

WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 143 - 21. Januar 2008

Editorial

Moin Folks . . . das C/Masters 2007 in Swisttal am Freitag und Samstag sowie der Auftakt zur 245 easy* in Duisburg am Sonntag bildeten das 3. Rennwochenende des Jahres . . .

Und kommendes Wochenende ist bereits wieder C/West angesagt - genauer geschrieben, die 6h Köln. Zwölf Teams haben sich für den 2. Lauf zum C/Team-Cup 2008 angesagt, um in Köln auf beiden Bahnen wirkliche Langstrecke zu fahren . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 143 beginnt mit einem Bericht zum ersten GT Rennen bei der Scuderia Siegen von Andreas Höne und geht anschließend ausführlich auf die Ereignisse des vergangenen Wochenendes ein . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT-Serie
am 11. Januar 2008 in Siegen
- C/Masters
am 19. Januar 2008 in Swisttal
- **245 easy***
1. Lauf am 20. Januar 2008 in Duisburg

GT-Serie

am 11. Januar 2008 in Siegen

Neue Rennserie mit aktuellen GT Fahrzeugen bei der Scuderia Siegen

Nachdem aktuelle GT Fahrzeuge sich immer größerer Popularität erfreuen, entschloss sich die Scuderia Siegen neben ihrer Stammklasse, der DSC, eine GT Klasse mit Autos die jünger als das Baujahr 2000 sind, ins Leben zu rufen. Als Geburtshelfer kann sicher Volker Schneider angesehen werden, der die Siegener mit diesem Virus infizierte und nicht zuletzt auch das Reglement erstellte und für die Rahmenbedingungen der Serie sorgte. Besonderes Augenmerk wird bei der Serie auf möglichst **große** Chancengleichheit gelegt. Hierzu zählt unter anderem, dass alle im Rennen gefahrenen Motoren aus einem Motorenpool kommen.

Als Besonderheit wird hier nicht der sonst übliche Fox Motor eingesetzt, sondern ein Parma Motor (13d), der bei 13V Bahnspannung **neben** sehr guten Leistungswerten auch hervorragende Bremseigenschaften bietet. **Weiterhin** dürfen nur DOW Reifen aus der „neuen Mischung“ gefahren werden. So ist von der Materialseite der „alte Hase“ dem Neuling gleichgestellt und der schnellste Drückerfinger entscheidet über Sieg und Niederlage.

Zum ersten Rennen am 11.01.08 trafen sich 11 Fahrer auf der schönen und schnellen Holzbahn in Siegen. Vor dem Rennstart um 20:30 Uhr wurde schon heftig seit dem späten Nachmittag trainiert, um ein wenig Gefühl für den doch für die meisten ungewohnten Motor zu bekommen. Nach einer kurzen technischen Abnahme, die von Uwe Schöler wie immer professionell durchgeführt wurde, stellten sich die Fahrer dem ersten Vergleich, um im Qualifying die Startgruppe und Startreihenfolge auszufahren.



Maserati von Andreas Höne

Hier zeigte sich bereits, dass es nur über Dr.Evermann zum Sieg führen konnte. Uwe fuhr eine sensationelle Zeit, die ihm Platz 1 im Qualifying einbrachte. Rund 2/10s dahinter

konnte Jens Gerlach auf Platz 2 fahren, dicht gefolgt von Emanuel Vandenryd.

Nach dem Ausfahren der Gruppen wurden die Fahrer durch den Rennleiter in Persona Uwe Schöler in zwei Startgruppen auf die Reise geschickt. Hier zeigte sich vor allem, dass die Heimascaris ihre Streckenkenntnisse gnadenlos ausspielten. Besonders bemerkenswert war der Zweikampf zwischen dem Serienorganisateur Volker Schneider auf Ferrari 575 GTC und dem Gastfahrer vom Carrera-Club-Oberberg Andreas Höne. Über alle 6 Turns lag nie mehr als eine Runde Abstand zwischen den Beiden.



Nach dem Volker den Druck immer mehr erhöhte und damit Andreas auf seinem Maserati Trofeo immer wieder in Fehler trieb, trennten die Beiden nach „Abpiff“ nur wenige Teilmeter (0,03), wobei Andreas die Nase knapp vorne behielt und sich Platz 6 sicherte.

