WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 462 -

15. September 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . das Wochenende gehörte gänzlich dem Teamrennen der 245, welches erstmalig bei Slotracing & Tabletop in Lintfort ausgetragen wurde . . .
Weiter geht's kommendes Wochenende mit dem 6. Lauf zur Duessel-Village 250 beim SRC 1zu24slot e.V. im Dorf (Freitag) sowie dem 5. Lauf zur GT/LM-Serie im ScaRaDo (Samstag). Dito am Samstag wird der Testtag für das SLP-Cup Finale im Raceway Park in Siegburg angeboten – jedenfalls, wenn sich ausreichend Folks finden . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Ausgabe 462 berichtet von den 24h Moers sowie vom 245-Teamrennen in Lintfort. Ferner wird die Ankündigung für den Cup Testtag wiederholt – bislang gab's da nahezu Null Resonanz!?

Inhalt (zum Anklicken):

- 24h von Moers
  vom 5. bis 7. September 2014 in Moers
- Gruppe245
  3. Lauf am 13. September 2014 in Lintfort
- SLPCUP
  Testtag am 20. September 2014 in Siegburg
- News aus den Serien
  Saison 2014

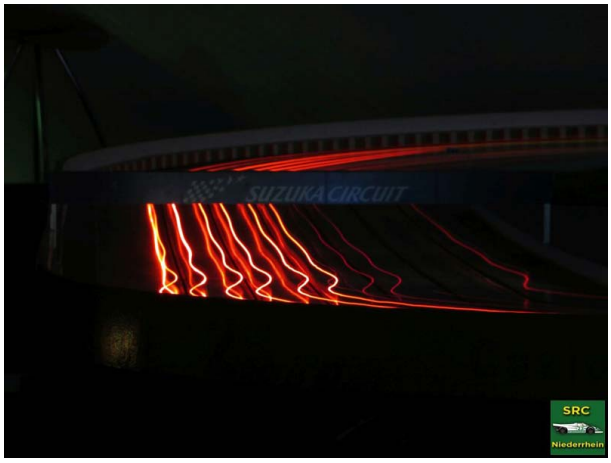
24h von Moers

vom 5. bis 7. September 2014 in Moers

geschrieben von Mario und Thomas

Da war es also wieder so weit, Anfang September, Zeit für die 24 Stunden von Moers, in der Mittlerweile 18. Auflage im 19. Jahr - Nennt man das schon Tradition?

Wie schon in den letzten beiden Jahren zuvor, wurde auch in diesem Jahr das Rennen in zwei Maßstäben bestritten, die alle 4 Stunden die Räume und damit auch die Bahn tauschten. Von unserer lang bewährten 35,8m langen Carrera Schiene auf die 43,7m lange Suzuka Holzbahn.



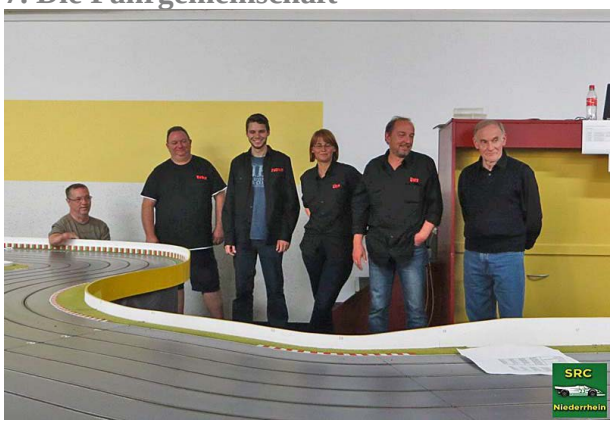
Am Freitag den 5.9. ging es los, pünktlich um 16 Uhr klickten die Relais und gaben den Strom zum Training auf beiden Bahnen frei. Jeweils im Wechsel durften so die Teams der 1:24 und 1:32 Fraktionen je eine Stunde auf den Bahnen trainieren, bis hin zum Nachttraining um 20 Uhr und dem offiziellen Trainingsende um 22 Uhr. Die bereits zahlreich erschienen Teams nutzten diese Gelegenheit nur zu gern, um noch letzte Feinabstimmungen an den Einsatzwagen vorzunehmen und ihren Piloten noch ein wenig Fahrpraxis zu geben.
Jeder, der nicht unbedingt an der Bahn sein musste, setzte sich allerdings lieber nach draußen in die Catering-Landschaft. Um 18 Uhr wurde der Grill entfacht und das glücklicherweise schöne Wetter bei Würstchen, Steaks und Kaltgetränken bis spät in den Abend genossen.

Der Samstagmorgen begann um 8 Uhr, erneute Möglichkeit nochmals zu trainieren und die um 10 Uhr ausgegebenen Motoren zu erproben, ehe um 11:30 der Strom ausgeschaltet wurde und alle Fahrzeuge zur technischen Endkontrolle mussten.

Die Qualifikation begann für den 1:32 Maßstab um kurz vor 13 Uhr auf der Suzuka-Holzbahn. Es zeigte sich schnell, dass alle Teams auf Augenhöhe fahren sollten, denn nach den zwei Minuten auf Spur 3 kamen alle sieben Teams innerhalb einer $^{2}/_{3}$ Runde zu stehen – eine knappe Sache also. Entscheiden konnte „Romkahns Bande“ das Ganze für sich, nur 8 Teilstrichen vor den „Pflegepartnern“.
Um 13:20 wanderte man somit rüber zur Plastik-Bahn, auf der die 1:24er Teams die Spur 1 beackern sollten. Auch hier galt es innerhalb zwei Minuten die längste Distanz zurück zu legen. Abermals zeigte sich auch in diesem Maßstab, dass das Starterfeld dieses Jahr eng zusammen liegen sollte. Die ersten Sechs beendeten die Qualifikation innerhalb einer halben Runde. „Moonshiner“ auf Platz 7 hatten eine Runde weniger zustande gebracht, weil sie die Spur zwei Mal verlassen hatten.
Pünktlich ging es in die Startaufstellung zum Durchlauf der ersten 4 Stunden, welche genau um 14 Uhr gestartet wurden. Mit zunächst 27 Minuten pro Spur im ersten Durchgang, erhöhte die Rennleitung die Fahrzeit nach 4 Stunden auf 28 Minuten. Am Ende war es genau 14 Uhr Sonntag als die 1:32er Teams das Rennen beendeten. Die 1:24er Teams waren nur wenige Minuten früher fertig, so dass der Zeremonien-Meister Markus schon gegen 14:30 Uhr mit der Pokalvergabe beginnen konnte.

Die 1:24er Teams . . .

7. Die Fahrgemeinschaft



Viel hatte man sich vorgenommen, auch wenn nur einer der Vorjahreswagen zum Einsatz kam. Ein Strich durch die Rechnung machte dann allerdings schon in den ersten Kurven des Rennens ein Rennunfall. Der Einschlag war so heftig das ein kurzzeitiger Totalschaden die Folge war und das Team gut eineinhalb Spuren mit Reparaturen beschäftigt war. Das Resultat waren dann also etwa 200 Runden Rückstand auf der Carrera-Schiene und dies schon nach nur drei gefahrenen Spuren. Man ließ sich aber davon nicht ermutigen, Aufholen war die Devise und wäre das Rennen auch nur eine Stunde länger gelaufen, hätten sie es eventuell sogar ein paar Plätze weiter nach vorne geschafft. Am Ende fehlten nur etwa 27 Plastik-Runden auf Platz 6 und etwa 40 auf Platz 4. Hut ab!

6. SR Mülheim

Die Mülheimer hatten in den Jahren zuvor noch ihr Glück im 1:32 Maßstab gesucht. Dieses Jahr wollten sie die größeren Autos aufmischen. Das Vorhaben sah im Training noch sehr viel versprechend aus, mit Rundenzeiten von unter 10 Sekunden bei einem noch sehr rutschigen Fahrverhalten. Mit ausgegebenem Material legte sich das aber etwas und man kämpfte gut im Mittelfeld mit, mit einem stetigen Schlagabtausch um die Platzierungen innerhalb nur weniger Runden. Am Ende musste man sich mit nur knapp 6 Plastik-Runden Rückstand auf das vorfahrende Team mit Platz 6 begnügen.

5. Moonshiner

Als echte Stammgäste waren sie auch dieses Jahr wieder am Start, als einziges Team mit einem Langheck als Einsatzwagen. Die Jahre zuvor war dem Team nur der letzte Rang vergönnt. Zumeist lag das am Auto, welches in den langen Nächten nicht ganz so durchhielt wie das Team selbst. Dieses Jahr sollte es anders kommen und ein guter Platz im Mittelfeld drin sein. Mit konstanter Leistung und ohne große Zwischenfälle konnte man so den ständigen Schlagabtausch mit SR Mülheim für sich gewinnen und landete auf dem fünften Rang, nur knapp hinter dem Vierten. Wäre das Rennen nur ein wenig länger gewesen, wäre auch diese Platzierung noch gefallen, so fehlten am Ende nur 5 Runden.

