WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 275 -

11. Oktober 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . am zurück liegenden Wochenende sah der Slotcar Heaven in Wuppertal 245 und Z-West – und die Rennpiste NASCAR Winston Cup und Trans-Am. Die jeweils erstgenannte Veranstaltung wurde Samstags durchgeführt und die jeweils Zweite direkt nachfolgend am Sonntag. Das nennt man dann wohl optimale Ressourcen Nutzung . . . !?☺
Kommende Woche sind die Craftsman Trucks am Mittwoch im Dorf bei der SOKO unterwegs; gleich nebenan ist am Wochenende dann der Oldie GP in Mettmann angesagt und dazu fährt die DTSW West ihr Teamrennen in Siegen . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 275 beinhaltet Rennberichte von der 245, vom NASCAR Winston Cup (Nick Speedman) und von der Trans-Am (Andreas Rehm) . . .
Die Abteilung Vorberichte bleibt in dieser Ausgabe mangels Masse geschlossen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  5. Lauf am 9. Oktober 2010 in Wuppertal
- **NASCAR Winston Cup**
  6. Lauf am 9. Oktober 2010 in Duisburg
- **Trans-Am**
  7. Lauf am 10. Oktober 2010 in Duisburg
- **News aus den Serien**
  Saison 2010

Gruppe 2 4 5

5. Lauf am 9. Oktober 2010 in Wuppertal

Auch die Wuppertaler Kollegen präsentierten beim 10. Durchgang der **Gruppe 2 4 5** im Slotcar Heaven neue Räumlichkeiten und ein neues Streckenlayout. „Veränderung total“ scheint ergo im Westen groß in Mode zu kommen !?☺ Die 245 gastierte quasi informell im neuen Heaven, denn das offizielle Eröffnungsrennen war für den nächsten Tag vorgesehen – Welt verkehrt auf den Höhen über der Wupper. Gut, dass wenigsten an den zwei Tagen 245 alles richtig herum lief . . . !☺☺

Strecke

Slotcar Heaven
Wilhelm-Muthmann-Str. 1
42329 Wuppertal Vohwinkel

Url
Slot Car Heaven e.V.

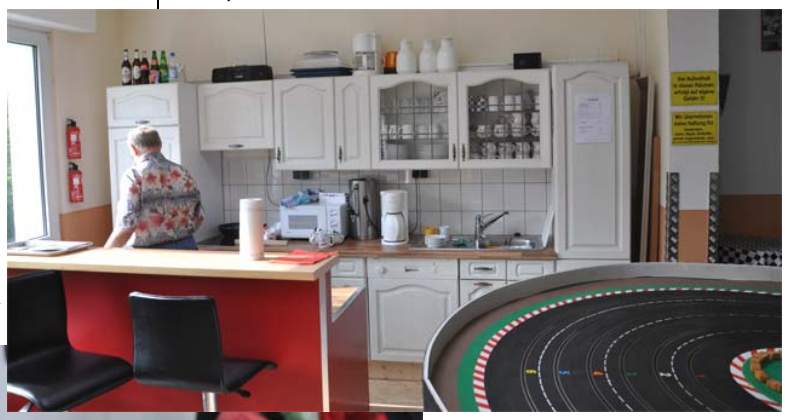
Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 33,2m lang

Die 245 zum 10. Mal im Slotcar Heaven . . .

Hier vor dem neuen Dunlop Turm . . .

Kompakt . . .

- **5. Lauf der 245 eröffnet (in-)offiziell den neuen Heaven Kurs . . .**
- **deutlich mehr „Sommer“ auf den Höhen der Wupper als zuletzt im Duisburger August . . . !☺**
- **letztlich 31 Teilnehmer wollten sich den Slotcar Heaven „erfahren“ . . .**
- **Grip Level erneut eher niedrig – nur Freitag Nacht kurzfristig besser . . .**
- **„Sternstunden“ von Gerhart Breker (P4 Gr.2), „Fabi“ Holthöfer (P5 Gr.5) und Jörg Mews (P7, P6, P8 nur mit etwas Samstagstraining !!) . . .**
- **Gruppensiege für Markus Kever, Andreas Thierfelder und Peter Höhne . . .**
- **auf dem Treppchen Udo Kaina / Peter Höhne (Gr.2), Peter Höhne / Marius Heß (Gr.4) sowie Udo Kaina / Andreas Thierfelder (Gr.5) . . .**
- **Gesamtwertung sieht Peter Höhne vor Andreas Thierfelder und Marius Heß . . .**



Well equipped: Die neue Küchenzeile . . .

Schaltzentrale: Der sehr professionell wirkende neue Rennleiterstand im Heaven . . .

Vorgeplänkel . . .

„Mietvertrag“ könnte das (Un-)Wort der Slotracing Jahre 2010 / 2011 im Westen werden. Die Duisburger Rennpiste und der Wuppertaler Slotcar Heaven zogen zwischen Frühjahr und Sommer um – und für das kommende Jahr deuten sich zwei weitere „Bewegungen“ an. Die beiden diesjährigen Umzüge „erwischte“ voll die 245 – und das gleich in zwei aufeinander folgenden Läufen . . .

Die Jungs aus dem Heaven ließen sich mit dem Aufbau der Strecke und des Umfeldes Zeit, um die in 9 Jahren erworbene Erfahrung mit der alten Strecke gründlich in den Neubau einfließen zu lassen – und gaben dazu die Devise aus, dass keine Runde gedreht werde, bevor nicht alles fertig sei !! Ergo präsentierten sich Anfang September die Schrauberplätze, Catering Bereich und Bahn in perfektem, überdurchschnittlich ausgestattetem Zustand, als man zur Vorbesprechung zusammen traf. Ein selten anzutreffender ganzheitlicher Ansatz, welchen man im Heaven fuhr . . . !☺

Die neue **Streckenführung** blieb „Wuppertal-like“, sprich reichlich anspruchsvoll – an Kurven ward erneut definitiv nicht gespart !☺ Vom altbekannten Layout blieb jedoch nichts übrig – die Strecke wurde optimal an den neuen Raum angepasst und kommt nun gänzlich anders daher als zuvor. Wobei positiverweise eine Raumausnutzung zu Gunsten der Bahn nicht im Vordergrund der Überlegungen stand. Für Schrauberplätze und Catering blieb ebenfalls noch großzügig Platz. Und dank großformatiger und reichlicher Beleuchtung sind die Räume sehr hell und freundlich ausgefallen !!

Wie in Duisburg zählten die 245er direkt nach Aufnahme des Fahrbetriebs zu den ersten Gäs-

ten. Schließlich galt es, den neuen Kurs in den Griff zu bekommen. Und ganz wie bei der alten Strecke kristallisierten sich rasch die Fans und die Allergiker heraus . . . !☺

Nachdem in 2010 noch kein Pilot eine Gruppe zwei Mal zu gewinnen vermochte (!!), ist logischerweise die **Gesamtwertung** der einzelnen Gruppen heftig umstritten. Dies war sicherlich auch mit ein Grund für das phasenweise „Nerven blank“ zuletzt in der Rennpiste. Vor dem Finale in Köln dürfte bezüglich der Endplatzierungen nicht wirklich Klarheit geschaffen werden – jedoch wird im Heaven möglicherweise die ein oder andere Weiche gestellt . . . !?

Vorbereitung . . .

Bezieht man den Faktor **Wetter** ein, steht es 1:0 für Wuppertal im Vergleich der neuen Strecken. Sonnenschein und Temperaturen um 20 Grad Mitte Oktober hatte die Heaven Crew zu bieten. Da kam Ende August das Duisburger Gruselwetter nun wirklich nicht mit . . . !☺

Das **Putzen** der 33m Strecke war am Freitag Nachmittag rasch erledigt. Schließlich hatten die Jungs aus dem Slotcar Heaven noch gar keine rechte Gelegenheit, den Kurs schmutzig zu machen !☺ So richtig ausgelastet wirkten die zahlreichen Helfer jedenfalls nicht – denn selten war das Putzwasser so sauber wie am Freitag! Ergo konnte gegen 16:30 Uhr zügig der Programmpunkt Streckenerkundung und Grip Fahren aufgerufen werden . . .

