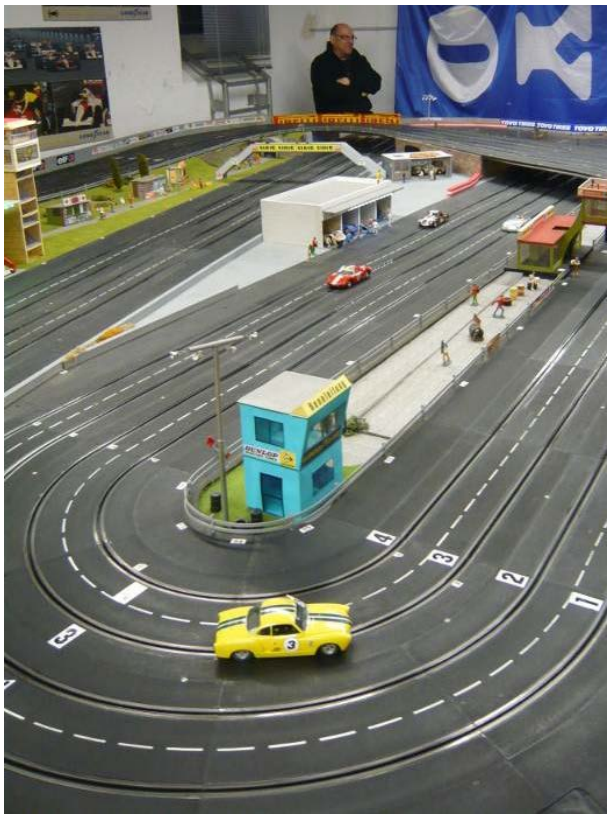
die von Freddy vorgelegten 100,41 Runden noch toppen? Hier die Fahrer mit ihren Autos:

…die schnellste Startgruppe ist bunt gemischt

…was für die Ausgewogenheit des Reglements spricht.

Auf Spur 1 startet der Gewinner der GT`66 Serie aus 2011, Holger mit seinem 190er SL, auf Spur 2 der amtierende Clubmeister Werner mit seinem sehr schönen Ferrari, dann kommt Oliver mit dem Karmann-Ghia, und auf Spur 4 unser Clubchef Volker mit einem Porsche 356 Cabrio.
Drei Piloten liefern sich von der ersten Runde an einen spannenden Kampf.
Nach den ersten 3min liegt der Abstand der ersten drei innerhalb von 10 Teilstücken!
Der rote Ferrari von Werner hatte heute mit fehlendem Grip zu kämpfen und verlor im ersten Turn leider schon eine Runde.

… das Layout in Mündelheim



…die Positionen nach den ersten 3 Minuten

Die nächsten 3 mal 3 Minuten verliefen genauso spannend wie die ersten, sodass mit dem vorgelegten Tempo der heutige Sieger aus dieser Startgruppe kommen musste.
Nach spannenden 12 Minuten war alles entschieden, es siegte Oliver (102,25) mit 12 Teilmetern vor Volker (102,13). Holger hatte mit 101,09 Runden dann doch schon fast eine Runde Rückstand und Werner konnte ohne Grip heute mit 96,84 nur Gesamtrang 9 erzielen.
Alle Ergebnisse mit Spurbestzeiten und Spurrunden sind auf der Hompage des SRC-Mündelheim unter **Ergebnisse** der oldi GT66´ Rennserie nach zu lesen.

Trainingsmöglichkeiten . . .

sind immer noch reichlich gegeben.
Wir haben jeden Mittwoch ab 19 Uhr offen, und man kann an den Clubrennen teilnehmen, oder im Anschluss (meist ab 21Uhr) mit den GT66´Autos trainieren.

Der Rennkalender ist ebenso auf unserer Homepage zu finden wie alle Reglements.
Wer noch weiteren Trainingsdurst verspürt, ist herzlich eingeladen, diesen am Mittwoch, den 18.04.2012 abends, im Rahmen der GT`66 Rennserie zu stillen.

Dies und Das . . .

Die 1.000MM Mündelheim finden wie schon bekannt am 16. Mai 2012 statt. Da am 17. Mai Christi Himmelfahrt ist, sollte es auch keine Probleme am Folgetag der Veranstaltung geben, da wohl die meisten an dem Feiertag ausschlafen können.

Eine Anmeldung per Mail zur Teilnahme an der 1000MM ist zwingend erforderlich, da die Anzahl der Teilnehmer auf 24 Starter begrenzt ist.
Momentan sind schon 16 Startplätze vergeben (siehe auch Nennungsliste), also stehen nur noch 8 Plätze zur Verfügung.

Die E-Mail Adresse findet Ihr auf der Webseite sowie in der Ausschreibung.

WICHTIG:

In unserem Club sind nur Ortmann Competition Reifen mit hellem Rand zugelassen.

Wer noch Fragen hat, kann diese ebenfalls per Mail an uns richten – oder er kommt Mittwochs ab 19 Uhr zum Clubabend in Mündelheim vorbei…

Alles Weitere gibt's hier:
www.src-muendelheim.de

NASCAR Grand National

1. Lauf am 18. Februar 2012 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

…die neue Grand National NASCAR Saison startete mit dem 296. Rennen im SOKO Keller. Insgesamt befinden wir uns jetzt in der 20sten NASCAR Saison mit Manfred Stork. Über diesen langen Zeitraum so viele Starterinnen und Starter zu begeistern, erfordert großes Fingerspitzengefühl des Ausrichters.

Besonders die große Anzahl weiblicher Starter zeigt, dass diese Serie etwas Besonderes ist. Auch am Samstag folgten mit Heidi, Katja, Nicola, Lisa und Tamara fünf Frauen dem Aufruf zum Rennen.

…Tagessieger Ralf Pistor mit Rolf Krause und ihren Urkunden zum 100sten NASCAR Race !!

Kompakt . . .

- **Grand National Sieger im SOKO-Keller „Ralf Pistor“☺☺ mit 257,70 Rd..!!**
- **„Lisa Overbeck“☺☺ auf P 2 mit 255,54 Rd…!!**
- **GN ist weiterhin International mit 2 Startern aus B + NL..!!**
- **diesmal 26 Racer(innen) am Start..!!**

Adresse

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url

SOKO - Keller

Strecke

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95 – 34, 25 m ohne Längenausgleich

Shakedown . . .

….am Freitagabend war Kurvenflitzen angesagt, damit der richtige Grip entsteht. Es wurde wie immer für ordentlichen Strom gesorgt, damit die Rundenzeiten sich bei 7,4 sec einpendeln. Für die, die über eine große Auswahl von Boliden verfügen, bedeutet der Trainingsabend Stress. Es bleibt immer die Ungewissheit, habe ich auch den richtigen Boliden ausgewählt. Anderseits bereiten die Besitzer vieler Boliden auch Leihwagen für den Freundeskreis vor – oder sind Vollwartungsverträge für einzelne Fahrer(-innen) eingegangen. Damit besteht die Verpflichtung, dem glücklichen Abnehmer des Leihwagens auch ein konkurrenzfähiges Fahrzeug zu übergeben.

Training am Freitag !!

…bereits am Donnerstag vor zwei Wochen hatte es einen Einfahrabend für den Saisonstart gegeben, der aber leider nur spärlich besucht wurde. NASCARo Charly hatte seinen neuen Talladega vorgestellt, der alle anderen Boliden am Abend um locker 1-2 Zehntel pro Runde unterbot. Da hatte ich mich schon darauf gefreut, dass Charly am Renntag prima mithalten könnte.