4. New Man Racing

Das Team der großen Innovationen war New Man Racing schon immer, mit Roger als Erbauer des Fahrzeuges. Nur wie ein Teammitglied so treffend feststellte, geht das nur alle zwei Jahre gut. Mal ist das Auto richtig schnell, mal eher… nicht. Dieses Jahr war es mal ein Jahr, in dem es nicht so lief wie erhofft oder gar sonst gewohnt. Vom Pech verfolgt wollte der Wagen von Anfang an nicht so recht laufen. Schon auf den ersten Spuren wechselte man die Räder von links nach rechts, zupfte die Schleifer immer wieder gerade und musste gar im Laufe des Rennens den Motor wechseln, weil das originale Aggregat heiß lief. Hinzu kam noch, dass das eigens aufgepresste Alu-Ritzel das Achszahnrad auffraß, zunehmend lauter wurde und immer mal wieder gerichtet werden musste. Konkurrenzfähig, wie erhofft, war man so nicht, und musste gar noch aufpassen, nicht noch weiter nach hinten durchgereicht zu werden.

3. Rhein-Erft-Racing

Trat man in den Jahren zuvor noch als Lady & Gentlemen an, so änderte man in diesem Jahr den Teamnamen. Der einstige Gründungsgentleman Tommy wechselte zur Scuderia Moers. Als Rhein-Erft-Racing bestritt man dieses Jahr also mit einem 1968er Ferrari 312P. Die Pace sollte nicht ganz so stimmen wie man es sich erhoffte, das zeigte sich auch schon im Qualifying. Man war langsamer als der Rest – aber dafür konstant. Auch lag der Wagen auf der Holzbahn nicht ganz so wie gewünscht und neigte hier und da mal zu Ausbrüchen anstatt auf Spur zu bleiben. Für das nächste Jahr hat man aber schon Ideen was zu verbessern ist, hieß es aber. Platz 3 war jedoch – nachdem der ärgste Verfolger insbesondere in den letzten Stunden mit dem eigenen Wagen zu kämpfen hatte – sicher.

2. Scuderia Moers

Unangefochten auf Kurs für Platz zwei drehte das nun mit neuen Gesichtern verstärkte Heim-Team seine Runden. Jürgen, der die Autos der letzten Jahre baute, war dieses Jahr von seiner besseren Hälfte in den Türkei Urlaub abkommandiert worden und Ralf zog es dieses Jahr vor, sich ganz der Verpflegung der Gäste zu widmen. So wurden Tommy Eckel – der im letzten Jahr noch für Lady&Gentlemen, das jetzige Rhein-Erft-Racing, fuhr, Wilfried „Mike“ Severin und Hans Quadt akquiriert, die verbliebenen Stammfahrer zu unterstützen. Zusammen mit dem technischen Support von Andreas Laufenberg stellte sich im Rennen bald heraus, dass nur noch Kraner Racing Team dran vorbei kam.

1. Kraner Racing

Von Anfang an gewohnt schnell und konstant unterwegs war das Team Kraner Racing. Nur wenige Dinge gibt es wirklich zu berichten, die heraus stachen in der Pace der Mannschaft rund um Andreas Laufenberg. Zwischendurch gab es mal so ‘ne Diskussionen innerhalb des Teams, weil der Wagen an der einen oder anderen Stelle doch zu quer die Kurven durchfuhr, oder gar hier und da mal aus der Spur flog. Letzten Endes war die Überlegenheit aber doch so groß, dass Anfangs der Nacht noch die Lichtanlage neu verlötet werden konnte, ohne den Sieg ernsthaft zu gefährden. Einige Kampfspuren erhielt der Wagen dennoch. Durch so manche unverschuldete Feindberührung wurde er arg lädiert – büßte aber über die gesamten 24 Stunden nie an Tempo ein. Reife Leistung!

Die 1:32er Teams

- unter Beobachtung von Thomas Jansen -

7. Eifelracer

Das Team Eifelracer kommt aus Bad Münstereifel und setzt sich aus Fahrern zusammen, die alle auf privaten (aber imposanten) Heimbahnen zu Hause sind. Nach einem Ausflug zum WRE-Rennen nach Italien beschloss man, auch mal das ein oder andere Langstreckenrennen in Deutschland zu fahren und meldete sich seinerzeit spontan für die 24 Stunden in Moers an.

Mit geringen Ambitionen gestartet, lieferte das Team aber ein solide Leistung und hatte nach den ersten vier Stunden des Rennens sogar den 6. Platz inne. Später siegte dann aber doch die Routine bei den restlichen Teams und die Jungs vom Team Eifelracer belegten den letzten Platz. Dies aber mit viel Spaß an der Sache, einer lustigen und netten Truppe und einem großen Sportsgeist. Wenn die Jungs noch ein wenig Erfahrung sammeln, dann geht das in Zukunft auch weiter nach vorne.

6. Rote Laterne

Die Jungs vom Team Rote Laterne aus Trier sind Stammgäste in der Moerser Langstreckengeschichte. Leider konnte in diesem Jahr, kurzfristig, nur ein Fahrer aus Trier anreisen. Aber, die Kollegen vom Slotracing Club aus Mülheim an der Ruhr haben das Team aufgefüllt und somit war der traditionelle Start einer Roten Laterne sicher gestellt.
Zu Beginn des Rennens sah es dann so aus, dass auch die Tradition den letzten Platz einzunehmen, seine Fortführung finden würde. Aber, nach sehr schleppendem Start legte die Laterne sich richtig ins Zeug. Am Ende stand ein 6. Platz auf dem Papier, mit nur 16 Runden Rückstand auf den 5. Platz. Und 16 Runden sind nach 24 Stunden eigentlich nichts, da geht also noch was in den nächsten Jahren.

5. Pflegepartner Racing Team <Bild 132-5>

Wenn ein Team ein gebrauchtes Wochenende erwischt hat, dann wohl die Pflegepartner. Bereits letztes Jahr hatten sie massiv mit technischen Problemen zu kämpfen, was in einer "Nicht-Wertung" endete. Aber auch in diesem Jahr wurde es leider nicht besser. Man hatte sich akribisch auf das Rennen vorbereitet, versucht alle Unwägbarkeiten abzusehen und abzustellen. Leider ohne Erfolg.
Als einziges Team musste hier sogar der Ersatzwagen eingesetzt werden, was aber einen Strafrundenabzug von 50 Runden zur Folge hatte. So blieb am Ende nur Platz 5, obwohl man von der Fahrern her eigentlich als Geheimfavorit da stand. Schließlich hat dieses Team bereits andere Langstreckenrennen sehr erfolgreich bestritten.

4. SRC Kleve

Das Team des befreundeten SRC Kleve ist ebenfalls mit sehr starken Fahrern angerückt und hatte zu Beginn des Rennens sehr wohl ein Platz auf dem Podest im Auge. Wenn man nur die Carrerabahn gewertet hätte, dann währe dieses Ziel auch erreicht worden. Aber, das Rennen wird auch auf einer Holzbahn gefahren, und da lief der Wagen nicht immer so optimal wie erwartet.
Trotzdem war es am Ende sehr knapp. Nur 23 Runden standen zwischen den Klever Jungs und dem begehrten Podest. Aber wie wir die Jungs kennen, stachelt das Ergebnis nur den Ehrgeiz an und im nächsten Jahr wird wieder angegriffen.

3. Kräuterjäger

Das Team Kräuterjäger ist ein zusammengesetztes Team von Leuten aus verschiedenen Clubs hier in der Region. Bereits bei anderen Langstreckenrennen konnten sie überraschen und auch in diesem Jahr haben sie das 24-Stunden Rennen auf dem 3. Platz beendet. Unspektakulär und konstant werden die Runden abgezogen und am Ende wurde im Duell gegen die Jungs aus Kleve die Nerven bewahrt.
Auch kleinere technische Problemchen brachten das Team nicht aus der Ruhe, so dass am Ende eine sauber heraus gefahrene Platzierung stand.

2. Die Fahrgemeinschaft

Die Titelverteidiger des letzten Jahres sind als "neues" Team aufgetreten. Eine leicht veränderte Besatzung und ein neuer Teamname sollten wohl auch einen neuen Angriff auf den Sieg bedeuten. Fahrzeugtechnisch sind die Jungs immer für eine Überraschung gut. Fuhr man letztes Jahr der Konkurrenz mit einem Mazda 787 in Grund und Boden, versuchte man in diesem Jahr die dominierenden Porsche mit einem Toyota 88c zu knacken.
Zu Beginn des Rennens sah es auch so aus, als wenn sich diese Geschichte wiederholen sollte. Auf der Holzbahn dominierte man das Feld und auf der Carrerabahn konnten die Jungs auf sehr hohem Niveau verhindern, das der herausgefahrene Vorsprung wieder kleiner wurde.
Das es am Ende nicht zum Sieg reichte ist schon merkwürdig. Das Team hat auf beiden Bahnen das Niveau bis zum Ende des Rennens halten bzw. sogar steigern können. Trotzdem fehlten am Ende knapp 82 Runden auf Platz 1.