Strecke klar: Mit 7 Leuts rasch geschafft . . .

Wie in der Rennpiste führte das neue Streckenlayout dazu, dass die Hütte am **Freitag Abend** richtig voll war. Die Quote in Duisburg betrug rund 75% der Teilnehmer – in Wuppertal war man zum Abend hin ebenfalls auf diesem Level . . .
Die Vielzahl an Kurven ließ ein akzeptables Grip Niveau erwarten – jedoch dauerte das Gripfahren außergewöhnlich lange. Eigentlich kein Wunder, war doch das Gros der Kurven nagelneu. Ärgerlich – aber aufgrund der Wetter- / Raumsituation nicht weiter verwunderlich (tagsüber waren alle Fenster auf und die Tür sorgte für Durchzug – des Nachts wurde dann alles verrammelt) – stieg am späten Abend das Gripniveau deutlich an. Die dann erzielten Rundenzeiten euphorisierten dann doch vielleicht den ein oder anderen Kollegen !?
Zwischendrin musste auf der Brückeneinfahrt noch kurz Hand angelegt werden, weil die Stracke Family ebendort mit ihrem Trainings Capri mangels Grip herumrandalierte . . . !☺

„Just work“: Die Wuppertaler schaffen für die Schwerter „Randalierer“ . . . !☺

Erst deutlich nach Mitternacht lichteten sich die Reihen der Erkundungswilligen sichtlich. Irgendwann gegen Zwei wurde es dann ruhig.

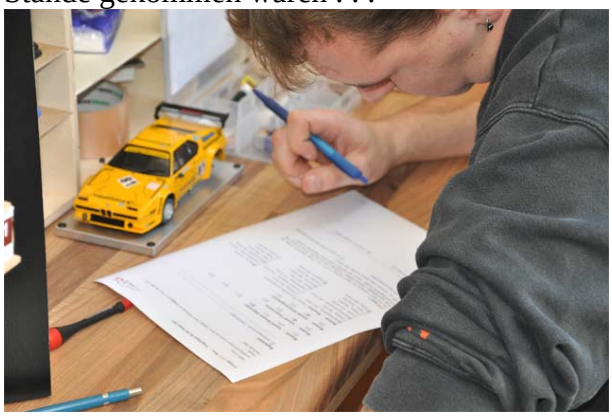
Dem Vernehmen nach wurden allerdings erst gegen 3:30 Uhr die letzten zwei Unermüdlichen mittels einer Sachspende in Form von Bier hinaus komplimentiert . . . !☺

Freitag Nacht: Illumination des Gebäudes . . .

Die in 2010 erstmalig angebotene **Materialausgabe** am Freitag Abend fand weniger Zuspruch als zuletzt. Lediglich drei Garnituren Fahrzeuge wanderten vorzeitig in den Parc Fermé . . .

Der Renntag bot die übliche, mit gut zwei Stunden sehr kurze Trainingssession. Folglich herrschte am **Samstag Früh** zeitig großes Gedränge an der Strecke. Das Gripniveau pendelte sich bei geöffneten Fenstern und Tür rasch wieder auf dem Freitag Abend 20:00 Uhr Level ein, was eher als niedrig bezeichnet werden muss (und blieb im Verlauf des Tages auf diesem Niveau!) . . .

Der jährliche 245 **Fragebogen** kam heuer erst spät, um den Teilnehmern die Besichtigung beider neuen Strecken zu ermöglichen. Sowohl Duisburg als auch Wuppertal scheinen jedoch keine so abschreckende Wirkung gehabt zu haben, als dass nicht ausreichend Kreuze für einen 10. bzw. 11. Durchgang zu Stande gekommen wären . . .



Konzentration pur: Wohin mit den Kreuzen, Daniel . . . !?

What's new . . .

Den Slotcar Heaven hatten wir schon als Newbee. Neun Mal gastierte die 245 an der Uellendahler Str. in Elberfeld – nun gilt es, Altgewohntes abzuhaken und sich grundsätzlich Neues zu erschließend . . .

Wirklich erstmalig gab beim 5. Lauf kein Fahrer sein Debüt. Aber Tommy „Mr. Z-West" Eckel hatte zumindest in den letzten Jahren kein 245 Einzelrennen bestritten. Ergo muss er als neuer **Fahrer** gelten, obwohl er zuletzt beim Teamrennen 2008 am Start war. Nicht dabei war die Düsseldorfer Fraktion, die gen Neumünster reiste, um mit dem 13D ausgestattete Le Mans Boliden zu bewegen. Weitere Entschuldigungen lauteten auf Familienfeier, Gesundheit, Job etc. . . .

News in Sachen **Fahrzeugen** gab es mehr als bei den Fahrern. Für die Gruppe 2 stellte Jörg Kremer einen BMW 3.5 CSL vor. Ferner stieg Christian Letzner nach dem „Vorfühlen" in Duisburg mit drei Fahrzeugen ein und setzte in der Gruppe 2 auf eine schicke Toyota Celica 1600 GT . . .
Seine Versprechen von Duisburg machte Bernd Nettesheim wahr: Das bisherige BMW M1 Procar wanderte auf's Altenteil – ein Neuer wurde für die Gruppe 4 vorgestellt. Ein weiterer, ebenfalls sehr schicker M1 stammte von Achim Schulz. Die Lamborghini LP400 Fraktion umfasste mit ebenfalls sehr ansehnlichen Modellen Christian Letzner und Jörg Mews. Und Christian Wamser rollte mit dem bereits im Freeslotter vorgestellten Ferrari 512 BB an den Start . . .

Nuevo: M1 Procar von Bernd Nettesheim . . .

Bleibt noch die Gruppe 5, für welche Hans Przybyl einen Ford Capri turbo und Martin Schülke eine Toyota Celica LB turbo neu vorstellten . . .

Racing . . .

Materialausgabe – Motorprüfstand - Einrollen - technische Abnahme – der typische 245 Ablauf war ab 10:15 Uhr angesagt. In fünf Gruppen wurden diese Stationen je drei Mal durchlaufen. Zuerst mit den Gruppe 5 Silhouetten, dann mit den Gr.4 GT und am Ende mit den Gr.2 Tourenwagen, deren Inliner Getriebe immer ein wenig mehr Zeit erfordert . . .
Der Fahrplan gilt als Anhaltswert – die Erwartungshaltung ist, die Gruppen 4 und 5 etwas zügiger zu absolvieren, über um ein wenig zeitlichen Spielraum bei den Gruppe 2 Fahrzeugen zu verfügen. Ab dem kommenden Lauf wird der Spruch (kombiniert mit dem Blick auf die Uhr) *„Aber wir sind doch noch gar nicht dran !?“* mit 1€ Strafzoll in die 245-Kasse belegt . . . ! ☺☺
Das Ganze lief jedenfalls reichlich schleppend an – dem Autor befielen zwischenzeitlich ernste Zweifel, ob die Herren Kollegen schon einmal an der 245 Materialausgabe teilgenommen hatten. Aber im Laufe der gut zwei Stunden kamen die 245er schließlich doch noch in Fahrt, sodass man letztlich gut im Zeitplan blieb und lediglich etliche graue Haare als Spuren des Vormittags zurück blieben . . . !!

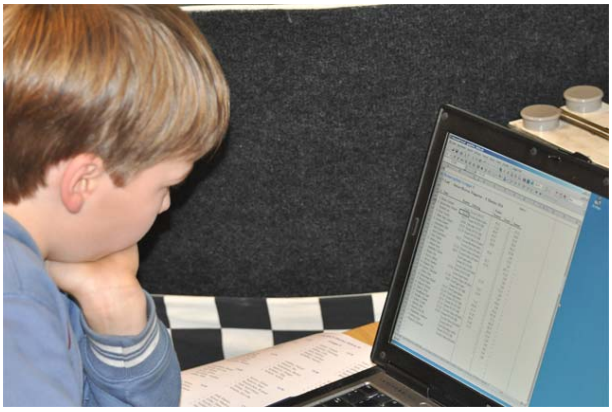
Messen, Wiegen, Prüfen: Auftakt der technischen Abnahme . . .