..flotte Fahrt von Pete Hamilton !!

…Manfred hatte in einigen Rundmails um tatkräftige Hilfe am Renntag ersucht und eine kleine Reglementergänzung publiziert. Um den Berichterstatter zu unterstützen, hatten

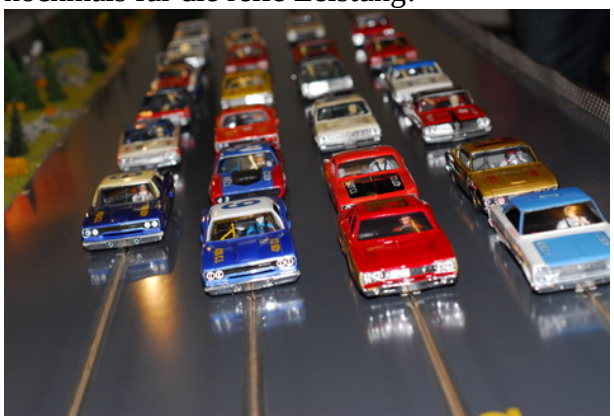
sich Andreas Th, Ewald, Peter, Lisa, Tamara und Pia angeboten. Dafür nochmals herzlichen Dank von mir, das war großartig und bleibt mir in guter Erinnerung.

…bezüglich der Materialdickenbestimmung im Reglement 2012 gab es einige heftige Reaktionen, die aber auch am Renntag alle detailliert besprochen wurden und damit als akzeptiert für die Zukunft gelten. Um die geneigten Leser nicht ganz im Unklaren zu lassen, hier die Passage aus dem Reglement:

„der Leitkielhalter muss fest verschraubt oder verklebt sein, aus Metall mind. 1 mm dick und aus Kunststoff mind. 1,5 mm dick sein; und ohne Ausschnitte zum Federn!“

Am Samstag . . .

…trafen recht schnell die angekündigten NASCARo ein und flott waren alle Fahrspuren ungeachtet der Länge der Anreise fürs Training blockiert. Poldi war diesmal mit Nicola Tubes angereist, während der Delmenhorstexpress mit Christoph, Achim und Slawa in der Garage geblieben ist. Die aktuelle Startliste, die Manfred verfasst hat, war jetzt bei Pos. 26 angelangt. Die gute Küchenfee Pia hatte aus meiner Sicht viel Spaß am Catering und gestaltete gerne die Brötchenhälften zum zweiten Frühstück. Später nahm Sie noch Ihrem Vater Uwe die Übertragung der Rennergebnisse ab und konnte noch in den Zwischenphasen mit einigen Freunden Schach spielen. Danke nochmals für die reife Leistung!



…endlich mal wieder Zeit für ein Gruppenfoto!

…während der Trainingsphase wurde wie immer noch ein wenig darüber diskutiert, ob 15: 40 oder 41 Zähne passender sei. Ein paar kleine Testfahrten führten dann zu akzeptablen Ergebnissen.

…der NASCAR Boliden !!

Die technische . . .

…Abnahme wird gerne im Gespann durch Manfred und Ralf ausgeführt. Alsbald kamen auch die letzten Vermissten, die noch einige andere Dinge als Slotracen am Samstagmorgen zu erledigen hatten im SOKO Keller an. Schnell waren alle Boliden als starttauglich befunden und die Tabellenführenden erhielten ihre gestellten Reifen zur Montage. Noch eine kleine Verschnaufpause für alle, bei der einige Fotos des Startfeldes erstellt wurden, bis um 12:15h der Start zum ersten Grand National Renntag 2012 erfolgen konnte.

…Missgeschick beim Transport einer Torte !!

…die oben gezeigte, bestimmt überaus schmackhafte, exotische Fruchttorte verließ ungefragt ihr Tragegestell vom Transport aus dem Auto in den Bahnraum, um auf den nassen Asphalt aufzuschlagen. Das war aber das einzige Missgeschick am Renntag, was Lisa widerfuhr. Lisa zeigte Stunden später im Heat 2 ihr ganzes Potential und hatte den ersten Tagessieg knapp vor den Augen.

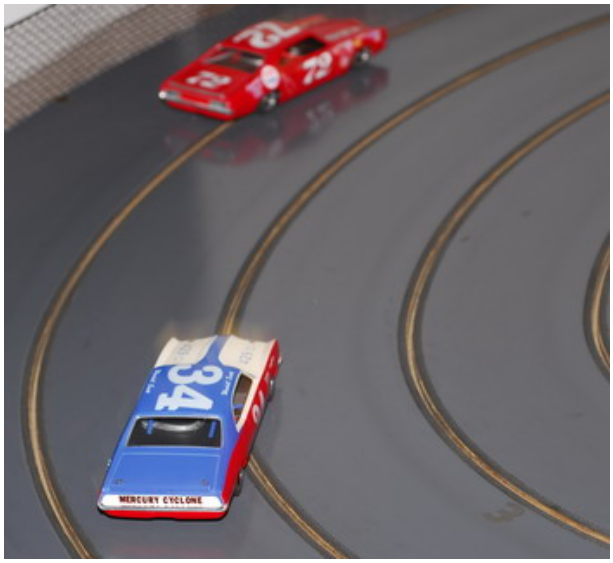
. . .Trainingsrunden !!

Heat 1 . . .

…die 26 Startwilligen konnten in 6 Gruppen aufgeteilt werden. Diesmal wurde 4 x 4:00 min gefahren. Die beiden ersten Startgruppen mussten als 5er Gruppe starten. Frieder, Ewald, Christian, Nicola und Karsten waren die ersten, die nach dem erlösenden Startsignal lospreschen konnten. Ewald musste jetzt ohne die anderen zu sehr zu stören, das Möglichste geben, um den #98 Ford ganz nach vorne zu bringen. Mit 121,86 Rd. war der Gruppensieg sicher. Damit hatte er 5½ Runden mehr erreicht als Frieder auf P2.

. . . der Superbird #7 vom Doppelhans jetzt wieder bei Ralf Postulka im Einsatz !!

...in der Startgruppe 2 waren weitere Kampfhähne des Tages zusammen vereint. Charly, Marco, Ralf, Tamara und Ingo fegten los. Charly´s #17 Talladega wollte nicht so richtig in Fahrt kommen, bis der Rennleiter durch eine auditive Terzanalyse erkannte, das wohl das Getriebe nicht formschlüssig arbeitete. Schnell wurde im Rahmen einer eingelegten Terrorphase die betreffende Schraube festgezogen. Da war der Ingo bereits weg und rollte mit 125,89 Rd. vor Marco und Charly aus.



. . . Boliden im Drift !!

...die Startgruppe 3 durfte sich jetzt als direkte 4er Gruppe in den Kampf stürzen. Rolf, Lisa Heidi und Tobias hießen die Fahrer(-innen). Lisa als die Gruppensiegerin war schon vorweg klar, reichte aber nur die erzielte Rundenzahl von 127,32 Rd. für den Angriff an die Spitze? Die schnellste Runde mit 7,282 sec. wies schon darauf hin.

…die Startgruppe 4 wurde mit Hans, Andre, Katja und Dirk gebildet. Das war jetzt die erste Startgruppe, die gemeinschaftlich mehr als 120 Rd. nach dem Ausrollen erreichten. Katja führte die Gruppe mit 122,86 Rd. an.