1. Romkahns Bande

Romkahns Bande waren in diesem Jahr fünf Jungs aus Moers und Kamp-Lintfort und die einzige Dame im Feld. Das Team existiert im Kern seit sechs Jahren und fährt mehr oder weniger erfolgreich Langstreckenrennen in der Region. Letztes Jahr beim 24 Stunden Rennen war man als Titelverteidiger angetreten, aber schon früh durch verschiedene technische Defekte zurück gefallen.
Dieses Jahr lief das deutlich besser. Nach einem verhaltenen Beginn, was in einem zweiten Platz nach den ersten 8 Rennstunden endete zeigte sich, das da "was geht". Und wo die Jungs der Fahrgemeinschaft eine Steigerung hatten, brannte Romkahns Bande ein Feuerwerk ab. Nach dem man den ersten Lauf auf beiden Bahnen noch an andere Teams verloren hatte, gewann man alle nachfolgenden Läufe auf den beiden Bahnen und sammelte Runde um Runde. Gegen 4 Uhr, am sehr frühen Sonntagmorgen, konnte das Team dann die Gesamtführung übernehmen, welche sie bis zum Ende nicht mehr hergaben und immer weiter ausbauten.
Das Team gehörte von Anfang an zu den Favoriten im Feld. Innerhalb des Teams war man aber, nach den Erfahrungen des letzten Jahres, nur vorsichtig optimistisch. Am Ende lag es vielleicht an dieser Skepsis, dass das Rennen wirklich bis zum bitteren Ende sehr konzentriert gefahren wurde.

Und neben der Spur?!?

Auch in diesem Jahr versuchte der SRC am Niederrhein wieder für das Leibliche Wohl zu sorgen wo es nur geht. Da unser Rolf seit Juni das Rennen nicht mehr auf irdischen Gefilden verfolgt, fanden sich für das große Programm am Grill die Truppe rund um Frank, Dagmar, Sabrina, Markus und Ralf ein, die stets für gesättigte Bäuche sorgten. Von Grillwurst und Fleisch, Salaten, über Bratkartoffeln und Pommes, Waffeln und Kuchen bis hin zum Rührei am Sonntagmorgen gab es das ganze Wochenende lang nonstop genug für Leib und Seele. Selbst wenn es geregnet hätte – wie in den Vorjahren – war man im großen Zelt jederzeit willkommen für die üblichen Fachsimpeleien an den Tischen. Alles in allem gab es zu jeder Zeit eine recht ausgelassene Stimmung und viel Amüsantes in den Reihen. Dicke Luft, herrschte nur an den Bahnen, allerdings im wahrsten Sinne des Wortes: das Wetter und die eifrigen Sportler am Drücker sorgten für warme Temperaturen in den Räumen.

So ging auch in diesem Jahr ein ereignisreiches 24-Stunden-Rennwochenende zu Ende. Viele machten sich zügig auf den Heimweg, manche waren sogar schon vor Rennende unterwegs. Um 18:00 Uhr waren dann auch die letzten Aufräumarbeiten erledigt und das Orga-Team des SRC am Niederrhein e.V. konnte sich zur Ruhe begeben.
Wir danken allen zahlreich erschienenen Gästen – ob nun Teilnehmer oder Zaungast – es war uns eine Freude euch alle mal wieder begrüßen zu dürfen.
Auch im nächsten Jahr wird es natürlich wieder das 24 Stunden Rennen geben. Dann in der 19. Auflage, der Termin wird das Wochenende vom 11. zum 13. September sein.

Bis dahin: Euer SRC am Niederrhein e.V. - Mario Hausmann und Thomas Jansen.

Links

Ergebnis 1:24

Ergebnis 1:32

Bildergalerien

www.src-niederrhein.de

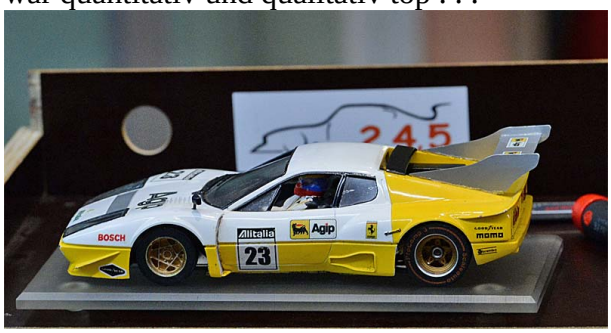
www.facebook.com/SRC.am.Niederrhein.eV

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West - 24h Moers

Gruppe 245

3. Lauf am 13. September 2014 in Lintfort

Die siebten Auflage des Teamrennens für die **Gruppe 245** im Westen sollte eine der spannendsten Ausgaben werden. Nach Arnsberg und Wuppertal (je ein Mal) und ScaRaDo (vier Mal) ging's für die Teams erstmalig nach Kamp-Lintfort – die Strecke bei Slotracing & Tabletop ist schnell und vergleichsweise leicht erlernbar. Und die Besetzung des Starterfeldes war quantitativ und qualitativ top . . .



Das Grundthema des Wochenendes: 245-Silhouetten . . .

…und: Allenthalben jede Menge Action bis zur letzten (Renn-)Sekunde!!

Adresse

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.plastikmodellcenter.de

Strecken

4-spurig, Carrera, ca. ??,?m lang
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Kompakt . . .

- **Teamrennen nach drei Jahren wieder mit den Gr. 5 Silhouetten – erstmalig bei Slotracing & Tabletop in Lintfort . . .**
- **dito erstmalig Teams bis zum Anschlag: Neunzehn Crews am Start . . .**
- **Quali: P2 bis P11 binnen 4 Teilmetern . . .**
- **126 Minuten Racing netto sieht an der Spitze fünf Teams gut 820 Runden lang fortwährend im Kampf um Hundertstel und Teilmeter . . .**
- **die schnellsten Fahrzeuge laufen auf P2 bis P4 ein – der Sieg geht jedoch ans Team mit der geringsten Fehlerrate . . .**
- **auch dahinter allenthalben Fight um Zentimeter . . .**

Vorgeplänkel . . .

Schon früh um Juli zeichnete sich ein volles Haus ab. Die **Teilnehmerzahl** erreichte erstmals in der Geschichte des Teamrennens den Maximalwert von 19 Teams. Ein bis drei weitere Teams hätten wohl auch noch gerne mitgespielt, aber die alte 245-Regel „Max.+1“ ließ dies leider nicht zu, da die Fahrzeiten sowie das Ende der Veranstaltung am Samstagabend gewährleistet werden sollten . . .

Als **Favoriten** mussten zwangsläufig die beiden „Plastikquäler“ Jan und Sebastian gelten. Obwohl der eingesetzte Porsche 935/78 Langheck mit seinem extrem kurzen Radstand keine wirklich günstige Ausgangsbasis war, traute man den Beiden nach dem Sieg mit dem Gr.2 Trabbi im Vorjahr auch in Lintfort jede Schandtat zu!☺

Verfolger gab's reichlich (locker so an die Zehn!), jedoch ohne klare Rangordnung. Der Autor wagte maximal noch, Letzner/ Thierfelder zu benennen – hatten diese doch beim Grand Slam in Lintfort wirklich top performt und sogar die PQ in Bedrängnis gebracht . . .

So sehen Favoriten aus (Sebastian) . . .

Und der Blick vom Sitzplatz für die Sechs . . .

Sehen so Favoriten aus (JanS) !?

☺☺☺

Die **Schlagzahl** für einen Durchgang wurde mittels Dreisatz auf >=270 Runden für das Erreichen der schnellsten Startgruppe definiert. Das sollte sich als recht treffend herausstellen – nur ein Team ab P7 schaffte genau einmal das Überspringen der 270 Runden Marke . . .

Der 44m-**Kurs** von Slotracing & Tabletop in Lintfort erfordert sehr rundes Fahren. Mit Fighten oder eher hinter die Kurve verlegtem Bremspunkt lässt man oft Zeit liegen . . .
Dementsprechend lassen sich nur sehr schwer „Extra-PS“ mobilisieren, wenn’s wirklich eng wird. Somit kommt’s massiv auf ein gut und rund laufendes Fahrzeug an – über fahrerischen Einsatz ist kaum ‘was zu holen . . .

Vorbereitung . . .

