WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 581 -

3. April 2017

Editorial .....

Moin Folks . . . am Wochenende war lediglich Aufstand angesagt – und zwar für „Zwerge“! Dazu traf sich die erweiterte 245 im Dortmunder ScaRaDo . . .

Ansonsten wird der April ein müder Monat – die Osterauszeit fordert Tribut. Kommendes Wochenende tagen die NASCARo mit den Grand National Cars bei Slotracing Mülheim/ Ruhr – das war’s auch schon!

Weiter geht’s dann erst am letzten Wochenende des Aprils. Dann stehen DTSW (in Moers) und SLP-Cup (in Wuppertal) auf dem Programm des westlichen Slotracings . . .

Die Ausgabe 581 „WILD WEST WEEKLY“ schaut rückblickend auf den 245 „Zwergenaufstand“ im ScaRaDo . . .

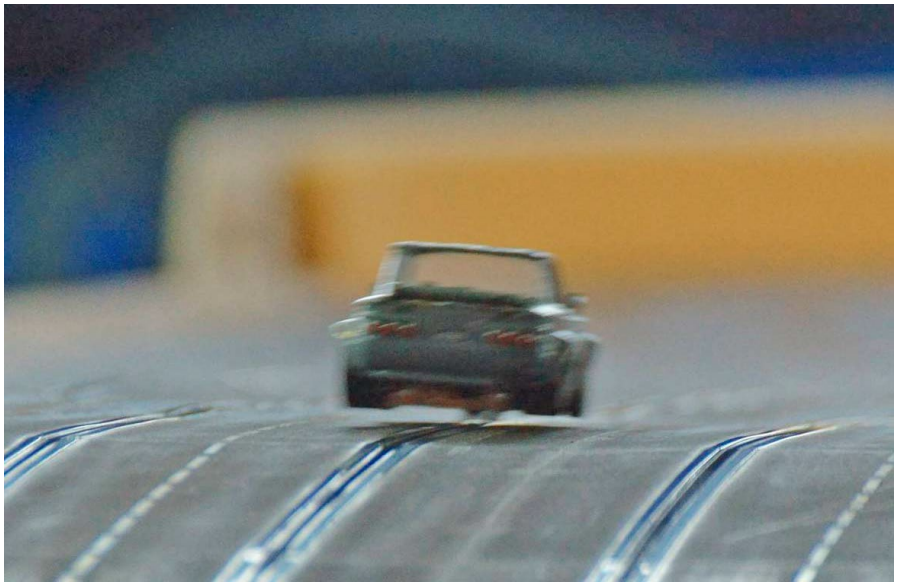
Die nächste WWW wird’s mutmaßlich erst am Ostermontag (17.04.) geben . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  „Zwergenaufstand“ am 01.04.2017 in Dortmund
- **News aus den Serien**
  Saison 2017/18

Gruppe 2 4 5

„Zwergenaufstand“ am 01.04.2017 in Dortmund



„Fliegende Zwerge“ – Dichtung oder Wahrheit !?

Nachdem der erste „Zwergenaufstand“ im Dezember letzten Jahres für zahlreiche positive Überraschungen gesorgt hatte, stand einer Wiederholung nichts im Wege.

Zwecks Entzerrung des 245-Terminkalenders rückte das Teamrennen jedoch in den April. Gemäß Votum der 245er blieb’s allerdings beim Status „Spaßrennen“ – d.h. es gab keine Wertungspunkte für die Serie . . .

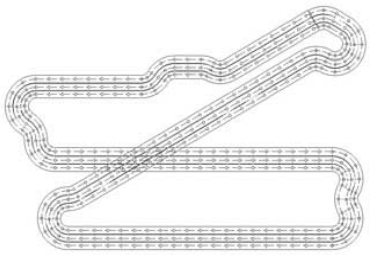
Mit Spannung wurde die Anzahl letztlich gemeldeter Teams erwartet. Mit einer Abnahme war insgeheim zu rechnen – das ist der Lauf der Dinge: Neues sorgt halt für Interesse. Aber Denk‘ste – zwei Teams kamen dazu; sogar 17 Crews wollten heuer den Aufstand proben! Dann schauen wir ‘mal, wie die zweite Auflage so gelaufen ist . . .