Kaffeesatz und **Schlagzahlvorgabe** fielen für den Heaven ersatzlos aus. Zu sehr hatte das schleichende Orakel in Duisburg daneben gelegen . . . !☺
Sicherlich hatten in den wenigen Tage vor dem Rennen, zu welchen die Bahn befahren werden konnte, schon etliche 245er ein paar Runden auf der Strecke absolviert. Aber wirkliche (Langstrecken-)Routine wiesen auf den 33m Heaven hatten nicht einmal die zwei Heimascaris Kaina und Krämer auf. Folglich war am Samstag alles möglich – zumindest aber eine Menge . . . !☺

Pünktlich um 13:00 Uhr galt „when raceflag drops the bullshit stops“ !! 15 Startgruppen fuhren bei 20 Volt je 6*3 Minuten – beginnend mit der schmalen Gruppe 2 . . .

Zusammenfassung . . .

Bei den **Gruppe 2** Tourenwagen setzt sich die „Leidensgeschichte“ des letzten Laufs in Duisburg nahtlos fort: Favoriten stolperten, Erwartungshaltungen bröselten, Ergebnislisten wurden kräftig durchgemischt !!
Die erste Startgruppe sah Gabriel Heß nach der ersten Spur in Führung! Anschließend zogen jedoch Martin Schülke und Newbee Christian Letzner noch vorbei und kabbelten sich um den Sieg in der Startgruppe, den Martin schließlich mit einer halben Runde Vorsprung errang. Tommy Eckel hatte die Gr.2 anscheinend ein wenig unterschätzt – drei Testrunden waren doch arg wenig, sich auf den Leih-Golf einzuschießen. Somit war P4 noch hinter Gabriel der gerechte Lohn. Dahinter fuhren Daniel Grabau und Lara Höhne. Ersterer hatte nur den Samstag, sich auf den Heaven Kurs einzuschießen und Letztere war nach dem Auftakt sichtlich enttäuscht . . .



Nachdenklich: Klein-Gabriel studiert die Gr.2 Resultate – er könnte durchaus zufriedener dreinschauen . . . !☺

Die zweite Startgruppe sah den Parforceritt von Gerhart Breker. Seine absolvierten 117,25 Runden sollten am Ende für P4 reichen – ein von Gerhart noch nie erzieltes Resultat !! Eine Startgruppe später schaffte Peter „nicht mehr als nötig“ Höhne genau einen Teilmeter mehr und somit P3. In der vorletzten Startgruppe legte Markus Kever die Latte dann auf 118,79 Runden, welche Udo Kaina in der letzten

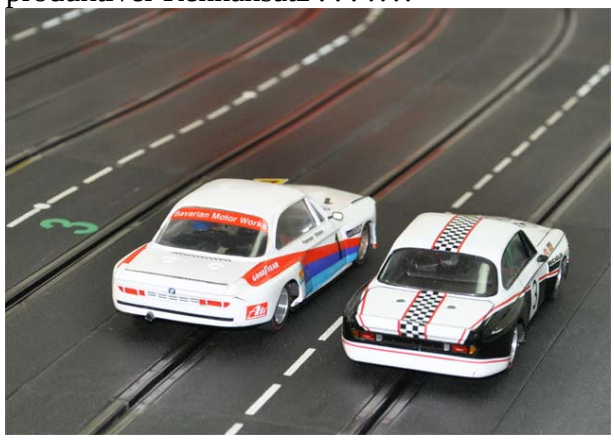
Startgruppe überspringen musste. Tat er aber nicht !! 118,71 Runden bedeuteten P2 für den Heimascari Udo . . .
Aber zurück zur zweiten Startgruppe, welche von Gerhart dominiert wurde. Achim Schulz belegte P2. Er folgte – jeweils durch ca. eine Runde getrennt – ein Reigen der Enttäuschten: Heimbahner Jörg Krämer, Holle Sarnow, Jan Dürholt und Roland Bruckschen. Jörg sollte in der Endabrechnung P19 erzielen – und Roland die rote Laterne erben . . .

2. Startgruppe, zweite Kurve: „Holle“ dürfte durch den Quersteher die Führung gleich abgeben – Gerhart Breker (gelber Camaro) hält sich noch klug zurück . . .

In der mittleren Startgruppe, die Peter Höhne gewann, war deutlich mehr Action angesagt. Lange Zeit rangelten Andreas Thierfelder und Marius Heß mit ihm um den Gruppensieg. Am Ende fehlten Marius gut eine ¼ Runde auf Peter – und Andreas wiederum eine $^{1}/_{7}$ Runde auf Marius. Das war großer und spannender Sport. Und für Marius und Andreas waren’s die Plätze 5 und 6 in der Endabrechnung !! Die verbleibenden drei Kollegen Alfons Kever, Kai-Ole Stracke und Bernd Nettesheim fuhren heuer in einer anderen Liga und mit großen Abständen untereinander. Alfons (am Ende P11) war’s zufrieden, Kai-Ole (P17) haderte mit dem Grip und Bernd (P24) hatte einfach technisches Pech, als der Kadett GT/E zwischenzeitlich von der Bahn musste, da ein Ballastgewicht klemmte . . .

Kommen wir zur vorentscheidenden „Kever“ Gruppe (Markus gewann hier souverän): Sie war mit HaJü Eifler, Karl-Heinz Heß, Fabian Holthöfer, Peter Sarnow und Dirk Stracke recht illuster besetzt – etliche dieser Jungs konkurrieren schließlich noch um den Gruppe 2 Titel !! Entsprechend Vehement (ggf. auch ein bisschen zu vehement !?) ging es zur Sache. Am Ende hatte Dirk das zweitbeste Ende hinter Markus für sich, was aber in der Endabrechnung „nur“ P8 ausmachte. Es folgten HaJü (P9), Peter (P10) und Fabian (P18). Karl-Heinz machte mutmaßlich die kurze Nacht zu schaffen – ihm blieb die rote Laterne in der Gruppe und P21 als Platzierung . . .

Bleibt der Showdown der bis dato am besten Platzierten. „Vehement“ passt auch hier als Charakterisierung des Rennverlaufs. Udo Kaina büßte mutmaßlich aufgrund der Unruhe den Sieg ein, meinte aber auch, dass ein Quäntchen schneller noch drin gewesen wäre. Dahinter hielt sich Jörg Mews auf P2 (und P7 in der Gruppenwertung), obwohl er die Bahn erst am Samstag Früh kennen gelernt hatte !! Deutlich dahinter die weiteren Kollegen: Dirk Haushalter, Hans Przybyl, Christian Wamser und Ingo Vorberg reihten sich nahtlos auf den Plätzen 12 bis 15 ein. Das war dann ein eher kontraproduktiver Rennansatz . . . !?!?



Brüderlich im Frust vereint: Die CSL von Jörg Krämer und Jan Dürholt . . .

Das Fazit der Gruppe 2 fällt für die Alfasud Fraktion vernichtend aus: Die (laut 245/Süd) angeblich so gut geeigneten Fahrzeuge liefen ab P9 ein – davor herrschte Vielfalt. Die Ab-

stände waren wie üblich oft nur in Teilmetern zu beziffern – lediglich Markus Kever und Udo Kaina vermochten sich etwas abzusetzen. Highlights waren die Platzierungen von Gerhart Breker (P4), Christian Letzner (beim ersten Gr.2 Auftritt schon mitten in der Serie angekommen) und Gabriel Heß . . . !!