Das **Bahnputzen** am Freitagnachmittag war rasch erledigt, auch wenn’s zu Beginn eher wenig Folks an Bord hatte – die Verkehrslage hielt das Gros der Fahrer leider länger auf der BAB fest. Der Grip stellte sich ebenso vergleichsweise schnell ein. Viel wichtiger: Besagter Grip sackte gegen Mitternacht leicht durch, war aber ansonsten allzeit extrem konstant, was wichtig für den Renntag war . . .

Das **Training am Freitagabend** währte bis etwa 01:30 Uhr – dann verblieb noch genau ein Folk, der sich die Bahn erschließen wollte. Die „Nimm2“- und „Toffifee“-Party ging dann noch ein/zwei gute Stündchen weiter. Wobei’s so schlimm nicht gewesen sein kann – die Beteiligten sahen morgens vergleichsweise frisch aus, auch wenn’s für brauchbare Passfotos nicht wirklich ausreichte!☺☺
Zum Sport: Einen extrem starken Eindruck hinterließ der Skyline von Barm/Rohmann. Zusammen mit dem Capri von Kaczmarek/Stahlhut zeigte man die mit deutlichem Abstand schnellsten Zeiten. Auch Letzner/Thierfelder waren flott unterwegs. Die PQ klaubten mit dem 935 die Hundertstel im Test zusammen – den Speed der anderen Teams zeigte man aber nicht ansatzweise . . .
Derweil waren andere Folks emsig dabei, sich den Kurs erstmalig (oder nach längerer Pause) zu erschließen. Insgesamt war’s ein ruhiger Abend, da nur knapp $^{2}/_{3}$ der Teilnehmer vorbei schauten . . .

Das „Kleeblatt“ in Lintfort aus Sicht des Fahrers auf Spur Eins . . .

Nachts nach Eins hatte dann auch Jörg keinen Bock mehr – ob's JanS wohl verstanden hat!?☺

Samstagfrüh war die Trainingstafel dann deutlich besser gefüllt. Wartezeiten von durchschnittlich einer halben Stunde waren die Regel. Und viel Zeit hatte es nicht; gut zwei Stunden waren verfügbar – dann sollte es zur Sache gehen . . .

Die Fahrzeugwahl stellte sich für einige Teams als schwierig heraus. Drei Crews warfen die Entscheidung noch kurz vor der Materialauswahl wieder um – zwei Mal stellte sich das später als nicht wirklich gelungen heraus, aber ein „Volltreffer" war ebenfalls dabei . . .

Die Rundenzeiten sahen in der Früh teilweise deutlich langsamer aus als am Abend. Das hatte aber eher etwas mit den nun intensiver trainierenden Teams zu tun, die sich erst einmal auf den Kurs „einschießen" mussten. Denn die Freitagstrainierer hielten sich dankenswerterweise etwas zurück. Der Grip war jedenfalls rasch auf dem gewohnten Level . . .

Auf den Zettel der schnellen Teams mussten nun noch Brandalise/Quadt. Ansonsten gab's wenig neue Erkenntnisse . . .

***„Welches Schweinderl soll's denn sein?"* – etliche Teams hatten die Qual der Wahl (dieses hier übrigens nicht!) . . .**

What's New . . .

Ja, auch die **Strecke** in Lintfort war neu – jedenfalls für's Teamrennen. Eine Bewertung gab's schon weiter oben!☺

Noch 'ne Besonderheit der Strecke: gefahren wird im Sitzen; ggf. sogar so cool wie Kimi!?☺

Die **Organisation** am Renntag war zumindest teilweise neu. André Kaczmarek ersetzte „Peti", der eine längere (!?) Auszeit nimmt. Ohne dem Resümee vorgreifen zu wollen: Das „Dreigestirn" sah am Abend nicht mehr ganz neu aus – hatte aber alles, einschließlich einiger kniffliger Entscheidungen, bestens im Griff!☺☺

André hatte seinen Namen so groß auf's Shirt geschrieben, dass selbst er ihn lesen konnte . . .

Bei den **neuen Gesichtern** ist zu unterscheiden: Vier Folks bestritten das allererste 245-Rennen ihrer Karriere: Julius Böhmer, Holger Hühndorf, Peter Recker und Helmut Strerath. Etliche weitere Teilnehmer hatte man einfach schon länger nicht mehr in der 245 gesehen. Darunter die beiden Fernreisenden in Sachen Slot Wolfgang Krech und Frank Schü-

ler oder aus der Region Dirk Neuhaus und Andreas Rohmann – jedenfalls gab's viel zu erzählen!☺

Die zwei neuen „Kleinen" unter sich!☺☺

Neues beim rollenden Material ist bei „nur" 19 Fahrzeugen am Start rasch aufgelistet: Die Ford Capri turbo Front erhielt gleich doppelte Verstärkung. Bei Kaczmarek/Stahlhut und Neuhaus/Strerath rollten mit „Nigrin" und „Jägermeister" zwei Fords vom Band.
Auch die Nissan Skyline Formation erhielt Zuwachs im Doppelpack: Böhmer/Böhmer und Hüßelmann/Schuth zeigten nagelneue „Pizzateller". Noch nicht am Rennstart sah man bisher auch die Toyota Celica LB turbo von Stracke/Stracke. In Summe sind 25% Neuwagenquote sicherlich nicht schlecht . . .

Der „Fuhrpark" in der Übersicht . . .

Nachfolgend der Fuhrpark vom Samstag in der Übersicht. Alles in allem recht gleich verteilt. Leider fehlten der altbekannte De Tomaso und der eigentlich fest vorgesehene Lancia Stratos. Letzterer war denn doch zu kurz im Radstand und zu zickig auf der Strecke:

Fahrzeug	Anzahl
BMW 320 turbo	3
Ferrari 365 GT4 BB	4
Ford Capri turbo	3
Nissan Skyline turbo	5
Porsche 935/7x turbo	2
Toyota Celica LB turbo	2

Racing . . .

Die **Materialausgabe** eröffnete nach Plan gegen 10:30 Uhr den offiziellen Teil des Tages. Es schloss sich der 4-minütige **Funktionstest** an. Danach war die **technische Abnahme** der letzte theoretische Part. Für 11:30 Uhr war dann Praxis angesagt: Quali – und ab „High Noon" Racing . . .

„Celebrations": Hier die Materialausgabe . . .

Dass man die Intro auch mit 19 müden Cars so richtig zelebrieren kann, belegten die Kollegen nachdrücklich. Bis zum Rennstart fing man sich eine knappe halbe Stunde Verzug. Der slotracende Hühnerhaufen ist in Lintfort halt schlecht beisammen zu halten – es gibt einfach zu viele Möglichkeiten (und Räume) sich auch längerfristig zu verstecken!☺ Aufruhr gab's weder deshalb noch beim Durchlaufen der Instanzen . . .

Für die **Quali** (eine Minute Fahrzeit, absolvierte Strecke gewertet) wurde die Weicheier

Spur Drei ausgelost. Das führte dazu, dass zwischen P2 und P11 'mal gerade vier Teilmeter lagen – und gleich fünf Teams schafften 6,53 Runden!!
Der Stand der Dinge kurz vor Halb Eins:

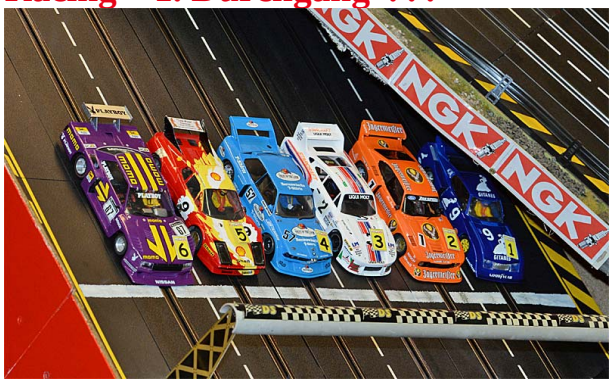
#	Team	Fahrzeug	Runden
1.	Nockemann / JanS	Porsche 935/78 turbo	6,70
2.	Recker / R.Schaffland	BMW 320 turbo	6,55
3.	Barm / Rohmann	Nissan Skyline turbo	6,54
4.	Hüßelmann / Schuth	Nissan Skyline turbo	6,53
5.	K.H.Heß / Mews	BMW 320 Aeroheck	6,53
6.	Kaczmarek/ Stahlhut	Ford Capri turbo	6,53
7.	Krech / Schüler	Nissan Skyline turbo	6,53
8.	Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	6,53
9.	Bäsken / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	6,52
10.	D. / L.Haushalter	Toyota Celica LB turbo	6,52
11.	Letzner / A.Thierfelder	Nissan Skyline turbo	6,50
12.	Przybyl / Wamser	Ferrari 365 GT4 BB	6,37
13.	D. / K.O.Stracke	Toyota Celica LB turbo	6,35
14.	Neuhaus / Strerath	Ford Capri turbo	6,34
15.	Becker / Biernatowski	Porsche 935/77 turbo	6,28
16.	Gdanitz / Hühndorf	BMW 320 turbo	5,84
17.	G.Heß / T.Thierfelder	Ferrari 365 GT4 BB	5,65
18.	J. / L.Böhmer	Nissan Skyline turbo	5,50
19.	Grabau / Holthöfer	Ferrari 365 GT4 BB	5,05

Überraschungen positiver Art boten Peter Recker mit P2 (der Teamchef hatte P9 als Ziel ausgegeben) und Michael „Kimi" Hüßelmann mit P4. Auch Heß/Mews (P5) hatte man nicht zwingend in der schnellsten Gruppe erwartet!
In der anderen Richtung gab's kaum Überraschendes: Stracke/Stracke hätte man ggf. etwas weiter vorn erwartet. Echte Pleiten sah man jedoch nicht.
Dennoch bleibt festzuhalten, dass die Quali kaum das wahre Kräfteverhältnis wieder gespiegelt haben dürfte. Der Autor rechnete jedenfalls mit etlichen Verschiebungen in den anstehenden 126 Minuten Racing . . .

