

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 144 -

28. Januar 2008

Editorial

Moin Folks . . . die Gruppe C gestaltet den Januar - und zwar fast im Alleingang. Nach Neujahrscup in Engelskirchen, C/Masters in Swisttal nun die 6h von Köln am zurückliegenden Wochenende. . .

So richtig bunt wird's dann wieder am kommenden Weekend. Der Samstag sieht 245 in Schwerte sowie Vintage „umme Ecke“ in Gelsenkirchen. Auch das Sonntagsrennen bleibt in unmittelbarer Nähe: Trans-Am in Dortmund ist angesagt. Alle drei Veranstaltungen bedeuten jeweils den Serienauftakt. Der Westen kommt auf Touren . . . ☺☺

Die Ausgabe 144 der „**WILD WEST WEEKLY**“ schaut kurz zurück zum SRC Köln und blickt dann zweifach nach vorn: Zu den Carrera Freunden Schwerte (Schleichender) und zum ScaRaDo (Andreas Rehm). Für die VSC gibt's leider keine Vorab-Info . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- C/Team-Cup
2. Lauf am 26. Januar 2008 in Köln
- Gruppe **245**
1. Lauf am 2. Februar 2008 in Schwerte
- Trans-Am
1. Lauf am 3. Februar 2008 in Dortmund

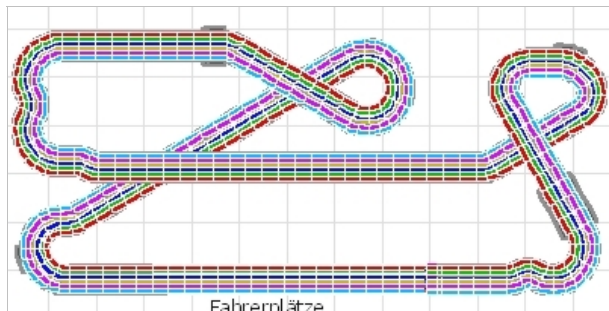
C/Team-Cup

2. Lauf am 26. Januar 2008 in Köln

Die **6h von Köln** fanden heuer zum zweiten Mal statt und haben alle Anlagen für einen Gruppe C Klassiker im Wilden Westen:

Routiniert organisiert - als Highlight ein Rennen auf zwei 6-spurigen Bahnen, welches (ohne jede Wartezeit) parallel für 12 Teams durchgeführt wird . . .

Das höchst unterschiedliche Layout der zwei Kölner Bahnen macht die Sache nicht wirklich leicht. Die „große“ 49m Bahn weist lange Geraden auf - die „kleine“ Bahn bietet hingegen nur 31m Länge, aber ein vertracktes Infield und etliche Passagen, in welchen das berühmte „2-Schienen-Drücken“ gefragt ist. Die Übersetzung differiert zwischen den Strecken folglich locker um zwei Zähne auf der Achse.



Die „große“ 49m-Bahn des SRC Köln . . .

Ein „richtiger“ Rennbericht kann ausnahmsweise nicht geschrieben werden - denn eigentlich waren's ja zwei separate Rennen; aber eine „Abenteuergeschichte“ (eher aus persönlicher Sicht) ist allemal drin . . . ☺☺

Kompakt . . .

- 12 Teams fahren volle 6h auf zwei höchst unterschiedlich designten Bahnen . . .
- 46 Fahrer kommen arg ins Schwitzen . . .
- zahlreiche Nachwuchsfahrer sammeln Erfahrungen auf der Langstrecke . . .
- hoch-dramatisches Rennen bis zur letzten Spur . . .
- „Kindergartenspiele“ entscheiden letztlich Fight um den Sieg . . .
- großes Kompliment an den ausrichtenden SRC Köln . . .