Vor dem Einrollen im Anschluss an die Materialausgabe: Eine Gruppe 4 Gruppe . . . !☺

Nach dem etliche Favoriten in der Gruppe 2 heldenhaft gestorben waren, blieb nach Erfahrungen aus Duisburg zurückhaltend abzuwarten, was die **Gruppe 4** GT an Überraschungen bringen würden. Denn gelesen war die Messe noch lange nicht . . .

Den Auftakt machte in der ersten Startgruppe der Überraschungsvierte der Gruppe 2 Gerhart Breker. Dieses Mal bekam er ohne Zögern von Achim Schulz den todschicken De Tomaso Pantera GTS geliehen, weil Achim sein neues M1 Procar bewegen wollte. Dass der Pantera nicht nur schick, sondern auch schnell war, belegte Gerhart mit absolvierten 118,13 Runden, die am Ende zu P11 reichen sollten. Tommy Eckel hängte sich der Einfachheit halber in Gerharts Windschatten und rollte nur eine halbe Runde zurück aus, was logischerweise P12 einbrachte . . .
Um P3 dieser Gruppe fetzten sich dann erneut Martin Schülke und Christian Letzner – und ebenso erneut behielt Martin die Nase nur knapp vorn. Dieses Mal waren's 38 Teilmeter. Man durfte bei den Zweien auf die Gruppe 5 gespannt sein. Hut ab jedenfalls vor Christian, der bei seinem ersten Auftritt in der Gr.4 locker Anschluss fand . . . !!
Die zwei Youngster Lara und Gabriel fuhren ebenfalls Kopf an Kopf. Bis zur letzten Spur führte der Kleinste – dann zog Lara noch vorbei und erzielte somit das 1:1 . . . !☺

Besagter großzügiger Achim Schulz gewann zwar die zweite Startgruppe, musste sich mit P16 jedoch hinter seinem Leihwagen einsortieren und war darob nicht einmal traurig – er konnte gönnen !! Auch Bernd Nettesheim gönnte – und zwar sich selbst ein Lächeln. Auch wenn im Eifer des Gefechtes die Lamellen der Heckabdeckung verschütt gingen, war er mit der Performance des neuen M1 Procar (P2 in dieser Gruppe und P17 insgesamt) zufrieden. Ähnlich der Gruppe 2 folgten dann wieder die eher Frustrierten: Jörg Krämer (P19), Holger Sarnow (P23) und Jan Dürholt (P27). Nur Daniel Grabau (P26) blieb wie immer gelassen, hatte er sich doch gegenüber der Gruppe 2 schon einmal verbessert, weil er die unbekannte Strecke so langsam besser in den Griff bekam . . .

In der mittleren Gruppe wurde der Bestwert von Gerhart gleich zwei Mal geknackt. Kai Ole Stracke schaffte das knapp – 12 Teilmeter kam er weiter. Und Peter Höhne deutlich um gleich vier Runden: 122,32 Runden lautete die neue Lattenhöhe für die nachfolgenden Zwölf!
Peter Sarnow, Karl-Heinz Heß, Alfons Kever und Roland Bruckschen ließen dahinter nicht so recht Spannung aufkommen – die Abstände waren einfach zu groß. Peter und Alfons sackten gegenüber den guten Gr.2 Ergebnissen ziemlich durch, Karl-Heinz blieb stabil unter seinen Möglichkeiten (!☺) und Roland steigerte sich leicht, rupfte den Porsche 944 aber dafür heftig . . .

Mit der vierten Startgruppe sind wir bereits wieder bei etlichen Favoriten (u.a. dem Gr.2 Sieger Markus Kever). Genau dieser verstöpselte sich aber beim Regler und ließ somit die entscheidenden Runden leider gleich beim Start liegen – erreichte am Ende aber immer noch P9 !! In dieser Gruppe blieb nur Hans

Przybyl dahinter. P15 war seine Platzierung, was ihn recht nachdenklich machte, da Kollege Eifler auf einem quasi baugleichen 512 BB deutlich weiter vorn zu finden war.
Der Burner der Gruppe war Marius Heß, dem das Freitag Abend (bzw. besser Nacht) Training sichtlich gut getan hatte. Mit 122,19 Runden verfehlte er Peters Vorgabe nur um 13 Teilmeter. Dieses Resultat sollte ihm einen Platz auf dem Treppchen sichern !! Eine Runde zurück rangierte HaJü Eifler, was ihm einen tollen 4. Rang einbrachte. Und um beim „toll“ zu bleiben: Jörg Mews fuhr keine halbe Runde zurück auf P6 der Gr.4 Wertung. Klar im Aufwärtstrend dann Fabi Holthöfer mit einer ebenso tollen P8. Zur Erinnerung: Beide Letztgenannte hatten nur den Samstag Vormittag, sich den sicherlich nicht simplen Kurs zu erschließen . . . !!

Ratlos: P15 (links) und P4 (rechts) – das passende Gesicht von Hans P. musste dazu gar nicht fotografiert werden . . . ! ☺

Der wirklich aufmerksame Leser schließt aus den vorgenannten Absätzen, dass eine Menge Positionen bereits vergeben waren, obwohl die sechs Führenden in der Gr.4 Wertung erst noch starten sollten. Wir hatten das „Vehement“ bereits in der Gruppe 2 und müssen ergo nur ein „siehe oben“ anmerken! Im Prinzip war das Feld dichtauf. Mit Ausnahme von Christian Wamser (P14) gelangen auf den Spuren Zwei bis Sechs allen Anderen 20er und 21er Schlagzahlen. Jedoch zeichnete sich bereits von Beginn an ab, dass es mit dem Alleingang des Heimbahners Udo Kaina nichts werden sollte. Die restlichen Kollegen vermochten das Tempo mitzugehen. Zum Ende hin geriet Udo dann in die Schwerter Zange – nach etlichen schweren Treffern war sein 512 BB nicht mehr sauber zu bewegen und er landete unsanft und unverdient auf P20. Für die Herren Haushalter und Vorberg wurde die Spur 1 zur Schicksalsspur – hier ließ man die entscheidenden Runden liegen. Dirk belegte schlussendlich P13 und Ingo immerhin noch P7, was zur Schadensbegrenzung vielleicht so eben ausreichen könnte . . .
Bleiben Dirk Stracke, mit dem Udo besonders haderte, und Andreas Thierfelder. Die bessere Spur 1 brachte Dirk den entscheidenden Vorteil gegenüber den vier Kollegen und P5 in der Tageswertung. Mit Übersicht und vielleicht auch etwas Glück hielt sich Andreas überwiegend aus dem Gerangel heraus, dazu das Heck des „guten Sterns“ auf dem nach wie vor eher rutischigen Geläuf möglichst gerade und am Ende den Tagessieg für die Gruppe 4 in Händen !! Grats – allein schon deshalb, weil dies der Beleg war, dass ein wenig Coolness siegt und man mit einem untergeschnallten Schöler Striker in der 245 nach wie vor voll konkurrenzfähig ist . . . !☺

Cool running: Der Thierfelder 450 SLC auf Schöler Striker hatte am Ende verdientermaßen die Nase vorn . . .

Fassen wir für die Gruppe 4 kurz zusammen: Die Schnellsten müssen nicht zwangsläufig die Ersten sein !! Das Treppchen in der Besetzung Andreas Thierfelder, Peter Höhne, Marius Heß hätte niemand vorher gesagt. Das erneute „Nerven blank“ – speziell in den späten Startgruppen – wurde gerechterweise abgestraft, jedoch ungerechterweise mit Udo Kaina als Hauptleidtragendem. Hervorhebenswert hinter den o.a. Top 3 auch die Herren Eifler und Mews auf den Rängen 4 und 6 sowie der letztjährige Rookie Kai-Ole Stracke auf P10. Ferner der Autoverleiher Achim Schulz und selbstredend auch sein Leihwagen nebst Piloten . . . !☺

Für die **Gruppe 5** Silhouetten war ergo die Marschrichtung vorgegeben: Die Fortsetzung

des Kuddel-Muddel in den Ergebnislisten wurde erwartet – den 4. Lauf in der Rennpiste einbezogen wäre dies die laufende Nr. 6 !☺

Steilwandfahrer: Wer so intensiv trainiert, kommt am Ende auf P4 bzw. P11 . . . !☺

Den Anfang machte erneut „that man Breker“, der die erste Startgruppe gewann und damit auf P15 landete. Dieses Mal aber nicht unumstritten, denn Alfons Kever (P16) hielt gewaltig dagegen und gab sich schließlich lediglich um lausige 4 Teilmeter geschlagen !! Und auch Tommy Eckel wuselte eine gute halbe Runde dahinter kräftig mit. Holle Sarnow musste dann allerdings abreißen lassen – s’war wohl doch ein wenig 245-Praxis in den letzten Monaten !?

