WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 573 -

6. Februar 2017

Editorial .....

Moin Folks . . . am Wochenende fuhr die 245 ihren Saisonauftakt in der Duisburger Rennpiste . . .

Weiter geht's am kommenden Freitagabend mit dem Auftakt für die Duessel-Village 250 im SOKO Keller im Dorf . . .

Und am übernächsten Mittwochabend ist Testtag für die Craftsman Truck Series bei Slotracing & Tabletop in Lintfort . . .

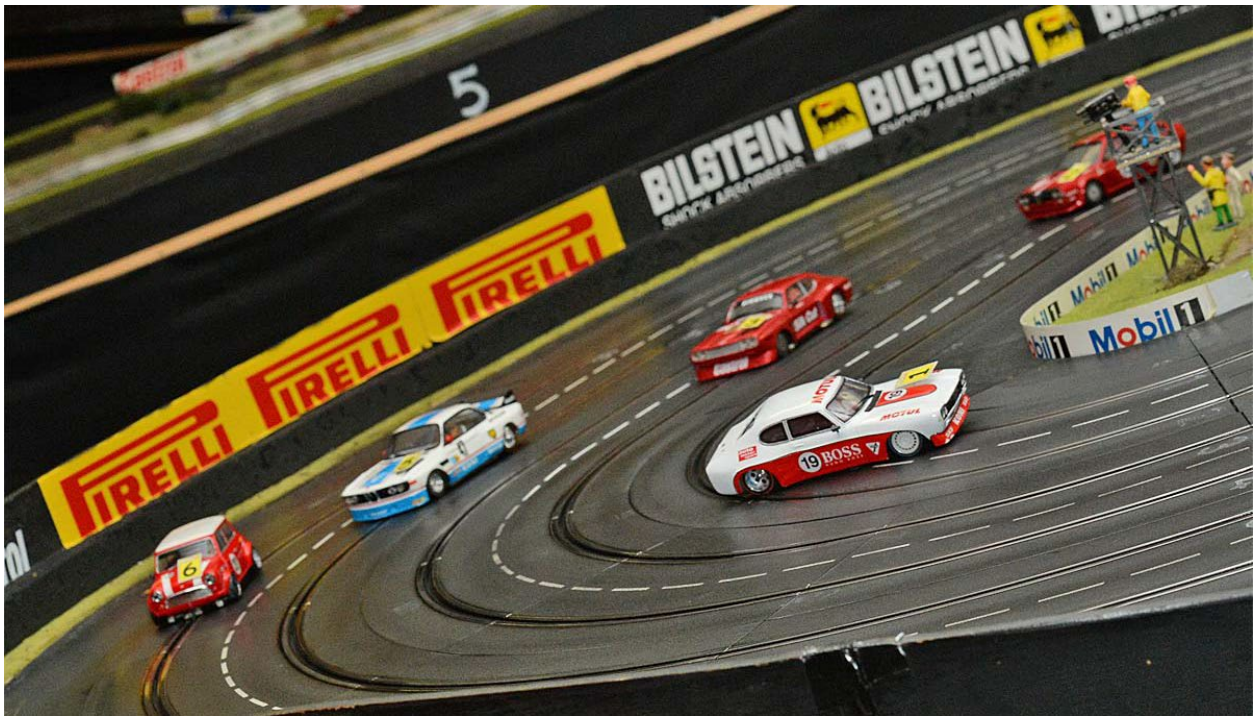
Die Ausgabe 573 der „WILD WEST WEEKLY" schaut auf die 245 in der Rennpiste und holt den Bericht vom Auftakt zum NASCAR Winston Cup aus Mülheim/Ruhr nach . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  1. Lauf am 4. Februar 2017 in Duisburg
- **NASCAR Winston Cup**
  1. Lauf am 28. Januar 2017 in Mülheim/Ruhr
- **News aus den Serien**
  Saison 2017/18

Gruppe 2 4 5

1. Lauf am 4. Februar 2017 in Duisburg



Showdown bei den Tourenwagen – der Ford Capri 2800 RS nach Blitzstart auf Abwegen . . .

Der 245-Saisonstart in der Duisburger Rennpiste wurde heuer um einen Monat vorgezogen, damit der „Zwergenaufstand" Platz im Terminkalender findet. Obwohl der Winter zeitgerecht eine Pause einlegte, war der Auftakt eine recht beschauliche Angelegenheit – 'ne Menge 245er war gesundheitlich arg derangiert. Das sollte dem Rennbetrieb jedoch keinen Abbruch tun . . .

Austragungsort

Rennpiste
Reichenbergerstr. 41
(Eingang auf Hinterhof)
47166 Duisburg Hamborn

URL
www.rennpiste.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 43,65m lang

Kompakt

Wetter	**9°** bewölkt, nachmittags Regen
Grip	slidig, etwas höher als 2016
am Start	18 Teilnehmer 3 Startgruppen (6-6-6)
Fahrzeit	jeweils 6*3 Minuten/ Fahrer
Bahn-spannung	20,0 Volt
Neues	zwei Junioren erstmals dabei... Neuwagen nur bei Tourenwagen und GT (jeweils Drei!)...
Yellow Press	Virus-Attacke der GT/LM auf die 245 – halbe Belegschaft angeschlagen!
Zeitplan	Start: 12:55 Uhr Ziel: 17:30 Uhr
Racing	wie immer in der Rennpiste: viele Kurven, viel Side, viel Unruhe – die Rennen dennoch 245-typisch spannend und extrem eng . . .
Touren-wagen	Zieleinlauf 2015 umgedreht: heuer Sebastian Nockemann vor Hans Quadt – Chris Letzner erneut auf P3!
GT	Sebastian vor Christian – Bronze wie im Vorjahr für Johannes Rohde . . .
Silhouetten	Triple für Sebastian – Johannes in vorletzter Kurve noch an Christian vorbei noch auf Silber . . .
Gesamt-wertung	Sebastian locker vorn – ebenso sicher Christian Letzner auf P2; ATH nur 3 TM vor Ralf Leenen auf Bronze . . .

