WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 260 -

14. Juni 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . Craftsman Trucks in Düsseldorf, Z-West Kaffeeklatsch in Bad Rothenfelde sowie Trans-Am in Witten bedienten in der letzten Woche alle Regionen des Westens . . .
Nächstes Wochenende geht's Samstags nach Westfalen zur 245 in Schwerte und Sonntags ins Rheinland zur GT/LM in Moers . . .
In Ausgabe 260 der „WILD WEST WEEKLY" wird der Bericht vom NASCAR Winston Cup nachgeholt – Manfred Stork war hierfür selbst tätig!! Ferner verfassten Nick Speedman (Craftsman Trucks), Tommy Eckel (Z-West) und Andreas Rehm (Trans-Am) weitere Rennberichte für diese WWW-Ausgabe . . .
Vorberichte gibt's sowohl zum 3. Lauf der Gruppe 2 4 5 in Schwerte als auch zum 4. Lauf der GT/LM (von Tommy Eckel) in Moers . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
  3. Lauf am 5. Juni 2010 in Duisburg
- Craftsman Truck Series
  3. Lauf am 9. Juni 2010 in Düsseldorf
- Z-West
  Kaffeeklatsch am 12. Juni 2010 in Bad Rothenfelde
- Trans-Am
  4. Lauf am 13. Juni 2010 in Witten
- Gruppe 2 4 5
  3. Lauf am 19. Juni 2010 in Schwerte
- GT/LM-Serie
  4. Lauf am 20. Juni 2010 in Moers
- News aus den Serien
  Saison 2010

NASCAR Winston Cup

3. Lauf am 5. Juni 2010 in Duisburg

geschrieben von Manfred Stork

.. einer der Mitgliederstärksten Clubs im WW hat am Samstag vor einer Woche den dritten Lauf des Nascar Winston Cup bekannt professionell ausgerichtet. Und wie im Vorbericht erwähnt wurde die mögliche Zahl der Teilnehmer nicht nur erreicht, sondern mit der höchsten Teilnehmerzahl der Winston-Cup Saison noch übertroffen mit 27 NASCARO's. Und das, obwohl ein langes Wochenende mit Brückentag und Sonnenschein anstand.

…Mündelheimer Bahnraum..!

Kompakt . . .

- **Sieg für Oliver Stork ☺☺ auf seiner Heimbahn – zugleich sein 2. Sieg in 2010 !!**
- **Bahnkenner und Heimascaris waren auch dieses Jahr wieder die Favoriten !!**
- **27 Racer(innen) am Start !!**

Strecke

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

Url
SRC DU - Sued (Mündelheim)

Strecke
4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

Shakedown . . .

…der dritte NACSRA Winston Cup Lauf wurde, wie die Auftaktveranstaltung in Duisburg-Buchholz, auf einer 4-spurigen Clubanlage ausgetragen. Beim letzten Clubrennen am Mittwoch halfen alle Teilnehmer mit, die Bahn nach Abschluss des Rennens für die GP-

Reifen vorzubereiten. Es wurde zuerst die Bahn komplett abgesaugt und anschließend feucht abgewischt und nach dem Trocknen das Doppelklebeband aufgeklebt. Dank der Hilfe aller Anwesenden ging die Arbeit flott von der Hand und schon konnten erste Fahrten mit den Winston-Cup Boliden erfolgen. Natürlich zuerst mit mäßigen Rundenzeiten, aber diese wurden zügig immer besser.

…Kehre hoch zu Start/Ziel..!

…Das Training am Freitagabend wurde durch zahlreiche Teilnehmer genutzt, sodass schon Zeiten von 9,0 Sekunden von den schnellen Mündelheimern erzielt werden konnten. Zu bemerken war, dass die nicht Bahnkundigen sich intensiv auf die trickreiche Mündelheimer Bahn einschießen wollten, um am Renntag keine unnötigen Abflüge zu riskieren!

..Fahrzeugabnahme.!!

….Bei der Fahrzeugabnahme gab's keine besonderen Vorkommnisse. Das schnelle Mündelheimer Spitzentrio bekam ebenso wie die sechs Führenden in der Meisterschaft Reifen vom Rennchef vorbereitet, so dass alle mit gleichem Material an den Start gingen.

...wieder drei Neue

Gesichter konnten begrüßt werden! So war aus dem Umfeld von Uwe Schulz und Kamp-Lintfort Marco Zahn erstmalig am Start. Ebenso aus Ka-Li Bernhard Kirchartz, der genau wie Marco immer mehr Spaß an den NASCAR Serien hat! Auch war Thomas Beuth zum ersten Mal in Mündelheim dabei, der meist ein Privatgefecht mit Marco Zahn austrägt! Auch diesmal waren wieder drei unserer NASCAR Amazonen mit am Start, nämlich Lisa, Katja und Heidi wollten es mit den Jungs aufnehmen.

…bei 27 Startern

wurden 7 Startgruppen eingerichtet, so dass in der ersten Gruppe ein Dummy mitfahren musste, der dann auch die Bahn besser kennen lernen sollte!

…in der **ersten Startgruppe** trat die erste Amazone Heidi Gläser an gegen Wolfgang Angenendt und Freddy Eirmbter, während Marco Zahn den Dummy spielte. Freddy und Wolfgang hatten einen spannenden Kampf miteinander, den Freddy knapp mit 4 Teilstrichen Vorsprung gewinnen konnte. Beide waren modern unterwegs, sie katapultierten sich ins Mittelfeld, bravo!

…ein Teil des Park Fermée..!!

….die **zweite Startgruppe** bildeten Thomas Beuth, Martin Picker, Bernhard Kirchartz und Marco Zahn. Bernhard siegte in dieser Gruppe und belegte P19 mit 97,22 Runden.

….die **Startgruppe drei** hatte es in sich. Hier war das schnelle Spitzentrio aus Mündelheim am Start mit Volker Schulte, Andreas Thierfelder und Oliver Stork. Dazu gesellte sich Andreas Lippold, der wieder aus dem Teutoburger Wald angereist war mit Martin Picker

im Gepäck! „Wie kannst Du mich in diese Gruppe stecken!“ lautete der Kommentar von Poldi. Hinterher zeigte sich, dass es wohl kein Nachteil war. Vom Start weg setzte sich Oliver etwas ab und ATH und Volker flogen im Parallelflug hinterher. Poldi konnte den Beiden mit etwas Respektabstand durchaus folgen! Am Ende erzielte Oliver P1 und 104,52 Runden, ATH P3 mit 103,34 Runden und Poldi P9 vor Volker P10!