Blieb das Duell der 245-Youngster Lara Höhne und Gabriel Heß, welches erneut hochspannend ausging: Wie in der Gruppe 4 fiel die Entscheidung erst auf der letzten Spur – dieses Mal wieder zu Gunsten von Gabriel, aber nur mit 28 Teilmetern Vorsprung. Das technische Pech hatte Christian Letzner gepachtet, dem ein Stromkabel abriss und der anschließend auf einem Zweitwagen weiter mitfuhr – selbstredend ohne Wertung der damit absolvierten Runden. Es gilt jedoch: Hätte, wäre, wenn . . . müsste die Fahrt erneut und locker in die Mittzwanziger geführt haben !☺

Ob die absolvierten 188,71 Runden, der Sieg in der 2. Startgruppe und P18 Jan Dürholt mit dem Tag und der Strecke versöhnten, ist nicht überliefert. Jedenfalls war der Dreikampf mit Achim Schulz und Jörg Krämer über weite Strecken sehenswert, wenn auch bisweilen fehlerträchtig. Am Ende lag man jeweils ca. eine halbe Runde auseinander und Achim war ein wenig – wie viele andere am Tage – über die Spur 1 gestolpert . . .

Eine Runde zurück fuhr Peter Sarnow, der nach der mauen Gr.4 noch einmal um etliche Platzierungen durchrutschte. Mangels Christian Letzner als Lieblingsgegner duellierte sich Martin Schülke halt mit Daniel Grabau und zog erstmalig an diesem Tage gegen ihn den Kürzeren – die neue Celica scheint noch Optimierungsbedarf zu haben . . .

Die mittlere Startgruppe verlief sehr ruhig mit wenigen Terrorphasen und in den Top 3 bis zum Ende sehr spannend. Hans Przybyl nahm „Rache“ für die Gruppe 4 und hielt HaJü Eifler auf Distanz – dazwischen schob sich noch Marius Heß, der vom zwischen den beiden Senioren geführten Duell nicht vollends profitieren konnte. Es sollten letztlich die Plätze 9 (Hans), 10 (Marius) und 13 (HaJü) werden. Dahinter rangierten Bernd Nettesheim (P19), der Autor und Roland Bruckschen. Und zumindest Capri Driver Bernd wirkte nach diesem Lauf recht zufrieden . . .

War der Parallelflug von Hans, Marius und HaJü schon recht ansehnlich, legte die zweite Startgruppe noch locker einen drauf !! Sortieren wir Karl-Heinz Heß einmal aus (nur für diesen Tag, wohlgemerkt!), ging in dieser Gruppe die Post richtig ab: Kai-Ole Stracke (P11) fehlten nur 33 Teilmeter auf Jörg Mews (P8). Jörg fuhr 2 Teilmeter hinter Markus Kever (P7) und Markus wiederum keine Runde hinter Fabian Holthöfer (P5). Nur einer ließ sich von den Infights nicht irritieren: Der Höhne Peter düste erneut unumstritten vornweg und legte für die letzten Sechs 123,74 Runden vor, was vorläufig Tagesbestwert über alle Gruppen bedeutete . . .

Lauter bemerkenswerte Folks: HaJü (P4 Gr.4), „Wolle“ (wieder genesen !), Fabian (als „MoM“ in Duisburg und P5 Gr.5) sowie Gerhart (als absoluter Gruppe 2 Überflieger) . . . !☺

Die „Fast&Furios“ bildeten den 15. Durchgang insgesamt und die fünfte und letzte Startgruppe der Silhouetten. Nachdem der Autor bereits einen gar nicht so dezenten Hinweis gab, künftig die Startaufstellung „random“ zu erstellen, um á la Kindergarten die Hochmotivierten auseinander zu setzen, beraumte ATH zusätzlich vor der Tür ein informelles Briefing an. Das zeigte zumindest ansatzweise Wirkung und prompt stimmten die Platzierungen auch wieder ein wenig mehr . . .

Fünfte Startgruppe: Sechs Fahrer am Start . . .

Bereits in der dritten Kurve fehlt einer . . .

Etwa eine Runde Abstand trennte Chistian Wamser (zum dritten Mal P14), Ingo Vorberg (P12) und Dirk Haushalter (P7). Davor ging’s eng zwischen Andreas Thierfelder und Dirk Stracke zu: Andreas hatte auf der schlimmen Spur 1 einen Vorsprung zu verteidigen – und Dirk rannte mit vollem Speed auf der schnellen Spur Vier. Letztlich hielten bei Beiden die Nerven, sodass sich Andreas mit knapp $^{1}/_{3}$ Runde Vorsprung behaupten konnte !! Einen beinahe versöhnlichen Ausklang nahm der Tag für Udo Kaina. Mit 123,47 Runden gewann er diese Gruppe, was für das Gr.4 Desaster etwas entschädigte. Er hätte sicher gern die Tageswertung geholt – aber die sackte Peter Höhne ein, dem Udo aber nicht wirklich böse sein konnte, denn wer außer der gebeutelten Udo hätte den Sieg mehr verdient gehabt . . . !?☺

Das Fazit für die Gruppe 5 fällt sch...eng aus, auch wenn’s Wiederholen langsam nervt!! Als Beispiel:

P6 = 121,49 Runden
P7 = 121,48 Runden
P8 = 121,47 Runden
P9 = 121,39 Runden

So oder so ähnlich ziehen sich die Abstände durch die Ergebnisliste. Oft liegen die Distanzen nur bei ein / zwei Teilmetern, was aus dem o.a. nach Startgruppen sortierten Report so nicht hervorgeht. Derzeit ist in der 245 einfach alles möglich – speziell in der Gruppe 5 !!
Herzlichen Glückwunsch an Peter Höhne zum ersten persönlichen Gruppensieg überhaupt und zum ersten Ford Capri turbo Sieg seit langem. Ich hab’s ja immer gesacht: Der Capri ist aus alten PUR Reifen Zeiten absolut unterbewertet (und der Höhne auch) . . . !☺☺

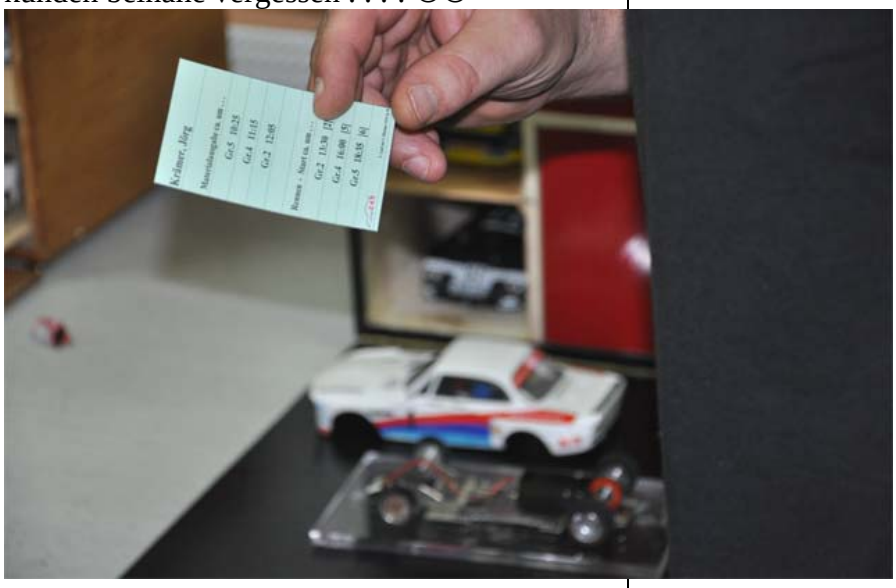
Die **Gesamtwertung** (hierzu werden die gefahrenen Runden addiert) sah drei Folks auf dem Treppchen, die dort nach Erinnerung des Autors noch nie gestanden haben: Peter Höhne auf Eins – Andreas Thierfelder auf Zwei und Marius Heß auf Drei !!
Natürlich auch hier wieder mit ultra-engen Abständen. Und vor allem: Die Ränge 4 bis 6 für die Herren Stracke, Kever und Mews liegen binnen einer guten Runde mit dem letzten Podestplatz – *„unglaublich“* sagt man in Trier zu so etwas !☺!!