Austragungsort

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 10
44287 Dortmund Aplerbeck

URL
www.scarado.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 37,5m lang



Kompakt

Wetter	**18°** heiter bis wolkig
Grip	für die „Zwerge“ passend – aufgrund Pumakäfig-Klima im ersten Durchgang noch leicht ansteigend; dann konstant
am Start	17 Teams 2*6 Startgruppen (5-6-6-5-6-6)
Fahrzeit	jeweils 2*6*4 bzw. 5 Minuten/ Fahrer
Bahnspannung	20,0 Volt
Neues	vier Cars sieben Fahrer Rekord-Rundenzahlen
Yellow Press	das Märchen von fliegenden Zwergen konnte nicht wirklich entkräftet werden!☺
Zeitplan	Start: 12:00 Uhr Ziel: 20:15 Uhr
Racing	erneut stressfreie Rennen – sogar der Zeitplan ward gehalten! Ergebnisse deutlich schwankend – das Tourenwagen Rennen folgte der Devise *„mal bist Du Hund, mal bist Du Baum“* . . . wieder Sieg für den „Mini“; dieses Mal mit Nockemann/Stracke als Piloten – leicht war’s nicht, aber verdient! Positionskämpfe wie so oft bisweilen extrem eng . . .

ScaRaDo – von da an geht’s bergab . . .

Freitag

„Wie 2016“ bleibt hinsichtlich des Auftakts zu vermelden. Im Kern mit nur drei Folks wurde die Bahn gründlichst gesäubert. Herzlich Dank also an JanS und Kai-Ole für den großen Einsatz!! Da wird künftig das übliche 245-Prozedere greifen müssen – sprich Bahnöffnung variabel in Abhängigkeit von der Anzahl an verfügbaren Helfern . . .

Der Trainingseifer ließ hingegen im Vergleich zum Vorjahr nach: Genau 50% des Feldes drehte am Freitagabend seine Runden. Ergo war quasi immer eine Spur frei – die Trainingstafel kam nur kurzfristig zum Einsatz.

Der Renault R8 Gordini war nur im Training zu sehen . . .

Der Grip entwickelte sich im Laufe des Abends auf bekanntes Niveau. An Zeiten sah man in der Spitze 8.5er – Schallmauer für alle waren die 9.0s, sieht man von der langsameren Spur 6 einmal ab . . .

„Audi NSU Krech“ nimmt Maß für die folgende Gerade!

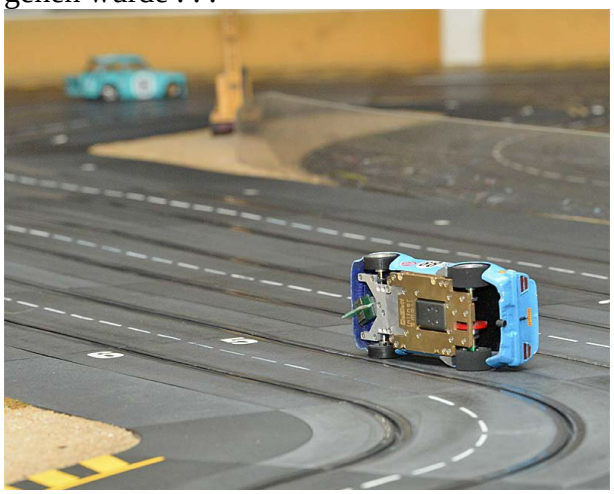
Relativ zeitig endete der Freitag bereits gegen 23:30 Uhr – die ScaRaDo Halle war da jedoch weitgehend geleert. Anscheinend wollten alle Folks fit für’s Rennen sein!?☺

Samstag

Auch bei Bahnöffnung um Acht war's vergleichsweise ruhig im Bahnraum. Etliche Teams nahmen das „Spaßrennen“ folglich beim Namen!

Auch PQ stehen nicht zwangsläufig jeden Stunt – der Cooper S im Hintergrund geht anschließend vehement ins Grün!☺

Immerhin war man bis 10:00 Uhr soeben komplett. Alle 17 Teams mit 34 Fahrern schafften's an die Bahn. Wobei das ein oder andere Team halt arg unvorbereitet ins Rennen gehen würde . . .



„Zwerge“ auf einen Blick: Kompaktes Messing-Chassis und Schwarzer Carrera Motor an 20V – das passt dann nicht immer!☺

Schauen wir kurz in die Abteilung „Neues“ – genau ein wirklich neues Team war mit den Schwertern Bickenbach/Buchs an Bord. Dazu gab's reichlich Fahrer-Rochaden: JanS reaktivierte JanU, der sich so ca. ein Mal pro Jahr zu einem Einsatz motovieren lässt. Vorjahressieger Sebastian griff auf Kai-Ole Stracke zurück, da sein etablierter Co Patrick Meister nicht verfügbar war. Jörg Mews war hingegen nicht auf Vakantie und trat wie sonst immer mit Karl-Heinz Heß als Gespann auf. Der Weitgereiste Wolfgang Krech musste auf seinen etablierten Spannmann Frank „Locke“ Schüler verzichten, der ein anderes Engagement gleich „um die Ecke“ hatte – stattdessen brachte Wolfgang den 245-Newbee Ingo Neumann mit. Ferner überredete der Autor noch Hans Przybyl zum Start . . .