…Winston Cup Boliden aus zwei Epochen..!

….die **Startgruppe 4** sah mit Walter Schäfer unseren internationalen Teilnehmer am Start. Aus Belgien angereist, beweist Walter in diesem Jahr, dass er wieder Freude an der NASCAR Serie hat, nachdem er schon viele Jahre regelmäßiger Starter war. Er hat es immerhin schon auf 124 Starts in der Serie gebracht. Das ist Platz 5 in der Alltime Liste. Vielen Dank an Freddy und Uwe, die Walter bei Bedarf die Treppe rauf und runter transportiert haben! Mit in der Gruppe waren Katja Overbeck, Markus Hackstein und Andreas Trebsdorf. Der Letztgenannte zeigte einen erfreulichen Aufwärtstrend und belegte am Ende des 1. Heats Platz 12 mit 99,83 Runden.

…als die **5. Startgruppe** zum Start aufgestellt wurde, ging es auch schon um die Plätze unter den ersten Zehn in der Gesamtwertung. Dabei waren Hans Bickenbach, Volker Nühlen, André Tellmann und Frank Kaldewey. Als bester dieser Gruppe schaffte Volker Nühlen Rang 11 mit 99,91 Runden.

…die Platzierungen in der Gesamtwertung von Platz 5 bis 8 waren maßgebend für die Fahrer in der **Gruppe 6**. Das waren Lisa Overbeck, Peter Recker, Uwe Schulz und Ralf Janßens, wovon nur Peter und Ralf in die 100 Runden-Zone vorstoßen konnten: Peter P7 mit 101,70 Runden und Ralf P8 mit 101,56 Runden.

....anschließend hieß es dann, die Führenden in der Gesamtwertung an den Start zu bringen. Das waren Vorjahresmeister Patrick Meister, Manfred Stork, Jürgen Tepaß und Dieter Clemens. Patrick und Manfred zogen vom Start weg in Führung, die mehrfach wechselte. Nach spannendem Kampf konnte sich Manfred am Schluss etwas absetzen mit P2 und 103,65 Rd., Patrick P4 mit 103,17 Rd.. Dieter erzielte 102,28 Rd., das reichte für P5 und Jürgen schaffte P6 mit 102,21 Runden.

Tageswertung Heat 1, 4 x 4 min . . .

TOP 6 in Kurzform: O. Stork, M. Stork, A. Thierfelder, P. Meister, D. Clemens, J. Tepaß

. . . alles steht bereit, zur Mittagspause.!!

…Neugruppierung für den 2. Heat

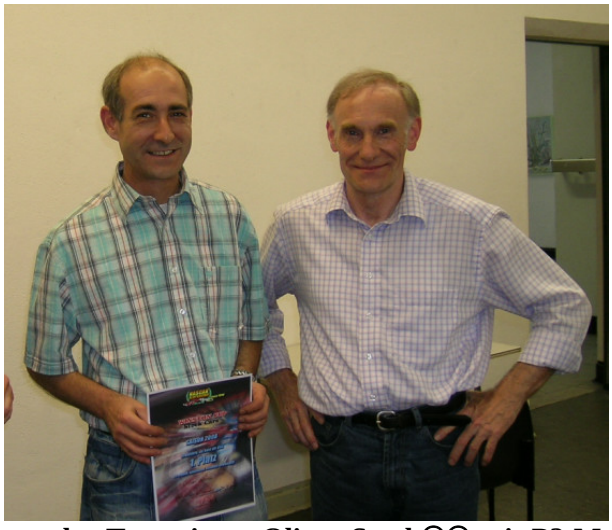
….nachdem sich zwei Teilnehmer gemeldet hatten, die frühzeitig nach Hause wollten, wurden sie in die 1. Startgruppe für Heat 2 eingeteilt. Das ist jedoch schade, denn im 2. Heat geht es immer recht eng zu, da die gleich Schnellen einen ordentlichen Kampf austragen, um eventuell die Platzierung zu verbessern. Dabei werden meist spannende Positionskämpfe ausgefochten. So war es auch diesmal in allen Gruppen. Es war schon sehenswert, wie die Boliden in den vielen Mündelheimer Bögen in den ersten Runden nebeneinander her donnerten. Ein Kompliment an alle Fahrer, die mit den langen Schlitten ordentlich zu Rande kamen, ohne den Kollegen auf der Nachbarspur aus der Bahn zu werfen.

An der Spitze trugen Oliver und Manfred einen fairen Kampf aus (mal wieder), wobei Oliver am Ende gesamt eine Runde Vorsprung hatte. ATH und Patrick konnten nicht ganz das Tempo mitgehen und lagen knapp auf P3 Und P4 zurück.

Tageswertung Heat 2, 4 x 4 min . . .

TOP 6 in Kurzform: O. Stork, M. Stork, A. Thierfelder, P. Meister, D. Clemens, R. Janßens

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



. . . der Tagessieger Oliver Stork☺☺ mit P2 M. Stork. In 18 Jahren NASCAR haben die beiden schon so manchen Kampf bestritten! Herzlichen Glückwunsch an Oliver!

. . . der siegreiche Bolide von Oliver Stork.!!

…bleibt nur zu wünschen übrig, dass Oliver mal wieder eine ganze Saison durchfährt und damit die Meisterschaft noch interessanter gestaltet. Jedenfalls herzlichen Glückwunsch an Oliver für diesen schönen Sieg in Mündelheim! Leider fehlte Andreas Thierfelder bei den ersten Rennen wegen dem Chassis Reglement, aber das kann sich auch wieder ändern, wie ATH bei Nachfrage bestätigte.

Tageswertung nach 8 x 4 min . . .

TOP 6 in Kurzform O. Stork, M. Stork, A. Thierfelder, P. Meister, D. Clemens, R. Janßens

….bleibt noch am Schluß mich bei allen Teilnehmern zu bedanken für das Engagement, dass sie in der Serie an den Tag legen. Dass wir in diesem Jahr mehr Starter haben als im Vorjahr, war so nicht zu erwarten!!