Freitag

Die endgültige Anzahl an Startern sollte sich erst Samstagfrüh herausstellen. Der Reihe nach sagten etliche Folks mit gesundheitlichen Problemen kurzfristig ab – und auch von den aufgelaufenen Teilnehmern waren etliche arg angeschlagen. Selbst der Pistenchef hievte sich für die Veranstaltung aus dem Bett und musste ohne die gewohnte Crew auskommen . . .
Als Übeltäter wurde rasch die GT/LM vom Wochenende zuvor ausgemacht. Dort war man anscheinend großzügig beim Verteilen von Viren gewesen . . .

Für den geregelten Ablauf gab's aber keine Ausreden! Ergo begann der Freitag mit dem Bahnputzen. Es lohnte sich wie immer – da sechs 245er anpackten, konnte das umfangreiche Arbeitsvolumen halbwegs gut aufgeteilt werden. Hier schon 'mal ein dickes Bedankt allen Helfern!

Neuer Capri 3100 RS Tourenwagen bei den ersten, schon recht vehementen Trainingsrunden – zum Einsatz kam er zur 245 in Duisburg allerdings (noch) nicht . . .

Das anschließende Gripfahren war – ganz wie im Vorjahr – eine mühselige Angelegenheit, da im Laufe des Abends längst nicht alle Spuren dauerhaft besetzt waren. Und Dauerbetrieb am Freitag ist nun einmal die wesentliche Voraussetzung für ordentlichen Grip am Samstag. Dementsprechend pendelten die Zeiten in der Spitze eher bei 10.5er Runden; übliche Schallmauer für die schnellen Silhouetten sind hingegen die 10s . . .

Das im Vorjahr eingeführte „Nachtputzen" war zwar wieder angesetzt, wurde zugunsten eines „Flasche-leer"-Wettbewerbs jedoch von „Jägermeister-Racing" abgesagt. Ergo entstand daraus ein „Frühputzen" vor Trainingsbeginn um Acht am Samstag. Anschließend war auch der Slot endgültig clean – die Spiele konnten beginnen . . .

„Jägermeister-Racing" tagte noch länger – ansonsten war die Rennpiste zum späten Freitagabend rasch leer. Selbst Don Pasquale verabschiedete sich zeitig, um die ramponierte

Gesundheit nicht noch weiter zu beeinträchtigen!

„Jägermeister-Racing“ bringt Licht ins Dunkel – erstmals angemessene Beleuchtung für die Materialausgabe in der RP! Man ist sichtlich stolz auf’s gelungene Werk . . . ☺☺

Samstag

Ab Viertel nach Acht füllten sich so langsam die Plätze an der Bahn. Der Trainingsbetrieb blieb geruhsam, da etliche Folks bereits am Freitag ausreichend Meilen abgespult hatten. Die endgültige Startaufstellung hing erst gegen Zehn aus – als klar war, dass niemand mehr aus gesundheitlichen Gründen absagen würde. 18 Starter waren unter den gegebenen Umständen ganz ok . . .

Der Grip blieb konstant, vielleicht geringfügig höher als anno 2016. Für die eh immer grip-suchenden 245-Verhältnisse war’s dennoch eher rutschig . . .

Die Programmpunkte Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme wurden untypisch rasch absolviert, so dass man nahezu eine halbe Stunde vor Plan bereits die erste Startaufstellung auf’s Transporttablett packen konnte . . .

Seltenes Bild: Gleich drei Porsche 935 turbo vereint beim Einrollen . . .

Neu dabei waren zwei echte Junioren: Simon Becker bestritt sein erstes Rennen überhaupt fern der heimischen Dachbodenbahn – und auch für Justin Michel war’s der erste 245-Einsatz außerhalb des ScaRaDo. Ergo nutzen beide Kids den Freitag, um sich die völlig unbekannte Bahn zu erschließen . . .
Auch neu war $^{1}/_{9}$ des Feldes: Je ein Camaro, Capri und Abarth 1000 TCR bei den Tourenwagen – sowie je eine Corvette, ein M1 und ein Porsche 914/6. Bis auf die eh schon gegebene „Capri-Schwemme“ in der Gr.2 war also erneut Vielfalt angesagt!

Nuevo: Fiat Abarth 1000 TCR – im Rennen dann mit beherztem Auftritt . . .

Mit 20 Volt Bahnstrom ging’s nachfolgend an die neun Durchgänge á 18 Minuten Fahrzeit netto. Den Auftakt bestritten wie üblich die schmalsten Fahrzeugen . . .