Cars gab's nicht so viele Neue; das Einsatzfeld für die „Zwerge“ ist halt begrenzt. Immerhin stellten zwangsläufig Bickenbach/Buchs (NSU TT) ein neues Fahrzeug an die Startlinie. Mehr Performance erwarteten Geist/Michel vom Honda S800 und Leenen/Ohlig vom zweiten Mini Cooper S. Heß/Mews rollten ferner zwei neue NSU TTS aus der Box . . .

Leider noch nicht am Start waren die beiden neu homologierten GfK-Kits für den Honda S800 (JM) und den Renault R8 Gordini (ScaRaDo). Hierfür wurden Zeit- und Chassismangel als Gründe angeführt!☺

Nach wie vor nicht auf den Rädern standen zwei/ dreiavisierte Polos – vielleicht dann beim nächsten Mal!?

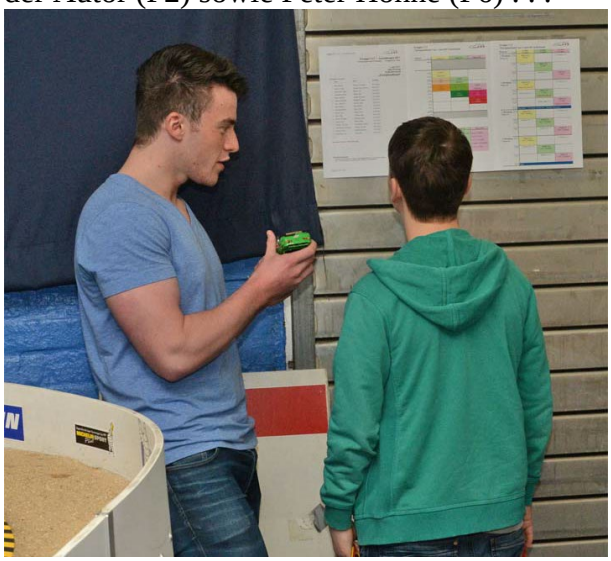
„Mangelwirtschaft“ – zwei neue Honda S800 blieben in der Kiste!☹

Aufgrund der höheren Starterzahl wurde der Zeitplan gestrafft. Die Materialausgabe setzte bereits gegen Zehn auf. Die Räder wurden gefasst – und anschließend in einem vier

Minuten währenden Turn auf Grip gebracht. Die anschließende technische Abnahme verlief halbwegs reibungslos – selbst für längere Quatschereien blieb noch Zeit!☺

„Funktionstest“ – vier Minuten Zeit, die Räder einzufahren und das Car letztmalig zu checken!

Die Quali im letzten Jahr lief auf der schwierigen Spur 6 – heuer wurde als Ausgleich die nicht weniger anspruchsvolle Spur 1 ausgewürfelt. Bis zur technischen Abnahme war das Feld in zwei Gruppen aufgeteilt – die Teams benannten dazu die Fahrer pro Gruppe selbst. Jede Gruppe bestritt ihr eigenes Qualifying – 33 Sekunden standen Jedem dazu zur Verfügung. Das ergab eine Startrunde plus zwei Runden auf Bestzeit. Logisch, dass hier nicht alles nach Plan ging – Quersteher und Abflüge gehörten zum Geschäft!☺
Am Ende gab’s einige Überraschungen – mehr Positive als Negative. Arg weit am Ende fanden sich Uwe „Tüte“ Buchs und Heimascari Berthold Gdanitz wieder. Als echte Burner erwiesen sich hingegen Johannes Rohde (P3 in der ersten Gruppe) und in der zweiten Gruppe der Autor (P2) sowie Peter Höhne (P6) . . .