Adresse

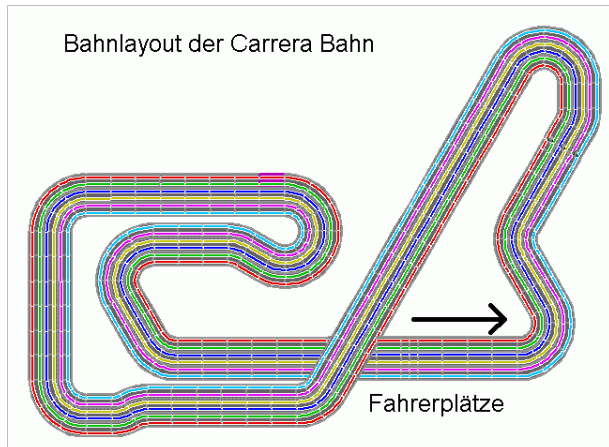
SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.com

Strecken

6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang
 6-spurig, Carrera, ca. 49,0m lang



Kleiner "Hardcore" Kurs mit vielen engen Ecken . . .

Für den Schleichenden sollte es ein spannendes Wochenende werden: Ein wenig zusammen mit den S²-Teamkollegen aus der GT/LM in Köln cruisen. Das Rennen im letzten August war irgendwie nicht wirklich zufriedenstellend verlaufen. Als dann noch „der Lange“ (Stephan Bolz) arbeitsbedingt absagen musste, konnte eigentlich kein großer Leistungsdruck mehr aufkommen. Die zwei „gesetzteren Herren“ Siggie Jung und Schleichen der zusammen mit JanS sollten gemütlich mitrollen können und - sofern die Technik mitspielen würde - irgendwo im vorderen Mittelfeld fahren . . .

Dass diese Erwartungshaltung im Laufe des Tages bitter enttäuscht wurde und die Sache regelrecht in Stress ausartete, war Verdienst von JanS, der seine „alten Säcke“ ganz ohne Worte gewaltig unter Druck setzte . . .

Aber beginnen wir mit dem **Freitag Abend**. Ein eher leerer Kölner Keller bot beste Trainingsmöglichkeiten, sodass die Wahl des S² & Co Fahrzeugs schnell von Renningenieur getroffen war: Der gelbe „COL-Nissan“ sollte die 6h auf beiden Bahnen bestreiten. Er ging bestens durch die Schikanen der großen Bahn und ließ sich auch im Infield des kleinen Kurses prima fahren . . .

Viele Teams fehlten - hatten ihre Belange also mutmaßlich bereits im Vorfeld aussortiert. Einen wirklichen Eindruck über die Stärke der 12 Teams vermochte man folglich nicht zu bekommen. Top-Favoriten war logischerweise das Über-Team „Kraner Racing“ mit Andreas

Laufenberg, Thomas Nötzel und Caroline Schnitzler am Regler und einem Jaguar XJR auf der Bahn. Man fuhr allerdings nur ein paar Reifentests . . .

Ebenfalls stark einzuschätzen war das Senioren Team des SRC Köln unter dem Namen „U.H.U.“ - die weisen Eulen hießen Uli Nötzel, Hans Quadt und Udo Schwellenbach. Zum Einsatz sollte Uli's zuletzt in Swisttal erfolgreicher Nissan R89C kommen . . .

Beide Teams belegten übrigens bei der Premiere im Vorjahr bereits die Plätze 1 und 2.



Startaufstellung kleine Bahn: Spur 1 befindet sich jeweils Links . . .

Der **Samstag Morgen** gewährte noch ein wenig Training. Ab 10:30h war jedoch bereits Ruhe im Pütt - die Motoren wurden ausgegeben und mussten eingebaut werden . . .

Schön - alle Teams liefen auf; teilweise mit leichten Anpassungen in der Besetzung. Die gesamte Rennvorbereitung wurde seitens Veranstalter und Teilnehmern recht entspannt angegangen, sodass die Quali eher überraschend kam . . . ☺☺

Hier fuhr Thomas Nötzel für „Kraner Racing“ nur eine Runde und zog anschließend den Regler. Bestzeit bis dahin - logisch. Als Letz-

ter muss JanS für „S² & Co“ ran und fuhr zwei Runden; die Bestzeit wurde geknackt. Die Startaufstellung sah folglich „S² & Co“ vor „Kraner Racing“ und „U.H.U.“. „Lady & Gentlemen“, „Mittelrhein“ und „Slotfreunde Köln“ schafften ebenfalls die eine Toprunde, die zum Start auf der großen Bahn berechnete. Überraschend mussten somit die stark eingeschätzten Team „Modellparadies.com“ mit starken Fahrern des SRC Köln sowie die „Scuderia Moers“ zuerst die kleine Bahn in Angriff nehmen . . .