Die **Tourenwagen der Gruppe 2** haben’s erfahrungsgemäß schwer, in der Rennpiste mehr als 100 Runden binnen der verfügbaren 18 Minuten zusammen zu bekommen.
Der Rekord steht bei 103,33 Runden – erzielt im „Rekordjahr“ 2013 von Sebastian mit dem VW 1303 S. Im Vorjahr reichten Hans Quadt dann 101,30 Runden für den Sieg . . .

1. Startgruppe – nach Größe sortiert!☺

1. Startgruppe – grüne Welle!?

Die erste Startgruppe war arg unruhig. Man tat sich allgemein schwer, die schmalen Tourenwagen im Slot zu halten. Zahlreiche Terror-Phasen waren die Folge . . .

Die Junioren Justin Michel und Simon Becker fuhren am Ende des Feldes und hatten ihre liebe Not mit den schmalen Tourenwagen. Dabei hatte Justin mit dem Mini den schwereren Job; da war der Camaro von Simon schon eine andere Größe. Dementsprechend vermochte sich Simon auf der P5 zu behaupten . . .

Erste Runde – Justin auf Abwegen; Stefan (Kadett GT/E) wird's gleich erwischen – und kurz darauf auch noch Andreas auf der Sechs (nicht im Bild)...

Etwas routinierter gingen da Mario Bäsken und Andreas Buldt mit ihren Capri 3100 RS zu Werke. Andreas wurde erst durch einen Getriebeschaden zurück geworfen, kämpfte sich dann aber wieder an Mario heran – und vermochte sogar noch in der letzten Minute vorbei zu ziehen. Dann war's aber aus mit dem Vorwärtsdrang, denn Stefan Kucharzewski hatte den Opel Kadett GT/E gut 2,5 Runden weiter vorne abgestellt . . .

Startphase: HansP (auf zwei Rädern) hat's bereits reichlich eilig!!

Durch die herrschende Unruhe ließ sich Heimascari Hans Przybyl mit dem Alfasud Sprint Ti nicht im Vorwärtsdrang beeinträchtigen. Ein um's andere Mal setzte er zu beherzten Überholmanövern an, die überwiegend sogar gut verliefen!☺ Dennoch bemängelte er nach dem Lauf „zu viele Abflüge" (aus eigenem Verschulden). Die Latte lag jedoch erst einmal auf 99,39 Runden!

2. Startgruppe – Johannes bemüht, sich bei „Jägermeister-Racing“ einzuschleimen . . . ☺☺

2. Startgruppe – Fiat-Zwerg direkt neben „King Size“-Camaro!☺

***„Halb stieß man ihn, halb sank er hin…“* – TTS fliegt ab!? … TTS wurde abgeflogen!? …man weiß es nicht!**
Glücklicherweise erwischte es die zwei Gelben in der Folge nicht . . .

Diese Vorgabe sollte die gesamte zweite Startgruppe nicht packen! Was jedoch nicht heißen soll, die Jungs hätten ein schlechtes Rennen gefahren!☺

Am Ende der Gruppe rangierten „die Kleinen“ – sprich die Fahrzeuge bis 1.300cm³ Hubraum. Gabriel Heß war gesundheitlich nicht top drauf – zudem hatte der NSU TTS im Rennverlauf Probleme mit den Schleifern. Vater Karl-Heinz setzte erstmals den Fiat Abarth 1000 TC im Rennen ein. Er zeigte eine beherzte und flotte Fahrt. Die dabei erzielten Rundenzahl ergab für ihn erst einmal die P6 nach zwei Startgruppen – nur 42 TM hinter Berthold Gdanitz, der mit doch deutlich größeren und fahrsicheren Capri 3100 RS antrat . . .

Ein weiterer Capri Getriebeschaden war von Johannes Rohde zu vermelden, der sich somit mit der dritten Position in der Gruppe zufrieden geben musste . . .

Tobias Becker warf den neuen Camaro Z28 vehement um die zahlreichen Ecken des Rennpisten-Kurses. P2 waren gut – der Sieg in der Startgruppe wäre aber durchaus im Bereich des Möglichen gewesen. Denn der berühmte Abflug weniger spülte Jörg Mews mit dem Alfa GTam noch ein paar Teilmeter weiter auf den vorläufig zweiten Rang hinter Hans Przybyl. Am Ende würde Jörg dann zufrieden ein *„bester Jägermeister!“* feststellen!☺☺

3. Startgruppe – ganz rechts der Sieger-Zwerg!

3. Startgruppe – die ehemaligen Champs!☺

Die dritte Startgruppe umfasste die sechs Top-Tourenwagen Piloten der Gesamtwertung aus 2016. Lediglich JanS und Siggi Jung fehlten aus den Top 8 des Vorjahres . . .
Man tat sich nach wie vor schwer mit der Vorgabe von HansP. Andreas Thierfelder als Gruppenviertem fehlten mit dem BMW 635 CSi zwar nur 11 TM auf den bisherigen Bestwert. Aber Ralf Leenen (Ford Capri 2800 RS) und Ingo Vorberg (Alfasud Sprint ti) sortierten sich sogar noch hinter Jörg Mews bzw. Tobias Becker ein . . .
Damit blieb es Christian Letzner als einzigem überlassen, mit dem Capri 3100 RS soeben die 100-Runden-Marke zu knacken. Denn die zwei Siegfahrer aus 2016 – Hans Quadt und Sebastian Nockemann – packten sogar 101 Umläufe. Hans, wie immer mit dem BMW 3.5 CSL am Start, verfehlte seinen Vorjahreswert um nur 10 TM und hatte durchaus die Chance, Sebastian zum zweiten Mal in Folge in der Rennpiste zu schlagen. Denn für den Mini Cooper ist der kurvenreiche Kurs in Duisburg kein ideales Geläuf. Letztlich schlich sich aber ein Fehler zu viel ein – und Sebastian setzte sich mit 101,41 zu 101,20 Runden durch . . .