Die Ausgangssituation in den Gesamtwertungen ist vor dem Finale in Köln spannend wie nie: In allen drei Gruppen haben – wenn’s weiterhin so kraut-und-rüben-mäßige Ergebnisse hagelt – zumindest noch jeweils an die zehn 245er eine Chance auf den Titel. Und selbst, wenn’s etwas erwartungsgemäßer zu-

geht, liegen bei Berücksichtigung des Streichresultates die Top5 jeder Gruppe nur 5 bis 10 Punkte auseinander, was ein bis zwei Plätze an Unterschied bedeutet. Köln wird ergo alles – aber keinesfalls langweilig . . . !!

Ende . . .

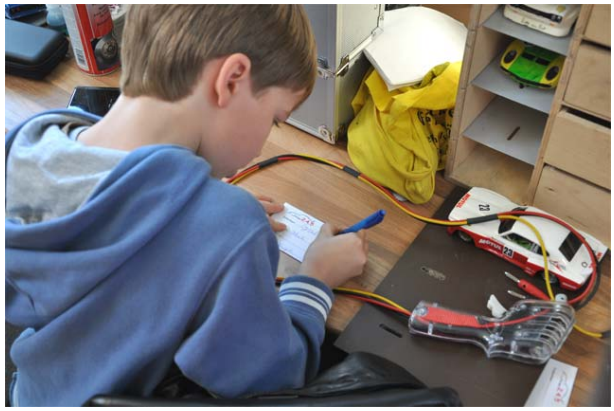
„Sollen wir die paar Sekunden bis 20:05 Uhr warten !?“ lautete die Frage von Andreas Päppinghaus und Werner Bolz, bevor die letzte Startgruppe auf ihre 6*3 Minuten ging. So exakt blieb man im Heaven im Fahrplan. Da sich die Jungs dieser Gruppe ein wenig zusammen rissen, war der Rennbetrieb pünktlich um 20:30 Uhr beendet und man konnte nach kurzer Auswertungspause zur **Siegerehrung** schreiten. Kurzweilig ging es durch die Platzierungen und zum x-ten Male wurden die Urkunden beinahe vergessen . . . ! ☺☺



Leben nach (Zeit-)Plan: Diese Karte regelt den persönlichen 245 Samstag . . .

Als „**Man of the Match**“ wurde Peter Höhne gekürt – das Urteil der Jury wurde bei der Siegerehrung (vor der Urteilsverkündung wohlgemerkt !) übrigens durch den Applaus der Teilnehmer massivst bestätigt !! Weitere Nominierte für den Ehrenpreis waren (in alphabetischer Reihenfolge) Gerhart Breker, Marius Heß und Andreas Thierfelder – aber es kann nur Einen geben . . . ! ☺☺

Der **245-Tipp** zählt derzeit zu den wahren Herausforderungen des Tages. Zu sehr werden die Ergebnisse der Gruppen durcheinander gewirbelt. Für den 5. Lauf waren immerhin zwei Mal zwei Richtige zu vermelden. Dirk Haushalter und Gabriel Heß lauteten die Namen der „Seher“ . . . !☺



“Tipp as tipp can”: Klein-Gabriel beim Ausfüllen der Tippkarte . . .
(Er sollte am Ende zu den Zweien gehören, die zumindest zwei Richtige tippten !!)

Die Crew des Slotcar Heaven hatte nicht nur im Vorfeld einen Einsatzplan angefertigt – dieser wurde auch gnadenlos umgesetzt !☺ Im Schichtdienst trat nahezu der gesamte Club an den zwei Tagen 245 den Wechseldienst an, um an der Strecke, beim Einkaufen, hinter der Theke und an der Zeitnahme Präsenz zu demonstrieren. Damit boten die Wuppertaler ein gänzlich anderes Bild als in den Vorjahren, als die „Gastgeberei“ doch auf deutlich weniger Schultern lag (aber dennoch vorzüglich war) !! Die Versorgung war selbstredend „very high level“; besonders hervorzuheben war das Angebot an Kuchen – kein Wunder, wenn Werner bei der Planung mitwirkt !☺☺

Sehr seriös: Werner „Kuchengarant“ Bolz als Racedirector . . . !☺
(Herzlichen Dank auch Andreas und Jan !!)

Herzlichen Dank also dem gesamten Heaven Team und zugleich auch Glückwunsch zur rundum gelungenen Premiere – hier stellvertretend an Andreas, Heike (die der Autor seit Jahren Katja nennt und nicht einmal weiß, warum !☺), Renate, Udo und Werner, die am Samstag quasi Dauerdienst schoben . . . !!

Selbstreden gehen die Credits ebenfalls an die wie immer zahlreichen freiwilligen Helfer aus Reihen der 245, ohne welche eine derartig komplexe Veranstaltung überhaupt nicht durchführbar wäre . . . !!☺

Das Schlusswort als Foto: Viel Kurv' - viel Ehr!

Ausblick . . .

„Rest Köln !!" lautet die simple Botschaft für die **Gruppe 2 4 5**. . .
Am **27. November 2011** gastiert die 245 easy* beim SCR in der Domstadt – und nur zwei Wochen (am **11. Dezember 2010**) später steht ebendort das große 245 Finale 2010 an. Dann allerdings nicht nur auf dem großen Kurs – sondern wir in den Vorjahren auf beiden Strecken . . .

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

Sponsoren.....

Car-On-Line | Checkered Flag | DiSo-Modelle | DoSlot

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

eMail - M.Förster | H+T Motorracing | Jens Scaleracing | Plastikmodellcenter P.M. | Plafit

Rennbahn & mehr | Rennpiste | Rennserien-West | Revell | ScaRaDo

Schöler Chassis | Slotbox | Slotdoc | Slottec | Das Slotracing Werk

Förderer..... Gerhart Breker | Carrera Freunde Schwerte | Karl-Heinz Heß | Christian Wamser

NASCAR Winston Cup

6. Lauf am 9. Oktober 2010 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

…am Samstag traf sich der Kern der Winston Cup Racer zum sechsten Lauf der Saison 2010 in der ***„neuen Rennpiste“*** in Duisburg Alt Hamborn ohne Manfred Stork.

...die 18 NASCAROS grüßen Manfred!

Kompakt . . .