Der Aeroheck von Heß/Mews erstmal auf P5!

Jeder der geplanten drei Durchgänge sollte über 6*7 Minuten Fahrzeit netto gehen. Die in der 245 üblichen 20 Volt Bahnspannung lagen, auf allen Spuren sauber ausgemessen, an . . .
Die sieben Teams, welche die geringste Strecke in der Quali erzielt hatten, fuhren zu Beginn – die schnellsten Teams als dritte Gruppe. Nach jedem Durchgang würde ein Regrouping durchgeführt werden . . .

Racing – 1. Durchgang . . .



Die Cars der ersten Startgruppe . . .

Die Startfahrer dazu (Spur 1 befindet sich ebenfalls rechts im Bild) . . .

Und: Unfallfrei durch die erste Runde!!

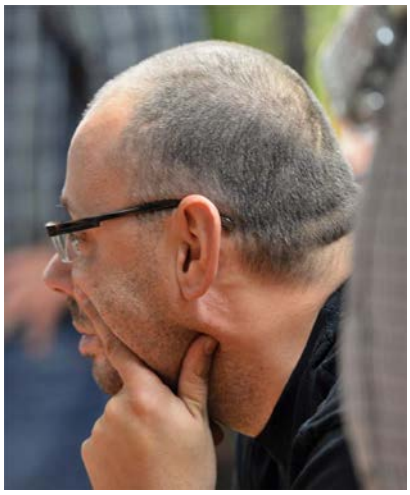
Der erste Durchgang ergab die erwarteten großen Verwerfungen in den Positionen. In der **ersten Startgruppe** ging's diesbezüglich allerdings noch moderat zu . . .

Grabau/Holthöfer hatten die Quali versemmelt und rackerten sich auf P15 vor. Und es fehlte nur eine $^{2}/_{3}$ Runde auf Neuhaus/Strerath davor. Diese zwei Teams sollte sich auch in den noch folgenden 84 Minuten nie aus den Augen verlieren – und ein weiteres Duo würde ab dem 2. Durchgang hinzustoßen . . .
Derweil gab's dahinter deutlich größere Abstände. Becker/Biernatowski und Gdanitz/Hühndorf kombinierten Rennen und das Erlernen der Strecke. Hierbei hatte die Porsche Crew erst einmal mehr Erfolg. Das Juniorteam Heß/Thierfelder erwischte ausgerechnet auf der engen Spur 1 ein Reglerschaden. Bis dieser erkannt war, verging einige Zeit. Bis dahin rangelte man locker mit den zwei vorgenannten Teams um die Plätze . . .
Böhmer/Böhmer hatten bereits im Vorfeld die rote Laterne für sich reklamiert. Julius mit seinen 7 Jahren fuhr sein erstes Rennen und verlor bisweilen den Überblick. Zudem war der Skyline Body etwas zu tief ausgelegt und blieb in einigen enge Ecken hängen, wenn der nötige Druck fehlte . . .
Bleiben Stracke/Stracke, die erwartungsgemäß am besten performten und die Gruppe locker gewannen. Es blieb nur die Frage, ob's für einen Aufstieg reichen würde . . .

Aufstieg war DAS Thema für die **zweite Startgruppe**! Gleich drei Teams schafften am Ende den Weg in die schnellste Gruppe ... absteigen musste hingegen keine Crew!!
Aber der Reihe nach: Brandalise/Quadt siegten mit gut 1,5 Runden Vorsprung. Das sah flott und rund aus – war aber letztlich arg zurückhaltend. Das sollte sich jedoch letztlich erst am späten Abend herausstellen!
Dahinter käbbelten sich Haushalter/Haushalter mit Krech/Schüler. Letztere zollten erst einmal ihrer geringen Streckenkenntnis Tribut und mussten die „Housekeeper" um 10 Teilmeter ziehen lassen. Aber sie hatten ja noch zwei lange Durchgänge Zeit, diese Reihenfolge ihren Wünschen gemäß abzuändern!?☺
Haken dran – alle drei Teams sollten aufsteigen! Sie belegten letztlich P4-P6 im ersten Umlauf . . .
Wenden wir uns den drei „Stationären" zu: Bäsken/Rohde vor Przybyl/Wamser vor Letzner/Thierfelder lautete der Zieleinlauf. Die Rundenzahlen (264,24 / 263,96 / 263,81) besagen eigentlich schon alles!!☺
Dennoch müssen einige Aspekte hervorgehoben werden: *„Heute heißt's 'mal nicht ‚immer dieser Mario'!"* drückte Ebendieser die Situation beim Vierten der Gruppe aus. Mario machte einen guten Job, sonst hätte man den anderen beiden Teams kaum Paroli bieten können!
Letzner/Thierfelder hingegen erwischten einen arg gebrauchten Tag – von „Favorit" war nun gar keine Spur. Der letztlich auserwählte Skyline rannte nicht ansatzweise flott. Zudem schien der Motor im Rennverlauf deutlich einzubrechen, was für den schwarzen Carrera Motor eigentlich eher untypisch ist. Aber zumindest vermochte man sich auf P6 so eben in der mittleren Gruppe zu halten . . .
Und zusammen mit Przybyl/Wamser durfte man sich frohgemut auf Part II. dieses Dreikampfes freuen – dieser Drops war noch nicht gelutscht!☺

Die Cars der zweiten Startgruppe . . .

Und die Startfahrer dazu . . .



Johannes zwar anfangs skeptisch… aber dieses Mal galt nicht *„immer dieser Mario!“* . . .

☺☺☺☺

Schicksal, es passen halt keine 19 Teams auf die oberste Stufe des Treppchens! Die Spitze bot hingegen alles, was ein Slotracer Herz begehrt: Packende Duelle bei hohen Geschwindigkeiten. Der Rennverlauf bestätigte die Eindrücke aus dem Training. Sowohl der Skyline von Barm/Rohmann als auch der Capri von Kaczmarek/Stahlhut waren deutlich schneller als der recht ungeeignete Porsche 935/78 der beiden Plastikquäler. Dass diese sich dennoch durchzusetzen vermochten, lag an der quasi fehlerfreien und konstanten Fahrt von Jan und Sebastian. Beide gerieten am gesamten Renntag nur je einmal mit Konkurrenten aneinander – eigene Abflüge? Fehlanzeige!

So lag man nach dem ersten Renndrittel um 93 Teilmeter vorn. Dahinter dann Barm/Rohmann – immerhin weitere 63 Teilmeter vor Kaczmarek/Stahlhut. Alles klar!? Diese Messe war längst noch nicht gelesen . . .

Die Cars der zweiten Startgruppe . . .

Die Startfahrer dazu . . .

Wo drei Teams aufsteigen, müssen zwangsläufig auch drei absteigen . . .

Die schnellsten Crews der Quali zeigten in der **dritten Startgruppe** ebenfalls ein beherztes und spannendes Rennen – allerdings sauber in zwei Hälften unterteilt. Die drei Absteiger Heß/Mews, Recker/Schaffland und Hüßelmann/Schuth fuhren in großen Abständen von 4 bis 6 Runden durch’s Ziel.

Für Letztgenannte ging’s durch bis auf die Pole der dritten Startgruppe. Die zwei BMW Teams griffen sich hingegen die Plätze 1 und 2 in der mittleren Gruppe. Dabei war der Aeroheck von Heß/Mews souverän in Front – dem konventionellen 320er fehlten einfach Grip und Speed, was durch weitgehend fehlerfreie Fahrt nicht zu kompensieren war . . .