Die **GT der Gruppe 4** dürfen qua Regelwerk bis zu 78mm Spurbreite fahren. Das macht sie im Fahrbetrieb deutlich sicherer – und ebenso deutlich schneller . . .
Im Vorjahr musste man für eine Platz in den Top 10 schon 100 Runden bieten; der Sieger Sebastian packte in 2016 gut 102 Runden. Den bisherigen Highscore hält jedoch JanS mit der Corvette C3 und 104,19 Runden – erzielt ebenfalls anno 2013 . . .

1. Startgruppe – dieselben People, nur anders durchsortiert!☺

1. Startgruppe – buntes Feld!

Die erste Startgruppe trat in identischer Besetzung wie bei den Tourenwagen an. Schön anzusehen war die Fahrzeugvielfalt – fünf verschiedene Cars standen an der Startlinie!
Erneut absolvierte Hans Przybyl sein eigenes Rennen fernab jedes Wettbewerbs. 101,55 hart erkämpfte Runden standen am Ende für den LP400 auf der Uhr . . .
Das Duell des BMW M1 Piloten Andreas Buldt gegen Stefan Kucharzewski mit dem neuen und noch nicht ganz ausgereiften Porsche 914/6 entschied nach vehementem Fight Andreas für sich. Mario Bäsken musste mit dem Panthera GTS bei Rennmitte abreißen

lassen.
Der intensive Fight der Junioren war bei den GT deutlich ausgeglichener. Simon Becker setzte sich zwar erneut durch – der Abstand des Porsche 934 turbo auf den BMW M1 von Justin Michel war jedoch deutlich geringer geworden. Zwischendrin entstanden für die zwei immer wieder packende Rennsituationen, die sogar über mehrere Runden „gestanden“ wurden!☺

Etwas entspannter ging’s bei den anderen Dreien zu – jedenfalls, wenn man 41 TM Abstand zwischen Karl-Heinz und Jörg als „entspannt“ bezeichnen mag. Die neue Corvette lief noch nicht erwartungsgemäß – Jörg meinte später, da müsse er wohl noch ‘mal gründlichst ‘ran . . .
Bleibt Andreas, der den Japan-GT auf die vorläufige P1 stellte. 102,15 Runden lautete die neue Vorgabe für die dritte Gruppe . . .

2. Startgruppe – nachdenklich!?

3. Startgruppe – ATH ‘raus; Johannes ‘rein!

2. Startgruppe – Typenvielfalt!

3. Startgruppe – drei Mal M-Power!

Dennoch brachte erst die zweite Startgruppe mehr Ruhe ins Spiel. Dort war allerdings auch reichlich 245-Erfahrung am Start – und ebenso galt Typenvielfalt!
Andreas Thierfelder setzte auf den altbewährten Datsun 240 Z, Karl-Heinz Heß kramte den Lamborghini Jota aus dem Altfahrzeug-Archiv (sein Motto lautete „*italienische Wochen*“!☺), Jörg Mews stellte die neue Corvette C3 an den Start und für den Porsche-Freak Tobias Becker war der Porsche 934 turbo ein Muss. Dazu gesellten sich die zwei BMW-M1-Treter Berthold Gdanitz und Gabriel Heß . . .
Die drei Letzteren fuhren einen arg engen Dreikampf aus. Dabei vermochte sich Tobias um einen satten TM vor Berthold zu halten! Gabriel hielt den Fight lange Zeit offen, hatte nach 18 Minuten jedoch knapp das schlechtere Ende für sich . . .

Besagte dritte Startgruppe sah drei BMW M1 (Sebastian Nockemann, Hans Quadt und Ralf Leenen) sowie je eine Corvette C3 (Johannes Rohde), einen LP400 (Ingo Vorberg) und einen Jota (Chris Letzner) am Start.
Auch diese Gruppe erlebte eine Zweiteilung: Hans Quadt und Ingo Vorberg duellierten sich um die P5 der Gruppe. Dabei ging’s zugleich im Fernduell gegen die Resultate von Hans Przybyl und Karl-Heinz Heß . . .
Nach 18 Minuten lag HansQ gleichauf mit HansP – Doppel-Hans quasi. Ingo landete eine Viertel-Runde dahinter wiederum nur 8 TM vor Karl-Heinz. Das waren am Ende die Positionen 6 bis 9 in der GT-Wertung . . .
Ralf Leenen sah lange Zeit so aus, als könne er mit den anderen Dreien gut mithalten. Aber irgendwo / irgendwie kam ihm eine Runde abhanden. Was kein Grund zu klagen war – denn

12 TM mehr als ATH bedeutete die P4 des Tages bei den GTs!!

Lange Zeit war „Formationsflug“ von Sebstian, Johannes und Christian angesagt . . .