Ein Dank geht auch an die Mündelheimer, die für ein flottes Durchziehen der einzelnen Startgruppen sorgten und die Ergebnisse zügig vorlegten. So konnte die Siegerehrung schnell nach dem letzten Durchgang auf dem Schulhof in der Sonne erfolgen, damit Walter nicht noch mal in den Keller musste. Herzlichen Dank noch mal an alle!!

Vorschau . . .

Der nächste Winston Cup Lauf findet im benachbarten Ausland statt, und das nicht zum ersten Mal. Schon früher gab es Rennen der Nascar-Serie in Belgien, nämlich in Rocherath von 1996 bis 1999! Da kommt Vorfreude auf, wenn wir zum Walter fahren!!! Walter erklärt mit Freude die Besonderheiten seiner 17 m langen absolut tollen 4-spurigen Carrera Bahn, die nach Startziel durch eine Doppelrechts in eine Busstop Schikane☺☺ führt. Wenn man diese beherrscht, dann gehört man zu den schnellen Leuten, oder die Runde ist hin und nach vier Sekunden kommt die nächste Chance..!!

…Carrera Bahn in Elsenborn..!

…der festgelegte Termin ist der 07.08.2010. Am Samstag oder schon den Abend davor machen wir uns auf den Weg nach Elsenborn (B). Die Schwerter Jungs werden sich für diese Veranstaltung besonders ins Zeug legen und das notwendige Equipment mitbringen und im Garten aufbauen.

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

Craftsman Truck Series

3. Lauf am 9. Juni 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

...letzten Mittwoch trafen sich die Craftsman Trucker zu ihrem dritten Saisonlauf bei den Jungs auf der Harffstraße in Düsseldorf. Wie so häufig berichtet, wird die Truck Serie auf zwei Carrera Tracks (Mündelheim und K-L) und zwei Holzbahnen (1zu24 Slot und SOKO in Düsseldorf) ausgetragen. Und wie wir im letzten Herbst erfahren mussten, stehen die Trucks vor einer schweren Aufgabe auf der schnellen Laguna Negra in Düsseldorf. Und wie die Bilder im Bericht zeigen ist die Fertigstellung der Bahngestaltung das nächste Etappenziel der 1zu24 Slotter. Weitere Highlights im Bereich der Zeitnahme und der Beobachtung der Zeiten sind bereits betriebsbereit. Der Clubraum ist ohnehin von der Größe und Aufteilung ideal und bereitet viel Spaß bei den Clubabenden.

…Laguna Negra in Düsseldorf !!

Kompakt . . .

- **… der Sieger des dritten Saisonlauf heißt Andre+ Kaczmarek von 1zu24 Slot☺☺!!**
- **… P 2 Oliver Sork, P 3 Ingo Heimann..!!**
- **… 10 Racer am Start.!!**

Strecke

Renn – Lounge
Harffstraße 43
40591 Düsseldorf - Wersten

URL

SRC 1zu24 Slot

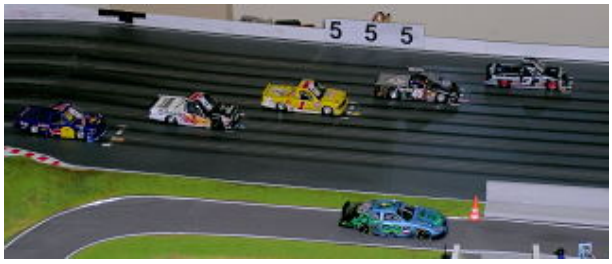
…Parc Fermé !!

…damit wir die Trucks auch für das Rennen optimal abstimmen konnten, war Dirk Neuhaus von den 1zu24 Slotter in der Trainingsphase mit dabei und beurteilte durch eine Fahrprobe das Verhalten der Boliden. Zu Erläuterung: Die Craftsman Truck Serie wird nur mit Schöler Chassis gefahren. Wobei die Jungs der ersten Stunden allesamt noch mit dem starren Tigre mit Stahl oder Messingplatte unterwegs sind. Ein wirklicher Vorteil der Striker Chassis ist nach wie vor bei den Trucks nicht erkennbar. Ich hatte meine zwei Trucks mal mit total unterschiedlichen Übersetzungen ausgestattet. Die #2 mit 25,8 mm Wegstrecke und den #07 mit 28,3 mm. Dirk kam mit dem #2 gut zurecht und meinte ich sollte ihn so lassen. Also war die Wahl getroffen und der #07 sollte nur mal zum Einrollen auf die 5 Spuren herhalten. Wenn Manfred als Trainingspartner neben einem steht, dann ist von Einrollen keine Rede. Folglich war auch das Ritzel nach gut 50 Rd. von der Welle befördert. Das war natürlich nicht das einzige Ritzel an diesem Abend. Die Mündelheimer waren mittlerweile alle komplett eingetroffen und brachten wieder Ralf Neumann und erstmals Michael Angenendt mit.

...Trainingsrunden vor der Quali !!

…die Laguna Negra Bahn hatte durch die vorgenannten Gestaltungsarbeiten nicht so viel Grip wie vermutet. Damit hatten die DOW noch eine ausreichende Schlupfgrenze, die ein Kippen der Boliden verhinderte. Dafür kam es an den Kurveneingängen zu einem gut kontrollierbaren Sliden.

…die Boliden der 10 Craftsman Trucker waren flott abgenommen und die Reihenfolge der Quali per Los gezogen. Die Quali Spur wurde mit Spur 3 vorbestimmt, um Ralf und Michael das Kennenlernen der Bahn nicht allzu schwer werden zu lassen. Die Quali Zeiten bewegten sich dann nach der 1-minütigen Hatz zwischen 8,267 und 9,641 Sekunden.



…Aufstellung der Startgruppe 1 !!

…die Startgruppe wurde durch Volker, angeführt, gefolgt von Freddy, Ralf, Andreas und Michael. Zum Start durften die Fünf noch mit der Startzeitüberwachung Bekanntschaft machen. Trotz aller Erläuterungen erwischte es vier aus der Gruppe. Die dann nach der kurzen Verzögerung alle glaubten, den Vorausfahrenden in der nächsten Runde wieder eingeholt zu haben. Nein, das ging wohl nicht und somit durften drei der vier Einsetzer in Zusammenarbeit mit dem Rennleiter ihr Können im schnellen Einsetzen üben. Nach dem dritten Heat wurde es dann ruhiger. Michael raufte sich seine Haare und war irgendwie geplättet, warum es nicht mal eine Runde sauber lief.