Stand der Dinge nach dem ersten Durchgang (42 Minuten Fahrzeit netto):

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / JanS	Porsche 935/78 turbo	274,68	
2.	Barm / Rohmann	Nissan Skyline turbo	273,75	⇧ +1
3.	Kaczmarek / Stahlhut	Ford Capri turbo	273,12	⇧ +3
4.	Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	272,05	⇧ +4
5.	D. / L.Haushalter	Toyota Celica LB tb	270,43	⇧ +5
6.	Krech / Schüler	Nissan Skyline turbo	270,33	⇧ +1
7.	K.H.Heß / Mews	BMW 320 Aeroheck	269,72	⇩ -2
8.	Recker / R.Schaffland	BMW 320 turbo	265,39	⇩ -6
9.	Bäsken / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	264,24	
10.	Przybyl / Wamser	Ferrari 365 GT4 BB	263,96	⇧ +1
11.	Letzner / A.Thierfelder	Nissan Skyline turbo	263,81	
12.	D. / K.O.Stracke	Toyota Celica LB tb	262,51	⇧ +1
13.	Hüßelmann / Schuth	Nissan Skyline turbo	259,05	⇩ -9
14.	Neuhaus / Strerath	Ford Capri turbo	257,04	
15.	Grabau / Holthöfer	Ferrari 365 GT4 BB	256,32	⇧ +4
16.	Becker / Biernatowski	Porsche 935/77 turbo	251,15	⇩ -1
17.	Gdanitz / Hühndorf	BMW 320 turbo	247,13	⇩ -1
18.	G.Heß / T.Thierfelder	Ferrari 365 GT4 BB	239,78	⇧ +1
19.	J. / L.Böhmer	Nissan Skyline turbo	234,34	⇩ -1

Racing – 2. Durchgang . . .

Im zweiten Durchgang war bezüglich der Gruppenwechsel völlige Ruhe angesagt. Wer nun aber meint, die Positionen seien bezogen gewesen, irrt gewaltig! Innerhalb der Start-

gruppen ging's nach wie vor heftig rund bzw. besser 'rauf und 'runter. Kein Wunder bei den teilweise nur hauchdünnen Abständen . . .

Für die **langsamste Gruppe** traf diese Aussage übrigens nicht zu. Hier waren im hinteren Teil die Abstände einfach zu groß und weiter vorn fuhr man halt auf annähernd demselben Level wie im ersten Umlauf. Hüßelmann/ Schuth mussten Neuhaus/Strerath zwar um 87 Teilmeter ziehen lassen, verteidigten die Spitze aber dennoch – man hatte noch ein gute Runde auf dem „Sparbuch". Der Showdown im letzten Drittel war gesichert! Grabau/Holthöfer rangierten eine Runde zurück, was an sich ein Top-Job war. Nur wuchs die Lücke zu Neuhaus/Strerath dadurch auf ca. 2,5 Runden an. Die wollten erst einmal in den letzten 42 Minuten gefunden sein . . .
Alle vier Teams dahinter legten im Mitteldrittel gewaltig zu. Plus 5, plus 5, plus 12 und plus 10 lautete die Bilanz am Ende! Dabei gingen Gdanitz/Hühndorf und Heß/Tierfelder nur durch 21 Teilmeter getrennt durch's Ziel. An den teilweise deutlichen Abständen änderte dies aber nichts . . .

Neuwagen: BMW 320 turbo von Gdanitz/ Hühndorf . . .

Anders hingegen die **mittlere Gruppe** hier kegelte man die Reihenfolge lustig durcheinander. Bäsken/Rohde hatten massiv Probleme mit den Schleifern und nahmen der 365 GT4 BB verschiedentlich zur Instandsetzung von der Bahn. Das kostete drei Ränge. Man lag somit nach $^{2}/_{3}$ der Fahrzeit satte fünf Runden hinter P11 zurück. War's das schon!?
Przybyl/Wamser steigerten sich leicht gegenüber dem ersten Umlauf, mussten aber Letzner/ Thierfelder und Stracke/Stracke ziehen lassen, die knapp 2 bzw. 3 Runden mehr zu Stande brachten. Hier war die Messe aber noch nicht gelesen. Stracke² lag 39 Teilmeter vor Chris und ATH und diese konnten sich bei 1 ¼ Runde Vorsprung auf Hans und den nächsten Chris auch nicht wirklich in Sicherheit wiegen!?
Bleiben die beiden bisherigen Gruppen Leader. Die zementierten ihre Positionen. Heß/ Mews enteilten weiter – sieben Runden betrug der Vorsprung nun. Man orientierte sich nur nach vorn – die P6 der schnellsten Gruppe lag mit 2¾ Runden Distanz noch in erreichbarer Nähe … wobei man halt weiter an Boden verloren hatte. Da musste 'was passieren!☺
Recker/Schaffland stellten die Spurfolge um; das brachte ca. zwei Runden mehr. Es reichte dennoch nur zu 40 Teilmetern Vorsprung gegenüber Stracke². Knapp drei Runden Abstand auf P9 hatte man dennoch nach hinten abgesichert . . .

Neuwagen, aber nicht im Rennen: Lancia Stratos turbo von Heß/Mews – auf der Strecke doch zu unruhig für die Eifelaner . . .

Welt verkehrt dann in der **schnellsten Gruppe**! Brandalise/Quadt gewinnen im Fotofinish 2 (!!) Teilmeter vor Barm/Rohmann und 7 (!!) Teilmeter vor Nockemann/JanS . . .
Krech/Schüler haben sich eingegroovt und distanzieren Kaczmarek/Stahlhut, die plötzlich arg schwächeln, um eine ¾ Runde. Die „Haushalterei" kann das Tempo nicht ganz mitgehen und lässt eine Runde auf den Capri von André und Tom liegen . . .
Wir halten fest: Durchgangssieg für Remo und Hans sowie beinahe Herzstillstand bei etlichen Beteiligten!☺
In der Gesamtwertung schmilzt der Vorsprung

der Porsche Crew auf 86 Teilmeter. Wenn Barm/Rohmann im Schlussdrittel nochmals in dem Maße zulegen, sind die PQ erledigt!☺
Brandalise/Quadt liegen ca. 2,5 Runden zurück, haben aber die Capri Kollegen von P3 verdrängt und um eine Runde abgehängt. Hans meint, dass P4 doch schon ein schöner Erfolg in diesem Starterfeld sei – P3 aber durchaus besser . . . !☺☺
Krech/Schüler hängen nun nur noch zwei Runden hinter dem „Nigrin“ Capri. Geht da noch ‘was!? Wenn Andrè und Tom nochmal schwächeln allemal. Aber zumindest hat man die „Housekeeper“ überflügelt. Der Vorsprung beträgt satte 1,5 Runden. Sich-Zurücklehnen schaut anders aus . . .

Die PQ am Boden!? Noch nicht . . .

Der Stand der Dinge nach dem „Mitteldrittel“:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / JanS	Porsche 935/78 turbo	550,03	
2.	Barm / Rohmann	Nissan Skyline turbo	549,17	
3.	Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	547,49	⇧ +1
4.	Kaczmarek / Stahlhut	Ford Capri turbo	546,37	⇩ -1
5.	Krech / Schüler	Nissan Skyline turbo	544,39	⇧ +1
6.	D. / L.Haushalter	Toyota Celica LB tb	542,80	⇩ -1
7.	K.H.Heß / Mews	BMW 320 Aeroheck	540,02	
8.	Recker / R.Schaffland	BMW 320 turbo	533,03	
9.	Letzner / A.Thierfelder	Nissan Skyline turbo	530,14	⇧ +2
10.	D. / K.O.Stracke	Toyota Celica LB tb	529,75	⇧ +2
11.	Przybyl / Wamser	Ferrari 365 GT4 BB	528,49	⇧ -1
12.	Bäsken / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	523,47	⇧ -3
13.	Hüßelmann / Schuth	Nissan Skyline turbo	522,07	
14.	Neuhaus / Strerath	Ford Capri turbo	520,93	
15.	Grabau / Holthöfer	Ferrari 365 GT4 BB	518,35	
16.	Becker / Biernatowski	Porsche 935/77 turbo	507,47	
17.	Gdanitz / Hühndorf	BMW 320 turbo	499,66	
18.	G.Heß / T.Thierfelder	Ferrari 365 GT4 BB	492,10	
19.	J. / L.Böhmer	Nissan Skyline turbo	478,60	

Service . . .

Jedem Team wurde nach dem zweiten Durchgang eine **Service Pause** von 15 Minuten eingeräumt, um die Silhouetten einerseits hinsichtlich der wesentlichen Eckdaten des Reglements zu überprüfen und andererseits fit für den Schlussspurt zu machen . . .
Etliche Teams erhöhten in der Pause sicherheitshalber die Bodenfreiheit – der Verschleiß lag teilweise oberhalb der Prognosen aus dem Vorbericht. Ansonsten gelang’s merkwürdigerweise vielen Teams nicht, die Performance der Fahrzeuge signifikant zu erhöhen: 6 Teams hielten lediglich den Speed aus dem zweiten Durchgang; 7 Teams bekamen sogar nur weniger Runden zusammen. Sollte man die Servicepause also ggf. besser abschaffen!?☺☺

Racing – 3. Durchgang . . .