Damit ist auch klar, dass Sebastian, Johannes und Christian das Treppchen belegten. Sebastian geriet erst einmal in Rückstand, da er als Vorjahressieger auf der langsamen Spur 6 starten musste. Aber auch bei Halbzeit, als Johannes und Christian die Sechs absolviert hatten, sah’s nicht nach einem lockeren Sieg für den Champ aus. Die zwei Blauen waren ihm nach wie vor dicht auf den Fersen – die Zeiten beider waren vergleichbar schnell!! Letztlich entscheidend war wohl, dass sich Chris und Johannes zwischendrin in direkte Duelle verstrickten, die sicherlich das ein oder andere wertvolle Zehntel kosteten. Somit ergab sich ein Zieleinlauf Sebastian vor Christian vor Johannes – bei welchem Johannes nur 19 TM hinter Christian lag. Das wiederum mag auch ein wenig auf die vehemente Manier zurück zu führen gewesen sein, mit welcher Johannes die C3 um den Kurs wuchtete . . .

Das Schlussdrittel der 245 bestreiten traditionell die **Silhouetten der Gruppe 5**. Im Normalfall purzeln hier noch einmal die Rundenzeiten und ebenso die Fehlerrate . . .
„Hoch“ war hier der Bestwert von Sebastian aus 2013 – 107,47 Runden. Im Schnitt erzielte der Sieger eher an die 105 Runden – im Vorjahr auf extrem rutschigen Geläuf reichten auch 103,70 Runden . . .

Das waren für die <u>erste Startgruppe</u> Traumwerte – sehen wir einmal von Hans Przybyl einmal ab. Der legte mit dem Ferrari 365 GT4 BB tolle 103,19 Runden vor; was erneut für zwei Startgruppen der vorläufige Bestwert war!
Das „ewige“ Junior-Duell entschied diese Mal dann Justin Michel mit dem BMW 320 turbo für sich. Simon Beckers Porsche 935/76 machte auf der Eins Zicken in der Einfahrt zum Omega und musste mangels Strom immer wieder angeschoben werden. Dieses in der Rennpiste nicht untypische Phänomen raubte dem Junior arg die Nerven – da braucht’s halt deutlich mehr Erfahrung, um mit dieser Situation umzugehen. Kleiner Trost für den Neuling: Auch dem Vater erging’s später nicht viel besser . . .

1. Startgruppe – jetzt schon alte Bekannte!

1. Startgruppe – locker aufgestellt vor dem Warmup!

Der nun schon quasi traditionelle Dreikampf Bäsken vs. Buldt vs. Kucharzewski wurde mit Ferrari 365 GT4 BB, Toyota Celica LB turbo und BMW 320 turbo ausgetragen. Wie in der Gruppe 4 setzte sich am Ende Andreas Buldt durch – und das relativ deutlich. Es folgte Mario, der Stefan auf Distanz halten konnte.
Schön dabei zu sehen, dass der Junior Justin gar nicht so weit dahinter fuhr!!

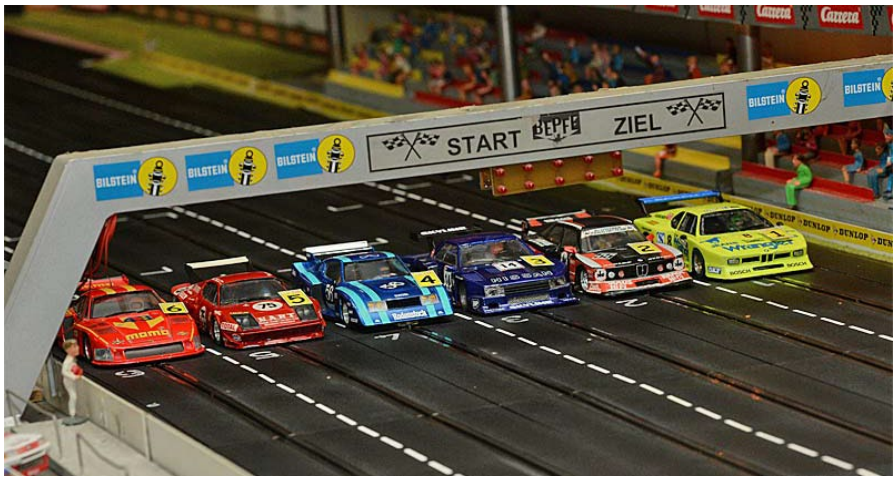
2. Startgruppe – mit Zeichen von Ermüdung!?

