WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 681 -

16. September 2019

Editorial.....

Moin Folks . . . eine abwechslungsreiche Woche liegt hinter dem slotracenden Westen.
An den Abenden gab's den zwei Mal den Robert Raceway in Velbert. Einerseits für den fünften Lauf zum Pre'59 GP am Donnerstag und andererseits für den 6. Lauf zur Duessel-Village 250. Am Wochenende ging's dann zwei Mal zum Niederrhein. Einerseits für das 245-Teamrennen zu Slotracing & Tabletop in Lintfort und andererseits für den fünften Lauf zum NASCAR Winston Cup zum SRC Mündelheim . . .

Wie so oft lässt die westliche Terminplanung für die kommenden zwei Wochen heftig die Stirn runzeln. Am nächsten Wochenende wird lediglich die Carrera Panamericana in der Duisburger Rennpiste ausgetragen – und das übernächste Wochenende ist gänzlich veranstaltungsfrei!? Weiter geht's dann erst mit Classic Formula und DTSW am ersten und langen Oktober Wochenende . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 681 berichtet vom Pre'59 GP in Velbert sowie vom 245-Tourenwagen-Teamrennen in Kamp-Lintfort...

Inhalt (zum Anklicken):

- Pre'59 GP um den Bergischen Löwen
  5. Lauf am 12. September 2019 in Velbert
- **Gruppe 2 4 5**
  3. Lauf am 14. September 2019 in Lintfort
- News aus den Serien
  Saison 2019/20

Pre'59 GP um den Bergischen Löwen

5. Lauf am 12. September 2019 in Velbert

geschrieben von Nick Speedman

Bereits im Jahre 2018 kam Robert mit der für typischen Aussage „*Hömma, wir könnten auch mal bei mir ein Rennen fahren!?*". Daraus wurden dann in der vergangenen Woche direkt an zwei aufeinander folgenden Tagen gleich zwei Mal!😉

Einmal am Donnerstagabend die Pre´59 GP und tags drauf die Duessel-Village 250 mit den Nascar 124 Boliden.
Unterschiedlicher war es nicht möglich: Die leichten 125g Formel Fahrzeuge und die 215g NASCAR. Dazu beide mit den gleichen kleinen Fox Motoren befeuert.

…Trainingsphase noch im Abendlicht!

Um es vorweg zu nehmen: Beide Rennabende waren ein voller Erfolg und haben gehörigen Spaß gemacht.

Slotkollege „Frieder" hat zu seinem Ergebnisprotokoll und Rennbericht wie folgend die „Westschleife" beschrieben:
„*Mit seiner ‚Westschleife' hat Robert eine 33m*

lange, 4-spurige Carrera-Schiene in Nürburgring-Atmosphäre geschaffen, die einfach begeistert.
„Mit seiner ‚Westschleife' hat Robert eine 33m lange, 4-spurige Carrera-Schiene in Nürburgring-Atmosphäre geschaffen, die einfach begeistert.
Jeder der schon einmal am Ring gezeltet hat, konnte eine große Zahl realistischer und liebevoll ausgeführter Detailszenen wiederfinden. Die Bahnteile sind sehr vorbildentsprechend – und selbst die Streckengraffitis des Nürburgrings fehlen nicht. Dazu eine Streckenführung mit für eine Slotstrecke relativ großen Höhenunterschieden, die den Charakter eines Eifelkurses noch unterstreichen.

…hier strahlt noch die Abendsonne vom Westen!

… an der „Hohen Acht" sind die Boliden am weitesten entfernt..!!

Die Strecke ist zwar bei weitem nicht so schwierig wie ihr Vorbild, aber sie ist keinesfalls ohne Würze und Ecken, die man einfach üben muss. Vor allem hat Robert es sehr gut verstanden, einen „beliebten" Fehler zu vermeiden. Trotz einer umfangreichen Landschaftsgestaltung und -ausstattung gibt es eigentlich keine Streckenteile, die nicht ausreichend einsehbar sind.

Vielleicht mit einer einzigen kleinen Ausnahme. Die schnelle und schwungvoll zu befahrende, asphaltgrau gestrichene, recht steile Abfahrt von der „Hohen Acht" endet in der Ebene in einer eigentlich ganz einfachen 90 Grad Linkskurve, die jedoch teilweise von einer Überführung verdeckt wird.

Zwar lässt sich der Bremspunkt noch ganz gut einsehen, aber - und das ist die Schwierigkeit dieser Kurve - nicht mehr der Beschleunigungspunkt. Das führt dazu, das man häufiger mal genau den einen Sekundenbruchteil zu früh auf dem „Gas" ist, der zu den bekannten Konsequenzen führt.
War dann er Hintermann auch noch dicht hinter einem, ist das Chaos unter der Brücke programmiert. Hat man es aber einmal „drauf", steht schnellen und sicheren Runden auf der Westschleife nichts mehr im Weg."

…Zitat „Frieder" Ende!