Auf geht’s also zum Showdown im dritten Durchgang. Die letzten 42 Minuten Fahrzeit brachten die meisten Teams nicht mit einem entspannten Rennausklang in Verbindung. Fast auf allen Positionen ging’s um’s Leben – bisweilen auch um mehr!☺

Auf der letzten Rille kam sogar in die **langsamste Gruppe** noch etwas Bewegung. Das hatte aber keinen wirklich angenehmen Grund. Becker/Biernatowski hatten Terz mit dem 935 – ein Motorkabel riss ab. Die Instandsetzung dauert arg lang. Man ließ 20-25 Runden liegen und damit zwei Positionen in der Endabrechnung!☹ Für Böhmer/Böhmer reichte es hingegen nicht, die rote Laterne noch an die Porsche Fahrer abzutreten . . .
Davor kam plötzlich unerwartete Spannung auf. Gdanitz/Hühndorf ließen nach und Heß/Thierfelder gaben Gas. Die Junioren holten 6¼ Runden auf und waren „dran“ – aber eben nur „dran“, nicht vorbei. Dazu fehlten am Ende knapp $1^1/_3$ Runden!
Grabau/Holthöfer waren weiterhin flott unterwegs. Auf die zwei Spitzenteams der Gruppe fehlte erneut nur ein Quäntchen. Somit blieb’s bei P15 . . .
Davor fighteten Hüßelmann/Schuth und Neuhaus/Strerath auf Augenhöhe. Das Duell der Neuwagen ging auch im dritten Durchgang quasi ex-aequo aus. Dirk und Helmuth kassierten 2 Teilmeter Rückstand, hätten aber halt ‘ne gute Runde aufholen müssen. Ergo blieb’s bei der Reihenfolge – die gebotene Show war aber erstklassig!!

Neuwagen: Ford Capri turbo von Neuhaus/ Strerath . . .

Neuwagen, aber nicht im Rennen: Ford Mustang von Hüßelmann/Schuth . . .

Erstklassig war auch der Showdown in der **mittleren Gruppe**. Alle gaben alles – vier Positionen wurden nochmals umgeworfen und eine Weitere wackelte gewaltig . . .
Ganz vorn orientierten sich Heß/Mews nicht wirklich nach hinten; P6 und die „Housekeeper“ lautete das Ziel. Steigern war aber nicht – ob das reichen würde!?
Dahinter ging‘s ab. Die Teams von P9 bis P12 waren auf Attacke gebürstet. Nur Recker/ Schaffland konnten eigentlich nur noch verlieren oder eben halten . . .
Bäsken/Rohde hatten die Servicepause genutzt und ihren maladen Ferrari wieder so richtig ans Rennen gebracht. P3 im 3. Durchgang und der persönliche Tagesbestwert spülte die Beiden noch an Przybyl/Wamser vorbei und ergab P11 sowie den inoffiziellen Titel „bester 365 GT4 BB“!☺
Letzner/Thierfelder ging’s wie Recker/Schaffland – die Performance des zweiten Durchgangs wurde knapp gehalten. Schneller ging’s für den Skyline trotz verkürzter Übersetzung jedoch nicht. Ergo zogen Stracke/Stracke, die am Start nur 39 Teilmeter zurück lagen, locker vorbei und machten sich auf, auch noch P8 zu erobern. Denn man hatte die Celica LB ordentlich frisch gemacht und fand nochmals mehr als zwei Runden (P2 der Gruppe, 15 Teilmeter vor Bäsken/Rohde). Letztlich scheiterte diese Offensive aber um ca. eine Runde, da die BMW Crew die P8 partout nicht aufgeben wollte . . .

Neuwagen: Toyota Celica LB turbo von Stracke/Stracke in voller Fahrt . . .

Neuwagen, aber nicht im Rennen: BMW 320 turbo von Bäsken/Rohde . . .

Vor dem Start der **neunten Gruppe** des Tages war die Frage, ob die bislang gebotene Show noch würde zu toppen sein!? Sagen wir ‘mal, sie war’s (aber nicht viel!☺).
Weitere Fragen: Würden Barm/Rohmann die „Festung Plastikquäler“ stürmen können (was sind schon 86 Teilmeter)? Wie würden sich die beiden schnellen Capris und Skylines untereinander aussortieren? Würde die Haushalterei den Weitgereisten höflicherweise P5 belassen? Würden sich die Auf- und Abwärtstrends aus dem Mitteldrittel bestätigen oder umkehren? Letztlich gab’s Trizillionen von Fragen, welche binnen 42 Minuten zu beantworten waren . . .
Und wieder einmal galt: Es kommt anders als man denkt!
Beginnen wir ruhig ganz vorn: Jan und Sebastian vermochten nicht weiter zuzulegen. Der 935 war ausgereizt – man hatte schon in den zwei Umläufen zuvor alles gegeben. Ende der Fahnenstange. Die erzielte Rundenzahl reichte

nur zu P4 in der Startgruppe. War man allerdings im zweiten Umlauf noch auf einstellige Teilmeter an der Spitze dran, gab's nun deutlich mehr als zwei Runden auf die Mütze. Sieg also weg?
Weit gefehlt – denn die „Falschen" waren schneller! Barm/Rohmann hatten in den ersten zwei Durchgängen das Abo auf P2 und nahmen solide 1,68 Runden Vorsprung auf die P3 mit ins Schlussdrittel. Hier war der Druck anscheinend zu groß – ca. 1,5 Runden sollten am Ende auf den Bestwert aus dem 2. Umlauf fehlen!☺ Das nutzten die beiden Capri Crews gnadenlos aus, fuhren mit 276,81 (Kaczmarek/Stahlhut) und 276,51 Runden (Brandalise/Quadt) die Tageshöchstwerte und besetzten das Treppchen der Tageswertung im Parallelflug. Zwar waren André und Tom damit die dritten Durchgangssieger – Hans und Remo hielten sich aber dennoch um 82 Teilmeter vorn.
Krech/Schüler fanden ebenfalls noch einmal 1,5 Runden. Die erzielten 275,53 waren ihr persönlicher Höhenflug und brachten sie auf P3 dieser Gruppe – noch vor PQ. Das reichte aus, um nicht auf die angeborene Höflichkeit der Haushalterei angewiesen zu sein. Die P5 war famos und verdient gesichert! Besagte „Housekeeper" gehörten zu den Teams, die im Finale nicht mehr zuzulegen vermochten. Für die Verfolger aus der mittleren Gruppe reichte das erzielte Resultat aber dennoch – wenn auch wieder nur knapp. P6 war ok. Schönen Urlaub, Dirk!☺

Neuwagen: Ford Capri turbo von Kaczmarek/Stahlhut . . .

Der Stand der Dinge nach schweißtreibenden 126 Minuten Slotracing auf Messers Schneide:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / JanS	Porsche 935/78 turbo	825,47	
2.	Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	824,00	⇧ +1
3.	Kaczmarek / Stahlhut	Ford Capri turbo	823,18	⇩ +1
4.	Barm / Rohmann	Nissan Skyline turbo	822,97	⇩ -2
5.	Krech / Schüler	Nissan Skyline turbo	819,92	
6.	D. / L.Haushalter	Toyota Celica LB tb	812,80	
7.	K.H.Heß / Mews	BMW 320 Aeroheck	809,53	
8.	Recker / R.Schaffland	BMW 320 turbo	800,26	
9.	D. / K.O.Stracke	Toyota Celica LB tb	799,20	⇧ +1
10.	Letzner / A.Thierfelder	Nissan Skyline turbo	796,65	⇧ -1
11.	Bäsken / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	792,77	⇧ +1
12.	Przybyl / Wamser	Ferrari 365 GT4 BB	791,72	⇧ -1
13.	Hüßelmann / Schuth	Nissan Skyline turbo	785,32	
14.	Neuhaus / Strerath	Ford Capri turbo	784,15	
15.	Grabau / Holthöfer	Ferrari 365 GT4 BB	779,94	
16.	Gdanitz / Hühndorf	BMW 320 turbo	748,46	⇧ +1
17.	G.Heß / T.Thierfelder	Ferrari 365 GT4 BB	747,15	⇧ +1
18.	Becker / Biernatowski	Porsche 935/77 turbo	736,15	⇧ -2
19.	J. / L.Böhmer	Nissan Skyline turbo	724,22	

Racing – Bilanz . . .