In der schnelleren Startgruppe lagen in den ersten beiden Turns Jens Gerlach und Emu Vandenryt dicht zusammen mit dem ewigen Schatten von Uwe Drevermann. Erst mit zu-

nehmender Renndauer konnte sich Jens Gerlach auf seinem Ferrari 575 GTC entscheidend von Emu und Uwe absetzen, was zum Schluss dann auch zu einem Sieg führte. Emanuel konnte mit seinem BMW M3 GTR den zweiten Platz vor Uwe Drevermann auf Corvette C6 sichern.

Besonders erwähnenswert in dieser Gruppe war sicher der Morgen+8, pilotiert von Hanko Völkl.



Morgan+8 von Hanko Völkl

Das Rennen selbst bot ein schönes und buntes Fahrerfeld mit wirklich tollen Autos. Hier kam doch wieder der hohe Scaledanke der Scuderia Mitglieder zum Vorschein.

Wer Interesse hat, ist herzlich eingeladen am nächsten Rennen der Serie auf der Bahn der Scuderia Siegen teilzunehmen.

Dieses findet am 15. Februar 2008 statt. Weitere Infos, sowie das Reglement können unter www.scuderia-siegen.de eingesehen werden.

C/Masters

am 19. Januar 2008 in Swisttal



Neunzehn Clubs des Wilden Westens beteiligen sich 2008 in irgendeiner Form an der C/West. Aktuell werden die C/Rangliste sowie der C/Team-Cup ausgefahren. Eine Gelegenheit, alle oder zumindest die meisten Clubs der C/West zum Reden und zum Spielen zusammen zu bekommen, bot das C/Masters 2007, zu welchem die Slotracingfreunde Swisttal geladen hatten . . .

Kompakt . . .

- Premiere geglückt - Atmosphäre bestens - Slotracingfreunde Swisttal leisten Außerordentliches in der Vorbereitung . . .
- letztlich 46 Teilnehmer aus 15 Clubs . . .
- hochspannende Rennen . . .
- Teamwertung geht (plötzlich und unerwartet ☺☺) an die Mannschaft des Slotcar Heaven aus Wuppertal . . .
- Slotracingfreunde Swisttal und Carrera Freunde Schwerte auf den Plätzen . . .
- Sieger der Einzelwertung wird Sebastian Nockemann . . .
- Christian Schnitzler und Stephan Bolz komplettieren die Top 3 . . .



Strecke

Slotracingfreunde Swisttal
Brenigerstr. 7-19
Gewerbegebiet Süd
53913 Swisttal-Heimerzheim

Url

[Slotracingfreunde Swisttal](#)

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Vorgeplänkel . . .

Bis Samstag Früh fanden sich schließlich Vertreter von 15 Clubs in Swisttal ein, um C/West zu (er-)leben. Auch das Wetter spielte mit und bescherte im Rheintal äußerst mildes Januarwetter mit Temperaturen um die 13 Grad, sodass keine Sorge ob einer Beeinträchtigung der Veranstaltung durch Schnee und Eis aufkommen musste . . .

Bis zum Nennungsschluss am 15. Dezember 2007 hatte sich ein Berg von 72 Teilnehmern aufgetürmt, welche am ersten C/Masters teilnehmen wollten. Ursprünglich sollte bei 60 Startern Schluss sein, jedoch gingen die Organisatoren davon aus, dass noch etliche Absagen eintrudeln würden und die selbst auferlegte Beschränkung erreicht würde . . .

Schließlich war man am Veranstaltungstag bei exakt 60 Teilnehmern angelangt und kurzfristig bzw. unangekündigt blieben etliche weitere Gruppe C Fahrer der Veranstaltung fern. Das war nicht ganz so höflich, sollte der Veranstaltung allerdings keinen Abbruch tun. Tatsächlich an den Start gingen dann am Ende 46 Starter. Aber glücklicherweise waren alle 15 Clubs mit zumindest einem Vertreter anwesend . . .