Adresse:

Westschleife im Architekturbüro ASG
Bergsiche Str. 22a
41569 Velbert

Strecke

4-spurig Carrera, 33m lang
mit beeindruckender Landschaftsgestaltung
Dualbetrieb auf den Spuren 3 und 4

…die Zigarren-Racer: v.l.n.r. Robin, FrankB, FrankM und Robert

Und genauso war es auch während der Trainingsfahrten. Die Zeiten variierten ganz erheblich, da man erst Vertrauen in seine und die Fähigkeiten der Boliden aufbauen musste.
Aus dem Trainingsabend wussten wir, dass die kleinen Dinger auch mal eine 8,8 – 8,4s als schnellste Zeit fahren konnten.

Aber nun zu den Gästen des Abends. Zu den bekannten Gesichtern, die teilweise an allen fünf Rennen teilgenommen hatten, erschien als neuer Zigarrentreiber aus dem Bergischen „Robin“, den wir hier recht herzlich begrüßen.
Er wurde von Rainer betreut und mit Material versorgt.

Die angetretene Zahl von 10 Racern ergab eine 2*5er Gruppeneinteilung mit einer Fahrzeit von 4*6 Minuten.

…Blick von der Bahn in den Office-Bereich

Da die Fähigkeiten des Hausherrn Robert hoch eingeschätzt wurden, wurde er in die vermeintlich schnellere Gruppe eingeteilt. Wodurch Ralf direkt mit der **ersten Gruppe** startete.

…Heiko als Rennleiter!

Damit gingen auf die erste Reise: Ralf, Heiko, Carsten, Rainer und Robin.
Schnell war zu erkennen, dass Ralf sich an die Spitze der Gruppe setzen wird und zeigte, dass man jenseits von 35 Runden in den 6 Minuten fahren musste.
Rainer und Carsten folgten noch in der gleichen Runde. Konnten aber auf die Renndauer nicht den Anschluss zu Ralf aufrechterhalten. Damit wurde Ralf mit 146,80 Runden zum Laufsieger.

Die **zweite Startgruppe** folgte direkt mit den Racern Frieder, Ingo, FrankM, FrankB und als Nachrücker Robert.
Der Berichterstatter konnte seinen Boliden (neue nicht ausreichend eingefahrene Reifen und falsche Leitkielhöhe, sorry!) nicht erfolgreich im Slot halten, sodass mir erlaubt wurde auf einen der Leihwagen umzusteigen. Damit war das Rennen ohne weitere Unterbrechungen für die Mitstreiter in der Gruppe frei.
Und eigentlich konnten nur die drei erfolgreichen „Frieder, Frank und Robert“ untereinander beobachten, wer wo in welcher Kurve sich befand und wie der eine oder andere sich wieder näherte.

Zigarrenjockey Frieder war überwiegend in Führung und musste seinen Vorsprung letztendlich verwalten. Für die Zuschauer waren alle drei nahe beieinander, jedoch Robert fehlte bereits eine Runde. Der Auslauf war dann besonders beeindruckend: Robert als P3 lag bei 40 Teilmetern, Frieder als Tagessieger (P1) lag bei 38 Teilstrichen und FrankM (P2) bei 33 Teilstrichen. Gratulation an die vorgenannten drei Racer! !

…die erste Startgruppe

Neben der allgemeinen Bewunderung des Race-tracks danken wir Robert für seine Gastfreundschaft und für die Verpflegung mit Getränken, leckeren Schnittchen und den Hans Riedl Produkten.
Weiterhin freuen wir uns auf einen baldigen Anlass, mal wieder auf der „West-schleife“ in Velbert fahren zu dürfen.

…die schnelle Startgruppe…!!

Die Pre´59 findet am 13. November in Düsseldorf auf der SOKO-Keller Bahn ihren Jahresabschluss.

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Pre’59 Grand Prix

Gruppe 245

3. Lauf am 14. September 2019 in Lintfort

Groß und klein, bunt gemischt – das 245-Teamrennen, heuer für die Tourenwagen . . .

245-Teamrennens, die Zwölfte – nach zwei wechselnden Austragungsorten (Arnsberg und Wuppertal) ging's in der Folge für vier Jahre ins ScaRaDo. Seit 2014 ist Slotracing & Tabletop in Kamp-Lintfort der fixe Austragungsort; nun also zum sechsten Mal . . .

Die drei Gruppen der 245 werden im Teamrennen jährlich abwechselnd gefahren. Heuer standen die Tourenwagen der Gruppe 2 auf dem Programm. Anno 2016 lagen am Ende zwei „Zwerge" mit Profi-Besatzungen vorn, gefolgt von drei Capris. Diesen Zieleinlauf würde es in diesem Jahr kaum geben – die BMW-Fraktion aus Emsdetten und Schwerte glänzte zuletzt mit überragender Performance und würde das Ford-Triple sicherlich vehement zu verhindern suchen . . .