2. Startgruppe – hier wird ein wenig klarer, warum der 935/78 den Beinamen „Langheck“ trägt . . .

In der zweiten Startgruppe waren durchaus Folks unterwegs, denen man den Angriff auf den Przybyl-Bestwert zutrauen durfte. U.a. startete der Vorjahreszweite Hans Quadt freiwillig mit dem Capri turbo in dieser Gruppe – er hatte am Abend noch ‘was vor . . .
Dann folgten in der Startaufstellung zwei Folks von „Jägermeister-Racing“. Karl-Heinz Heß mit dem 320 Aeroheck und Ingo Vorberg mit dem Ferrari 365 GT4 BB . . .
Die drei anderen Piloten würden sich jedoch mutmaßlich mit den zu überbietenden 103 Runden eher schwer tun: Tobias Becker mit dem Porsche 935/78, Gabriel Heß mit einem weiteren 365 GT4 BB sowie Berthold Gdanitz mit dem 320 turbo . . .
Letztlich war die Gruppe erst einmal von den zwei Ferraris geprägt. Sowohl Ingo als auch Gabriel gasten vehement an und gingen in Führung . . .
Derweil schied HansQ bereits auf der erste Spur aus den Siegrängen aus: Die Karo war nach der technischen Abnahme nicht richtig verschraubt. Die nachträgliche Befestigung kostete etliche Zeit. Aus die Maus!☹ Am Ende reichte es noch soeben, um Gabriel und Berthold wieder einzufangen und P3 in der Gruppe zu belegen . . .
Denn Tobias Becker lief in ähnliche Stromaufnahmeprobleme wie sein Junior Simon und fiel deutlich ans Ende dieser Startgruppe zurück. Shit happens . . .
Vorne hielt sich folglich „Jägermeister-Racing“ mit beiden Cars. Karl-Heinz blieb eine knappe halbe Runde vor HansQ – und Ingo kam eine ganze Runde weiter. Auf den Bestwert von HansP fehlte allerdings noch fast eine Runde!

Startphase 2. Gruppe – irgendwer steht immer quer (☺☺); und die Ferraris machen die Pace...

3. Startgruppe – jetzt mit ATH und Johannes!



3. Startgruppe – sechs verschiedene Cars!

Showdown also für die erweiterten Top 6 der Vorjahreswertung in der dritten Startgruppe! Am Start standen sechs verschiedene Fahrzeuge in folgender Auflistung:

- Porsche 935/78 (Sebastian Nockemann)
- Ferrari 365 GT4 BB (Johannes Rohde)
- Toyota Celica LB turbo (Andreas Thierfelder)
- Nissan Skyline turbo (Christian Letzner)
- BMW 320 Aeroheck (Jörg Mews)
- BMW M1 turbo (Ralf Leenen)

Bunter geht's nimmer!
Dieses Mal ließ sich Sebastian nicht in Bedrängnis bringen! Am Ende lag er lockere 1,5 Runden vorn – der erste überzeugende Sieg des Tages war vollbracht. Und dazu mit 106,50 absolvierten Runden der zweitbeste Duisburg-Wert „aller Zeiten"!☺☺
Das hielt die anderen fünf Kollegen jedoch nicht davon ab, erneut ein extrem spannendes Finale auszutragen! Einzig Jörg Mews musste nach 18 Minuten Fahrzeit einen Rundenrückstand verbuchen – und kam nur 11 TM hinter HansP als Tagessiebter bei den Silhouetten ins Ziel . . .
Im ewigen Duell zwischen Christian und Johannes sah es bis zwei Kurven vor der Zieldurchfahrt nach einem erneuten Sieg für Christian aus. Dann rutschte ihm der Skyline turbo kurz aus dem Slot – und Johannes zog vorbei. Die erzielten 105,06 bzw. 104,84 Runden vermitteln nicht ansatzweise die Dramatik dieses Fights über die volle Distanz!!
Lange Zeit mischten auch Ralf und Andreas in diesem aufregenden Kampf mit. Am Ende fehlte dem M1 von Ralf nur magere 28 TM zu Christian und auch ATH packte noch die 104-Runden-Marke!
Spannender geht's auch nimmer!☺☺

Für die **Gesamtwertung** werden die „erfahrenen" drei Rundenzahlen addiert. Sebastian kam hier sicher auf die Pole. Christian Letzner ebenso sicher auf die P2 . . .
Zwischen P3 und P4 (Andreas Thierfelder und Ralf Leenen) lagen 'mal gerade 3 TM. Und auch Johannes Rohde war auf P5 – trotz seines Getriebepechs bei den Tourenwagen – nur 35 TM im Rückstand . . .
Die Top 6 komplettierte Hans Przybyl, der in der ersten Startgruppe sicherlich den härtesten Job des Tages hatte!☺

Ende

Die Siegerehrung beendete den vergleichsweise kurzen 245-Tag in der Duisburger Rennpiste. Denn bereits um 17:30 Uhr war der Rennbetrieb abgeschlossen – und die müden 245-Krieger konnten zügig auf dem heimischen Sofa ihre angeschlagene Gesundheit pflegen.
Weitere Ehrungen gab's nicht – Jubilare hat's ggf. beim nächsten Mal wieder . . .
Beim Tippspiel lagen immerhin zwei Folks mit zwei Namen und Platzierungen richtig. Das hatte man schon 'mal schlechter gesehen!

Ein herzlicher Dank geht an Don Pasquale, der die Veranstaltung quasi im Alleingang „gastgeberte"! Ihm und Silke eine möglichst rasche und umfassende Genesung!
Ein besonderer Dank ist natürlich für den gespendeten Kuchen fällig – der Autor ging bislang immer davon aus, dass der Chefkoch „süß" nicht kann!☺☺

Ebenfalls ein dickes Bedankt an die zahlreichen Helfer beim Putzen, bei der Startaufstellung, der Zeitnahme (auch an den nicht genannt werden Wollenden!☺☺) und beim Abbau . . .

Johannes gab dem Zeitnehmerjob eine eigene Note – und wird sicherlich genannt werden wollen!?☺

Und dann?