Beim C/West Treffen am 14. Oktober 2007 In Schwerte fand sich spontan ein Kreis von fünf Freiwilligen zusammen, um einerseits die C/West allgemein anzuschieben und (in diesem Rahmen) andererseits auch das C/Masters vorzubereiten. Ebenso spontan bot der Chef der Slotracingfreunde Swisttal Jürgen Landsberg an, das C/Masters in deren neuen Räumlichkeiten durchzuführen. Ob er dies

zwischenzeitlich bereit hat, ist nicht überliefert ☺☺ Jedenfalls knieten sich die Swisttaler mit allen Kräften in die Vorbereitung dieser neuen Veranstaltung. Allein zwei lange Meetings wurden angesetzt; die Maildrähte glühten phasenweise . . .

Auf Basis andernorts gemachter Erfahrungen wurden von den Swisttalern kurzfristig noch Umbauten an der Zeitnahme vorgenommen, Leitungen für die elektronische Aufbereitung der Ergebnisse verlegt und eine Menge Arbeit in Teilnehmerausweise und Registrierung gesteckt. Parallel dazu wurde die Organisation der Veranstaltung festgelegt . . .

Das Ergebnis sollte sich dann am zurückliegenden Wochenende wirklich sehen lassen !!



Information der Fahrer - durchaus auch für die älteren Mitbürger erkennbar . . .



Selbst die Quali- und Rennergebnisse wurden elektronisch aufbereitet . . .

Seit Bekanntwerden des Veranstaltungsortes für das C/Masters erfreuten sich die Slotracingfreunde Swisttal zahlreicher Besucher, die an den donnerstäglichen Clubabenden gern und häufiger „nur 'mal so vorbei schauen“ ☺ Folglich wurde das C/Masters nicht überall und ausschließlich als Möglichkeit gesehen,

die Clubs der C/West einmal in lockerem Rahmen zusammen zu bringen. Auch der Racing Aspekt schien recht ernst genommen zu werden. Folglich sollte der sportliche Teil in drei Kategorien unterteilt werden:

- Die „Vieltrainierer“ waren sicherlich bestens aussortiert.
- Die Fraktion „einmal Training muss schon sein“ erschien zumindest nicht gänzlich unvorbereitet.
- Und die Jungs, die am frühen Samstag Morgen erstmalig in Swisttal aufliefen, verdienen Hochachtung !! Allzu viel Vorbereitungszeit bzw. Trainingsmöglichkeit ließen der enge Fahrplan bzw. die Vielzahl der Teilnehmer nicht . . .



Am Samstag Früh war eine halbe Stunde Wartezeit auf ein paar kurze Trainingsrunden „Mindeststandard“ . . .

Die durchweg jugendlichen Favoriten auf den Sieg in der Einzelwertung rekrutierten sich logischerweise überwiegend aus der erstgenannten Gruppe. Lediglich Christian Schnitzler versuchte gänzlich ohne vorheriges Training auszukommen.

Für die Teamwertung hätte wohl kaum jemand gegen die Mannschaft des Slotcar Heaven gewettet. Die Wuppertaler sind eh stark, die „Wildcard-Fahrer“ wurden in der Teamwertung nicht berücksichtigt - und etliche andere Teams traten nicht in Bestbesetzung an . . .

Der Clubabend am **Donnerstag** war bereits reichlich überlaufen. An die 30 Slotracer tummelten sich an der Bahn. Dagegen ging's am **Freitag** Abend nahezu gemütlich zu: Eher zwei Dutzend Teilnehmer fanden sich ein - und zumeist ohne große Wartezeit einen Platz an der Bahn. Die Strategie zur Vorbereitung sah höchst unterschiedlich aus. Das Spektrum reichte von „Bahnlearnern“ über Abstimmung

hin zur Bestzeitenjagd mit eigenem oder (realistischer) neuem Motor. Die schnellsten Zeiten erzielte jedenfalls Andi Baum, der somit auf der Favoritenliste eine weitere Stufe nach oben kletterte . . .