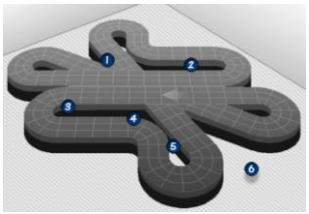
Austragungsort

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL
www.slotracing-tabletop.de

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 32,0m lang
6-spurig, Carrera, ca. 43,65m lang



Kompakt

Wetter	**21°** heiter bis wolkig
Grip	Grip nach Intensiv-Putzen Gr.2-angemessen, top und extrem konstant
am Start	12 Teams 2 Startgruppen (6-6)
Fahrzeit	drei Durchgänge á 6*7 Minuten pro Team . . .
Bahnspannung	20,0 Volt
Neues	ein Fahrer (zumindest „so gut wie"!) / vier Autos
Yellow Press	Lucky hat Aussetzer!
Zeitplan	Start: 12:20 Uhr Ziel: 19:00 Uhr

Racing P1 bis P3 sind spätestens nach dem Mitteldrittel klar. Der „PQ“-Mini vor dem „ZSB“-Capri vor dem einzigen Z28 im Feld . . .

von P4 bis P10 wechseln noch alle Positionen im Schlussdrittel . . .

P4 und P5 trennen 7 TM; zwischen P6 und P7 sind’s 28 TM . . .

Freitag

Um ausreichend Helfer für’s **Bahnputzen** zu haben, haut’s den Auftakt des 245-Renn-Wochenendes immer weiter nach hinten. Ab 17:00 Uhr sollte der Lappen geschwungen werden – immerhin sechs Folks standen bereit. Sie wurden im Verlauf noch durch weitere Jungs verstärkt – und das tat richtig Not! Nach den eher merkwürdigen Grip-Verhältnissen in 2018 würde der 44m Kurs in fünf Durchgängen extrem gründlich gesäubert, was mit einiger Arbeit verbunden war . . .

Gelohnt hat’s allemal! Bereits zum Abend hin war gut fahren. Der Grip blieb sehr konstant (und ohne die 2018er Delle!) auf diesem sehr tourenwagenverträglichen Level bis zum Rennende am Samstagabend. Die Cars mit der schmalen Spur hatten leichten Slide, kamen aber dennoch auf ordentliche Rundenzeiten!

Zur Verdeutlichung: Die siebt-Platzierten vom Samstagabend hätte im Vorjahr mit ihrer erzielten Rundenzahl das Teamrennen mit 6 Runden Vorsprung (vor den „PQ“!) locker gewonnen! Wohlgemerkt mit’m Gruppe 2 Tourenwagen gegen die versammelte Gruppe 4 GT Elite . . .

Herzlicher Dank also an alle Helfer aus dem Staubsaugergeschwader für’s Schuften!!

Hausfrauen-Party oder Slotracing-Event!?

Das eigentliche Training nahm nur behutsam Fahrt auf. Zwar standen im Laufe des Freitags 22 der gemeldeten 24 Fahrer an der Bahn – es gab aber einfach zu viel zu erzählen.

Und das spätsommerliche Wetter lud zum Draußensitzen ein . . .

Die 245 braucht mehr Werbung! Die ScaRaDo Jungs sind für jeden Spaß gut . . .

Wie üblich war als erstes die 10s-Schallmauer zu überwinden. Am späteren Abend ging’s in der Spitze hinunter bis auf 9.2er Zeiten. Wobei der Wert dieser Topzeiten – erzielt mit eigenen Rädern – halt nur schwierig einzuschätzen war . . .

Die wahre Performance würde man erst im Warmup Samstagfrüh sehen können, wenn die ausgegebenen Pneus montiert wurden!

Die letzten Tester räumten den Saal gegen Eins. Dann gab’s lediglich noch eine kompakte 2er After-Trainings-Party der Mobilheimbesitzer auf’m Hof . . .

Am Ende der After-Trainings-Party hatte man sich anscheinend nicht mehr viel zu sagen!?

Ein Mitsubishi Colt im Anflug . . .

Samstag

Früh um Acht startete das Training – noch zweieinhalb Stunden Test und Bahnerschließung wurden geboten . . .

Wie in jedem Jahr waren Nockemann/Schaffland die uneingeschränkten **Favoriten** auf den Tagessieg. Was man mit dem Mini Cooper S an Zeiten auf's Parkett legte, war mehr als beachtlich. JanS wollte partout einmal den „Mini" fahren, gegen den er schon so manche Schlacht geschlagen hatte. Sebastian hatte hingegen mehr Bock auf den kommoder zu fahrenden S² TTS, konnte sich aber nicht durchsetzen . . .
Auf den designierten Verfolgerrängen rangierten dann gleich sieben Teams, die ein spannendes Rennen erwarten ließen: Barm/Lukats, Behrens/Mussing, Brandalise/Jung, Krech/Vorberg, Leenen/Ohlig, Letzner/Schaffland und Reich/Rohde lautete deren Besetzung.
Als „Primus inter Pares" mussten Leenen/Ohlig gelten, die in den letzten drei Jahren in Kamp-Lintfort jeweils bestes „nicht-Profi"-Team waren. Das wies auch das Tippspiel aus – gleich 10 Teams setzen die zwei Siegburger auf den „Silber"-Rang . . .
Dahinter wurde es aber arg unübersichtlich. Denn schnelle Zeiten konnten alle der genannten Teams gehen. Zumindest ging die „Trainingsgetöse-Wertung" schon 'mal – genau wie beim 2019er Zwergenaufstand – unumstritten an Barm/Lukats . . .