…Startgruppe 1 wartet auf die nächste Startfreigabe !!

Ralf hingegen machte die Bahn zusehends Spaß, und er ging daran sich seinen Lieblingsgegner Freddy vorzunehmen. Volker war bereits zu weit weg und erreichte dann auch den Gruppensieg, vor Ralf, Freddy, Andreas und Michael.

…damit ging es mit der Startgruppe 2 weiter. Andre+, Oliver, Manfred, Ingo und Andreas, stellten ihre Boliden zum Start auf. Oliver auf der schnellen Spur 2 sah für sich die besten Chancen sich vom Feld zu lösen. Andre+ kannte seine Heimstärke und konnte sich nach dem Startgerangel sauber aus dem Pulk lösen und die Spitzkehre nach der langen Geraden mit dem größten Schwung zur Auffahrt hin meistern. Damit betrug sein Abstand auf den Rest nach 5 min schon mal 2 Runden. Beim zweiten Heat erwischte es den Berichterstatter innerhalb von 2 Runden 4 Mal aus einer mentalen Schwäche heraus. Damit fehlten ihm nach 10 gefahrenen Minuten 2 Runden auf P4.

…Aufstellung der Startgruppe 2 !!

Damit war eigentlich alles gelaufen, aber auf der Laguna Negra muss jeder Mal mit einem Durchhänger rechnen. Also nicht so viel riskieren und sich immer ein paar Runden vom Führenden Andre+ oder zweitplatzierten Oliver ziehen lassen. Damit konnte Runde für Runde zurückgeholt werden. Begünstigt durch kleine Abflüge von Andreas und Manfred wurde der Berichterstatter nach Rennende an P3 geführt.

Somit ging ein erneuter Craftsman Truck Sieg an Andre+ Kascmarek ☺☺, – „Gratulation“ vor Oliver Stork auf P2...!!

Die Meisterschaftstabelle weist einen kleinen Punkte Vorsprung für Oliver Stork aus Die

drei ausstehenden Läufe bei Peter Meister in K-L, bei SOKO Keller und der Endlauf beim SRC DU-Süd werden noch die Entscheidung herbeiführen.

Ergebnis Tageswertung. . .
Die **TOP 5** in Kurzform: A. Kazcmarek, O. Stork, I. Heimann, M. Stork, A. Thierfelder

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
4.	22.09.2010	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
5.	13.10.2010	Düsseldorf	SOKO Keller
6.	08.12.2010	Duisburg	SRC Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Truck

Z-West

Kaffeeklatsch am 12. Juni 2010 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Tommy Eckel

Kaffeeklatsch intensiv

Gegen 10 Uhr waren alle Teilnehmer eingetrudelt. Ein von Familie Tubes bestens vorbereitetes Frühstücksbüffet sorgte für Stärkung und Kaffeeklatsch konnte zeitig starten.

Lucky *looks @ 365GT4BB*☺

Das erste Hauptthema rund um PU-Räder stieß auf sehr großes Interesse und zog sich in seiner Gänze bis in den Nachmittag. So war es nicht verwunderlich, dass die Reifenschleifmaschinen aller Teilnehmer an diesem Tage richtig viel genutzt wurden. Als erstes wurden die unterschiedlichen Kleberarten in ihrer Anwendung angewandt. Dann folgte das Thema Vorspannung des Gummis auf der Felge und die damit verbundenen Wirkungen. Auch der Grobschliff des Rades wurde ausführlich gezeigt; die Verrundung der Flanken, der wichtige Rundlauf und vieles mehr.

Jürgen hatte gut Lachen!

Einen Feinschliff an Bahn- und Fahrgegebenheiten anzupassen, wurde praktisch durch gespielt. Die Wirkung eines stufenweise feiner geschliffenen PU-Rades kam soll lange auf den Prüfstand, bis Zeiten stabil im Schnitt wie in der Spitze waren. Dies und einige weitere Vorgehensweisen konnten zeigen, dass gut laufende PU-Räder keine Hexerei sind.

Ein gut gelaunter Daniel

Zum Mittag war der „Grill“ der Hauptdarsteller und dessen Auftritt lies sich keiner entgehen.

Nicola & Ilja Tubes hatten alles im Griff

Am Nachmittag waren dann die Fahrwerke dran. Wie schon angekündigt bzw. erwartet, standen das Striker und das S24 klar im Zentrum des Interesses. Beide Chassiskonzepte wurden im Vergleich ausführlich betrachtet. Träger beider Fahrwerke war jeweils eine Mazda 787 Karosserie, so dass der Vergleich auch Sinn machte und bauliche Unterschiede ausgemacht werden konnten.

Dem Duft von frischen Waffeln kann man sich nicht wirklich entziehen und wenn dann auch noch Vanilleeis und Kirschen dazu geboten werden, ist Kaffeepause☺☺☺

Mini-Z aus dem Starterfeld

Es lebe der Sport

Zum Abschluss des Tages wurde traditionell noch ein Sprintrennen gefahren. Here are the results from Ashville:

Platz	Name	Runden	Bestzeit
1	Fabi Holthöfer	90.30	7.7343
2	Birgit Eckel	88.14	7.7494
3	Nicola Tubes	87.66	7.8551
4	Daniel Grabau	86.19	8.0847
5	Lucky Lukats	86.01	8.0376
6	Jürgen Marx	83.64	8.0259
7	Tommy Eckel	83.15	7.9905
8	Ilja Tubes	82.70	8.2465

Gegen 19 Uhr wurde die nette Runde dann aufgelöst und alle waren sich einig, dass man bei der Teuto mal wieder einen sehr schönen Tag hatte. Besten Dank an Daniel, Fabi, Jürgen, Lucky und an Familie Tubes☺☺☺

Nächster Z-West Termin ist der Mitte-West Cup auf dem Sauerlandring Bestwig. Vorab bietet Dieter Sommer am 19.06 eine Trainingsmöglichkeit mit Setup Consulting und Grillgut an ☺

Infos zum Sauerlandring findet ihr hier: Sauerlandring

Eure Meldung zum Mitte-West Cup kann per EMAIL oder Telefon ab sofort erfolgen.