…also lag es an der Startgruppe 5, sich an das Ergebnis von Lisa heran zu arbeiten. Uwe, Andreas, Walter und Volker gaben wie immer ihr Mögliches. Aber als Jäger der Führenden kam nur Andreas als Gruppensieger in Frage (126,84 Rd.).

…der Showdown des Heat 1 folgte mit der Startgruppe 6 mit Ralf, Poldi, Manfred und Peter. Ja da wurde schon flott gefahren. Aber bald war klar, dass Ralf Manfred das erste Mal überrunden würde und so erreichte er nach den 16 Minuten vorläufig P1 mit 129,90 Rd. Damit bleibt Patrick Meister (heute nicht am Start) weiterhin an gleicher Stelle der schnellste NASCARo mit 130,01 Rd. (aufgestellt in 2011).

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6** in Kurzform: R. Pistor, M. Stork, L. Overbeck, A.Thierfelder, I. Heimann, A. Lippold

Schnellste Runde: Ralf Pistor 7,189 sec.

Heat 2 . . .

…nach der Tagesform ergab sich das Regrouping. Damit waren die etwa gleichstarken NASCARo in die sechs Startgruppen aufgeteilt. Der Eindruck, dass jetzt alle etwas besser mit der SOKO Keller Bahn zu Recht kamen, konnten die dann jetzt ab prüfbaren Ergebnisse nur bestätigen.
Die Sieger der einzelnen Startgruppen hießen:

Startgruppe	Fahrer(in)	Runden
1	Ralf Postulka	116,53
2	Charly Steegmans	118,61
3	Hans Bickenbach	121,90
4	Katja Overbeck	121,86
5	Ingo Heimann	124,87
6	Lisa Overbeck	128,22

…#11 Ford Talladega von Tamara Schulz !!

…Lisa Overbeck hatte wohl am besten die Ruhephase nach Abschluss des Heat 1 überwunden und war wohl fitter als Ralf, Manfred und Andreas in der Startgruppe 6. Direkt vom Start weg wurden ohne einen Abflug eine Reihe von Runden abgespult, bis sich Manfred und Ralf berührten, was für beide 31 Rd. nach der ersten Spur bedeutete. Während Lisa komplett über alle Spuren ihre 32 Rd. erreichte. Sie wusste, dass Sie im Heat 1 nur 6 Teilstrichen zurück lag und verkündete schon während der Fahrt ihr Glück darüber, endlich *„Mr. Nascar“* einmal zu schlagen. Doch der Rennleiter fieberte mit ihr, dass sie auch noch Ralf erreichen könnte, um den Tagessieg zu erlangen. Ralf hatte aber Mittlerweile seinen Ärger über sein Missgeschick auf Spur 1 überwunden und hämmerte jetzt eine schnelle Runde nach der anderen hin. Somit holte er die verlorene Runde wieder herein. Mit knapp einer halben Runde Rückstand auf Lisa gönnte er ihr den Gruppensieg, um doch letztendlich als Tagessieger den Renntag zu beenden.

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6** in Kurzform: L. Overbeck, R. Pistor, M. Stork, A. Thierfelder, I. Heimann, V. Nühlen
Schnellste Runde: Ralf Pistor 7,266 sec.

Siegerehrung . . .

…Lisa Overbeck ☺☺ erreichte sensationell P2, bald ist der 1. Sieg fällig !!

…Manfred freute sich über die schnelle Auswertung und rief, nachdem er alle Urkunden beschriftet hatte, zur Siegerehrung. Verdienter Sieger des ersten Grand National Lauf 2012 ist Ralf Pistor☺☺ Gratulation. Der Damenpokal ging mit einem phantastischen Platz 2 an Lisa Overbeck ☺☺, auf jeden Fall vor Mr. NASCAR !!! Das wird sich vielleicht nochmal wiederholen lassen, ohne zu dem aus der Hölle von Kölle zelebrierten Kult T-Shirt von „ThommiMH“ zu führen mit der Aufschrift „auf jeden Fall vor Schlaubi“.
Manfred gratulierte vorweg den beiden NASCARo Rolf + Ralf zu ihren 100sten NASCAR Starts. Auf allen Urkunden der GN Rennen 2012 werden die verschiedenen Versionen des 77er Chevie Monte Carlo dargestellt sein.

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: R. Pistor, L. Overbeck, M. Stork, A. Thierfelder, I. Heimann, A. Lippold

…Lob und Anmerkungen vom Serienchef Manfred ☺☺ er erreichte P3, bravo !!

Credits . . .

…ein Lob an unsere Gäste, die wie immer vorbildlich den Renntag mitgestaltet und bei jeder Startgruppe mit freiwilligen Einsetzern ausgeholfen haben.

…die hilfreichen Geister wie Pia, Tamara und Lisa, die Schar der weitgereisten Gäste, wie die Teutos, und dass ihr den langen Renntag ☺☺ auf Euch genommen habt.

…und nochmals an unsere Gäste, die so manche Organisationsschwäche gelassen hingenommen haben. Wir versprechen Besserung.

…an Manfred Stork, der das 296. Rennen perfekt organisiert hat, und am 03.03.2012 zum nächsten Lauf nach Duisburg Althamborn einlädt.

NASCAR Grand National 2012

#	Datum	Ort	Bahn
2.	03.03.2012	Duisburg	Rennpiste
3.	4./5.05.2012	Bad Rothenfelde	S.R.I.G.-Teuto 300.Rennen
4.	16.06.2012	Köln	SRC Köln
5.	22.09.2012	Moers	SRC Niederrhein
6.	07.10.2012	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M. Sonntag
7.	08.12.2012	Schwerte	Carrera Freunde Schwerte
-	15.12.2012	Moers (Oldtimer bis '59)	SRC Niederrhein

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Grand National

245 easy*

1. Lauf am 25. Februar 2012 in Duisburg

Die **245 easy*** ging mit dem Auftakt 2012 in der Duisburger Rennpiste in ihre sechste Saison, welche wie in den bisherigen Jahren (mit Ausnahme von 2010) auch heuer drei Läufe umfassen wird . . .
Dem Auftakt folgen zwei weitere Veranstaltungen Anfang Juni (in Schwerte) und Ende September (in Wuppertal) . . .

Kompakt . . .

- **25 bzw. 26 Teilnehmer üben easy going . . .**
- **immerhin fünf neue Gesichter – und jede Menge alte . . . !☺☺**
- **der „Fun Faktor" stand im Vordergrund!**
- **die Kategorie Sieger:**
  "A": Reiner Barm
  "B": Julius Engelhardt
  "C": Christian Letzner
- **Sieg in der informellen Gruppe 2 Wertung an Kai-Ole Stracke . . .**

Adresse

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn
Tel. 0203 / 4 797 618

Url
www.rennpiste.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 43,65m lang

Easy going . . .

Die **Konzeption** für die easy* ist auch in der 6. Saison unverändert geblieben: Möglichst viel Zeit zum Training, Testen und Gespräch – geringe formale Hürden in Sachen Technik – eine grundsätzlich eher lockere Stimmung – zwei Sprintrennen von einer Servicepause unterbrochen . . .
Marginale Änderungen im organisatorischen Rahmen sollten den Teilnehmern kaum aufgefallen sein. Eingespart wurde die Materialausgabe, da das Rennergebnis bei dieser Serie nun wirklich kaum im Vordergrund steht . . .

HansP „at work“: Der Blick besagt alles !!?

„Rennlandschaft“ ist wäre eine deutlich passendere Bezeichnung für die „Rennpiste“ . . .