Nachdem um 23:15h der Bahnstromabgeschaltet wurde, bahnte sich - reichlich untypisch für den Januar - eine Frischluftparty á la SLP in Bischofsheim an. Die Jungs, die auf dem Parkplatz in Pkw, Bus oder WoMo übernächtigen wollten, hatten noch keine Lust aufs Bett und eine Kiste Stubi war auch mit im Spiel. Erst so gegen 3:00h fand das außerplanmäßige Meeting ein Ende. Bis dahin hatten die zwei Racedirectors alle Belange der Zeitnahme erschöpfend erörtert und die Getränkevorräte waren ebenfalls geleert . . . ☺☺

C/Masters . . .

Der **Samstag** Vormittag war von einem straffen Zeitplan bestimmt, um die „Großveranstaltung“ zügig über die Bühne zu bringen. Der Vormittag hatte es in sich - wenn das Rennen erst einmal lief, würde ausreichend Zeit für Smalltalk sein . . .

Gehen wir die Sache einfach in einer Bildgeschichte an:



Station 1: Motorenausgabe

Die zuvor durchgemessenen Schwarzen Carrera Motoren wurden ausgegeben und mussten unter Aufsicht eingebaut werden.

Das Regiment führten Michael Wagner und Robert Ehl.

Die ursprünglich pro Gruppe veranschlagten 15 Minuten für diese Verrichtung reichten nicht wirklich aus. Hier müssen wohl noch etliche Trainingssessions abgehalten werden, bis das Ganze SLP-like funktioniert . . . ☺☺

Dennoch improvisierten die Teilnehmer glänzend - und brachten alle 46 Slotcars zeitgerecht zur nächsten Station . . . !!



Station 2: Funktionstest

Um Motoren und Slotcars letztmalig auf den Zahn zu fühlen, konnten maximal 3 Minuten auf der Strecke absolviert werden. Auch waren noch kleinere Arbeiten am Slotcar möglich . . . Lediglich ein Slotcar fuhr am Start des Funktionstests rückwärts, weil Robert Ehl bei der Motorenausgabe die korrekte Drehrichtung mittels 9V-Block überprüfte ☹☹ Das werden wir ihm künftig austreiben müssen - der ganze Spaß und Nervenkitzel blieben somit auf der Strecke . . . ☺☺

Die Arbeit (und die Fußmärsche) erledigten Sebastian Nockemann und der Schleichende.



Die Teilnehmer zeigten sich zur technischen Abnahme von ihrer besten Seite . . . ☺☺



Und so sah die Geschichte von der anderen Seite aus . . .

Station 3: Technische Abnahme

Jeweils zwei Zweiteams übernahmen das wirkungsvolle Quälen der Teilnehmer. Hier waren Udo Kaina (extra hierfür angereist !), Uwe Langenkamp, Ralf Ludorf, Uli Nötzel, Thomas Reich, JanS, Frank Scheidt und Wolfgang Ullrich am Werk.

Etliche Loops waren zu verzeichnen. Das Lesen von Reglements und das Nachhalten von dessen Vorgaben ist halt nicht immer so einfach . . . ☺☺

Erwartungsgemäß kam (insbesondere hinsichtlich der Karosseriegestaltung) der ein oder andere Aspekt zu Tage, welcher im C/West Reglement noch nicht perfekt formuliert ist - und eventuell in einer neuen Auflage nachzubessern ist. Dennoch ging unter der Oberhoheit von Andy Lippold friedlich und gelassen zu - und alle durften am Ende mitspielen . . .

An dieser Stelle ist eventuell ein kleiner Exkurs in Sachen Technik angesagt: Das Gros der Teilnehmer trat mit Großserienchassis an, welche eventuell durch „Großserien“-Karbontechnik ein wenig optimiert war. Echte Eigenbauchassis bzw. massiv modifizierte Großserie war eher dünn gesät und überwiegend in der Spitze zu finden . . .



Station 4: Qualifikation

Unter Leitung von Ingo Vorberg wurde die Quali quasi „unsortiert“, dafür aber äußerst zügig ausgefahren. Das „unsortiert“ war auf die Reihenfolge beim Motoreinbau zurück zu führen, zu welcher beispielsweise die Wildcard Fahrer zuerst antreten mussten. Dementsprechend waren drei der ersten vier Startplätze bereits nach vier Teilnehmern vergeben - und zwar fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit, weil zahlreiche Teilnehmer noch an der

technischen Abnahme „fest hingen“.