Heß/Heß haben ein Plan!?☺

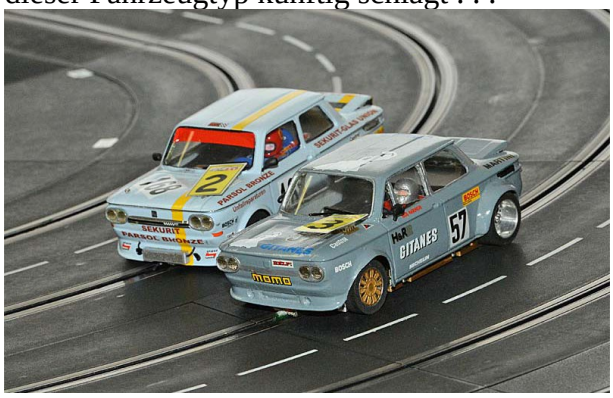
Racing

Pünktlich um Zwölf ging dann die erste Startgruppe auf Reisen. Gefahren wurden im ersten Durchgang vier Minuten pro Spur – im Zweiten sollten’s dann fünf Minuten werden.

Gebildet wurde jeweils eine 5er und zwei 6er Gruppen, um einen möglichst übersichtlichen und ruhigen Rennbetrieb zu ermöglichen. Diese Rechnung sollte voll aufgehen!

Die 245-üblichen 20 Volt Bahnspannung lagen an. Der Grip war ordentlich, aber nicht zu hoch. An die 40 Leuts im Bahnraum sorgten bei Außentemperaturen um die 18 Grad rasch für ein arges Raumklima, was den Grip noch leicht ansteigen ließ. Zügig war die Luft dann sauerstoffarm und der Grip konstant!☺☺

Das Starterfeld umfasste insgesamt sieben NSU – davon vier TTS. Dass man diesen Typ nicht wirklich für das Erzielen guter Ergebnisse benötigt, belegte u.a. Johannes Rohde mit einer P4 für den Toyota Starlet P6 und Christian Wamser mit einer P5 für den Simca Rallye III. Allemal eine Erwähnung wert ist ferner der Cooper-Auftritt der Kollegen Leenen/Ohlig, die sich sogar zwei P4s und eine P5 gut schreiben ließen. Aber dazu später mehr . . .
Ein wenig unter Wert geschlagen wurden die beiden Honda S800 der Heimteams – damit geht sicherlich mehr als der Bestwert von zwei Mal P10 – schauen wir einfach ‘mal, wie sich dieser Fahrzeugtyp künftig schlägt . . .



TT und TTS bildeten die Majorität im Feld – dennoch performten auch andere Bodys top!

Jetzt aber zum konkreten Renngeschehen! Die Resultate pendelten gewaltig. Einerseits, weil nicht alle Teams gleichwertig besetzt waren – und andererseits, weil entweder die

Technik zickte oder aber die Vorbereitung so mittelprima war . . .

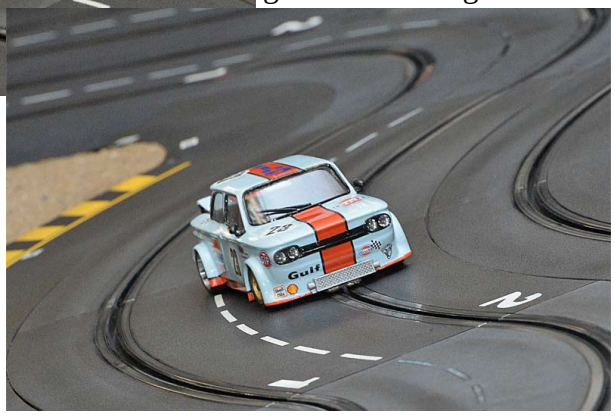
„Richtungsstreit“ – großes Gewusel im ersten Eck!

Beginnen wir aber mit der Rubrik Pleiten, Pech und Pannen: Für Geist/Michel und den Honda S800 war im ersten Durchgang je einmal ein abgeschertes Motorritzel zu verzeichnen. Und die Instandsetzung ist bei den Zwergen nicht ganz so rasch erledigt!
Im zweiten Anlauf nach’m Service lief’s dann deutlich besser – eine gute P12 für Justin war zu vermelden sowie die P14 für Michael. In Summe blieb (aufgrund der Fehlrunden) nur die Rote Laterne . . .

Geist/Michel nach 2*Motorritzel im Duell mit dem Krech-TTS um die Rote Laterne . . .

Bickenbach/Buchs wurden erst durch ein loses Inlet ausgebremst, das partout im Getriebe mitmischen wollte – und bekamen im letzten Durchgang dann gleichfalls Trouble mit dem Motorritzel. Da von beiden Piloten ferner kaum Training absolviert wurde, war somit eine P10 das Beste von vier Resultaten. Insgesamt erreichte man die P15 . . .