Samstagfrüh um Acht fanden die Teilnehmer eine bereits geputzte Bahn vor. Dirk und Pascal hießen die Heinzelmännchen, die für Topbedingungen sorgten! Aufgrund der eingesparten Materialausgabe standen mehr als 4 Stunden für das Training zur Verfügung, bevor es in eine vereinfachte technische Abnahme ging . . .
Schön, dass die easy* wieder einmal neue Gesichter verzeichnen konnte – wobei mittelschwer unklar blieb, welche der Teilnehmer ggf. diesen Termin bereits vorausschauend zur Vorbereitung des Grand Slam Finales im November nutzte!?☺
Den offiziellen Teil leitete Hans ein, der den Folks zwar easy aber bestimmt Mores lehrte bzw. geduldig das Reglement erklärte!☺ Der ein oder andere Teilnehmer musste trotz der lockeren Handhabung in die Ehrenrund bzw. auch das Fahrzeug wechseln, weil so schwierige Dinge wie die Bodenfreiheit nicht ansatzweise passten . . .

Racing . . .

Zwei 6*3 Minuten währende Sprints bildeten den Wettbewerbsteil. Dazwischen bot sich die Gelegenheit, den Einsatzfahrzeugen ein wenig Service oder Setup angedeihen zu lassen. „Wettbewerb“ ist hier relativ zu lesen, da die drei verschiedenen Fahrzeugkategorien in bunter Mischung eingesetzt werden können (und selbstredend auch eingesetzt wurden). Und ein schmalbeiniger Gr.2 Tourenwagen bringt halt nicht ganz so viele Runden zusammen wie eine breit daher kommende Gr.5 Silhouette – sollte man zumindest meinen!?☺

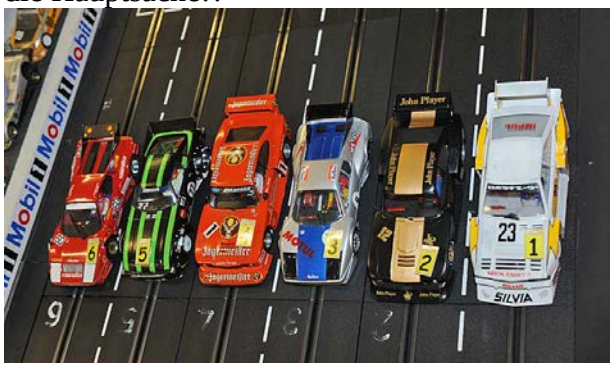
Ein Spion im Dämmerlicht !?

Die easy* richtet sich zuvorderst an die Einsteiger, welche in die sog. **Kategorie „C“** eingestuft werden. Die erfahreneren Teilnehmer sind herzlich willkommen, können aber die Serie nicht gewinnen!☺
Klar, dass in der Kategorie „C“ üblicherweise die etwas erfahreneren Leute vorn fahren. Wie z.B. Christian Letzner, der locker und deutlich

beide Läufe für sich entschied. Dass man auch als Neuling weit nach vorn kommen kann, belegte Andreas Thomanek mit P2, welche er nicht ganz so unumstritten wie Christian den Sieg hinbekam. Denn Daniel Grabau schenkte ihm zumindest im zweiten Lauf gut eine halbe Runde ein, blieb aber insgesamt knapp auf P3 hängen.

Den zweiten Block bildeten Andreas Hahn und die Kirchmann Brüder, welche quasi durchweg auf Augenhöhe – sprich rundengleich fuhren. Das schlechteste Ende (P6) hatte Matthias für sich, weil ihm im 1. Lauf der Regler abrauchte. Andreas Hahn blieb nach 36 Minuten Fahrzeit nur 12 Teilmeter hinter Richard zurück, womit die Plätze 4 und 5 ausreichend geklärt wären.

In einem dritten Block gingen die etwas langsameren „C“ Piloten durchs Ziel. Hier lag der alterfahrene Gabriel Heß (schon 10 Jahre alt!) vorn, ihm folgte Stefan Kucharzewski bei seinem zweiten easy* Auftritt. Dahinter dann Thomas Beuth und Tristan Thierfelder. Wenn die Kids (Gabriel und Tristan) während des Rennens beginnen, sich gegenseitig Schauergeschichten zu erzählen oder ihr Leid zu klagen, bleiben immer ein paar Runden liegen – weil quasseln und fahren zugleich scheint doch schwierig zu sein. Da wäre also durchaus noch mehr drin!? Bleibt die rote Laterne für Annika Schran in ihrem allerersten Rennen – ihr scheint’s Spaß gemacht zu haben und das ist die Hauptsache!?



Die bunt gemischten Startgruppen 1 bis 3 . . .

Und schließlich die fünf Tourenwagen der Startgruppe 4 . . .

Ziehen wir die Kategorie **„A“ Wertung** in einfach ‘mal vor. Das sind die Folks, die in der 245 um den Sieg mitfahren. Allzu viele waren eh nicht am Start und wenn, setzten Sie auf Gr.2 Tourenwagen oder rollten bei den Einsteigern mit. Fabian Holthöfer, Dirk Stracke und Andreas Thierfelder probierten die schmalen Slotcars aus. Das Ziel sind hier die magischen 100 Runden, welche im Vorjahr immerhin P2 gebracht hätten (nur der Housekeeper kam damals weiter). Andreas scheiterte im zweiten Umlauf mit dem 280 CE nur knapp – gehen wir also davon aus, dass er diese Marke

in knapp zwei Wochen überspringt! Ganz vorn fuhr Reiner Barm, der das Kunststück vollbrachte in beiden Umläufen auf den Teilmeter genau dieselbe Rundenzahl zu erreichen!

Der „Pizzateller“ läuft noch nicht so recht . . .

Die Kategorie **„B“** ist den erfahreneren 245ern vorbehalten. Hier wurde durchweg mit Gr.4 GT und Gr.5 Silhouetten der Tagessieg ausgefahren. Nach Runden lautete der Zieleinlauf Julius Engelhardt vor Peter Sarnow vor Karl-Heinz Heß vor Johannes Rohde. Alle dieser Jungs schafften zwei Mal mehr als 100 Runden – wobei für „ganz vorn“ in der 245 sicherlich noch ein/zwei Ründchen fehlen dürften!? Bemerkenswert vielmehr sind die 100,31 Runden von Kai-Ole Stracke im 2. Lauf mit dem Gr.2 Toyota. Die „B“ Fahrer Tom Stahlhut und Jörg Krämer hingegen scheinen noch Arbeit mit ihren Gr.2 Tourenwagen zu haben – da passte noch nicht alles. Und auch Achim Schulz muss noch mal an den Gr.5 Skyline ‘ran – die Erfahrung, dass die „Pizzateller“ nicht von allein rennen, machten schon etliche 245er zuvor . . . !!☺

Over an Out . . .

Die **Siegerverehrung** erfolgte flott und humorvoll, wobei sich die tragenden Säulen des Tages Dirk und Hans mittelschwer drückten und somit der Autor doch noch ans Werk musste . . . !☺

Die **Credits** gehen zuvorderst an den Hausherrn Pascal Kissel plus Family, die wie immer für eine gelungene Rundumbetreuung sorgten!! Ferner seinen DirkH und HansP lobend hervorgehoben, die den Veranstaltungstag organisatorisch bestens im Griff hatten!!

DirkH saß nahezu den gesamten Tag am Keyboard – bedankt !!

Ausblick . . .