Für die Quali durften drei Runden gefahren werden, deren schnellste für die Bildung der Startaufstellung heran gezogen wurde.

Die Schallmauer lag bei 8 Sekunden - und wurde lediglich durch Sebastian Nockemann, Christian Schnitzler und Stephan Bolz durchbrochen. Der Viertplatzierte JanS scheiterte daran schon recht deutlich. Im Einserbereich landeten mit Marcel Wondel und Andi Baum nur zwei Fahrer und bei den Zweiern gar mit Christopher Glink nur ein Teilnehmer . . .

Über die gesamte Veranstaltung - und natürlich auch die Quali-Zeiten informierte übrigens ein ausführlicher [Newsticker](#), welchem bitte auch die vollständigen Quali Ergebnisse sowie die Details des Rennverlaufs zu entnehmen sind . . .



Station 5: Rennen

Die Startgruppen wurden anhand des Quali Resultats gebildet. JanS und vor allem Ralf Ludorf trugen dafür Sorge. Die langsameren Teilnehmer bekamen den Vortritt. Insgesamt gingen 8 Startgruppen auf die Strecke.

Die meisten Startgruppen fochten extrem spannendes Rennen aus, in welchen die Entscheidungen zumeist mit nur wenigen Teilmetern Unterschied fielen. So Mancher kam trotz der Sprintdistanz von 6*5 Minuten Fahrzeit arg ins Schwitzen.

Wirklich Prima: Es ging fast ausnahmslos ruhig und fair zu. Die zwei „Nachtschwärmer“ aus dem Parkplatzbiwak (Siggi Glink und Ingo Vorberg) hatten die Zeitnahme und die Teilnehmer allzeit im Griff. Lediglich zu Beginn musste ein Dummy-Fahrer „gefaltet“ werden,

weil er permanent an den Teilnehmern des Rennens vorbei flog . . . ☺☺

Auch gut: Defekte zählten zu den Ausnahmen. Ein verloren gegangenes Vorderrad war zu notieren. Auch die ausgegebenen Motoren funktionierten bestens.

Kurios: Uwe Reinersmann beklagte „keinen Grip“, wanderte mehr oder weniger gemütlich an seinen Slotkoffer und installierte einen neuen Radsatz. Viel Zeit hat er dadurch nicht gewonnen . . . ☺☺

Am Ende bestätigte die schnellste Startgruppe alle Prognosen und fuhr überlegen die Positionen Eins bis Sechs aus. Marcel Wondel war gesundheitlich angeschlagen und musste sich mit P4 zufrieden geben. Andi Baum kam auf P5 ins Ziel und JanS hielt die rote Laterne in dieser Gruppe. Die bei den Youngstern obligatorischen Vergleichsfahrten nach dem Rennen besserten seine Laune geringfügig: „Rund 1 Zehntel geht auf den Motor - der Rest war's Chassis“. Gegen die Eigenbauten aus dem Hause Nockemann war also kein Kraut gewachsen. Das musste auch Stephan Bolz leidvoll erfahren. Bis zur letzten Spur hielt er den großartigen Fight um die Spitze offen, musste aber letztlich sowohl Sebastian Nockemann als auch Christian Schnitzler noch knapp ziehen lassen. Am Ende ging der Dreikampf 222,⁵³ zu 222,⁴⁰ zu 221,⁸⁸ aus. Das war Werbung für das Slotracing pur . . . !! Zweiter Unglücklicher neben JanS war allerdings Christian Schnitzler, der gleich auf der ersten Spur beträchtlich und unverschuldet in Rückstand geriet, weil ein Stück Blei in seinem Slot lag. Da die Fehlerrate in der Spitzengruppe durchweg bei max. ein bis zwei Abflügen lag, war dieser Rückstand einfach nicht mehr aufzuholen . . . Grats also an Sebastian Nockemann für den etwas glücklichen Sieg - und den Platzierten Christian Schnitzler und Stephn Bolz für den großartigen Kampf !!

Die Teamwertung ging erwartungsgemäß an die Jungs aus dem Slotcar Heaven, für welche Stephan Bolz, Marcel Wondel und Andi Baum gewertet wurden. Dieser C/Masters Wanderpokal wird also zumindest für ein Jahr in Wuppertal stehen.