„Getöse" verbildlicht – 3,5 Neuwagen sollten im Training ans Laufen gebracht werden . . .

Einen wirklich **neuen Teilnehmer** gab's bei der 2019er Ausgabe des Teamrennens nicht. Jedoch war Thomas Reich quasi neu – sein letzten und einzigen 245-Einsätze datierten aus 2006 und 2007, als er jeweils seine Heimrennen in der Duisburger Rennpiste bestritt.

Auch neu: Die Mobilheim Piloten sorgten für viel Niveau – allerdings eher bei ihren rollenden Schlafstätten . . . 😉😉

Neuwagen im Einsatz gab's für ein Drittel des Feldes – dazu eine Neulackierung. Die Cars stammten von Barm/Lukats (BMW 320i), Buchs/Wamser (Ford Escort I), Höhne/Höhne (Nissan KPGC 10) und Geist/Hühndorf (Ford Capri 3100 RS) . . .
Alles in allem war der Grid arg Ford-lastig: Gleich fünf Capri RS standen im Parc Fermé, dazu ein Escort I. Ferner dann zwei BMWs (ein 02er und ein 320i) sowie jeweils ein Camaro, ein Mini, ein Mitsubishi und ein Nissan.

Ford Übermacht!? Fünf der sechs Tourenwagen aus Borehamer Produktion stehen schon im Parc Fermé . . .

Ein BMW 320i setzt um . . .

Jetzt aber . . .

Mit etwas Verzug begann ab ca. 10:40 Uhr der offizielle Teil bestehend aus **Materialausgabe, Einrollen** und **technischer Abnahme**. Das wurde humorvoll bis mittel zügig absolviert, sodass sich etwas weiterer Verzug hinzuaddierte . . .

Erste Gruppe bei der Materialausgabe...

Zweite Gruppe bei der technischen Abnahme...

Für die **Quali** wurde die Spur 1 ausgelost. Bereits deren Zeiten deuteten auf einen annehmbaren Grip hin – kam man doch geringfügig weiter als im letzten Jahr mit den Gruppe 4 GTs. Gewertet wurde die binnen einer Minute zurückgelegte Distanz, was längst nicht allen Piloten fehlerfrei gelang. Die Startaufstellung für den ersten Durchgang sah so aus:

#	Team	Fahrzeug	Runden
1.	Nockemann/ J.Schaffland	Mini Cooper S	6,45
2.	Letzner/ R.Schaffland	Chevrolet Camaro Z28	6,32
3.	Behrens/ Mussing	BMW 2002tii	6,27
4.	Leenen / Ohlig	Ford Capri 2800 RS	6,22
5.	Krech / Vorberg	Mitsubishi Colt	6,21
6.	Brandalise/ Jung	Ford Capri 3100 RS	5,80
7.	Buchs/ Wamser	Ford Escort I	5,52
8.	Gdanitz / Michel	Ford Capri 3100 RS.	5,51
9.	Reich/ Rohde	Ford Capri 3100 RS	5,51
10.	Geist/ Hühndorf	Ford Capri 3100 RS	5,36
11.	L.Höhne/ P.Höhne	Nissan KPGC 10	4,33
12.	Barm/ Lukats	BMW 320i	4,07

Nockemann/Schaffland also wie erwartet an der Spitze. Alles unter 6 Runden dann quasi mit mehr oder weniger großen Problemen. Barm/Lukats mit einem Dämpfer, da schon in der ersten Minute nach einem Abflug die Schleifer gerichtet werden mussten . . .

Racing

Zwei Startgruppen, kein Überhang. Drei drei Durchgänge á 6*7 Minuten Fahrzeit netto. 20 Volt Bahnspannung. Los ging's letztlich um 12:20 Uhr - also mit 20 Minuten Verspätung . . .

Gleich der **erste Durchgang** verschaffte Klarheit an der Spitze: Nockemann/Schaffland waren mit dem Mini auf und davon – glatte 6 Runden vor allen Verfolgern. Und auch Leenen/Ohlig machten mit dem Capri 2800 RS direkt reinen Tisch: Plus 5 Runden vor der P3. Alles klar also schon auf P1 und P2! (ohne Fragezeichen!)

Dahinter tobte hingegen die erwartete Action – und zwar nicht zu knapp. Um die P3 rangelten Letzner/Schaffland (Camaro Z28) und Brandalise/ Jung (Capri 3100 RS) – eine halbe Runde betrug der Abstand.
Um die P5 gab's gar einen Dreikampf mit ebenfalls einer halben Runde Distanz – jedoch insgesamt. Hier traten Krech/Vorberg (Mitsubishi Colt), Reich/Rohde (Capri 3100 RS) und Behrens/ Mussing (2002ti) gegeneinander an.

Derweil hatten Barm/Lukats (320i) mittels Getriebeproblemen die Pleiten-Pech-und-Pannen-Story aus der Quali nahtlos fortgesetzt. Nachdem ein Wechsel des Spurzahnrades nichts brachte, wurde letztlich das gesamte Triebwerk getauscht. Bei allem Speed in den Reparaturen war dies erst einmal die sichere P12 – und die anvisierte Teilnahme am Siebenkampf war für dieses Jahr passé . . .