- **Sieg für Oliver Stork ☺☺ mit knapp drei Runden Vorsprung auf P2 Peter Recker ☺☺!!**
- **Pascal Kißel ☺☺ war2 Tage unermüdlicher Gastgeber – und Peter und Freddy fleißige Rennleiter !!**
- **18 Racer(innen) am Start !!**
- **Manfred Stork ☺☺ nahm urlaubs-bedingt einen Streicher und überließ Peter und Ingo die Geschäftsführung !!**

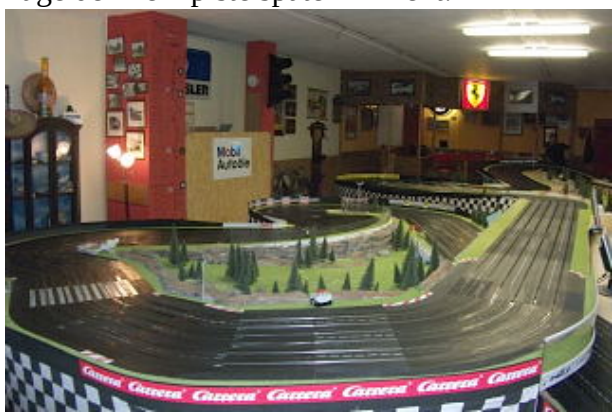
Strecke

Rennpiste Pascal Kißel
Jägerstraße 47
47166 Duisburg - Hamborn

Strecke
6-spurige Carrera Bahn 43,65 m lang

Url
www.rennpiste.de

…das dürfte Pascal Kißel sicherlich besonders gefreut haben – alle waren direkt begeistert von der neuen Rennpiste. Die Größe des Raumes, die Farbgestaltung und die Ausstattung mit vielen Rennsport Bildern, Emblemen und Kleinteilen. Dazu die sagenhaft gute Übersichtlichkeit der Carrera- Bahn, die jetzt ohne weitere Kurven auf 43 m Länge angewachsen ist und über sehr schöne Höhenunterschiede verfügt. Vom Fahrerpodest hat man alle Spuren super im Blick. Durch die enorme Streckenlänge verringert sich zwangs-läufig auch die Zahl der Terrorphasen, da genügend Platz für Überholmanöver verbleibt. Weitere Vorzüge der Rennpiste später im Text.



…Ausschnitt aus dem Bahnlayout !!

Der Trainingsabend…

…letzten Freitag wurde rege genutzt. Wobei vorab die Bahnreinigung anstand. Manfred wollte den NASCAROS die gewohnten Verhältnisse bereiten und war seit 15:30h mit dem Putzen beschäftigt. Der Schreiber dieser Zeilen stieß kurz danach dazu und somit war die Arbeit schnell getan. Sicherlich hatten wir ein wenig zu viel des Guten getan. Aber es machte halt viel Spaß in den Kurven die weißen Mittelstreifen der Carrera-Schiene wieder freizulegen.

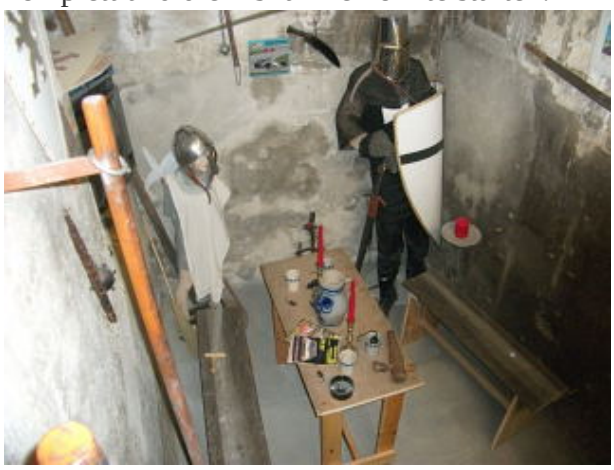
Unser Gastgeber Pascal malte sich immer wieder dabei aus, wie die Mitstreiter der Rennserien in der ***Rennpiste*** auf die fehlende Deckschicht für die Moosies reagieren werden. Ich gestehe, nicht die Schweizer waren es, sondern Manfred☑ und Ingo☑.

… die trickreiche Auffahrt zur Brücke !!

…der Samstag wurde nun von den eintreffenden NASCAROS emsig für weitere Trainingsfahrten genutzt. Manfred hatte wie immer die Boliden einiger Teilnehmer prima vorbereitet, sodass diese kurz vorm Rennstart nur wenige Informationsrunden zur Eingewöhnung drehen mussten.

…eng gestaffelt standen die Slotkoffer ?!!

...Prima war, dass Willi Knigge von den Teutos sich von Andreas Lippold mal wieder begeistern ließ, einen Renntag in Duisburg zu verbringen. Mit Bernhard Kirchartz und Andreas Trebsdorf war dann die 3. Startgruppe komplett und die Abnahme konnte starten.



…musealer Teil der „Nürburg“ jetzt auch in der Rennpiste !

Um . . .

…es mir mit der Abnahme nicht zu schwer zu machen, wurde auf die Überprüfung der Motordrehzahl der Boliden verzichtet. Damit war alles Weitere leicht zu händeln und flott waren die drei Startgruppenbrettchen im Parc Fermé verstaut. Auf Wunsch eines Teilnehmers wurde noch die 13.00h Marke abgewartet, da bis zu diesem Zeitpunkt er noch telefonisch zur Arbeit gerufen werden konnte.

…der rückwärtige Hof der „Rennpiste“ ?!!

12 x 4 min . . .

…Fahrzeitlänge war für drei Startgruppen wieder die richtige Endscheidung, die dann pünktlich um 13:00h vom Rennleiter Peter Recker auf die Reise geschickt wurden. Die mittlere Startgruppe konnte in der Zeit mal bei Pascal eine Aufstockung der Brennwerte bestellen, die dann für erhöhte Konzentration der Fahrer sorgte.

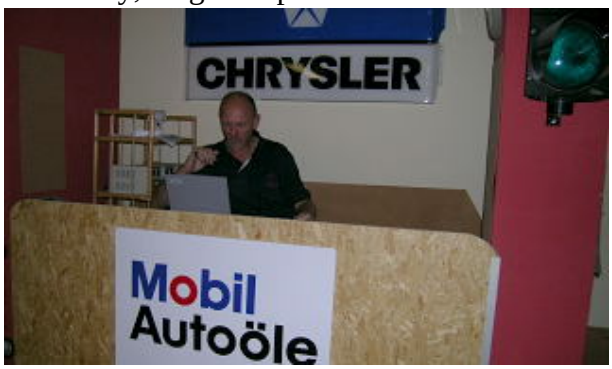
…Brennwertliste und Ergebnis !

…kurz vor 15:00h waren dann die drei Startgruppen durch rangiert und es entstand ein erstes Bild über die schnellen Leute des heutigen Tages. Oliver Stork P1 hatte mal 126,21 Rd. vorgelegt, die Peter Recker P2 mit 124, 37 Rd. nicht ganz erreichen konnte.

...die drei Startgruppen Heat 1 !

Tageswertung Heat 1, 6 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: Oliver Stork, Peter Recker, Dieter Clemens, Volker Nühlen, Frank Kaldewey, Jürgen Tepaß



…Rennleiter Freddy aus dem Dorf ?!!

…Heat 2

…nach dem Regrouping ging es dann unmittelbar in den Heat 2.

…die Startgruppe 3 im Heat 2 !!

...Peter war hier auch wieder der Jäger des Meisterschaftsführenden Oliver. In der weiteren Folge ergab sich ein spannender Kampf unter den Clubmitgliedern aus Moers und Kamp-Lintfort. Volker Nühlen P5 war dabei der Glückliche. In der Addition konnte er als Tagesdritter sein wohl bestes Ergebnis als NASCARO einfahren.

…unsere heutige Amazone Katja erreichte wieder mal ein Top Ergebnis mit P8 in Heat 1 und P9 in Heat 2.

Tageswertung Heat 2, 6 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: Oliver Stork, Peter Recker, Frank Kaldewey, Jürgen Tepaß, Volker Nühlen, Dieter Clemens

…Tagessieger Oliver Stork ☺☺ auf der neuen Rennpiste !

Tageswertung Gesamtstand

Die **TOP 6** in Kurzform: Oliver Stork, Peter Recker, Volker Nühlen, Frank Kaldewey, Jürgen Tepaß, Dieter Clemens,

Damit ging doch recht flott der Renntag zu Neige und der Berichterstatter konnte die Siegerehrung vornehmen. Gratulation an Oliver Stork☺☺.