Die **245 easy*** bestreitet ihren Lauf Nr. 2 am **2. Juni 2012** in Schwerte – und zwar traditionell als Einzelrennen . . .
Im Unterschied zum Vorjahr findet der mit Gruppe 5 Fahrzeugen ausgetragene „**Mayday**“ (am 28.04.) nicht im Rahmen der easy* Wertung statt !!

Jetzt geht’s aber erst einmal mit der „großen“ **Gruppe 245** und allen drei Autos weiter – ebenfalls in der Rennpiste und zwar zeitnah bereits am **17. März 2012** . . . !☺

Einfahrt Start-Ziel – die Rennpiste eben . . .

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / 245 easy*

Ashville 600

am 25. Februar 2012 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Poldi

Einmarsch der Gladiatoren: Das Starterfeld des „Ashville 600“ 2012

Am vergangenen Wochenende fand bereits zum fünften Mal DAS Langstreckenrennen der SRIG-Teuto, das „Ashville 600“ statt. Seit nunmehr zehn Jahren sind Fahrer der Slotracing Interessengemeinschaft im Osnabrücker Land in den NASCAR Serien von Manfred Stork aktiv. Schon kurz nach der Eröffnung des Renncenters im Bad Rothenfelder Ortsteil Aschendorf wurden auf dem „Ashville Raceway“ Rennen mit den beliebten NASCAR bestritten – kein Wunder also, dass die Grand National Stock Cars seit Gründung der IG fester Bestandteil der Clubserien sind. Das „Ashville 600“ in diesem Jahr war übrigens das 70. NASCAR Rennen unter der Regie von Andreas Lippold. Hinzu kommen noch die NASCAR Rennen, die Manfred Stork alljährlich in Bad Rothenfelde ausrichtet. Man sieht, die dicken Amischlitten sind nach wie vor die angesagtesten Autos in der Slotracingszene am Teutoburger Wald.

Natürlich gibt es auch in der NASCAR Szene den üblichen Ehrgeiz, was die Auswahl der eingesetzten Fahrzeuge betrifft. Am idealsten haben sich Modelle nach Vorbildern Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre herauskristallisiert. Gegen diese Fahrzeuge haben die Amischlitten der fünfziger Jahre alleine schon von ihren Abmessungen her einen Nachteil. Doch gerade die Autos aus den Anfangsjahren des Rock´n Roll besitzen eine ganz besondere Ausstrahlung und so war es naheliegend, einmal ein Rennen für genau diese Autos auszuschreiben.

Das „Ashville 600“ hat inzwischen seine eigene Fangemeinde. Die Startplätze sind begehrt und in der Regel ist das Rennen schnell ausgebucht. Zwar gibt es immer wieder mal Gründe für einzelne Absagen, Ersatzleute sind aber jedes Mal schnell gefunden. Auch in diesem Jahr teilten sich achtzehn Teilnehmer auf drei Startgruppen auf. Um eine größere Auswahl an Modellen zu bieten, war das Baujahr für die eingesetzten Fahrzeuge von 1959 auf 1962 heraufgesetzt worden. Man erhoffte sich dadurch eine größere Vielfalt bei den eingesetzten Boliden und auch einen Impuls um dem Trend, einen ´59 Chevrolet Impala zu bauen, entgegenzuwirken.

Der ´53 Hudson Hornet. Das erste Modell des neuen Herstellers Moebius

Auf dem Modellsektor hatte sich im vergangenen Jahr einiges getan. AMT brachte den ´61

Ford Galaxie als Modell und die Firma Moebius, ein Hersteller von Plastikmodellen aus dem Science Fiction / Fantasy Bereich präsentierte mit dem ´53 Hudson Hornet sein erstes Fahrzeugmodell. Moebius will diesen Sektor ausbauen. Bereits für Ende des Frühjahrs ist das zweite Modell, ein ´56 Chrysler 300 angekündigt. Rosige Zeiten für „Ashville 600“ Teilnehmer zumal auch Revell in Kürze den Oldsmobile 88, die legendäre „Rocket 88“ angekündigt hat.

Frank Obers ´62 Chevrolet Bel Air

Gleich elf neue Fahrzeuge gab es auf der Bahn zu begutachten: Werner Baumgart und Peter Horstmeyer hatten jeweils einen ´59 Chevrolet Impala aufgebaut. Werner ist inzwischen in der Lage, mit seiner Fräse Chassis für die NASCARs herzustellen. Vier der im Rennen eingesetzten Autos rollten mit Chassis aus Bielefelder Produktion. Auch Thorsten Florijan vertraute auf diese Technik und hatte seinen ´62 Pontiac Catalina damit ausgestattet. Thorsten Grau präsentierte einen ´59 Ford Thunderbird. Das Auto ist in der Storkschen NASCAR Serie kein unbeschriebenes Blatt: Andreas Lippold gelangen damit einige gute Platzierungen bei den 59er Rennen gegen die Convertibles. Für dieses Rennen hatte der Meller sich den ´53 Hudson Hornet vorgenommen. Rolf Meyer nahm zum ersten Mal am „Ashville 600“ teil. Auch er hatte einen ´62 Pontiac Catalina aufgebaut. Sohn Mirco sprang kurzfristig für den erkrankten Willie Knigge ein und bekam für dieses Rennen einen ´57 Chevy Bel Air von Jürgen Kuhn geliehen. Frank Ober, Carsten Scholz und Achim Schulte setzten auf den ´62 Chevrolet Bel Air. Walter Schäfer war seit Langem wieder mal bei einem Clubrennen der SRIG-Teuto zu Gast. Der Belgier brachte einen ´59 Chevrolet Impala zur Abnahme. Altmeister Manfred Stork hatte für das Rennen extra ein neues Auto auf die Räder gestellt. Er hatte sich für den ´55 Chevrolet Bel Air, den seiner Zeit Ralph Earnhardt pilotiert hatte, entschieden. Die restlichen Teilnehmer setzten ihre Fahrzeuge aus dem Vorjahr ein: Hans Bickenbach (´59 Chevrolet Impala), Jürgen Kuhn (´49 Mercury), Christoph Müller (´55 Chevrolet Bel Air), Wjatscheslaw Portnjagin (´59 Chevrolet Impala), Peter Recker (´57 Chevrolet Bel Air), Lothar Warmeling (´59 Chevrolet Impala).

Achim Schulte bei der akribischen Vorbereitung seines Boliden.

Die technische Abnahme verlief ohne größere Zwischenfälle. Am Ende lag man sogar leicht vor dem Zeitplan, so dass schon kurz vor elf Uhr mit dem Qualifiing begonnen werden konnte. Jeder Fahrer musste drei Runden fahren. Die schnellste davon wurde für die Startaufstellung gewertet. Wie im Vorjahr fiel auch diesmal der Würfel wieder auf die drei, also eine leichte Qualifiingspur. Bei der Auslosung der Reihenfolge hatte Achim Schulte das Pech, als erster fahren zu müssen. 8,624 Sekunden waren auch kein berauschendes Ergebnis was sicherlich aber auch mit daran lag, dass der Hasbergener erst kürzlich von einem mehrwöchigen Kuraufenthalt zurückgekehrt war. Wjatscheslaw Portnjagin knackte als erster die 8,3er Marke. 8,294 Sekunden notierte die Zeitnahme für den Bohmter. Auch Jürgen Kuhn, Frank Ober und Andreas Lippold gelang dieses Kunststück. Die Poleposition sicherte sie allerdings wie immer Carsten Scholz mit einer Fabelzeit von 8,136 Sekunden womit er seinen Vorjahresrekord um 34 Hundertstel verbesserte.