Startaufstellung große Bahn: Auch hier ist die Spur 1 jeweils Links im Bild . . .

Highnoon - Rennstart. JanS ging auf Spur 1 gegen den „Kraner“ Teamchef mit gut einer Runde in Führung. „U.H.U.“ vermochte nicht ganz zu folgen, lag jedoch sicher auf P3. Man sollte bei den Eulen im Folgenden ein wenig mit dem Motor hadern; da man am Ende aber 200 Meter mehr fuhr als im Vorjahr, kann der Schwarze Carrera nicht nur schlecht gewesen sein.

Bis zum ersten Reifenwechsel zum Ende der 2. Spur baute der Schleichende die „S² & Co“ Führung geringfügig weiter aus. „Kraner“ und „U.H.U.“ wechselten nicht. Erstere übernahm

men die Führung; Letztere schlossen wieder auf. Bemerkenswert: Eine tolle Performance der Mittelrheiner (Peter Juchem, Olli Schmitt und Frank Schüler) auf der großen Bahn - am Ende war dies P4 (!!) von 12 Teams auf dem 49m Kurs . . . !!

Letzte Spur auf der großen Bahn; Siggie Jung übergab gut eine halbe Runde Vorsprung auf „Kraner“ an den Schleichenden, der sich nun auf Spur 2 mit Caroline Schnitzler auseinandersetzen musste. „S² & Co“ hatten zwischenzeitlich noch einmal frische Pneu geholt - „Kraner“ und „U.H.U.“ fuhren durch. Nachdem zur Halbzeit der Vorsprung von „S² & Co“ auf gut eine Runde angewachsen war, erfolgte ein Strategiewechsel bei „Kraner“. Thomas Nötzel übernahm auf der Geraden gekonnt den Regler bei voller Fahrt und blies zur Attacke . . .

Das Timing passte nicht ganz. Nach 25 Minuten fehlten „Kraner“ noch 8 Teilmeter auf „S² & Co“ . . .

Das diese sich bis dahin bis auf's Letzte verausgabten, muss eigentlich nicht geschrieben werden. Siggie kam nach seinem 5. Turn zurück: *„Ich wusste zum Schluss nicht mehr, ob nach der Geraden eine Schikane oder eine Kurve kam !!“* . . . ☺☺

Reihenfolge auf der großen Bahn dahinter: „U.H.U.“ (mit ca. 12 Runden Rückstand auf die Top 2) blieb rund 6,5 Runden vor „Mittelrhein“. „Lady & Gentlemen“ und „Slotfreunde Köln“ nur 10 Teilmeter auseinander auf P5 und 6 . . .

Derweil dominierte „Modellparadies.com“ die kleine Bahn gut 15 Runden vor der „Scuderia Moers“, welche wiederum „BWR 02“ auf Abstand hielt. Die Kölner „BWR 01“ musste sich „Newman“ aus Moers knapp beugen und kam zur Halbzeit auf P5 ins Ziel. „Need for Speed“ zeigte, dass Name = Programm war und hielt die rote Laterne auf dem unbekanntem kurzen Geläuf.

Der Bahnwechsel erfolgte logischerweise ohne Regrouping, jedoch mit der Möglichkeit die Übersetzung anzupassen und die Reifen zu wechseln.