Brandalise/Quadt kamen ihrem Ruf als „Spätstarter“ in der 245 einmal mehr nach. Im ersten Durchgang war kein Speed da – das extrem routinierte Team hatte schlichtweg beim Leitkiel verwachst!☹
Nach der Servicepause lief’s dann wie erwartet, man war hoch mitiviert, der TT lief top und holte mit beiden Piloten die P3 in den Umläufen 3 und 4 – und durch etwas Glück sogar noch die Tages-P3 . . .



Die „Spätstarter der 245“ – Brandalise/Quadt kommen erneut erst in der zweiten Halbzeit auf Touren!☺

Eher unerklärlich war hingegen der Einbruch von Letzner/Thierfelder im vierten und letzten Durchgang. Der NSU TT hatte Aussetzer – Christian Letzner wurde auf die P11 zurück gespült!☹
Schade, da P3 und P4 von Andreas Thierfelder in seinen Durchgängen auf eine bessere als die letztlich erzielte P5 deuteten . . .

Im dritten Durchgang kränkelte ferner der einzige Trabant 601 im Feld. Das kostete Becker/ Biernatowski so etwa zwei Positionen – die Tages-P8 wäre durchaus möglich gewesen, da Tobias in seinen beiden Stints jeweils eine beachtliche P7 schaffte . . .

Auch das Junior Team Heß hatte in ihrem jeweils ersten Durchgang kein problemloses Rennen – der TTS mochte nicht so richtig Strom fassen. In den Durchgängen drei und vier ging’s zwar besser, aber nach wie vor nicht optimal. Am Ende war’s P12 . . .

Weniger mit der Technik als vielmehr mit dem Grad der Vorbereitung hatte die Perfor-

mance von Jung/ Vorberg zu tun. Erst zur Servicepause wurde der „Bianchi“ rennfertig gemacht. Dann vermochte man immerhin jeweils in die Top 10 zu fahren. In Summe war’s dann die P11 . . .

Jung/Vorberg ungewohnt verhalten in der ersten Halbzeit – nach der Servicepause war der „Bianchi“ dann halbwegs einsatzklar . . .

Das war ‘mal locker fast das halbe Feld! Immerhin kamen also 10 Teams mehr oder weniger glatt über die Runden . . .

Letztlich zu „abgehoben“ – Jan² mit dem Autobianchi A112!

Ganz vorne entbrannte der erwartete Fight zwischen Nockemann/Stracke und Jan². JanS musste sich im ersten Durchgang mit dem „Bianchi“ nur äußerst knapp dem Cooper von Sebastian beugen.
Im zweiten direkten Duell fiel die Entscheidung quasi direkt auf der Startspur! Der „Bianchi“ war zwar schneller, hob auf der Diagonale jedoch so vehement ab, dass er mehrfach den Bremspunkt für die anschließende Rechts einfach „übersprang“ und somit bereits eine Runde Rückstand kassierte. JanS setzte zwar auf der anschließenden Eins noch einmal alles auf eine Karte, der schwierig zu bändigende A112 ging jedoch erneut zwei Mal ins Off – das Rennen war gelaufen; JanS nahm Speed ‘raus und schaukelte die P2 ins Ziel. Derweil kam Sebastian auf eine neue Rekordrundenzahl – 209,12 Runden sind für die „Zwerge“ nun hoch. Dabei purzelte sogar die 8,4er Marke!☺
Das Duell der Teamkollegen entschied Kai-Ole Stracke klar für sich. Er war kaum langsamer als Sebastian – und JanU war zuletzt vor rund 12 Jahren im ScaRaDo im Einsatz und mit dem Fahrverhalten der „Zwerge“ nicht wirklich vertraut. Somit gab’s Maximalpunktzahl für Nockemann/Stracke und die P2 für Jan² . . .

Da Brandalise/Quadt in den ersten zwei Durchgängen leicht strauchelten und Letzner/ Thierfelder im vierten Durchgang argen Trouble hatten, hätte die Mini-Cooper-S-Crew Leenen/ Ohlig eigentlich die P3 belegen müssen!
Zwei saubere P4s und eine P5 waren eine perfekte Basis. Doch musste sich Frank Ohlig im hart umkämpften dritten Durchgang knapp Karl-Heinz Heß und Johannes Rohde beugen – so blieb’s bei der nach wie vor tollen P4 insgesamt.
Das Tippspiel belegte übrigens, dass a) keiner der 245er den Siegburgern diese Leistung zugetraut hatte – und b) sie selbst sich das auch nicht!☺☺

„Mini rules?“ – Leenen/Ohlig mit dem neuen Mini richtig schnell und mit Potential für P3 . . .

Die P5 teilten sich Przybyl/Schaffland mit Letzner/Thierfelder. Hans tat sich mit dem TTS etwas schwerer – 5 Jahre ScaRaDo Abstinenz und Null Erfahrung mit den „Zwergen“ waren halt eine arge Bürde . . .