Weitere Infos zur Z-West findet ihr hier: Rennserien-West / Z-West und Z-West-Website

mit rennsportlichen Grüßen,
Euer Tommy Eckel

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Z-West

Trans-Am

4. Lauf am 13. Juni 2010 in Witten

geschrieben von Andreas

Sonntag Morgen, 09:00 Uhr in Witten.
Ein wackeres Trüppchen aufrechter Trans-Am Treiber trifft sich an der Bahn der Sportfreunde des Raceway Witten. Lediglich ganze acht Starter fanden sich ein, um die im Westen wohlbekannte Strecke unter die PU Reifen zu nehmen.

Auf den ersten Blick etwas verwirrend: Das Infield des Raceway Witten.

In Anbetracht der geringen Starterzahl ging man die ganze Sache sehr betulich an und traf sich zunächst mal an der Theke, um ein lockeres Frühstück einzunehmen. Nach und nach wurden dann die letzten Trainingseinheiten absolviert und wie immer wurde um Punkt 12:00 Uhr die Startampel aktiviert.

Rennen Klasse 1:

Gestartet wurde in einer Gruppe, so dass jeweils zwei Mitstreiter die Aufgabe der Einsetzer übernehmen konnten. Einen dritten Helfer stellten die Wittener Gastgeber dankenswerterweise zur Verfügung. Wer aber die Strecke kennt, weiß, dass dies normalerweise nicht ausreichend ist und so war von Beginn an mit einer erhöhten Anzahl an „Terrorphasen“ zu rechnen.
Doch irgendwann hatten alle eingesehen, dass unter diesen Bedingungen Angriffe auf der letzten Rille keinen Sinn machten und so beruhigte sich das ganze wieder und jeder zog so seine Runden.
Alles in allem gab es wenig Aufreger, die Positionen waren bezogen und die Klasse 1 konnte abgehakt werden.

Rennen Klasse 2:

In der großen Klasse galt selbstverständlich das gleiche Prozedere wie in Klasse 1.
Um möglichst keine Abflüge zu riskieren, verzichteten die meisten auf die sonst in der Trans-Am häufig zu sehenden Kopf-an-Kopf-Duelle. Man hatte er das Gefühl, die Fahrer gingen sich aus dem Wege☺.

Big Blocks im „Rotlichtviertel“ ☺☺

Schlussendlich war auch diese Klasse abgearbeitet und man sah einen strahlenden Raphael Gdanitz, der sein überragend gut gehendes Auto ungefährdet zum Klassensieg führte.

Der lange Weg vom Start bis zur ersten Kurve

Ergebnis Klasse 1:	Ergebnis Klasse 2:
1. Rehm, Andreas	1. Gdanitz, Raphael
2. Pfaffenbach, Uwe	2. Pfaffenbach, Uwe
3. Gdanitz, Raphael	3. Müller, Bernhard
4. Leimbach, Olaf	4. Rehm, Andreas
5. Müller, Bernhard	5. Leimbach, Olaf
6. Miebach, Willi	6. Kranefuß, Martin
7. Kranefuß, Dennis	7. Kranefuß, Dennis
8. Kranefuß, Martin	8. Miebach, Willi

Abschließend bleibt festzustellen, dass die überaus enttäuschende Teilnehmerzahl zumindest zwei positive Effekte bewirkte: Zum einen hat das ausgefahrene Ergebnis zur Folge, dass die Platzierungen auf dem Meisterschaftstableau deutlich enger zusammen gerückt sind. Und zweitens kam die Truppe frühzeitig nach Hause, um dort Formel 1 und Fußball-WM zu verfolgen.

Auch in anderen Serien kann man einen Rückgang der Starterzahlen beobachten, ebenso auf Clubebene. Hier werden sich die Verantwortlichen in allen Bereichen baldigst Gedanken machen müssen, wie diesem Schwund zu begegnen ist.

Andernfalls wird nicht nur die Teilnehmerzahl zurückgehen, sondern auch unter Umständen der ein oder andere Club die Türen schließen.

Nichtsdestotrotz oder gerade deshalb danken wir den Mitgliedern des Raceway in Witten für deren Gastfreundschaft. Hier kommt die Trans-Am immer wieder gerne her!

Abschließend noch der Hinweis auf Lauf 5 der diesjährigen Saison. Dieser findet am 11.07.10 in Kamp-Lintfort statt.

Über Trainingsmöglichkeiten werden wir rechtzeitig auf der Trans-Am Homepage informieren.

Das Reglement sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:
www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet!

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

Aus Krankheitsgründen kann derzeit die Homepage der Trans-Am Serie nicht aktualisiert werden. Daher nachfolgend ein kurzer Überblick über den aktuellen Zwischenstand der Meisterschaft:

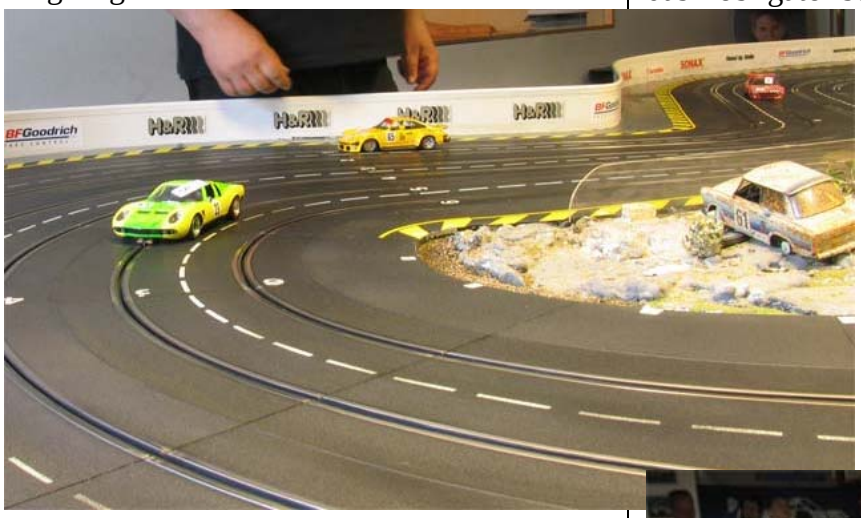
Fahrer	1. Lauf		2. Lauf		3. Lauf		4. Lauf		Pkt. Runden	Fahrer	#
Rehm	44	50	47	47	44	50	50	42	**374**	**Rehm**	**1.**
Andreas	113,47	191,88	128,47	223,78	147,36	227,19	88,27	145,92	**1.266,34**	**Andreas**	
Gdanietz	38	47	50	50	40	41	44	50	**360**	**Gdanietz**	**2.**
Raphael	109,84	189,58	129,15	227,63	141,14	220,88	86,78	149,88	**1.254,88**	**Raphael**	
Pfaffenbach	47	42	40	38	41	39	47	47	**341**	**Pfaffenbach**	**3.**
Uwe	113,49	187,65	125,08	211,48	145,37	216,92	86,92	148,86	**1.235,77**	**Uwe**	
Leimbach	36	37	44	44	50	40	42	41	**334**	**Leimbach**	**4.**
Olaf	109,10	181,75	128,38	217,82	152,30	217,26	86,22	144,16	**1.236,99**	**Olaf**	
Kranefuß	34	38	41	41	37	38	39	39	**307**	**Kranefuß**	**5.**
Dennis	107,66	184,54	125,18	212,65	135,57	208,86	78,82	136,40	**1.189,68**	**Dennis**	

Fahrer	1. Lauf		2. Lauf		3. Lauf		4. Lauf		Pkt. Runden	Fahrer	#
Kranefuß	36	35	36	34	39	36	38	40	**294**	**Kranefuß**	**6.**
Martin	109,10	181,12	122,30	193,30	141,11	200,48	78,09	136,52	**1.162,02**	**Martin**	
Miebach	32	32	35	36	38	37	40	38	**288**	**Miebach**	**7.**
Willi	106,11	177,36	121,29	204,30	137,31	203,11	81,49	135,49	**1.166,46**	**Willi**	
Thöne	42	40	38	39	35	44			**238**	**Thöne**	**8.**
Ralf	113,20	187,36	123,30	211,82	131,17	221,89			**988,74**	**Ralf**	
Müller					47	47	41	44	**179**	**Müller**	**9.**
Bernhard					150,37	223,62	84,19	146,42	**604,6**	**Bernhard**	
Brocke	39	41			42	42			**164**	**Brocke**	**10.**
André	110,14	187,49			147,09	221,36			**666,08**	**André**	
Grabow	37	36	39	37					**149**	**Grabow**	**11.**
Günter	109,50	181,47	123,36	207,13					**621,46**	**Günter**	
Rose	40	34			36	35			**145**	**Rose**	**12.**
Olaf	111,63	179,64			134,11	190,54			**615,92**	**Olaf**	
Grabow	33	33	34	35					**135**	**Grabow**	**13.**
Dennis	106,55	177,56	120,13	199,33					**603,57**	**Dennis**	
Fischer	50	44							**94**	**Fischer**	**14.**
Patrick	113,93	189,13							**303,06**	**Patrick**	
Finnah			42	42					**84**	**Finnah**	**15.**
Jennifer			126,18	212,84					**339,02**	**Jennifer**	
Fischer	41	39							**80**	**Fischer**	**16.**
Andrea	112,11	186,36							**298,47**	**Andrea**	
Küller			37	40					**77**	**Küller**	**17.**
Torsten			123,29	212,13					**335,42**	**Torsten**	
Wagner	31	31							**62**	**Wagner**	**18.**
Patric	101,88	174,66							**276,54**	**Patric**	
Wagner	30	30							**60**	**Wagner**	**19.**
Jannic	97,38	172,77							**270,15**	**Jannic**	

Gruppe 2 4 5

3. Lauf am 19. Juni 2010 in Schwerte

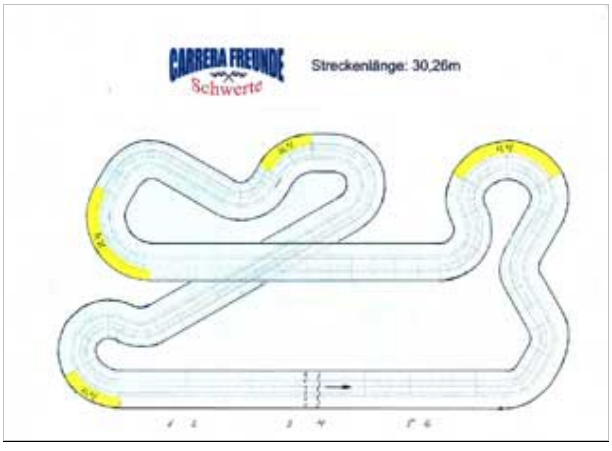
Das zweite Einzelrennen der **Gruppe 2 4 5** Saison ist erneut ein echter Klassiker. Die Carrera Freunde Schwerte sind zum 10. Mal in Folge Gastgeber für die 245. Die 30m lange Plastikstrecke im Ruhrtal hat so manche spannende „18-Minuten-Schlacht“ im Rahmen der 245 erlebt – und war auch bisweilen Schauplatz, an welchem 245-Geschichte geschrieben wurde: Beispielsweise durch die erste 245 Fragebogenaktion im Oktober 2003 . . .



Die Auffahrt über den Schwalbenschwanz und das Omega zur Gegengerade . . .

Strecke / Technik . . .

Zu Strecke und Räumlichkeiten in Schwerte kann nach wie vor aus 2007 zitiert werden:



“*Die Strecke in Schwerte ist ein vielbefahrener Klassiker im Westen und muss nicht wirklich erklärt werden. Die Übersetzungsempfehlung liegt bei ca. 27,5 mm Wegstrecke pro Motorumdrehung. Je nach Fahrstil und Motor darf’s auch ein Zahn mehr oder weniger sein. Die letzte Entscheidung bringt dann wie immer der persönliche Fahrversuch . . .*

Die Schwerter haben eher übersichtliche Räumlichkeiten. Ergo gibt’s präventiv die Aufforderung, am Samstag nicht mit dem gesamten Hausstand anzurücken . . . !!

Organisatorisches . . .