Einen tollen zweiten Platz fuhren Christopher Glink (P11), Conny Guillaume (P12) und Martijn de Kanter (P27) für das Heimteam ein. Sie verwiesen die Jungs von den Carrera Freunden

Schwerte äußerst knapp auf Rang 3 (Ingo Vorberg P10, Peter Rohde P14 und Andreas Rohmann P24).

Den Schwerter „Erzfeinden“ (beide Clubs verstehen sich großartig !!) vom SRC Köln blieb nur Platz 4 der Teamwertung. Und die zweite große Überraschung (nach den Slotracingfreunden Swisttal) vollbrachten die Drei von Slot im Pott mit Rang 5 der Teamwertung, nur 12 Teilstriche hinter den Kölnern . . .

Das detaillierte [Ergebnis der C/Masters 2007](#) steht wie immer als PDF in den „Rennserien-West“ . . .



Freitagabendliche Impressionen von der Swisttaler Theke . . .

Ende . . .

Dass auch Schleichende Orakel irren können, zeigte sich bei der Siegerehrung. Bis auf ganz wenige Ausnahmen war die „Belegschaft“ noch vollzählig anwesend . . . ☺☺ Das war nicht nur überraschend - sondern ebenfalls Spitze . . . !!

Je ein Wanderpokal für die Sieger in der Einzel- und der Team-Wertung wurde überreicht und jeder Fahrer bzw. jedes Team bekam seine Platzierung in Urkundenform vor Augen gehalten. Dazu wurde kräftig spekuliert, ob die Tragkraft des Hallenbodens ausreichen würde, als Jürgen Landsberg die Teilnehmer zum Gruppenfoto versammelte . . . ☺☺

Credits . . .

Die meisten helfenden Hände bzw. Gestalter der C/Masters wurden namentlich im Laufe des Berichtes erwähnt. Möge niemand vergessen geblieben sein - falls doch, war es keine böse Absicht . . . !!

Bisher jedoch unerwähnt blieben die zahlrei-

chen Helfer aus Reihen der Slotracingfreunde Swisttal, ohne die eine Durchführung der C/Masters kaum möglich gewesen wäre. Neben den unabdingbaren Auf- und Abbauarbeiten war die Registrierung an zwei Tagen humorvoll besetzt, Hunderte von Fotos wurden angefertigt und das Catering war von früh bis spät charmant im Dienste der Teilnehmer auf den Beinen . . .

Herzlichen Dank allen beteiligten Swisttalern für dieses riesige Engagement . . . !!



2/3 des überaus charmanten Caterings in Swisttal harren der Dinge die da kommen . . .

Auch wenn in Swisttal der Eindruck entstehen konnte, der Schleichende sei der Frontmann des C/Masters - dem ist **NICHT** so. Das Wiedererstehen der C/West ist allein Andy Lippolds Verdienst !! Und für die Vorbereitung von C/West und C/Masters haben sich dazu Ralf Ludorf, Ingo Vorberg und Michael Wagner überaus engagiert. Und speziell das C/Masters ist selbstredend ohne Jürgen Landsbergs werken nur schwer vorstellbar . . .

Allen sei für ihre Arbeit herzlicher Dank gesagt - in rund drei Monaten wurde eine Menge im Sinne der C/West bewegt !! Und der Autor wird hoffentlich demnächst wieder in der Versenkung verschwinden - jedenfalls bezogen auf die C/West . . . ☺☺



Die „Racedirectors“ bei der Arbeit - Ingo Vorberg und Sigi Glink (verdeckt) hatten „den Laden“ allzeit fest im Griff . . .

Bei den Credits keinesfalls zu vergessen und in Swisttal noch einmal öffentlich ausgesprochen - wenn auch eher mit Bezug zur gesamten C/West als unmittelbar zur C/Masters: Der Dank an Wolfgang Habon für die technische Realisierung der C/Rangliste in kürzester Zeit . . . !!

Der letzte große Dank gebührt jedoch den Teilnehmern, die eine tolle Veranstaltung aktiv mitgestaltet und für viel Spannung auf der Strecke gesorgt haben . . .