Bei den Gästen war entweder Hochstimmung (*„endlich große Bahn !!“*) oder Depression (*„jetzt gibt's Haue auf dem kleinen Kurs !!“*) angesagt - vermittelt doch die „große“ Bahn für Nicht-Kölner deutlich mehr den Eindruck

der Beherrschbarkeit. Wobei das manchmal auch täuschen kann . . . ☺☺

Die Entscheidung um den Tagessieg musste klar auf der kleinen Bahn fallen. Dass die Top Teams der zweiten Startgruppe den drei führenden Teams noch in die Parade fahren würden, galt als unwahrscheinlich . . .



Zumeist wurde beim Bahnwechsel die Übersetzung getauscht . . .

Und die Entscheidung fiel gleich auf der ersten Spur, was zu diesem Zeitpunkt allerdings niemand wissen konnte. JanS setzte zuerst Thomas Nötzel unter Druck, zog dann vorbei und fuhr ihm sukzessive davon. „Auto läuft nicht“ meldete Thomas an den Teamchef und verlor sichtlich die Lust. Ein Fehler war jedoch nicht festzustellen, sodass er nach etlichem Hin und Her das Rennen wieder aufnahm. Entscheidende 2-3 Runden waren vertan . . .

Nach fünf Spuren bot sich nach (dann wieder) engagierten Fahrten aller Beteiligten ein ähnliches Bild wie auf der großen Bahn: Für „Kraner“ musste Caroline Schnitzler auf der Mittelspur 4 zum Regler greifen - jedoch mit etwa 1,5 Runden Vorsprung. Da laut Ausschreibung jeder Fahrer auf jeder Bahn zumindest eine volle Spur zu absolvieren hatte, war ein Strategiewechsel wie auf der großen Bahn für „Kraner Racing“ ausgeschlossen. „S² & Co“ schickten JanS auf Spur 2 ins Finale - der S² Nissan rollte auf relativ frischen Rädern; „Kraner“ hatte hingegen auf der kleinen Bahn erneut nicht gewechselt. Es kam, was kommen musste: JanS war 2-3 Zehntel pro Runde schneller unterwegs - und musste nach Ende der letzten 25 Minuten einen sicheren Vorsprung von mehreren Runden heraus gearbeitet haben . . .

Bei „Kraner Racing“ ersetzte dann jedoch bereits nach kurzer Zeit Thomas erneut Caroline am Regler. Der Spruch von JanS in voller Fahrt „Was soll das jetzt !?“ drückte aus, was alle dachten. Allgemeines Kopfschütteln war angesagt - und Thomas vermochte letztlich nur zu beweisen, dass auch er anfangs JanS mit frischen Reifen nicht ganz halten konnte . . .

Final katapultierte sich „Kraner Racing“ mit dieser Eskapade auf P10 der Gesamtwertung, da die Runden der letzten Spur von der Rennleitung nicht gewertet wurden. Schade - wäre doch ohne die vertändelte Auftaktspur erneut ein Ausgang um Teilmeter zu erwarten gewesen . . .

Derweil fuhr „U.H.U.“ ein gewohnt starkes Rennen auf der kleinen Bahn und sicherte mit dieser Leistung erneut einen tollen zweiten Platz mit mehr als ein-einviertel Kilometer Vorsprung auf P3, welchen die Heimascaris von „Modellparadies.com“ sicher einfuhren.

Schön - weitere Gästeteams auf den Plätzen 4 und 5: „Scuderia Moers“ schoben sich noch an „Slot Mittelrhein“ vorbei, die sich auf der kleinen Bahn halt etwas schwerer taten.

Rang Sechs ging an „BWR 02“ nur knapp vor „Lady & Gentlemen“, die auf der allerletzten Spur mit ihrem Chef Tommy Eckel keinen leichten Stand hatten. Tommy fuhr unglücklicherweise auf Spur 3 - genau zwischen „S² & Co“ und „Kraner“ - und wusste teilweise nicht, wo sich verstecken, wenn die beiden Führenden im Parallelflug an ihm vorbei wollten. Überwiegend ist es gut gegangen, aber der arme Tommy war schon zu bedauern . . . !!