Langweilig wurde es auch in der zweiten Startgruppe nicht. Nach den ersten 42 Minuten Fahrzeit ging's zwischen Buchs/Wamser (Escort I) und Höhne/Höhne (KPGC 10) mit nur 18 TM Abstand um die P8. Die Fights zwischendrin waren äußerst sehenswert und hochspannend . . .

Nach dem ersten Drittel sah's also wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann/ J.Schaffland	Mini Cooper S	269,79	.....
2.	Leenen / Ohlig	Ford Capri 2800 RS	263,77	⇧ +2
3.	Letzner/ R.Schaffland	Chevrolet Camaro Z28	258,77	⇩ -1
4.	Brandalise/ Jung	Ford Capri 3100 RS	258,22	⇧ +2
5.	Krech / Vorberg	Mitsubishi Colt	256,05	.....
6.	Reich/ Rohde	Ford Capri 3100 RS	255,82	⇧ +3
7.	Behrens /Mussing	BMW 2002tii	255,52	⇩ -4
8.	Buchs/ Wamser	Ford Escort I	242,72	⇩ -1
9.	L.Höhne/ P.Höhne	Nissan KPGC 10	242,56	⇧ +2
10.	Geist/ Hühndorf	Ford Capri 3100 RS	239,22	.....
11.	Gdanitz / Michel	Ford Capri 3100 RS	230,57	⇩ -3
12.	Barm/ Lukats	BMW 320i	227,71	.....

Erste Startgruppe: Cars, Fahrer, erste Kurve...

Was war nun die Perspektive für's Mitteldrittel!? Ausruhen bzw. Beton anrühren für die zweiten Führenden – klaro!
Kollege Chris Letzner gab dem Autor das Ziel vor: „*Also vor'm Siggi (Jung) müssten wir schon bleiben!*" Da hatte jemand den Stand des 2019er Championats vor Augen. Da lagen die Herren Jung und Letzner sicher in Front – die ersten Verfolger Peter Mussing und Ingo Vorberg waren schon über 40 Punkte zurück! Die Ansprache von Siggi an Remo wird nicht anders gelautet haben – nur mussten da halt 56 TM mehr als bei der Camaro-Crew her . . .

Und dasselbe für die zweite Startgruppe...
Das letzte Foto versinnbildlicht das gesamte Rennen. „Die Großen" hechelten dem Mini ohne jede Chance hinterher . . .

Für die Crews ab P5 musste eine Leistungssteigerung her, wenn man noch auf „Bronze" gehen wollte. Das Zufahren von zwei Runden Rückstand wäre durchaus eine lösbare Aufgabe – denn der Kurs sollte nun ausreichend eingeübt sein, das Fahrverhalten der Cars hinlänglich bekannt. Dazu kam, dass die ausgegebenen Räder nun bestens eingefahren waren – da kann man schon 'mal zum Angriff blasen!?

Für Buchs/Wamser und Höhne/Höhne kann die Drittelpause nur zur Erklärung der „Privatfehde“ gedient haben. Nach vorn war der Zug wohl abgefahren – und in den Rückspiegel schaut ein guter Slotracer nicht!
Darauf konnten ggf. Geist/Hühndorf bauen, denn auch hier galt, mit etwas mehr Speed müsste man die 3-Runden-Lücke zu Höhne/ Höhne doch zufahren können!?
Eher hoffnungslos sah’s für Gdanitz/ Michel aus. Der frisch umlackierte Capri hatte weder den Speed noch die Sicherheit, um sich Attacke ernsthaft auf die Fahne schreiben zu können. Die wiederum mussten Barm/Lukats ausrufen, wenn man noch ein Stück nach vorn kommen wollte . . .

Im **Mitteldrittel** festigten die zwei führenden Teams ihre Position – die „PQ“ vehement, Leenen/Ohlig ein bisschen. Denn Erstere machten aus 6 gleich 12,5 Runden Vorsprung. Und die Capri Crew ließ ein wenig nach und begnügte sich mit zwei Runden on top, was gut 7 Runden Abstand nach hinten ergab . . .

Der Autor hielt sich an die Maßgabe des Kollegen, legte beim Speed etwas zu und baute die Fehlerrate etwas ab – man will ja keinen Ärger im Team! 😉 Die so herausgefahrenen zwei Runden mehr ergaben quasi den neuen Vorsprung auf Brandalise/Jung, denn die fuhren quasi dieselbe Rundenzahl wie im ersten Umlauf. Das wiederum war keine so gute Idee, denn Behrens/Mussing hatten zu ½ die Strategie umgestellt und so den viertbesten Rundenwert des Durchgangs erzielt. Damit war man auf 66 TM heran an Jung/Brandalise . . .
Kurz zur geänderten Strategie: Den ersten Umlauf hatte man mit Maximum Attack geflogen – da war die Fehlerrate beachtlich. Für’s Mitteldrittel nahm man den Highspeed ein wenig zu Gunsten der geringen Fehlerzahl heraus, was ‘mal eben 5 Runden im Plus ergab!