Christoph Müller und Thorsten Florijan hatten an der Theke alles im Griff

Die Startgruppen waren recht zügig zusammengestellt, so dass schon kurz vor zwölf Uhr die ersten Fahrer mit der 600 Runden Jagd beginnen konnten. Peter Horstmeyer, Hans Bickenbach, Walter Schäfer (alle ´59 Chevy Impala), Achim Schulte (´62 Chevy Bel Air,) Rolf Meyer (´62 Pontiac Catalina) und Mirco Meyer (´57 Chevy Bel Air) fuhren ein sehr diszipliniertes Rennen, das nur durch wenige Terrorphasen unterbrochen wurde. Mirco geriet früh ins Hintertreffen. Die großen Räder schliffen in der Karosserie was einen schnellen Service durch Jürgen Kuhn notwendig machte. Auch der Regler bereitete dem jüngsten Teilnehmer des Rennens Probleme. Als er diesen aber gewechselt und den neuen Regler deutlich weniger aggressiv eingestellt hatte, konnte er mit den anderen Fahrern mithalten. Achim Schulte war in dieser Gruppe eine Klasse für sich. Gut dreißig Runden brauchte er, bis er sich wieder an den Rhythmus der Aschendorfer Bahn gewöhnt hatte. Von da an zog er seinen Konkurrenten unaufhaltsam davon. Am Ende lag er fast vier Minuten vor dem Zweitplatzierten Walter Schäfer.

Volle Konzentration an der Bahn: Peter Recker und Thorsten Grau.

In der **zweiten Startgruppe** trafen Werner Baumgart, Lothar Warmeling (beide ´59 Chevy Impala), Christoph Müller (´55 Chevy Bel Air), Thorsten Florijan (´62 Pontiac Catalina), Thorsten Grau (´59 Ford Thunderbird) und Peter Recker (´57 Chevy Bel Air) aufeinander. Das Rennen verlief äußerst spannend. Anfangs machten Werner Baumgart, Thorsten Florijan und Peter Recker die Pace. Dann kam aber Christoph Müller immer besser in Fahrt. Am Ende konnte Thorsten Florijan der das Qualifiing noch richtig versemmelt hatte, den Lauf klar für sich entscheiden. Auf Platz zwei folgte Werner Baumgart. Zehn Sekunden dahinter Christoph Müller.

Die dritte Startgruppe bei der Arbeit

Carsten Scholz, Frank Ober (beide ´62 Chevy Bel Air), Jürgen Kuhn (´49 Mercury), Andreas Lippold (´53 Hudson Hornet), Wjatscheslaw Portnjagin (´59 Chevy Impala) und Manfred Stork (´55 Chevy Bel Air) gingen als **dritte Gruppe** kurz vor 16 Uhr an den Start. Im ersten Durchgang konnte Andreas Lippold sich elf Sekunden vom Zweitplazierten absetzen. Im zweiten Turn verkürzte Carsten Scholz den Rückstand auf sechs Sekunden um dann im dritten Durchgang die Führung zu übernehmen und sich um sechs Sekunden abzusetzen. Im vierten Turn kam Andreas Lippold wieder bis auf eine Sekunde an den Bielefelder heran nur um im fünften Heat wieder leicht auf insgesamt vier Sekunden Rückstand zu verlieren. Die Entscheidung musste im letzten Durchgang fallen und es wurde ein Herzschlagfinale. Während Andreas Lippold die schwierige Außenspur sechs zu absolvieren hatte musste Carsten Scholz auf Spur zwei, die sich durch nicht allzu hohen Grip auszeichnete, dagegenhalten. Zu Beginn des Turns begann der Hudson Hornet aufzuholen. Teilmeter um Teilme-

ter schob er sich an den Chevy heran. Ab der dreißigsten Runde blieben die Zeiten der beiden Kontrahenten annähernd konstant. Da das Rennen aus sechs einzelnen Durchgängen über jeweils einhundert Runden besteht und am Ende die dafür benötigte Zeit addiert wird, wusste zu diesem Zeitpunkt niemand, wer in Führung lag. Auf der Bahn lagen die beiden Autos eine halbe Runde auseinander wobei der Abstand konstant blieb. Auch nachdem alle Fahrzeuge hinter dem Dunlopbogen ausgerollt waren, wusste noch niemand, wer die Nase vorn haben würde. Ein verblüffter Blick vom Rennleiter. Das Excelprogramm zum Addieren der Zeiten wies für beide Teilnehmer exakt die gleiche Zeit aus. Die Ergebnisspalte wurde um einige Nachkommastellen erweitert und dann zeigte sich, dass Carsten Scholz mit einem Vorsprung von 31 hundertstel Sekunden den Hattrick geschafft hatte.

Äußerst knapp ging auch der Zweikampf zwischen Jürgen Kuhn und Wjatscheslaw Portnjagin aus. Knapp vier Sekunden trennten die beiden Kontrahenten im Ziel wobei Jürgen das bessere Ende für sich behielt. Durch ihre guten Leistungen in den beiden ersten Startgruppen gelangen Achim Schulte und Thorsten Florijan Topplatzierungen im Gesamtklassement.

Slotcars im Kurvengeschlängel auf dem Ashville Raceway

Mit einer Gesamtfahrzeit von einer Stunde fünfundzwanzig Minuten und einer Sekunde war Carsten Scholz achteinhalb Sekunden schneller unterwegs als bei seinem Sieg im Vorjahr. Damit wurde zum vierten Mal in Folge ein neuer Distanzrekord erzielt. Die Fahrzeit des Siegers vom ersten „Ashville 600“ Rennen 2008 hätte in diesem Jahr übrigens nur zu Platz zehn gereicht.

Lohn der Mühen: “Ich hab sie!”

Da alles reibungslos geklappt hatte, konnte zügig mit der Siegerehrung begonnen werden. Auch in diesem Jahr hatte Joachim Schulz wieder tolle Urkunden für alle Teilnehmer vorbereitet. Dem Thema der Erweiterung der zulässigen Baujahre entsprechend ein Rudel ´60 Ford Starliner. Dazu gab es für jeden Teilnehmer wieder Sachpreise. Jürgen Plan, für dessen GP-Speed Tires dieses Rennen 2008 ins Leben gerufen worden war, hatte für jeden Teilnehmer einen Satz Reifen gestiftet. H+T Motorracing steuerte einen Satz der neuen 16er Sigma Felgen bei, die in Zusammenarbeit mit Manfred Stork und der SRIG-Teuto entwickelt worden sind. Da alle Räder bei den Rennen der Storkschen NASCAR Serien mit vorbildgerechten Felgeneinsätzen versehen sein müssen, ließ sich Jürgen Kuhn nicht lumpen und steuerte ebenfalls für jeden Teilnehmer einen Satz seiner hervorragenden Felgeneinsätze bei.

Zwei Leute die die NASCAR Szene tatkräftig unterstützen: Werner Baumgart (links) fräst Chassis und Jürgen Kuhn fertigt unter anderem Felgeneinsätze

Das nächste „Ashville 600“ findet am Samstag, den 9. März 2013 statt.

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Ashville 600

NASCAR Grand National

2. Lauf am 3. März 2012 in Duisburg

Am Samstag stand der zweite Lauf zur diesjährigen NASCAR Grand-National Serie an. Austragungsort war die Rennpiste von Pascal Kißel in Duisburg-Hamborn.