„Slotfreunde Köln“ sicherten sich Platz 8 vor „BWR 01“, welche mit einem gesundheitlich stark angeschlagenen Volker Kuhl starteten. Volker bereitete übrigens die Motoren sorgfältig vor; selbst die Optik kam im schaumstoffgepolsterten Koffer nicht zu kurz - Merci vielmals, Volker . . . !!

P10 blieb - wie bereits erwähnt - für „Kraner Racing“, gefolgt vom Moerser Team „Newman“, deren Zielsetzung ebenfalls vorwiegend das Lernen für künftige Rennen (z.B. der GT/LM) war. Um's selbe Thema ging's ebenfalls für „Need for Speed“, die auch auf der großen Bahn das Schlusslicht nicht mehr los wurden . . .



Was bleibt !? Für den Schleichenden ein unerwartet anstrengender Tag und ein mehr als unerwarteter Pokal. Für die Kölner eine tolle Veranstaltung, die es in dieser Form im Westen kein zweites Mal gibt, in 2009 sicherlich ein volles Starterfeld und einen herzlichen Dank für die unaufgeregt vorbereitete und durchgeführte Veranstaltung. Dass allein 42 Teilnehmer im Raum waren, vergisst man im weitläufigen Kölner Keller gern - aber für viele andere Clubs wäre diese Personenzahl schon eine harte Nagelprobe gewesen . . . !!

Weitere Highlights am Rande: Karl-Heinz Heß übergab Hans Quadt eine Enzo Karosserie für die am Freitag beginnende Ferrari Challenge. Hinter dieser Airbrush Arbeit kann sich so mancher DSC-Bolide verstecken. Vielleicht reicht's ja einmal zu einem Foto, wenn der Enzo auf den Rädern steht . . . !? !?

Das Siegerteam legte in den 12*25 Minuten rund 79km zurück - ein neuer Bestwert für die 6h von Köln. 42km kamen dabei auf der großen Bahn zusammen und 37km auf der Kleinen . . .

Der C/Team-Cup hat einen neuen Führenden. „Slot Mittelrhein“ hält nun die Pole nach zwei Veranstaltungen . . . !!

Weiter geht's mit dem C/Team-Cup am 16. März 2008 mit dem „Cook's Race“ in der Rennpiste Duisburg.

Alles weitere gibt's hier:

[SRC Köln](#)

[Rennserien West - C/West](#)

Gruppe 2 4 5

1. Lauf am 2. Februar 2008 in Schwerte

Der Vorteil von beinahe 3 Jahren WWW ist, dass man in den (Vor-)Berichten immer etwas zum Abschreiben findet . . . ☺☺

„Nr.8 lebt . . . !!“ - am kommenden Samstag nimmt die **Gruppe 245** ihre achte Saison in Angriff. Und wie im Vorjahr geht die Chose bei den Carrera Freunden in Schwerte los . . .

Was bleibt !?

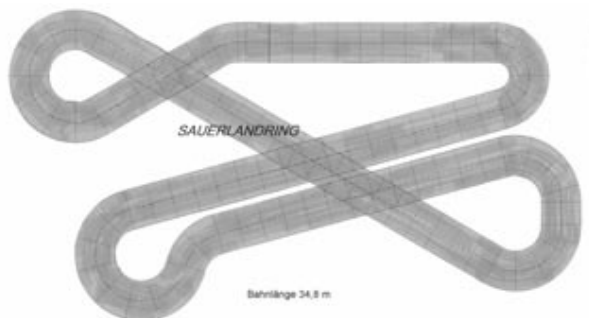
Das **Reglement** ist für 2008 weitgehend stabil; lediglich den älteren Gruppe 5 Fahrzeugen werden Vorderräder mit geringerem Durchmesser zugestanden. Ferner gelten für alle drei Gruppen ab sofort 110mm Radstand (was bislang eh kaum jemanden interessiert hat).

Es bleiben auch die Reifen: Die 245 startet in 2008 weiterhin und zwingend auf DOW Altmaterial. DOW oder andere Fabrikate aus neuem Material sind im Umkehrschluss folglich unerwünscht . . . !!

Was ändert sich !?