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West - C/West](#)

245 easy*

1. Lauf am 20. Januar 2008 in Duisburg

„Blue is beautiful!“ . . . dieser Spruch könnte glatt als Motto über der zweiten Sasion der **245 easy*** stehen ☺☺ Soll doch diese Serie (als erste Clubübergreifende im Westen !?) zwingend mit neuem Reifenmaterial gefahren werden. Und damit man „neu“ von „alt“ auch unterscheiden kann, müssen die Pneus der Serie Blau durchgefärbt sein. Die Reifenhersteller färbten dankenswerter Weise ein - und am gestrigen Sonntag wurde Lauf Nr.1 in der Duisburger Rennpiste durchgeführt . . .

Kompakt . . .

- Blue scheinbar nicht für alle attraktiv . . .
- 22 Folks lassen es „easy“ angehen . . .
- praktische Erkenntnisse mit neuem Reifenmaterial gesammelt . . .
- JanS und der Große Angler mit Gr.2 Fahrzeugen ganz weit vorne . . .
- Einsteiger aus 2007 entwickeln sich weiter und laut JanS macht's Spaß, dies mitanzusehen . . .

Adresse

Rennpiste
 Alleestr. 35 / 37
 47166 Duisburg Hamborn

Url

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 34,5m lang

Alles „easy“ . . . !? !?



Nur spärlich besetzte Tribünen bei der 245 easy* in Duisburg . . .

Die abgebildeten Tribünen waren ein wenig symptomatisch für den ersten Lauf zur 245 easy* in der Rennpiste . . .

Erstmalig war die Veranstaltung nicht „ausgebucht“. 17 Teilnehmer, von welchen einer die Rennen nicht mitfuhr sowie 5 Betreuer, bei denen auch nur 3 zum Regler griffen sorgten für 19 Namen in der Ergebnisliste - und für einen wirklich entspannten Tagesablauf. Dies kam dem Autor nach den zwei Tagen in Swisttal sehr entgegen . . . ☺☺



Der Große Angler verfolgte mit seinem Gr.2 Neubau JanS mit dem S² Gr.2 Alteisen . . .

Selbstverständlich liegen keine Informationen vor, warum der ein oder andere nicht zur „easy“ aufgelaufen ist, aber die Farbe Blau bzw. die Verwendung neuen Reifenmaterials scheint zumindest einer der Gründe gewesen zu sein . . .



Schicker BMW 635 CSi - gestaltet von Karl-Heinz Heß . . .

Dabei war die Sache - bezogen auf die 245-typische Sprintdistanz von 6*3 Minuten - gar nicht einmal soooo schlimm . . . Meinten jedenfalls die Teilnehmer am Abend anlässlich der Siegereverehrung. Auf den ersten zwei bis

drei Spuren war das Gripniveau halbwegs auf altem Niveau - und in der zweiten Halbzeit dann sicherlich schlechter als vom Altmaterial her gewohnt. Dementsprechend nutzten zumindest die alterfahrenen 245er die beiden Rennen, um unterschiedliche Strategien zu erproben . . .

JanS ließ mit 128,35 auf dem alten Gr.2 Colt gefahrenen Runden vermuten, dass das so gern zitierte, „Unfahrbar-Desaster“ halb so wild ausfallen könnte. In 2007 war für die Spitze in der Gruppe 2 bei knappen 132 Runden Feierabend - allerdings mit optimal vorbereiteten „Dickschiffen“ vom Schlage eines Camaro bzw. Firebird - und der S² Colt läuft nachweislich nicht das Tempo der „Dickschiffe“ . . .

Allerdings muss fairerweise geschrieben werden, dass sich die weniger erfahrenen oder versierten Starter mit dem nachlassenden Grip-level schon schwerer taten . . .

Insgesamt fehlten jedoch überwiegend aussagekräftige Vergleichswerte, weil sich entweder die Fahrer und die Slotcars zwischenzeitlich weiter entwickelt haben (das ist schließlich die Zielsetzung des Ganzen), von den Routiniers wenig Zeit in die Vorbereitung von Fahrern und Fahrzeugen gesteckt wurde, die bewusst gewählte heterogene Gruppeneinteilung allzu stürmische Fahrten verbot oder eben neue Slotcars für die Saison ausprobiert wurden. Die oben getroffene Aussage zur Gripverlaufskurve bleibt von diesen Fakten jedoch unberührt . . .