Schön konstant waren Heß/Mews mit einem weiteren TTS unterwegs. Die Fights waren sehenswert – je eine P5 und P6 waren die besten Resultate. In Summe ergab’s dann die P8. Luft nach vorn und hinten war eher reichlich . . .

Denn Barm/Wamser „verschliefen“ die ersten zwei Durchgänge einigermaßen. Dem Vernehmen nach fehlt dem Simca Rallye III der nötige Grip. In der Servicepause scheinen sie ein Tütchen davon unter’m Tisch gefunden zu haben – denn an der Strecke kann’s kaum gelegen haben!?☺
Jedenfalls zeigte Christian anschließend mit P5 im vierten Durchgang, was möglich war . . .

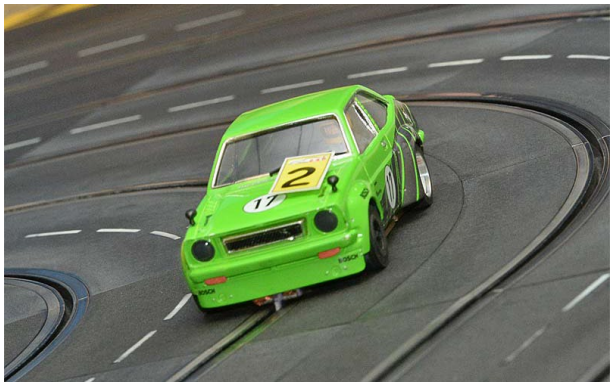
Exakt anders herum verlief’s für Buldt/ Rohde. Johannes packte direkt zu Beginn (nach toller Quali) die P4 - musste sich im dritten Umlauf dann jedoch mit der P6 zufrieden geben, da Remo Brandalise und Karl-Heinz Heß mächtig angasten.
Andreas Buldt hatte da mehr Nöte mit dem Toyota Starlet P6 und somit lief dieses Team in der Summe auf P9 ein . . .

Der Fuhrpark vom Wochenende in der Übersicht – die meisten Runden erzielte übrigens der Dummy!☺ (bei allerdings sechs Einsätzen)

Die ScaRaDo Kollegen Gdanitz/Hühndorf kamen mit dem Honda S800 nie so recht auf Speed. Zwei Mal P10 für Bertold waren noch ok. Holger kam hingegen nicht wirklich in Tritt – P13 war das Endergebnis.
Als Ausgleich dafür lieferten Beide jedoch einen tollen Job an der Bepfe ab und sorgten für einen zügigen und entspannten Rennablauf!☺

Für Gdanitz/Hühndorf ging's nicht so recht voran!?

Synchron performten dagegen Höhne/Höhne mit dem Starlet P6: Beide packten in den jeweils ersten Durchgängen eine gute P12 – und beide ließen dann im persönlich zweiten Durchgang etwas nach. Laut Peter war der Japaner im Rennverlauf schwerer beherrschbar! Die erzielte Punktzahl halbierte sich für Beide – und zwar erneut im Gleichschritt. Das ergab dann am Ende die P14 . . .



„Wahres Teamwork" – Höhne/Höhne fuhren völlig synchron im Platzierungs-Ergebnis . . .

Bleiben die Kollegen aus dem Süden. Krech/Neumann setzten auf NSU TTS. Wolfgang verzeichnete eine P11 als Bestwert, vermochte sich in seinem zweiten Umlauf aber nicht zu steigern. Er reklamierte zu wenig Rennerfahrung auf Plastik für sich – vor allem aber, dass die direkten Gegner deutlich zu wenig Arbeit für die Einsetzer verursachten!☺☺

Für Ingo war's wohl der schwerste Job – Null Erfahrung mit irgend'was, außer mit Slotracing. Dafür zog er sich gut aus der Affäre. Für's Team war's am Ende P16 . . .

„Geh'n 'wer einen kippen?" – die südwestdeutsche Akrobatik ging nicht immer gut . . .

Das Resultat nach erzielten Punkten gibt's am Ende dieses Artikels als Tabelle.

Wer die exakt erzielten Runden pro Durchgang nachschauen möchte, muss die 245-Ergebnisse in den „Rennserien-West" bemühen! Ebendort hat's - lediglich zur Information - auch die übliche Aufbereitung nach gefahrenen Runden . . .