Chevy Chevelle und Ford Talladega

Serienchef Manfred hatte sein Erscheinen für Freitagnachmittag angekündigt, um die Piste zu präparieren. Hilfe fand er in Karsten Hendrix, dem neuesten Member der NASCAR Family, der im SOKO Keller sein erstes Slotrace überhaupt fuhr. Nein, Jimi war nie mit ihm verwandt.....

Außerdem Ewald Fischer, der einfach nur half, ohne überhaupt fahren zu wollen, und Pascal.

genaue Kontrolle der Einsatzräder

Die Vier hatten reichlich Arbeit damit, die Strecke vom Schmand der Rennen von nur einer Woche zu befreien!

Danach nahmen die ersten Teilnehmer das Training auf dieser anspruchsvollen Strecke auf. Eingefunden hatten sich für NASCAR Verhältnisse erstaunliche 15 Trainingswillige!!!!!!

Volker Nühlen ließ mit der Supertrainingszeit von 11,1 sec.(?) aufhorchen und Manfred ungläubig zum Regler greifen!

Sich in den Nasen der Trainingswilligen einschmeichelnde Essensdüfte beeinträchtigte die Konzentration auf's Fahren dann doch stark und man gab sich lieber Pascal's Kochkünsten hin. Da blieb dann schon mal die eine oder andere Zehntelsekunde des Rennens auf den Tellern liegen.

Ralf Postulka versuchte währenddessen, seinem Supervogel durch kleine Modifikationen den Unterschied zwischen fliegen und abfliegen klarzumachen.

Um 22:30 Uhr verließen dann die letzten für einige Stunden die Rennpiste.

Viel Interesse bei der Fahrzeugabnahme

Samstag dann Full House in Duisburg: 30 Starter!! Man munkelt, einige seien nur des Essens wegen gekommen...

Pünktlich um 12 Uhr ging die erste Startgruppe auf die Reise.

Training am Samstag

Dass diese liebevoll gestaltete 43m Strecke ziemlich respekteinflößend sein kann, musste Rookie Karsten als erster feststellen. Seit Düsseldorf stolzer Besitzer eines Ex-Bickenbach 64er Pontiac GTO, hatte er dort noch den einen oder anderen erfahreneren Fahrer hinter sich gelassen. Hier war er sichtlich beeindruckt von der Streckenführung....
Auch Freddy Eirmbter kämpfte mit den Tücken der Strecke, gewann aber trotzdem den Lauf der ersten Gruppe. Knapp dahinter Ralf's Superbird und René Pistor. Karsten folgte mit einigem Abstand vor Kevin und Bernhard Montag.

Warten auf den Einsatz

Einige der Spitzenfahrer lieferten sich im ersten Rennlauf durch Einteilung in unterschiedliche Startgruppen zunächst ein Fernduell, dessen Ergebnis erst nach allen Vorläufen auf dem Zeitenmonitor zu sehen war. Schattenboxen in der NASCAR.
Allen voran Patrick Meister, der in der zweiten Startgruppe gelandet war, weil er am ersten Rennen nicht teilnahm.
Er pflügte im 1. Lauf nur so durch's Feld und sicherte sich Gruppen- und Laufsieg.
Dahinter Siggi Jung und mit Abstand Tobias Becker, der seinem selbst neu aufgebauten 69er Dodge Charger zum ersten Mal im Rennen die Sporen gab. Tamara, Christian und Heidi folgten auf den Plätzen.

Heidi's 73er Ford Torino

Der zweite "Schattenfahrer" hieß Rolf Krause. Er hatte Nat Reeder aus dem ersten Rennen samt Fahrzeug gegen LeeRoy Yarbrough mit dessen 65 Impala ausgetauscht und nun lief's. Er katapultierte sich durch den Sieg in Gruppe 3 in die erste Startgruppe des zweiten Laufs. Zweiter der Gruppe Marco Zahn, gefolgt von Dirk Stracke und Walter Schäfer. Zwischen den beiden ging's rundenlang nebeneinander fahrend heiß her, bis Walter plötzlich die Strecke "ausgegangen wurde".
Charly und Frieder konnten kein Paroli bieten und rutschten für den zweiten Lauf am Nachmittag eine bzw. zwei Startgruppen zurück.

64er Pontiac GTO, vor 11 Jahren gebaut, immer noch modern unterwegs

Die vierte Gruppe sah Peter Recker als klaren Sieger, gefolgt von Volker Nühlen's Petty Plymouth. Dahinter das "Familienduell" Katja Overbeck - Uwe Schulz mit 0,35 Teilmetern Differenz. Hans wollte sich nicht einmischen und hielt Respektabstand. Sechster war André

Tellmann, der sich immer duckte, wenn die Meute angeflogen kam.

71er Plymouth GTX und 64er Pontiac im Parallel-Drift

Vorne in der Spitzengruppe siegte Ralf Pistor, zog aber im Fernduell gegen Patrick um 0,2 Teilmeter den Kürzeren und somit Platz zwei des 1. Laufs!!
Dahinter Andreas Thierfelder, Manfred Stork und Lisa, die aufgrund ihres Topergebnisses aus Düsseldorf in der ersten Liga mitmischte. Dann erst Poldi als letzter der Gruppe, was ihn mit Gesamtplatz 10 in die 2. Gruppe beförderte!

Plymouth Superbird von 1970

Zum **zweiten Lauf** waren so die Karten neu gemischt und es gab einige (überraschende) Gruppenwechsel. Letztlich waren aber alle üblichen Verdächtigen wieder beisammen. Ausnahme: Rolf Krause, der sich durch seinen extrem starken Vorlauf in die Spitzengruppe gefahren hatte.
Dort setzten Patrick und Ralf ihr Duell nun in "Echtzeit" weiter fort und nach spannendem Kampf setzte sich Patrick um 0,35 Teilmeter ab und gewann so Gruppen-, Lauf- und Gesamtsieg. Dahinter Manni Stork, der ohne die Behinderungen des ersten Laufs frei fahren konnte und alles daran setzte, Peter Recker den dritten Platz im Gesamt noch streitig zu machen. Er hatte ihn geistig vor Augen, real sogar um eine gute Runde distanziert, aber Peters erster Lauf bot noch genug Reserven, den dritten Platz über die Ziellinie zu retten.
Dahinter in der Gruppe Andreas Thierfelder, Gesamt Sechster, und Rolf Krause, der Achter im Gesamt wurde.

Siggi Jung wieder einmal zu Gast bei den NASCARO's

In der zweitbesten Gruppe flimmerte dann nochmal die Luft. Dort standen sich nun Poldi, Lisa und Volker Nühlen gegenüber.
Volker zog mit seiner #43 alle Register und gewann die Gruppe, fuhr sich dadurch auf den 4. Platz im 2. Heat und verwies die konstant auf dem siebten Platz weilende Lisa noch auf Platz 8 des Gesamtergebnisses. Andreas Lippold musste sich dahinter mit einem für ihn ungewohnten 9. Platz begnügen. Die Gruppe wurde komplettiert durch Siggi Jung auf P4, sowie Katja und Uwe. Das "Familienduell" endete mit Gleichstand: die Plätze 11 und 12 der Vorläufe tauschten die Fahrer. Katja war übrigens mit 0,08 Teilmetern Differenz zwischen den Läufen die konstanteste Fahrerin. Nur Frieder Lenz war noch gleichmäßiger unterwegs (0,02 TM).