Die erste Startgruppe ist voll bei der Sache . . .

Und sonst . . . !? !?

Weniger Teilnehmer als üblich und gleich fünf Ansprechpartner bescherten den Teilnehmern kein leichtes Leben. Teilweise mussten

sie sich der Nachfragen der Coaches regelrecht erwehren . . . ☺☺

Von daher war die $\frac{3}{4}$ Besetzung aus Sicht der veranstaltenden IG245 ein rechter Segen. Drei neue Gesichter (Gerhart Brker, Roland Bruck-schen und Ulf Reifenrath), bekamen ausreichend Zuwendung und die bereits erfahrenen „easy*“ Teilnehmer teilweise zu viel . . . ☺☺

Sowohl das Schrauben als auch das Fahren machte sichtlich Spaß, welcher mit dem gemütlichen Beisammensein nach der Siegerehrung ausklang.



Selten in der 245: Lancia Stratos im Gruppe 5 Trimm; in Duisburg von Johannes Kießling eingesetzt . . .

Kurz zum Racing: Die Top 3 aus 2007 blieben dabei und waren in der (relevanten) C-Wertung erneut ganz vorn zu finden. Volker Kuhl vermochte sich am Ende äußerst knapp mit 13 Teilstrichen gegen Johannes Kießling durchzusetzen, dem wiederum Vorjahres-Champ Marius Heß schattengleich folgte.

Im zweiten Durchgang schloß auch der dritte „easy*“ Youngster Fabian Holthöfer zum Trio auf.

Toll auch die Entwicklung anderer „easy*“ Piloten: Bei Martin Schülke ist der Knoten geplatzt; er tauchte erstmalig im Mittelfeld auf. Und auch die mutigen Gruppe 2 Treter Karl-Heinz Heß und Ralf Thöne zeigten in der Rennpiste gute Leistungen.

Bernd Nettesheim wurde im ersten Durchgang hingegen durch seinen Motor eingebremst – in der zweiten Halbzeit ging's hingegen auch ganz flott zur Sache . . .

Kommen wir zu den weniger erfahrenen Youngstern. Kai-Ole Stracke machte seine Sache recht gut - und Vater Dirk ab und an ein wenig nervös. Pascal Semmler nahm „kluger-

weise“ Urlaub vom Vater und fuhr somit ganz unbeschwert auf ☺ Steffen Westlinning wurde verschiedentlich vom „Schraubenteufel“ heimgesucht. Hier muss für die kommenden Läufe noch an der Synchronisation der Bedeutung des Begriffs „Alle Schrauben fest !?“ zwischen ihm und dem Autor gearbeitet werden . . . ☺☺ Bleibt das „Nesthäkchen“ der Serie - Felix Werner - der ebenfalls so langsam Anschluss an den Rest findet.

Die drei Newbies waren zu Beginn naturgemäß leicht verunsichert, vermochten aber bereits vor dem ersten Durchgang mittelschwer zu grinsen. Rollte man doch mit den anderen mit . . . und vermochte sich im zweiten Durchgang sogar - mittels technischer Eingriffe bzw. einem Mehr an Erfahrung deutlich zu verbessern.

Over an Out . . .

Ein dickes „Merci vielmals !!“ geht an den Gastgeber Pascal Kissel, der seinen Laden wie gewohnt bestens und humorvoll im Griff hatte. Ferner an Dirk Haushalter, der die Bepfe locker managte . . .



Etliche Besucher mussten natürlich auch zur „easy*“ vorbei schauen . . .

Weiter geht's mit der **245 easy*** am 22. Juni 2008 im Wuppertaler Slotcar Heaven und mit der „richtigen“ **245** in knapp 14 Tagen (exakt am 2. Februar 2008) bei den Carrera Freunden Schwerte.

Auch dieser Auftakt verspricht ein relativ ruhiger zu werden - ist doch Carnevale, zu welchem die Westfalen naturgemäß so richtig über die Stränge schlagen . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / 245 easy*](#)