Erstmalig seit längerer Zeit die befahrenen **Strecken !!** Sechs Kurse (UN, SI, K-L, DU, W und DO) bleiben erhalten, und zwar seit vielen Jahren unverändert. Vohwinkel scheidet aus - Arnsberg und Köln kommen hinzu.

Dies ergibt 8 Läufe, wobei - auch das ist neuer Lauf in Arnsberg als **Teamrennen** ausgetragen wird. In diesem Jahr ist für das Teamrennen übrigens Gruppe 4 angesagt. Mehr dazu verrät die 245 Ausschreibung . . .



Das Streckenlayout für das erste 245 Teamrennen - der Kurs in Arnsberg . . .

Geringfügig schwerer werden es qua **Ausschreibung** einige „Überautos“ in der Gruppe 2 haben. Der Rest des Feldes wird durch ein Bonussystem aufgewertet. Kein Grund jedoch, die Boliden vom Schlage des Firebird Trans-Am zu entsorgen . . . ☺☺



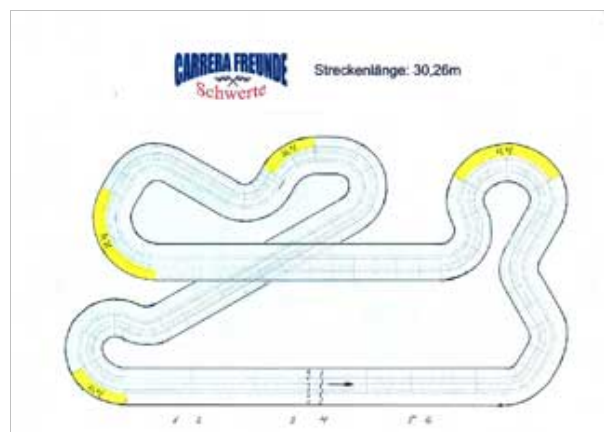
Werden nicht entsorgt - die Gr.2 Boliden . . .

Was ist unklar !?

Die **Beteiligten** natürlich . . . ☺☺ Im Gegensatz zum Vorjahr sind übermäßige „Rücktritte“ im Vorfeld nicht bekannt geworden. Und auch hinsichtlich Neuzugängen ist wenig ruchbar geworden. Folglich zitieren wir die WWW aus dem Vorjahr: „Nach Ostern sieht man weiter - wenn drei Läufe absolviert sind, sollten sich Dauerstarter und sporadische Besucher aussortieren lassen.“ . . .

Strecke und Technik . . .

Jetzt aber zum Auftakt der 245 Saison 2008 bei den Carrera Freunden in Schwerte . . .



Zitieren wir zum Kurs und den Räumlichkeiten wieder - mit kleinen Lücken - aus 2007:

“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 . . . !!

Ferner gilt „Raucher raus“ Regelung (ganz raus, wohlgemerkt !) auch kommenden Samstag. Je nach Witterung möge der pfeifende Teil der 245^{er} wetterfeste Kleidung mitbringen“ 😊

Fahrplan . . .

Das **freie Training** ist für den Freitag Abend angesetzt. Weitere, kostenpflichtige Trainingsmöglichkeiten bestehen am Dienstag während des Clubabends und evtl. auch am Donnerstag Abend. Dann findet allerdings ab 20:00h ein C/West Clubrennen statt, das zur C/Rangliste gewertet wird. Dies wäre eventuell eine gute Möglichkeit, den Kurs zusätzlich im Renn-tempo einzuüben . . .