In der drittschnellsten Gruppe schien sich zunächst der Zweikampf zwischen Dirk und Walter fortzusetzen, bis sich Walter frei fuhr und den Gegner wechselte: der hieß nun Hans Bickenbach! Dieser musste Walter zwar den Sieg überlassen, folgte aber knapp mit 0,11 Teilmetern und lag im Gesamtergebnis mit Platz 13 zwei Plätze vor Walter. Kurioses: Diesen 15. Platz teilt sich Walter runden- und teilmetergleich mit seinem Widersacher Dirk!!
Ingo Heimann und André Tellmann folgten auf den Plätzen.

In die vierte Gruppe aufgestiegen, versuchte Freddy, seinen Gruppensieg aus dem ersten Lauf zu wiederholen, wurde aber von seinem zickigen 63er Galaxie daran gehindert. Den Sieg holte sich ein stark fahrender Tobias Becker, der sich um 2 Runden zum ersten Heat verbesserte. Das neue Auto scheint sich langsam warm zu fahren.
Dahinter duellierten sich Tamara und Ralf durch alle sechs Spuren auf Biegen und Brechen um den zweiten Platz der Gruppe. Der Superbird entschied zwar diesen Lauf für sich, musste aber Tamara im Gesamt den Vortritt lassen, zu groß war ihr Vorsprung aus dem ersten Lauf.
Unser holländischer Kollege Charly, abgerutscht in diese Gruppe, zeigte sich des Öfteren in den Kurven sehr anlehnungsbedürftig und wurde infolge dessen vom Rennleiter mehrfach ermahnt, diese Art der internationalen Beziehungen zu unterlassen. Nach dem Rennen zeigte er sich dann allerdings sehr sportlich und entschuldigte sich während der Siegerehrung bei den durch ihn abgeflogenen Gegnern! Diese Geste wurde ihm mit tosendem Applaus der Fahrer gedankt.

Start der 1. Gruppe

Die Fahrer zur 1. Gruppe

In der Rookie-Gruppe fand sich plötzlich Frieder Lenz wieder, der dort aber ziemlich aufgeigte, auf und neben der Strecke. Er musste somit René Pistor den Vortritt und Sieg überlassen. Hinter den beiden ging's dann etwas entspannter zu: Heidi, Gastfahrer Kevin Montag, ein immer noch sichtlich unter dem Schock der Strecke stehenden Karsten Hendrix und Gast Bernhard Montag belegten die letzten Plätze.

Andreas als Rennleiter und Pia bei der Datenübermittlung

Die anschließende Siegerehrung ließ eine tolle Rennveranstaltung ausklingen und das spiegelte sich auch in der guten Stimmung der Teilnehmer wieder. Länger als sonst saßen sie noch beim Smalltalk zusammen.
Nicht unerwähnt sollten die vielen Helfer sein, allen voran Pascal Kißel, der die Location samt toller Verpflegung zur Verfügung stellte, sowie Andreas Thierfelder, Dirk Stracke, Peter Recker, Manfred Stork, die sich in der Rennleitung abwechselten und die vielen Ungenannten vor und hinter der Boxenmauer.

Erstaunlich viele Terrorphasen in manchen Gruppen, was wohl durch die nicht einfach zu fahrende Rennpiste hervorgerufen wurde und manche Fahrer, die die Piste erstmalig unter die Räder nahmen!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Grand National

Gruppe 245

2. Lauf am 17. März 2012 in Duisburg

Sieben Wochen nach dem Saisonauftakt mit dem Teamrennen im ScaRaDo geht's für die **Gruppe 245** ins erste Einzelrennen, und zwar in der Duisburger Rennpiste . . .

Die Rennpiste ist seit 2002 im Programm der 245 – mittlerweile mit dem vierten Streckenlayout!☺☺ Die aktuellen 43,65m Plastikschiene werden in knapp zwei Wochen zum dritten Mal befahren, sind also nicht mehr wirklich unbekanntes Terrain. Zumal bereits ebendort vor zwei Wochen die **245 easy*** ausführlich tagte . . .

Ergo dürften die Sprints über 6*3 Minuten auch in der 11. Ausgabe von „245 in der Rennpiste" wieder gewohnt spannend über die Bühne gehen, wenn die wenigen Duisburger Heimascaris auf die anderen schnellen Folks der 245 Serie treffen . . .

Strecke / Technik . . .

Aktuelle Informationen zur Strecke bzw. eine vorsichtige Übersetzungsempfehlung sind dem Vorbericht zur **245 easy*** in der WWW Nr. 287 vom 10. Januar 2011 zu entnehmen . . .

Organisatorisches . . .

Trainingstermine ergeben sich in der Rennpiste letztlich aus den Öffnungs- und Fahrzeiten, welche die Webseite ausweist. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der Track am Freitag vor dem Rennen wie üblich gründlich abgewaschen wird . . .

In Sachen **Parken** in Duisburg Althamborn gab's in der WWW Nr. 267 ein Luftbild sowie ausführliche schriftliche Hinweise zum Thema . . .

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem 2. Lauf wie folgt dar:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	22,77 – 22,82mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,46 – 24,50mm
4 und **5** (16")	25,0	24,38 – 24,45mm
5 (19")	26,75	25,90 – 26,00mm

Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Anmeldung

Alle Folks, die beim Auftakt der **Gruppe 245** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .

Die Anmeldefristen für den 2. Lauf lauten wie folgt:

Beginn: .. Dienstag,
6. März 2012 - 00:01h

Ende: ..... Dienstag,
13. März 2012 - 24:00h

Anmeldung 2. Lauf Gruppe 245 am 17. März 2012 in Duisburg . . .

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Gruppe 245

Nachfolgend die Detail Informationen zum Rennen am 17. März 2012:

Adresse

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn
Tel. 0203 / 4 797 618

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 43,65m lang

Historie

Gruppe 2 **2010** (30 Starter)

1. Haushalter, Dirk	Alfasud Sprint ti	101,08
2. Przybyl, Hans	Alfasud Sprint ti	99,68
3. Stracke, Dirk	Toyota Tercel	99,43,53

Gruppe 4 **2010** (30 Starter)

1. Thierfelder, Andreas	Mercedes 450 SLC	104,11
2. Eifler, Hans-Jürgen	Lamborghini Jota	102,84
3. Vorberg, Ingo	Lamborghini LP400	102,60

Gruppe 5 **2010** (31 Starter)

1. Schaffland, Jan	Nissan Skyline turbo	105,09
2. Haushalter, Dirk	Toyota Celica LB turbo	105,08
3. Kaczmarek, André	Ferrari 365 GT4 BB	104,60

Zeitplan

Dienstags

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit
ab 20:00h ggf. Clubrennen

Freitag, 16. März 2012

ab 15:30h Bahnputzen
ab 17:30h freies Training

Samstag, 17. März 2012

ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Gruppe 2 **2010** (32 Starter)

1. Haushalter, Dirk	Alfasud Sprint ti	97,65
2. Przybyl, Hans	Alfasud Sprint ti	97,27
3. Holthöfer, Fabian	Opel Kadett GT/E	96,53

Gruppe 4 **2010** (32 Starter)

1. Holthöfer, Fabian	Lamborghini Jota	100,36
2. Eifler, Hans-Jürgen	Ferrari 512 BB	100,32
3. Thierfelder, Andreas	Mercedes 450 SLC	100,22

Gruppe 5 **2010** (32 Starter)

1. Haushalter, Dirk	Toyota Celica LB turbo	102,26
2. Kaina, Udo	Ferrari 365 TG4 BB	100,62
3. Stracke, Dirk	Toyota Celica LB turbo	100,12

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ / ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
Grand Slam	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	○ ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ / ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	○ / ○ ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○