Derweil vermochten sich Reich/Rohde nicht großartig gegenüber dem ersten Durchgang zu verbessern, sodass der Abstand zur P5 auf gut 4,5 Runden anwuchs. Krech/Vorberg hätten mehr Runden zusammengebracht – ein Reglerschaden kostete aber um die vier Umläufe und jede Menge Nerven, sodass man um ca. 80 TM auf die P7 zurückfiel . . .

Das Duell Buchs/Wamser gegen Höhne/Höhne wurde quasi vorentschieden. Beide Teams legten deutlich zu – Erstere aber deutlicher. Neuer Abstand: „Vier Runden vor“ für Buchs/Wamser . . .
Für Höhne/Höhne drohte aber keine Gefahr mehr von hinten; Geist/Hühndorf packten zwar auch zu, aber behutsam. Der Abstand wurde größer. Diese Aussage galt ebenso für Gdanitz/Michel . . .
Damit waren die Positionen 9 bis 12 virtuelle quasi schon einmal bezogen. Denn Barm/ Lukats rangierten in der Wertung nach zwei Dritteln der Fahrzeit zwar nur auf der P10 – die fehlenden vier Runden auf Höhne/Höhne würde man im Schlussdrittel aber schon noch holen, denn theoretisch war das Potential von Car und Drivern noch nicht ganz ausgeschöpft . . .

Erste Startgruppe: Cars, Fahrer…

Zweite Startgruppe: Cars, Fahrer…

Der Stand der Dinge nach dem Mitteldrittel:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann/ J.Schaffland	Mini Cooper S	540,31	.....
2.	Leenen / Ohlig	Ford Capri 2800 RS	526,81	.....
3.	Letzner/ R.Schaffland	Chevrolet Camaro Z28	519,57	.....
4.	Brandalise/ Jung	Ford Capri 3100 RS	516,80	.....
5.	Behrens /Mussing	BMW 2002tii	516,14	⇧ +2
6.	Reich/ Rohde	Ford Capri 3100 RS	511,46	.....
7.	Krech / Vorberg	Mitsubishi Colt	510,62	⇩ -2
8.	Buchs/ Wamser	Ford Escort I	492,49	.....
9.	L.Höhne/ P.Höhne	Nissan KPGC 10	488,36	.....
10.	Barm/ Lukats	BMW 320i	484,77	⇧ +2
11.	Geist/ Hühndorf	Ford Capri 3100 RS	479,78	⇩ -1
12.	Gdanitz / Michel	Ford Capri 3100 RS	457,62	⇩ -1

Die Prognose für's Schlussdrittel lautete für die Top 2 unverändert „smooth zu Ende fahren". Bei der Routine am Regler konnte man das auch auf Letzter/Schaffland ausweiten. Die 2,5 Runden Vorsprung mussten doch zu verteidigen sein – zumal der Autor defensiv einigermaßen beherrscht . . .

Dann aber: Brandalise/Jung vs. Behrens/ Mussing um die P4 – Ausgang ungewiss, Fight bis zur letzten Sekunde. Viel Routine bei Remo und Siggi gegen die neue (und erfolgreiche) Strategie bei Hendrik und Peter . . .
Reich/Rohde vs. Krech/Vorberg um die P6 – fünf Runden nach vorn zu holen war illusorisch; aber dann musste man's halt untereinander aussortieren. Auch hier galt: Ausgang ungewiss, Fight bis zur letzten Sekunde.

Last but not least die Kollegen Barm/Lukats: Eine Position war sicherlich noch zu holen. Der Autor vor dem Durchgang zum Team-Senior: „*P8 ist noch drin – müsst Ihr 'mal am Hahn ziehen!*". Sollte er recht behalten, wäre das das dritte Duell Barm/Lukats vs. Buchs/ Wamser – zwar ging's hier um's Aufholen von etwa 7,5 Runden, das musste aber nicht weniger spannend sein . . .

Aber vor das Gerangel hatte der Veranstalter die **Servicepause** gestellt. Autos frisch machen, Fehler abstellen und Regelkonformität bewahren . . .
Letzteres war arg wichtig: Denn allein vier Crew wurden angezählt: „*Bodenfreiheit wird nicht reichen!*" und zum Handeln genötigt. Bei zwei weiteren Teams gab's die Prognose „*Könnte eng werden!*" . . .
Ergo schraubten fünf Mechaniker die Cars hoch, was längst nicht bei allen Inlinern easy going ist – und einer setzte den Joker durch Nichtstun . . .

Die Servicepause wurde übrigens für alle 12 Teams parallel absolviert – erstmals beim Teamrennen gab's also 'ne richtige Zwangspause . . .
Der Zeitplan geriet dadurch weiter ins Hintertreffen, da die 15 Minuten Schrauben „*die längste Viertelstunde meines Lebens*" (O-Ton des wie immer nicht um Worte verlegenen Wolfgang Krech) wurde . . .

Technische Zwischenkontrolle – das halbe Feld wurde angezählt; dieser hier nicht!

Servicepause – frisch machen vor dem abschließenden Schlussspurt . . .

Im **Schlussdrittel** passierte auf dem Treppchen nichts mehr. Die „PQ“ schwächelten ein wenig – Leenen/Ohlig und Letzner/Schaffland bauten ihre Vorsprünge weiter aus . . .