Nächste Ausfahrt „**Zwergenaufstand**“!! Dieses Teamrennen für Tourenwagen bis Vorbild-Hubraum 1.300cm³ wird zwar nicht zur Gesamtwertung der 245 heran gezogen, gehört aber hoffentlich in der 2. Auflage zum Pflichtprogramm der Serie!?☺

Das Datum: **1. April 2017** (kein Scherz!) – Austragungsort ist wie im Dezember letzten Jahres das ScaRaDo . . .

Das nächste Einzelrennen ist einen Monat vor gerutscht! Bereits im Wonnemonat Mai geht’s zu den Carrera Freunden nach Schwerte ins Tal der Ruhr . . .

Das Datum: **19./20. Mai 2017** . . .

Alles zur Gruppe 245

Rennserien-West / Gruppe 245

Sponsoren

Car-On-Line	DoSlot	H+T Motorracing	Plafit
Rennserien-West	Slottec	KHH, JM und „Wombel“	

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 28. Januar 2017 in Mülheim/Ruhr

geschrieben von Manfred Stork

Die Mülheimer Holzbahn

Zum Start der 25. NASCAR Slot Racing Saison war zum vierten Mal in Folge die Holzbahn von SRMH Mülheim/Ruhr ausgewählt worden.

Für diese Saison blieb das Reglement für die Serie weiterhin stabil – nur kleine Zusätze wurden ergänzt, um die bestehenden Regeln zu festigen.

Das Fahrerlager

Bei der Vorbereitung für dieses Rennen zeigte sich, dass einige mögliche Starter aus den unterschiedlichsten Gründen an diesem Rennen nicht teilnehmen konnten.

Die Mülheimer gaben sich alle Mühe, um die Bahn bereits am Donnerstag zu reinigen. Aber wie so oft war dann beim Training am Freitag festzustellen, dass noch Reste vom Kleber auf den Reifen zu sehen waren. Deshalb wurde nochmal geringfügig nachgewischt, um die Bahn ganz sauber zu machen.

Training: Poldi war oft auf Bahn 1 anzutreffen

Die Bahn war meist während des Trainings komplett belegt, schließlich wollten die NASCARo die neue Saison zünftig einläuten. Probleme bei der Anreise gab es nicht, denn alle Straßen waren frei von Eis und Schnee, trotz des Termins im Januar.

Fahrzeugabnahme

Kompakt

- **Vorjahressieger schlägt erneut zu - herzlicher Glückwunsch!**
- **23 Teilnehmer/Innen am Start**
- **Platzierungen so eng wie noch nie**
- **Rundenrekorde gesamt und einzeln**

1. Heat

Von den Mülheimern war lediglich Andreas Buldt am Start – ansonsten war Fehlanzeige in Sachen Heimascaris. So mussten wir mit 23 Teilnehmern das Rennen aufnehmen.

Die 1. Startgruppe in Heat 1

…die Fahrer dazu – Patrick als Dummy-Fahrer

Patrick fungierte als Dummy – so ging dann die **1. Gruppe** auf die Reise. Mit dabei waren Heiko Pöthen, Jörg Kühn, Nick Hendrix, Andreas Buldt und Bernhard Kirchartz.

Karsten, bei einer Kur in Bad Schwalbach, vertraute seinem Sohn den 84er Chevy an, mit dem er im Vorjahr Vize-Meister geworden ist. Und Nick machte sich gleich nach dem Start aus dem Staub und ließ die Anderen etliche Runden hinter sich. Hinter Nick platzierte sich Bernhard, der ein Leihauto vom Serien-Chef fuhr, danach Jörg Kühn vor Andreas Buldt, während Heiko total verwachst hatte und gar nicht in die Gänge kam.

Die 2. Startgruppe in Heat 1

In der **2. Gruppe** ging es ordentlich zur Sache zwischen Andreas Lippold und Ralf Pistor. Beide legten ein ordentliches Tempo vor und waren nie weit auseinander. Mit knappem Rückstand musste sich Ralf geschlagen geben, aber mit den erreichten 150 bzw. 149 Runden waren beide ganz vorn dabei.

Aber auch Katja war schnell, mit einer Runde Rückstand auf die beiden war sie nah dran.

Sechs Runden hinter Katja dann Frieder, bei dem es nicht so richtig lief. Aber auch Manfred Walter hatte so seine Schwierigkeiten, denn sein neuer Earnhardt Lumina wollte nicht so richtig. Er kam mit seiner schnellsten Runde gerade so eben unter 10 Sekunden, was Sohn Grischa diesmal nicht gelang.

Die 3. Startgruppe in Heat 1

Die **3. Gruppe** bestach durch einen packenden Dreikampf zwischen Lisa, Peter und Patrick. Peter setzte sich beim Start etwas ab, aber Patrick konnte ihm mühsam folgen, während Lisa erst etwas zurückfiel, aber immer in Schlagweite zur Spitze blieb. Am Ende waren die Drei nur durch wenige Teilmeter voneinander

getrennt.
Nur eine Runde dahinter kam Andreas Trebsdorf vor Michael Moes ins Ziel. Hans Bickenbach dagegen hatte verwachst und kam nicht so richtig voran. So blieb ihm in der Gruppe nur der 6. Platz.