Für den Freitag Nachmittag gegen 15 Uhr ist das obligatorische Bahnputzen anberaumt. Wer mitanpacken mag, ist selbstredend herzlich willkommen – möge dies jedoch bitte im Vorfeld kurz per Mail kund tun . . .

Ferner möge bitte jeder 245er prüfen, dass/ob er den Newsletter Nr. 4 vom 1. Juni 2010 erhalten hat (welcher sich mit der Einstufung des Mercedes 450 SL turbo in der Gruppe 5 befasst) . . . !?

Wenn die Schwerter in Schwerte nur nicht immer lang auf der Bahn ’rumliegen täten . . !☺☺

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem 3. Lauf wie folgt dar:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	23,00 – 23,10mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,20 – 24,30mm
4 und **5** (16“)	25,0	24,70 – 24,85mm
5 (19“)	26,75	26,35 – 26,45mm

Bitte berücksichtigt die umseitig angegebenen Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Kaffeesatz . . .

Im Westen nichts Neues bezüglich der **Bahnspannung**: Auch in Schwerte sind wie immer 20 Volt angesagt.

Hinsichtlich der **Teilnehmerzahl** ist für kommenden Samstag von „Full House“ auszugehen. Bislang liegen 30 Anmeldungen vor – davon eine für die Materialausgabe am Freitag Abend. Ergo dürften wohl volle fünf Startgruppen zusammen kommen . . .

Materialausgabe (gut überdacht) im Freien wird auch in 2010 wieder praktiziert . . .

Das Wort zu den **Favoriten** fällt einmal mehr diffus aus: Die Herren Vorberg und Stracke genießen in Schwerte Heimascari Status – Christian Wamser ist dort zumindest „Ex“ und Udo Kaina schaut auch ab und zu an der Ruhr vorbei. Ganz vorn wir kaum jemand Sebastian Nockemann gefährden können, der die PQ Solorolle ausfüllen muss – es sei denn, in der Gruppe 2 kommt erneut der Mini-Cooper zum Einsatz !?☺ Damit hätten wir schon einmal die Protagonisten für den mutmaßlichen Showdown. „Zurecht“ kommen in Schwerte allerdings deutlich mehr Folks – zuletzt hinterließen dort beim „Mayday“ (mit Gr.5 Fahrzeugen) etliche Jungs einen guten Eindruck. Es sollte am Samstag also keinesfalls langweilig werden . . . !☺

Und dann wäre noch die Frage zu klären, ob UdoK heuer durchblickt . . . !? ☺☺

Zur **Schlagzahl**: In den Gruppen 4 und 5 ist für einen zweiten Platz (!☺) von 24 Runden pro Spur auszugehen – das wären dann 144 Runden insgesamt. In der Gruppe 2 hätten in 2009 exakt 140 Runden für die Platzierung als bester nicht-PQ ausgereicht . . .

Und für das Erreichen einer Top 10 Platzierung hätten im Vorjahr übrigens 130, 141 und 142 Runden ausgereicht . . .

Anmeldung

Alle Folks, die beim 3. Lauf der **Gruppe 2 4 5** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .

Ein-zwei Startplätze sind noch über die Materialausgabe am Freitag Abend verfügbar . . .

Die Anmeldefristen für Lauf in Schwerte endet am morgigen Dienstag, den **15. Juni 2010** um Mitternacht !!

Anmeldung 3. Lauf Gruppe 2 4 5 am 19. Juni 2010 in Schwerte . . .

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

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

URL

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Zeitplan

Dienstag, 15. Juni 2010
ab 19:30h Trainingsmöglichkeit

Donnerstag , 17. Juni 2010
ab 19:00h Trainingsmöglichkeit
!! am Abend **kein** Clubrennen !!

Freitag, 18. Juni 2010
ab 15:00h Bahnputzen
ab 17:00h freies Training

Samstag, 19. Juni 2010
ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Historie

Gruppe 2	2009 (26 Starter)	
1. JanS	Chevrolet Camaro Z28	145,14
2. Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	144,84
3. Vorberg, Ingo	Alfasud Sprint ti	139,57

Gruppe 4	2009 (27 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	147,58
2. JanS	Lamborghini Jota	146,19
3. RalfS	Lamborghini Jota	143,83

Gruppe 5	2009 (27 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Mercedes 450 SL turbo	150,60
2. JanS	Nissan Skyline turbo	147,71
3. Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	145,88

Gruppe 2	2008 (28 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	145,82
2. JanS	Firebird Trans-Am	141,41
3. RalfS	BMW 3.5 CSL	136,62

Gruppe 4	2008 (28 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	144,61
2. JanS	Lamborghini Jota	144,32
3. Vorberg, Ingo	Lamborghini Jota	140,68

Gruppe 5	2008 (28 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	145,50
2. JanS	BMW 320 turbo ‘80	145,12
3. Jung, Siggi	VW Scirocco	141,12

GT/LM-Serie

4. Lauf am 20. Juni 2010 in Moers

geschrieben von Tommy Eckel

Nachtansicht der Moerser Bahn

Gute Streckenkenntnis ist in Moers durchaus hilfreich

Für den 4ten Lauf haben sich einige Teams richtig 'was vorgenommen. Die Serienleader Bolz/Christians werden einen neuen Toyota GT One auf DoSlot GTC ins Rennen werfen und hoffen auf eine Steigerung der Performance gegenüber dem Vorgängerwagen. Das Team Hess/Quadt nimmt schon mal bei der Moerser Club-DTM Maß, ob es denn mit der Form stimmt, was beim Q-Faktor bestenfalls eine Fingerübung sein sollte. Hans zielt in Moers klar auf das Treppchen.

Bastis BMW V12 – In Schwerte eine Bank ☺

Familie Brandalise ist sowieso DTM-Fan und führt immer wieder gerne ihre GT/LM Boliden zur Hatz auf die Bestzeiten aus. Bei Bolz/Kaina haben wir die erste unbekannte Größe. Zwar dürfte Stefan am 20 Juni mit Abstand zu den Schnellsten auf diesem selektiven Kurs gehören, aber was kann Udo abrufen und wie sieht es mit einem passenden Einsatzauto aus??? Mit Kuhl/Linke haben wir dann schon das nächste Team, das auch die DTM als Testrennen vorab mitfährt! Bei den beiden Kölnern geht es schrittweise nach vorne.