Versuchen wir 'mal eine kurze Zusammenfassung: PQ hätten nicht gewinnen dürfen! Zumindest zwei Capris und ein Skyline waren signifikant schneller als der schwer zu handelde 935! Brandalise/Quadt ließen's im ersten Durchgang zu behutsam angehen. Kaczmarek/Stahlhut beerdigten ihre Siegchancen vehement im Mitteldrittel und Barm/Rohmann hielten dem Druck im Finale nicht Stand. Es war nervenaufreibend für alle – die Show war genial und man wird den Enkeln noch davon berichten. Ein herzlicher Glückwunsch ausdrücklich an alle Beteiligte – die gezeigten Leistungen waren allemal sehenswert!!
Mutmaßlich hätten Krech/Schüler den Vier- zum Fünfkampf machen können, hätte man sich im ersten Durchgang nicht erst noch an Strecke und Car gewöhnen müssen. Denn ab dem zweiten Drittel mischte man vehement mit – auch hier Chapeau!!
Im restlichen Feld ging's nicht weniger spannend und verbissen zur Sache. Kein Teilmeter wurde freiwillig hergeschenkt. Positiv dabei: Man ging 245-typisch fair miteinander um – es wurde zu keiner Zeit laut oder hektisch! Nach aufreibenden Fights klatschte man sich ab und

ging gemeinsam Luft holen und Schweiß trocknen.
Einzig die langsame Startgruppe wurde bisweilen ein wenig unruhig. Hier wies sicherlich der ein oder andere Newbee Eingewöhnungsschwierigkeiten auf und übertrieb's bisweilen deutlichst. Bedankt an die anderen Folks dieser Gruppe, dass sie es tendenziell so ruhig ertragen haben!!

Ende . . .

Die unvermeidliche **Siegerverehrung** führten die Organisatoren André und Dirk² durch. So ziemlich jeder bekam 'was auf die Mütze – zumindest den Autor hätte man ruhig 'mal ob seiner Zurückhaltung loben dürfen!☺
Und um Bruder Johannes nicht schon wieder leer ausgehen zu lassen, gab's ausnahmsweise 19 Satz Urkunden und somit ausreichend Gelegenheit, ein paar neue Fotos für die 245-Geisterbahn zu fertigen!☺
Der extra angefertigte Pokal für „einzig wahre Männer" wurde nicht vergeben, die Folks mit'm Kleinwagen haben gekniffen!☺

Platz 6: Lukas und Dirk Haushalter – alias „Haushalterei" alias „Housekeeper" . . .

Platz 5: Wolfang Krech / Frank Schüler . . .

Platz 4: Reiner Barm / Andreas Rohmann . . .
Nissan Skyline turbo 822,97 Rd.

Platz 3: André Kaczmarek / Tom Stahlhut . . .
Ford Capri turbo 823,18 Runden

Platz 2: Remo Brandalise / Hans Quadt . . .
Ford Capri turbo 824,00 Runden

Platz 1: JanS / Sebastian Nockemann . . .
Porsche 935/78 turbo 825,47 Runden

Der **245-Tipp** ging wie üblich desaströs aus – die Folks haben's einfach nicht drauf! Letztlich reichte es aus, Barm/Rohmann (in völliger Fehleinschätzung derer Performance!) im dritten Umlauf auf P5 zu tippen. Diesen Fehlgriff schafften immerhin 4 Folks – der Rest griff hingegen voll ins Klo. Alles Luschen, diese 245er – das wird nächstes Jahr garantiert anders, wenn unser aller Siggi tatsächlich mitspielen sollte!☺☺

Die **Credits** richten sich in erster Linie an Anna und Magdalene, die quasi non-Stop die durstigen, hungrigen und geschwätzigen Mäuler stopften! Das waren fast ein 24h Rennen für die Two-Mädels-Show und wurde definitiv mit viel Einsatz und ohne jede Panne gewonnen!☺ Herzlichen Dank den Beiden!!
Weiter geht's mit dem Dreigestirn, die den Laden allzeit im Griff und in Kai-Ole eine inoffizielle Nr.4 hatten. Schön wär's gewesen, wenn die restlichen 245er so wie sonst auch mit in die Speichen gegriffen hätten – dann hätten André und Dirk² vielleicht zwischendrin 'mal etwas Zeit zum Luftholen gehabt!?☹
Schön aber, dass sich das Engagement (hoffentlich) nicht allzu sehr auf die Rennergebnisse der Drei ausgewirkt hat. Bedankt!

Verdienter Beifall für Magdalene!!

Das „Dreigestirn" (Wombel links im Bild gehört nicht dazu!) war oft getrennt unterwegs und passte auch hier trotz Weitwinkel nicht ganz auf's Bild: André, Dirk und Dirk . . .
Quizfrage am Rande: Wofür betet André!??☺

Kai-Ole – ausnahmsweise 'mal nicht beim Helfen!☺

Und es geht doch: „Wombel" greift in die besagten Speichen und bringt die mittlere Startgruppe in Position!☺

Ausblick . . .

Der vierte Lauf wird hoffentlich am Feiertag zum Feiertag!☺ Nach dem Ausflug an den Niederrhein geht's letztmalig in 2014 zurück nach Westfalen – natürlich wieder als Einzelrennen. Und Dortmund lautet das Ziel . . .

Ort: **ScaRa Dortmund**
Datum: **1. November 2014**

Die Kollegen des Austragungsortes für das 245-Finale 2014 würden einen Testtag anbieten. Als Datum ist der 29. November 2014 ins Auge gefasst. 10 Folks sollten jedoch schon zusammen kommen, damit's Öffnen lohnt! Mehr Infos dann in den November-WWWs. . .

Das **245-Teamrennen 2015** steht ebenfalls schon, jedenfalls wenn man Fahrzeugkategorie (Gr. 4), Organisatoren (wieder André und Dirk²), Austragungsort (erneut Slotracing & Tabletop in Lintfort) und Datum (5. September 2015) als Indikatoren zu Grunde legt . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Gruppe245

Sponsoren

	Car-On-Line	DoSlot	Manfred Förster Motorsport-Fotoarchiv Tel. 02463 / 1870 eMail - M.Förster	H+T Motorracing
Jim Summer Racing	Plafit	Rennpiste	Rennserien-West	Scaleproduction
Slottec	Slotracing & Tabletop	JM und „Wombel“		

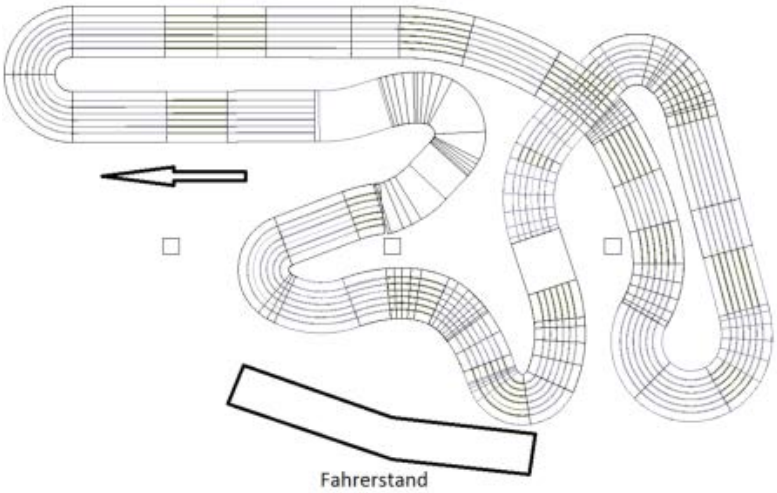
SLP-Cup

Testtag am 20. September 2014 in Siegburg

Die „Dicke Berta“ in völlig neuem Layout . . .

Für den SLP-Cup steht am 18. Oktober 2014 das Saisonfinale an. Da die Folks vom Raceway Park zum Jahresbeginn einen Ortswechsel vornehmen mussten, wurde der übliche Fahrplan des Cups umgestellt – Schwerte sah ausnahmsweise den Auftakt der 2014er Saison und Siegburg bekam ausreichend Zeit für den Umzug . . .

Da bei der „Dicken Berta“ in den neuen Räumlichkeiten kein Stein auf dem anderen blieb, wird nun für den 20. September 2014 ein Testtag zur Vorbereitung auf den Show Down anberaumt.



Die Streckenskizze für die neuen Räumlichkeiten in Siegburg . . .

Zur Erläuterung: Zwar wurden fast alle Bahnteile wieder verbaut, jedoch in völlig anderer Zusammensetzung. Bis auf kurze Kurvenpassagen gibt’s Null Wiedererkennungswert – deshalb *„kein Stein auf dem anderen“ . . .*

Anmeldung

Leuts, sendet bitte kurz ‘ne E-Mail bezüglich Eurer Teilnahme am Testtag!? Dann haben die Gastgeber aus dem Raceway Park grob ‘ne Vorstellung, was bzw. wer auf sie zukommt!☺

Strecke . . .

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

Url
www.raceway-park.de

Strecke
6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

Zeitplan

Samstag, 20. September 2014

11:00 Uhr	Bahnöffnung, freies Fahren
20:00 Uhr	aus die Maus

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien West / SLP-Cup

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ~~③~~ ~~④~~
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
SLP-Cup (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .

,