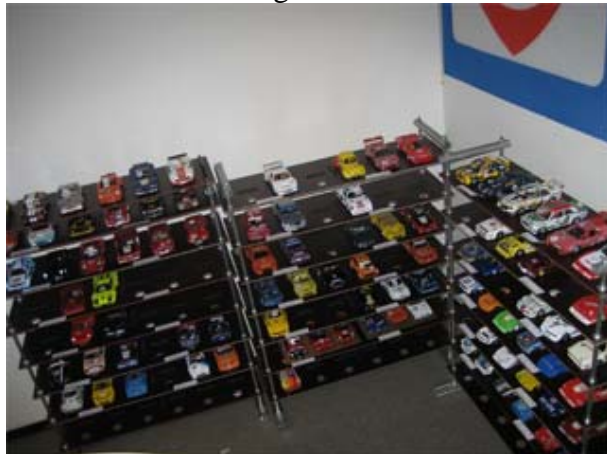
Für den Samstag gilt der neue **2008er Zeitplan**, welcher bereits in den letzten zwei Rennen des Vorjahres erprobt wurde:

Ab 8:00h ist der Bahnraum geöffnet - um 12:00h wird gestartet . . . !!

Kaffeesatz . . .

Die gute Botschaft vorab: In 2008 wird es in Schwerte mutmaßlich keinen neuen Teilnehmerrekord geben !! Bereits deutlich im Vorfeld ist klar, dass zumindest ein halbes Dutzend Stammfahrer fehlen wird. Die Gründe dafür sind vielfältig: Karneval (in Westfalen, wohlgemerkt !!), Konfi Unterricht (der definitiv Letzte !!), Umzug, Urlaub und Terminkollision . . .

Teilnehmern und IG245 soll's Recht sein; entsteht halt etwas weniger Zeitdruck . . .



Wird wohl beim Auftakt nicht ganz so voll wie in 2007 - Parc Fermé in Schwerte . . .

Die qualifizierte Kaffeesatzleserei ist bezüglich der Ergebnisse schnell abgehandelt. Da nicht wirklich klar ist, wer kommt, müssen die gut Platzierten der letzten Saison als die üblichen Verdächtigen herhalten. Sofern's sich nicht überschneidet, ist in Schwerte ferner mit den Schwertern zu rechnen . . . 😊😊😊

Aus der Serie sind dies Dirk Stracke und Ingo Vorberg, wobei Letzterer dem Vernehmen nach an gänzlich neuen Waffen schmiedet. In 2007 waren mit Sigggi Jung und Andreas Rohmann ferner zwei Heimascaris als Gaststarter mit dabei - und machten dem 245-Volk das Leben arg schwer. So die Beiden wieder antreten, dürfte sich daran kaum etwas ändern . . .

Bleibt der Blick auf die Schlagzahl. Sebastian Nockemann hat im letzten Jahr gezeigt, was möglich ist (145,76 / 146,66 / 147,62 Runden). Ergo werden sich die 245^{er} (und selbstverständlich auch er selbst) an diesen Werten messen lassen müssen . . . 😊😊

Für die „Normalsterblichen“ sind hingegen Werte von 23 bis 23,5 Runden pro Spur (also 138 bzw. 141 Runden) schon ein gewichtiges Wort . . .



Bestwert 2007 - Jota vom Chef-Plastikquäler . .

Anmeldung . . .

Wie immer möchten IG245 und Gastgeber um eine verbindliche Vornennung bitten !! Dies ist wie üblich mit einem Vorteil beim Nenngeld verbunden . . .

Nennungsschluss: **Mittwoch, 30. Januar 2008** um **24:00 Uhr** . . . !!

[Vornennung an IG245](#) ➔ zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 245](#)

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

Historie

Gruppe 2	2007 (34 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Firebird Trans-Am	145,76
2. JanS	Chevrolet Camaro Z28	141,25
3. Uhlig, Jan	BMW 635 CSi	140,63
Gruppe 4	2007 (36 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Lamborghini Jota	146,66
2. JanS	Lamborghini Jota	143,85
3. Uhlig, Jan	BMW M1	142,66
Gruppe 5	2007 (35 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	147,62
2. JanS	Toyota Celica LB	143,83
3. Uhlig, Jan	BMW 320 turbo	142,54

Zeitplan

Dienstag, 29. Januar 2007
 ab 19.00h Trainingsmöglichkeit

Donnerstag, 31. Januar 2007
 ab 18.00h Trainingsmöglichkeit
 ab 20:00h C/West Clubrennen