Die Top 6 in der Zusammenfassung:

1. Sebastian Nockemann/ Kai-Ole Stracke
2. Jan²
3. Remo Brandalise / Hans Quadt
4. Ralf Leenen / Frank Ohlig
5. punktgleich: Christian Letzner / Andreas Thierfelder sowie Hans Przybyl / der Autor

„Showdown" – die 12. Startgruppe fasst die Top 6 des Tages (eher zufällig) zusammen . . .

Ende

Nahezu auf die Minute genau fiel die Zielflagge für die zwölften und letzte Startgruppe. Um 20:15 Uhr war der zweite „Zwergenaufstand“ durch. Das lag nicht zuletzt am vergleichsweise ruhigen Rennverlauf. Klar gab’s immer mal wieder Terrorphasen – aber ebenso waren nahezu fehlerfreie Ritte zu bewundern!

Die abschließende und kurzweilige Siegerehrung ergab noch die ein oder andere Sicht auf das Schicksal einzelner Teams. Und die Top 6 erhielten Urkunden . . .
Die Auswertung des Tippspiels erbrachte immerhin fünf Teams, die zwei Platzierte inkl. Positionen richtig vorher gesagt hatten. Für den Hauptpreis in der Sachpreistombola wurden schließlich Heß/Heß ausgelost . . .

Vier der fünf gastgebenden Säulen des WE im ScaRaDo - lediglich Dietmar hat sich dem Fotografen entzogen . . .

Somit bleiben am Ende die Credits für viele Beteiligte, die durch ihr Engagement zum Gelingen des zweiten „Zwergenaufstandes“ bei getragen haben:
Zuvorderst ein dickes Bedankt an die Crew aus dem ScaRaDo für zwei tolle Tage „Zwergenaufstand“!
Das Catering war top wie immer – dem Vernehmen nach haben die 245er alles aufgegessen!☺ Und auch die Zeitnahme wurde aufmerksam und entspannt betrieben . . .

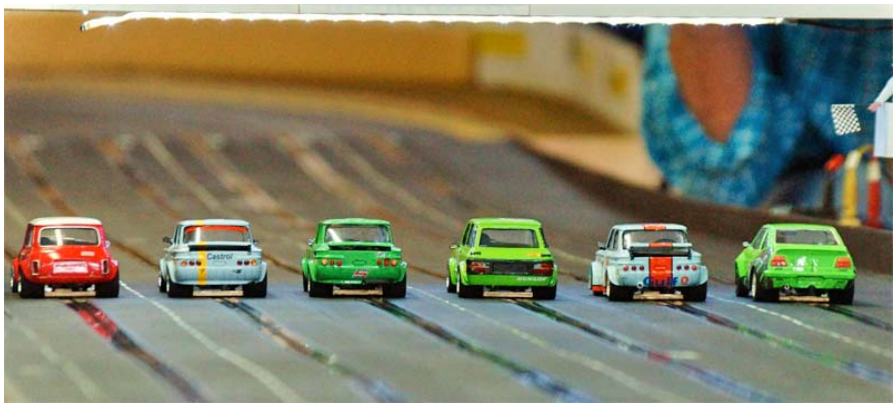
Ferner geht ein Dank an die Helfer in der Orga rund um den „Aufstand“ – u.a. für’s Zusammenbauen der Startaufstellungen, für die Beaufsichtigung der Servicepause oder die Hilfe beim Abbauen . . .

Last but not least gibt’s ein „Merci vielmals!“ für Wolfgang und Kai-Ole für einige sehr gelungene Fotos zu diesem Bericht!

Wenn man kaum über die Bande schauen kann, ergeben sich völlig neue fotografische Perspektiven!☺☺☺

Und dann?

Die 245 macht nun mit einem gewerteten Einzelrennen weiter. Ausnahmsweise geht’s bereits im Mai zum 2. Lauf zur 245 zu den Carrera Freunden nach Schwerte/Ruhr!
Das Datum: **20.05.2017** . . .