…"next Generation" mit passendem Polo !!

…Credits

…wie immer danken wir den angereisten NASCARO´s für den schönen Renntag.

…einen besonderer Dank an Pascal Kißel und seiner ***„neuen Rennpiste"***.

…Pascal bedankt sich ebenfalls bei den NASCAROS, die wie man in der DSC sagt, so einen entspannten Tag erlebt haben.

…Pascal sprach mich immer wieder darauf, ***„meckert denn hier keiner.??“.*** – Nein Pascal☺☺, alle waren hoch zufrieden, haben im Umfeld einen Parkplatz gefunden und sind von Dir prima betreut worden.

…die Tabelle zeigt jetzt eine eindeutige Führung von Oliver Stork. Der Endlauf wird damit besonders viel Spannung ergeben.

…Pascal hatte am Freitag noch einen Staubschutzvorhang☺☺ zum Fahrerlager hin installiert, um uns hervorragende Gripverhältnisse zu präsentieren. Aus unserer Sicht wäre es nicht notwendig gewesen, aber die Ergebnisse zeigen, dass es wohl richtig war.

Freunde der "rennpiste"

Vorschau . . .

Der Tross der NASCARO´s aus dem Winston Cup wird das 7. Rennen der Saison am 20.11.2010 bei Peter Meisters Carrera Welt den bestreiten. Der Zeitplan wird sich an den üblichen Tagesablauf anlehnen. Dann wird sicherlich wieder die volle Mannschaft zum Kampf um die Punkte antreten.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Winston Cup

Trans-Am

7. Lauf am 10. Oktober 2010 in Duisburg

geschrieben von Andreas Rehm

Sonntag Morgen, 09:00 Uhr in der Duisburger Fußgängerzone.
Die Sonne scheint und diverse Gestalten schleppen schwere Kisten in das Slotracing Fachgeschäft des Pascal Kissel, um einen weiteren Wertungslauf zur diesjährigen Meisterschaft der Trans-Am Serie zu absolvieren.

Geballte Pferdestärken: 2 x Ford Mustang

Für die meisten Teilnehmer ist die Strecke noch völlig unbekannt und daher fällt der Frühstücksplausch ein wenig kürzer aus als sonst. Sah man zunächst noch tiefe Furchen auf den Stirnen und hochgezogene Augenbrauen, lösten sich die Mienen dann aber zusehends und die meisten fanden richtig Spaß an der 44mtr. langen Rennstrecke.

Nach und nach wurden dann die letzten Trainingseinheiten und die fällige technische Abnahme absolviert.

Rennen Klasse 1:

Da sich bedauerlicherweise lediglich 9 Rennwillige in den Räumen der Rennpiste einfanden, bildete man nur eine Startgruppe und schleifte nach dem Motto „5 raus, 6 rein“ die Gruppe durch.
Leider war das Rennen weniger durch spannende Zweikämpfe denn durch eine enorm hohe Anzahl an Terrorphasen geprägt. Ein Trend, der sich im übrigen auch in der Klasse 2 fortsetzte. Es standen nur drei Einsetzer zur Verfügung und, um Schäden an den Fahrzeugen durch Kollisionen zu vermeiden, wurde eben ein wenig häufiger die Terrortaste gedrückt als sonst.
Relativ bald waren die Positionen bezogen und A.Rehm brachte die volle Punktzahl vor Dauerrivalen Uwe Pfaffenbach nach Hause. Dahinter verwies der diesjährige Gelegenheitsstarter André Brocke den Soester Olaf Leimbach auf Rang vier. Schön gleichmäßig fuhr

der ebenfalls aus Soest stammende Patric Wagner seine Runden.

In der folgenden Mittagspause durften die Fahrer in schummriger Atmosphäre bei Kerzenschein das über die Grenzen Duisburgs hinaus bekannte Catering des Pascal K. genießen. Es ist immer wieder beeindruckend, was der Bahnbetreiber da auf die Beine stellt!

Man ließ es sich richtig gut gehen …

…und nach dem Essen zum Small-Talk in die Sonne!

Rennen Klasse 2:

Nach der Startfreigabe konnten sich zunächst O. Leimbach, A.Brocke und U.Pfaffenbach vom Feld absetzen. Nach einiger Zeit hatte aber auch A.Rehm seinen Rhythmus gefunden und konnte Runde um Runde dichter aufschließen, um das Rennen mit einer Runde Vorsprunge für sich zu entscheiden. Die nachfolgenden Brocke und Leimbach lieferten sich dann doch noch ein einigermaßen sehenswertes Duell, aus dem OWL-Fahrer André Brocke mit knapp einer halben Runde Vorsprung als Sieger hervor ging. Uwe P. musste irgendwann abreißen lassen und begnügte sich mit Punktesicherung und Rang 4. Auch in dieser Klasse belegte Patric Wagner mit seinem Firebird Rang 5.

Auf Grund der geringen Teilnehmerzahl und der Tatsache, dass der diesjährige harte Kern der Serie anwesend war, nutzte man die reichlich zur Verfügung stehende Zeit, um die ersten Wiechen für die Saison 2011 zu stellen.

Trotz zurückgegangener Teilnehmerzahl in diesem Jahr ist die Serienleitung gewillt, auch im kommenden Jahr die Trans-Am Meisterschaft fortzusetzen. Um potenziellen Interessenten Anreize zur Teilnahme zu bieten, hat man sich entschlossen, zukünftig nur noch 6 Wertungsläufe auf drei verschiedenen Strecken durchzuführen. Desweiteren wird es Anpassungen im technischen Reglement geben, um finanziellen Auswüchsen wie in anderen Rennserien Einhalt zu gebieten. So werden zukünftig keine GfK-Karossen mehr zugelassen sein. Außerdem dürfen an den Großserienchassis nur noch das Wackel-H und das Federelement aus Karbon bzw. GfK bestehen.

Die endgültige Fassung sowie die Termine werden rechtzeitig auf der Homepage der Serie veröffentlicht.

Das gilt natürlich auch für den Termin des in der Winterpause erstmals stattfindenden Teamrennens.

Ergebnis Klasse 1:	Klasse 2:
1. Rehm, Andreas	1. Rehm, Andreas
2. Uwe Pfaffenbach	2. Brocke, André
3. Brocke, André	3. Leimbach, Olaf
4. Leimbach, Olaf	4. Pfaffenbach, Uwe
5. Wagner, Patric	5. Wagner, Patric
6. Kranefuß, Dennis	6. Kranefuß, Dennis
7. Wagner, Jannic	7. Miebach, Willi
8. Kranefuß, Martin	8. Wagner, Jannic
9. Miebach, Willi	9. Kranefuß, Martin

Zieleinlauf der Klasse 2: A.Rehm, A.Brocke, O.Leimbach

Der Berichterstatter möchte an dieser Stelle nicht versäumen, sich bei Bahnbetreiber und Gastgeber Pascal Kissel ganz herzlich für die Gastfreundschaft zu bedanken. Das war mal wieder klasse!

Ein weiterer Dank geht an Kai-Uwe Schott, der ohne viel Aufhebens den Job in der Rennleitung übernahm. Kaum war die Frage *„Könntest Du vielleicht...“* richtig ausgesprochen, saß er schon mit sichtlich Spaß am Computer.
Vielen Dank dafür!

Abschließend noch der Hinweis auf Lauf 7 der diesjährigen Saison. Dieser findet am 31.10.10 auf der brandneuen Rennstrecke der Sportfreunde in Wuppertal statt..
Über Trainingsmöglichkeiten werden wir rechtzeitig auf der Trans-Am Homepage informieren.

Alle Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte 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

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saison-start 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

. / .

Alles weitere gibt's hier:

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Termine 2011	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	✓ / ✓	✓	-	🟢 🟢 🟢 🟢 🟢 🟢 ○