Freitag, 1. Februar 2007
 ab 17:00h freies Training

Samstag, 2. Februar 2007
 ab 08:00h Training
 ab 09:30h technische Abnahme
 ab 12:00h Rennen
 anschließend Siegerehrung und Tombola

Gruppe 2	2006 (22 Starter)	
1. Wondel, Marcel	VW Käfer 1303 S	141,51
2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	140,22
3. JanS	BMW 2002 tii	136,84
Gruppe 4	2006 (22 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Lamborghini Jota	143,13
2. JanS	Lamborghini Jota	142,15
3. Sommer, Dieter	BMW M1 Procar	141,30
Gruppe 5	2006 (22 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Toyota Celica LB	144,12
2. Bolz, Stephan	Ferrari 365 GT4 BB	142,20
3. Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	141,47

Trans-Am

1. Lauf am 3. Februar 2008 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 03.02.2008 ist es endlich wieder soweit. Der Trans-Am Clan bestreitet dann seinen ersten Lauf der Saison 2008 auf dem bewährten Kurs des ScaRaDo in Dortmund.

Wie alle Auftaktrennen ist natürlich auch dieses von besonderem Interesse für alle Beteiligten. Wer tritt an? Was gibt es für neue Fahrzeuge auf der Strecke zu sehen? Welche Performance zeigen die Neueinsteiger in diese Serie?

Alles Fragen, deren Antworten noch weitestgehend im Dunkeln liegen. Sicher ist lediglich, dass die ScaRaDo Fraktion mit vier Teilnehmern aufwarten und möglichst weit vorn im Klassement landen will. Da haben natürlich so einige etwas gegen, z.B. der Vorjahresmeister Dirk Schulz, ebenso wie die Mitglieder des Team Racing4OWL, die mit immerhin sieben Rennwilligen antreten werden. Verstärkt wird die Mannschaft aus dem Nordosten der Region West in diesem Jahr durch den in der DSC und DTM hinlänglich bekannten André Brocke. Und dieser ist bekannt dafür, sich nicht mit dem Mittelfeld zufrieden zu geben.

Man darf also gespannt sein.



In der Trans-Am Serie setzt man auf Konstanz, daher bleibt das Reglement in allen wesentlichen Teilen unverändert.

Neu ist der in diesem Jahr erstmalig ausgeschriebene Juniorenpokal. Gewertet werden

hier alle Teilnehmer, die nicht älter als 16 Jahre sind (Jahrgang 1992). Von den in diesem Jahr auf neun Rennen aufgestockten Läufen müssen mindestens Sechs gefahren werden.

Das Rennleiterteam um Ausrichter Freddy Külpmann erhofft sich durch diese Maßnahme eine verstärkte Teilnahme jüngerer Slotracer.

Jetzt noch die übliche Bitte, die Vornennung bis Donnerstag einzureichen. Zum einen sicher man sich den „Frühbucher-Bonus“ beim Startgeld und zum anderen erleichtert es dem gastgebenden Club die Planung hinsichtlich des Catering. Hier dürfte es wohl zur Mittagszeit wieder das bekannte und bei allen Teilnehmern begehrte Trans-Am Chilli geben !!

Für das freie Training steht die Tür des ScaRaDo am Samstag, den 02.02.08 von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr offen. Des Weiteren bietet der gastgebende Club die Möglichkeit, bereits am Freitagabend ab 18:00 Uhr während des Clubabends zu den üblichen Konditionen zu trainieren.

Am Renntag selbst sind die Räumlichkeiten ab 09:00 Uhr geöffnet. Die technische Abnahme erfolgt ab 11:00 Uhr, Rennstart der Klasse 1 ist um 12:00 Uhr.

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf ein spannende Auftaktrennen und rege Teilnahme. Vielleicht schauen ja auch mal Interessierte rein, die sich mit dem Gedanken tragen in diese schöne Serie einzusteigen.

Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.trans-am-race.de

Fragen werden gern auch per Mail von [Freddy Külpmann](#), [Michael Woitas](#) und [Andreas Rehm](#) beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)