Und bis zum nächsten „Zwergenaufstand“ dauert’s noch ein wenig länger!☺

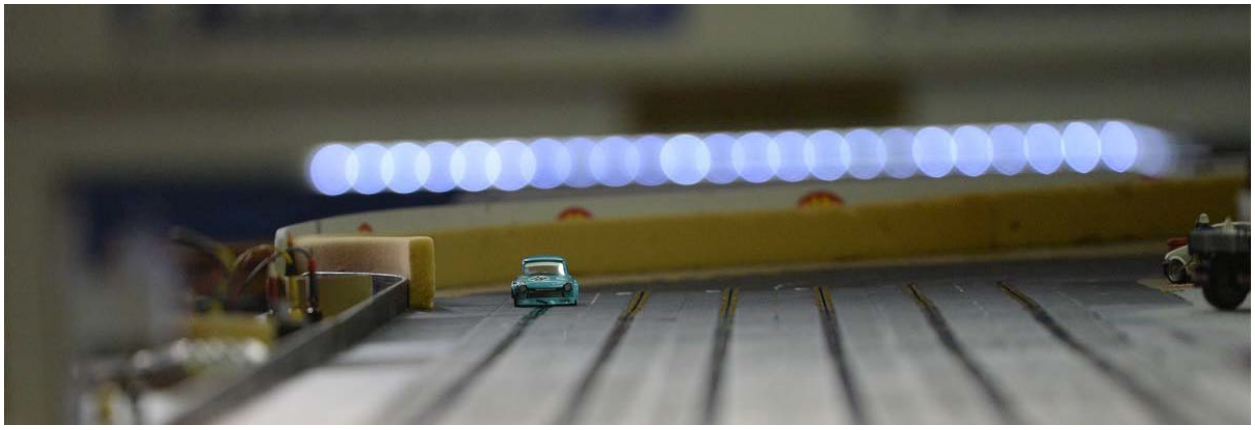
Alles zur Gruppe 245

Rennserien-West / Gruppe 245

Rennergebnis "Zwergenaufstand"

Gruppe 2,4,5

#	1. Fahrer	2. Fahrer	Fahrzeug	1. Heat	2. Heat	3. Heat	4.Heat	Gesamt
1	Nockemann, Seb.	Stracke, Kai-Ole	Mini Cooper S	100,00 [1]	100,00 [1]	100,00 [1]	100,00 [1]	**400,00**
2	Schaffland, Jan	Uhlig, Jan	Autobianchi A112	94,12 [2]	88,24 [3]	94,12 [2]	70,59 [6]	**347,06**
3	Brandalise, Remo	Quadt, Hans	NSU TT	70,59 [6]	70,59 [6]	88,24 [3]	88,24 [3]	**317,65**
4	Leenen, Ralf	Ohlig, Frank	Mini Cooper S	76,47 [5]	82,35 [4]	64,71 [7]	82,35 [4]	**305,88**
5	Letzner, Christian	Thierfelder, Andre-as	NSU TT	88,24 [3]	76,47 [5]	82,35 [4]	41,18 [11]	**288,24**
5	Przybyl, Hans	Schaffland, Ralf	NSU TTS	58,82 [8]	94,12 [2]	41,18 [11]	94,12 [2]	**288,24**
7	Heß, Karl-Heinz	Mews, Jörg	NSU TTS	70,59 [6]	58,82 [8]	76,47 [5]	58,82 [8]	**264,71**
8	Barm, Reiner	Wamser, Christian	Simca Rallye III	41,18 [11]	52,94 [9]	52,94 [9]	76,47 [5]	**223,53**
9	Buldt, Andreas	Rohde, Johannes	Toyota Starlet P6	82,35 [4]	29,41 [13]	70,59 [6]	29,41 [13]	**211,76**
10	Becker, Tobias	Biernatowski, Th.	Trabant 601	52,94 [9]	64,71 [7]	11,76 [16]	64,71 [7]	**194,12**
11	Jung, Siggi	Vorberg, Ingo	Autobianchi A112	17,65 [15]	11,76 [16]	58,82 [8]	52,94 [9]	**141,18**
12	Heß, Gabriel	Heß, Marius	NSU TTS	29,41 [13]	23,53 [14]	35,29 [12]	47,06 [10]	**135,29**
13	Gdanitz, Berthold	Hühndorf, Holger	Honda S800	47,06 [10]	17,65 [15]	47,06 [10]	11,76 [16]	**123,53**
14	Höhne, Lara	Höhne, Peter	Toyota Starlet P6	35,29 [12]	35,29 [12]	17,65 [15]	17,65 [15]	**105,88**
15	Bickenbach, Hans	Buchs, Uwe	NSU TT	23,53 [14]	47,06 [10]	29,41 [13]	5,88 [17]	**105,88**
16	Krech, Wolfgang	Neumann, Ingo	NSU TTS	11,76 [16]	41,18 [11]	5,88 [17]	23,53 [14]	**82,35**
17	Geist, Michael	Michel, Justin	Honda S800	5,88 [17]	5,88 [17]	23,53 [14]	35,29 [12]	**70,59**



Sponsoren

Car-On-Line | DoSlot | H+T Motorracing | Plafit

Rennserien-West | Slottec | KHH, JM und „Wombel"

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	- / -	-	①
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 Z 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 . . .

,