Also auf zu den drei Duellen um die jeweils geraden Positionen 4, 6 und 8 . . .

Die Cars der ersten Startgruppe . . .

Brandalise/Jung drehten endlich auf (um ca. eine Runde) und fuhren ihren ersten 259er Durchgang. Behrens/Mussing ließen im Vergleich zum Mitteldrittel leicht nach, schafften aber soeben die 260 Runden. Es wurde also richtig eng . . .

Um 7 TM schoben sich die Emsdettener noch an Brandalise/Jung vorbei – das Ganze nach 2:06 Stunden Fahrzeit. Das war ein kleiner Quersteher, der an diesem Tag so manchem so häufig passiert ist. Wirklich schade, dass es im Slotracing so selten ein Unentschieden gibt!!

„Aufdrehen“ ist auch das Stichwort zu Krech/Vorberg. Es ging hoch auf gute 258 Runden, die ohne Reglerschaden bereits im Mitteldrittel drin gewesen wären. Soweit so gut – aber auch Reich/Rohde wrangen gute 1,5 Runden mehr aus dem Capri. Damit wurde es auch wieder arg eng. Am Ende lagen Krech/Vorberg um 27 TM vorn – auch hier wäre ein Unentschieden gerechtfertigt gewesen. Der Unterschied lag in einem (rasch eingesetzten) Abflug. Und davon gab’s bei den Tourenwagen in allen Teams eher reichlich . . .

Kein Unentschieden wert war letztlich der Fight Buchs/Wamser vs. Barm/Lukats. Letztere holten nicht nur die notwendigen 7,5 Runden, sondern packten den Escort Drivern derer Zehn auf. Und das, obwohl auch diese sich noch einmal steigerten!

Somit wurde die P8 zu einer klaren Angelegenheit für Barm/Lukats. Die erzielte P4 in diesem Durchgang zeigte, dass die im Intro geäußerte Einschätzung über starke Emsdettener BMWs so falsch nicht war . . .

Noch rasch zu den verbleibenden drei Teams: Höhne/Höhne legten nochmals zu, nehmen aber Hausaufgaben mit ins Saarland. Der neue KPGC 10 muss noch einmal unters Messer – tiefer, mehr Gewicht nach hinten etc. steht auf dem Werftprogramm . . .

Geist/Hühndorf schaukelten den ScaRaDo-internen Sieg gemütlich nach Hause und bei Gdanitz/Michel fehlte wohl ein wenig die Motivation, trotz roter Laterne noch einmal richtig am Hahn zu ziehen . . .

Die Cars der zweiten Gruppe . . .

Sieben Teams sollten im letzten Durchgang noch ihre Positionen verändern!

Nach 2:06 Stunden Fahrzeit insgesamt ergab sich folgender Endstand:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann/ J.Schaffland	Mini Cooper S	808,54	.....
2.	Leenen / Ohlig	Ford Capri 2800 RS	792,92	.....
3.	Letzner/ R.Schaffland	Chevrolet Camaro Z28	781,36	.....
4.	Behrens /Mussing	BMW 2002tii	776,36	... ⇧ +1
5.	Brandalise/ Jung	Ford Capri 3100 RS	776,29	... ⇩ -1
6.	Krech / Vorberg	Mitsubishi Colt	768,99	.. ⇩ +1
7.	Reich/ Rohde	Ford Capri 3100 RS	768,71	... ⇩ -1
8.	Barm/ Lukats	BMW 320i	745,32	... ⇧ +2
9.	Buchs/ Wamser	Ford Escort I	743,12	... ⇩ -1
10.	L.Höhne/ P.Höhne	Nissan KPGC 10	734,60	... ⇩ -1
11.	Geist/ Hühndorf	Ford Capri 3100 RS	717,99	.....
12.	Gdanitz / Michel	Ford Capri 3100 RS	679,36	.....

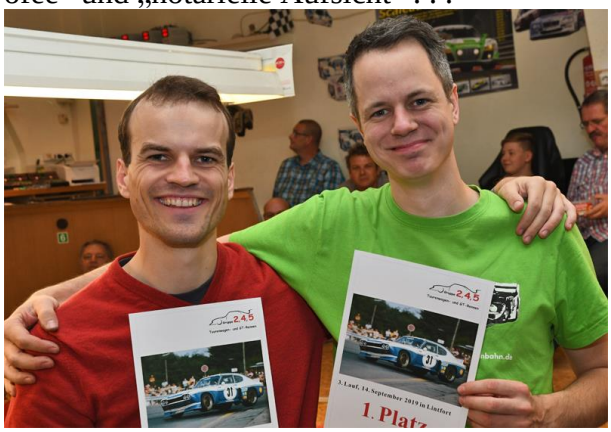
Von P4 bis zur P10 wurden also noch einmal sämtliche Positionen getauscht. Das hat es noch nie bei den 11 Teamrennen davor gegeben!! Action war also satt zu vermelden – allerdings mit viel Humor und wenig Aufruhr, auch wenn dem ein oder anderen die Anspannung schon anzusehen war . . .
Ein Blick auf die 2016er Results zeigt, dass damals wohl noch ein Quäntchen mehr Grip zu vermelden war, denn viele Teams kamen vor drei Jahren die ein oder andere Runde weiter. Wobei's heuer halt vielleicht etwas rutschiger war – die Mischung aus Anspruch und moderatem Grip passte aus Sicht des Autors jedoch perfekt zur 245 . . .