Die schnellste Gruppe in Heat 1

…die Fahrer dazu

In der **schnellsten Gruppe** starteten Vorjahressieger Volker Nühlen, der Serien-Chef, Werner Schilling, Andreas Thierfelder, Uwe Schulz und Frank Kaldewey.
Frank und Volker legten ein Tempo hin, das es bis jetzt in Mülheim bei den Stock Cars noch nicht gegeben hatte. Beide fuhren häufig rekordmäßige Rundenzeiten von etwas über 9,1 Sekunden und schenkten sich nichts. Zunächst war Frank in Führung gegangen, aber Volker konnte beim Spurwechsel aufschließen und die Führung knapp übernehmen.
Niemand in der Gruppe konnte ihnen folgen, Uwe kam noch am besten zu recht – gefolgt von Werner. Der Serien-Chef war häufig neben der Spur, blieb aber noch knapp vor ATH. Volker siegte also mit einem rekordmäßigen Rundenergebnis von 154,05 Runden.

Ergebnis 1. Heat

1.	Volker Nühlen	154,05	Rd.
2.	Frank Kaldewey	153,41	"
3.	Andreas Lippold	150,39	"
4.	Ralf Pistor	149,94	"
5.	Peter Recker	149,52	"
6.	Patrick Meister	149,32	"
7.	Lisa Lipka	149,30	"
8.	Uwe Schulz	149,19	"
9.	Nick Hendrix	148,87	"
10.	Katja Overbeck	148,74	"
11.	Werner Schilling	148,30	"
12.	Andreas Trebsdorf	148,29	"

Mutter und Tochter sehr gut unterwegs

Parc Fermé Sortierung

Der 2. Heat

Beim ersten Lauf war bemerkenswert, dass zehn Fahrer von P3 bis P12 innerhalb von zwei Runden ins Ziel kamen – nur die beiden Spitzenreiter waren davongeeilt.

Die 3. Gruppe in Heat 2

Der zweite Durchgang sollte dies aber noch einmal toppen. Was aber besonders auffiel, waren die durchaus gemischten Ergebnisse der eingefahrenen Platzierungen, wie es sonst eigentlich in diesem Maße nicht üblich ist. Da wurden die Positionen getauscht, dass die Heide wackelte.

Peter zum Beispiel von P5 auf P12, Patrick von P6 auf P13, der Serien-Chef von P13 auf P6, Nick von P9 auf P5, Michael von P15 auf P7, Lisa von P7 auf P11 usw.

Bei Lisa waren gar nicht so schnelle Rundenzeiten zu sehen, trotzdem kam sie in der Gesamtwertung durch ihr gleichmäßiges und konstant schnelles Tempo auf P5, bravo!!

Lisa's verdiente Urkunde

Auch Katja fuhr stark, sie konnte sogar auf der letzten Spur den heranstürmenden Serien-Chef locker vorbei lassen, weil der sie gesamt nicht mehr einholen konnte.

Noch ein Punkt war besonders auszumachen: Außer den beiden Spitzenreitern fuhren fast alle im zweiten Durchgang mehr Runden als beim ersten Mal. Das war wohl auf die mittlerweile prima eingefahrene Bahn für die Plan-Reifen zurückzuführen.

Die schnellste Gruppe in Heat 2

Desweiteren war an der Bahn in den beiden großen Kurven vor Start und Ziel neue Stromlitze eingebaut worden. Das war ebenfalls für die neuen Rundenrekorde förderlich, die sowohl im Gesamtergebnis und für den einzelnen Lauf, als für die schnellste Zeit zu verzeichnen waren.

Bleibt noch zu erwähnen, dass im zweiten Durchgang hinter den vier Spitzenreitern gleich acht Fahrer innerhalb einer Runde durchs Ziel eilten. Klasse!

Kritischer Blick auf den Endstand

Ergebnis 2. Heat

1.	Volker Nühlen	153,10	Runden
2.	Andreas Lippold	152,94	"
3.	Ralf Pistor	152,07	"
4.	Frank Kaldewey	152,00	"
5.	Nick Hendrix	150,45	"
6.	Manfred Stork	150,41	"
7.	Michael Moes	150,40	"
8.	Katja Overbeck	150,30	"
9.	Uwe Schulz	150,13	"
10.	Andreas Trebsdorf	150,12	"
11.	Lisa Lipka	150,11	"
12.	Peter Recker	149,08	"

Herzlicher Glückwunsch an Volker: Sieg mit Rundenrekord!

Credits

Ein großer Dank geht an die Mülheimer, die trotz der wenigen Helfer aus dem Club ein gutes Rennwochenende ermöglichten. Auf jeden Fall ein Dank an diejenigen, die sich dafür eingesetzt haben, dass dieses Rennen der NASCAR-Serie zu einem schönen Renntag wurde.

Ein Dank geht auch an Ralf, Uwe und Heiko für die Hilfe bei der Abnahme, dem Sortieren der einzelnen Gruppen und dem schnellen Auswerten der Ergebnisse. Besten Dank auch an Charly für seinen Einsatz bei der Vorbereitung und seinen Einsatz.

Auswertung der beiden Heats durch verdeckte Ermittler

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

News aus den Serien

Saison 2017/18

. / .

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

Serie	2017 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	- / -	-	
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	- / -	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Flexi WESTCUP	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
kein CUP !	✓ / ✓	✓	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	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
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 . . .

,