Cola da Colonia ☺☺☺

Wenn Nockemann/Schnitzler wieder mit ihrem superben V12 antreten, ist P1 Pflicht, denn in Moers kann ihnen keines der aktuellen Teams die Toprolle streitig machen. Birgit und ich kennen Moers bestens und wenn der neue CLR gut geht, sollte eine gute Platzierung schon drin sein. Trotz Teetrinkerin freut sich Birgit über das koffeinhaltige Design !☺

Die Brüder Schumacher haben für den 4ten Lauf gleich mal zwei neue Einsatzwagen aufgebaut, ein BMW V12 und ein Toyota GT 1. Der Toyo geht laut Wolfgang auf der Moerser Bahn schon richtig schnell. Von Brüggen/Hess sowie der Familie Manegold war leider nichts in Erfahrung zu bringen.

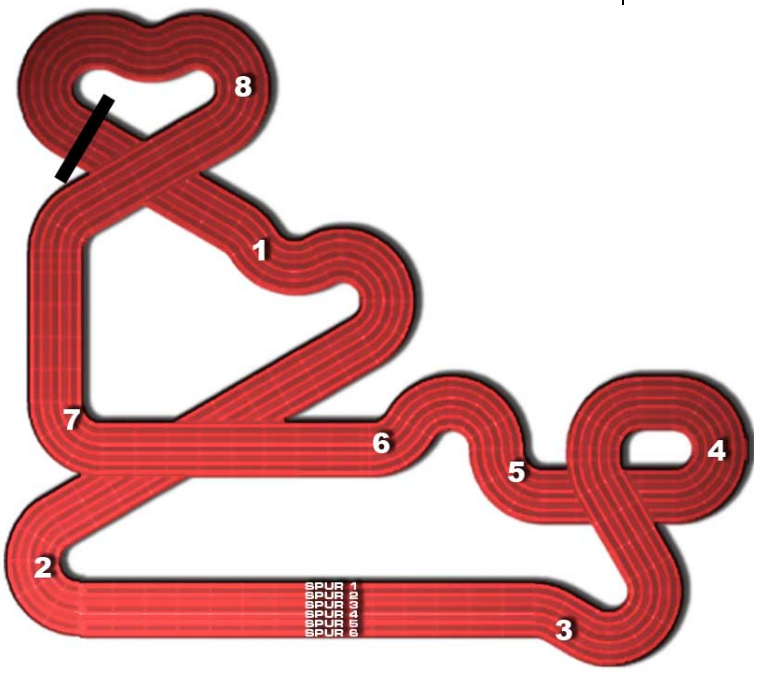
Fahren nach Zahlen – Eine kleine Bahnführung

Die Moerser Bahn ist ein klassischer Fall von Liebe oder Hass, dazwischen gibt es eigentlich nichts. Seit Jahren lassen einige Rennserien diese selektive Bahn links liegen mit der Begründung, das Layout sei einfach zu schwer und die Starter würden ihre schönen Autos schrotten.

Damit das Kehrblech nicht zum Einsatz kommt, hier die bösen Ecken in der Übersicht:

1- Vor dem Start unter der Brücke sollte man sich unbedingt mit dem Spurnachbar über Vorfahrt vor der ersten Schikane einigen, oder der Streckenposten muss direkt ran. Auf den hohen Spuren ist eher Zurückhaltung angesagt, aber auch auf der Spur 1

muss sauber geregelt werden, um nicht unnötig Zeit liegen zu lassen. Tödlich ist driften in den Tunnel rein, denn der Wagen kann mit dem Heck in die Tunnelwand knallen!



2- Auf Spur 1 muss der Bremspunkt exakt getroffen werden. Wer da unsicher ist, lupft vorsichtshalber schon mal im Tunnel und tastet sich langsam ran. Auf den hohen Spuren sollte man sich nicht zu überschnellen Kurvenfahrten verleiten lassen, da dies auf die Dauer die Räder ungünstig abnutzt.

3- Nach der langen Geraden vorbei an den Fahrerplätzen lassen Gastfahrer gerne mal zu lange das Gas stehen, überfahren die Schikane und knallen dann schnurstracks in die Bande. Dies kann böse Frontschäden und verbogene Schleifer verursachen.

4- Der nach innen abfallende Kreisel ist ein weiterer Streckenteil, bei dem es gilt, mit passendem Schwung rumzuheizen und Boden gut zu machen. Bei gutem Grip gehen die niedrigen Spuren sehr flüssig, aber die hohen Spuren sind aufgrund der schlechten Einsicht immer knifflig. Hier sollte man zugunsten der Haltbarkeit der Reifen das Driften vermeiden.

5- Auch hier ist wieder hohe Konzentration auf hohen Spuren angesagt und die Hoffnung auf einen fähigen Streckenposten. Hauptproblem kann der schnell folgende Verkehr sein, der entgleiste Fahrzeuge zumeist rammt ☹

6- Hier muss man sich gerade mit dem Bison beim Angasen auf die folgende Gerade zusammen reißen, sonst heißt es Terror und die lange Zange für die Fahrzeugbergung kommt zum Einsatz!

7- Wiederum sind es die hohen Spuren, die einen passenden Bremspunkt verlangen, aber bei gutem Grip auch noch das Fahren mit Schwung zulassen.

8- Eine gute Einfahrt ins Herz ist die halbe Miete. Je höher die Spur, desto mehr Schwung, ein Microlupfer hinterher und wieder beherzt angasen...

Also schön kurz übersetzen, denn eine gute Bremse braucht man in Moers eigentlich immer und dabei bitte nicht vergessen, dass ein heißer Bison gerne mal die Bremspunkte wandern lässt ☺☺☺

In Sachen Spaß war man sich mal wieder einig und der nächste Lauf kann kommen:
Sonntag, den 20 Juni beim SRC Niederrhein – Im Moerser Feld 5 – 47441 Moers.
Training ist am Freitag den 18 Juni von 18 bis 23 Uhr.

mit rennsportlichen Grüßen,
Tommy Eckel

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

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

. / .

Alles weitere gibt's hier:

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ○
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	◯ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	◯ ◯
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯
DSC-West	- / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	◯ ○ ?
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○ ○ ○
DTM			abgesagt für 2010
EPC	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	◯ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	◯ ◯ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○