Das Duell der 70er Jahre: Hundeknochen vs. 02 – hier von Buchs/Wamser und Behrens/Mussing perfekt in Szene gesetzt . . .

Ende

Gegen 19:00 Uhr endete der Rennbetrieb. Glücklicherweise absolvierten alle Cars die technische Nachkontrolle (auch für besagtes Nichts-Tun-Team) ohne Befund . . .

Die **Siegerverehrung** beinhaltete zusätzlich die Auslosung des Austragungsortes für's Grand Slam Revival am 18. Januar 2020. Peter Höhne betätigte sich hier zugleich als „Lottofee“ und „notarielle Aufsicht“ . . .



Nicht zu packen! Sebastian mit dem 12. Erfolg beim 245-Teamrennen, JanS hat nur 11 Siege, da's ein Mal ein direktes Duell der Beiden gab...

Auf demselben Trip!? – Ralf und Frank zum vierten Mal in Folge bestes Nicht-Profi-Team. Wenn man die Zwei so zufrieden schmunzeln sieht, möcht' man ihnen Anno 2020 doch glatt die Suppe versalzen!?😉😉

Anschließend ging's in die Retrospektive und Motivationsforschung. Es bleibt festzuhalten, dass es für die älteren Mitbürger immer beschwerlicher wird, Freitagnachmittags vom Sofa hochzukommen und die stau-geschwängerte BAB zu bewältigen. Wir werden für die Saison 2020 die Themen „Treppenlift“, „autonomes Fahren“ sowie „Sammeltaxi“ nebst „Essen auf Rädern“ auf die 245-Agenda nehmen!😉
Ach ja: Und dem Gegner packende Fights bis auf's Letzte zu liefern ist auch nix für Ältere! Also ergänzen wir das Reglement noch um das Stichwort „Mindestabstand“, um dem plötzlichen Herzkasper vorzubeugen . . .

Wenn man als Veranstalter die Kollegen Slotracer so richtig ernst nähme, wär's echt kein leichtes Leben! 😉

Ein Stunt geht noch – der Hundeknochen kommt vorbild-typisch aus'm Eck . . .

Im **Tippspiel** waren (wie schon oben geschrieben) Leenen/Ohlig quasi auf P2 gesetzt. Damit hatten 10 Teams schon 'mal einen Richtigen. Dabei blieb's dann aber zumeist, denn der mögliche Siebenkampf schlug sich halt auch in den Tipps der Teams nieder – es herrschte Vielfalt!
Letztlich hatten zwei Crews einen weiteren Richtigen zu verzeichnen und durften sich zuerst bei den Sachpreisen bedienen . . .

Der **Dank** geht wie immer zuvorderst an Magdalene, die an zwei langen Tag das Catering, den Shop und die Teilnehmer allzeit und bestens im Griff hatte . . .

Darüber hinaus ein dickes Bedankt! an die Helfer – zum einen beim wirklich anstrengenden Bahnputzen und zum anderen bei der Zeitnahme bzw. beim freiwilligen Einsetzerdienst – es fehlten heuer halt zur bequemen Abdeckung aller Jobs die Teams Nr. 13 und 14 . . .

Und dann?

Für die 245 geht's mit nun zwei Rennen auf die Saison-Zielgerade:

Der vierte gewertete Lauf findet am **9. November 2019** im Dortmunder ScaRaDo statt...

Und das 245-Saisonfinale wird traditionell im Raceway Park Siegburg ausgetragen – das Datum zum Vormerken: **14. Dezember 2019**...

Der gesamte Fuhrpark des Wochenendes . . .

Alles zur Gruppe 245

Rennserien-West / Gruppe 245

Sponsoren

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

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

News aus den Serien

Saison 2019/20

. / .

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

Serie	2019 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2020 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	✓	✓	① ② ③ ④	-	-
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -	-
DTSW West	✓ / -	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -	-
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	- / -	-
Flexi WESTCUP	✓	✓	① ② ③	-	-
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	Z ① ② ③ ④ ⑤	- / -	✓
GT/LM	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	-	-
kein CUP !	✓ / ✓	✓	① ~~②~~ ~~③~~ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ~~T~~ ⑤ ⑥ O	- / -	-
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ T	- / -	-
Pre'59 GP	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	-	-
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
24h Moers	- / -	✓	○	- / -	✓
500km Rennen	- / -	-	○	✓ / ✓	✓
Carrera Panamericana	- / -	✓	○	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	- / -	✓
WDM	✓ / ✓	✓	○	- / -	(✓)
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
C/West	- / -	. . .	läuft . . .	- / -	. . .
GT-Sprint	- / -	. . .	läuft . . .	- / -	. . .
Scaleauto West	- / -	. . .	läuft . . .	- / -	. . .

,