WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 599 -18. September 2017

Editorial.....

Moin Folks . . . am letzten Freitag bestritt die Duessel-Village 250 ihren 6. Lauf. Dazu ging's zum SRC 1zu24slot e.V. im Dorf. Der Samstag sah dann das traditionelle 245 Teamrennen bei Slotracing & Tabletop in Lintfort – heuer mit den Gruppe 5 Silhouetten . . .

Am nächsten Wochenende ist dann die XII. Carrera Panamericana in der Duisburger Rennpiste angesagt. Ferner nimmt zu Beginn der nächsten Woche der Cup2Night den Betrieb wieder auf; erstmalig geht's zur Slotracing Hagen IG...

Die 599^{te} "WILD WEST WEEKLY" berichtet von der 245 in Kamp-Lintfort. Dazu gibt's die Eckdaten für den Cup2Night in Hagen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Gruppe 2 4 5
 - 3. Lauf am 16. September 2017 in Lintfort
- _ CHP?NIGHT
- 4. Lauf am 26. September 2017 in Hagen
- News aus den Serien Saison 2017/18

Gruppe 245

3. Lauf am 16. September 2017 in Lintfort



Das zehnte Teamrennen der 245 ging mit 13 Silhouetten über die Bühne...

Zum mittlerweile zehnten Mal war für die Gruppe 245 "Team-Time" angesagt. Erstmalig wurde das Teamrennen für zwei Fahrer anno 2008 in Arnsberg ausgetragen. Dann ging's über einen einmaligen Auftritt in Wuppertal lange Zeit im ScaRaDo team-mäßig rund. Seit 2014 ist nun Slotracing & Tabletop in Lintfort Austragungsort für den alljährlichen Saisonhöhepunkt...

Die Premiere in Kamp-Lintfort erfolgte vor vier Jahren mit den Silhouetten der Gruppe 5. Dieses Rennen damals war an Spannung und Dramatik kaum zu überbieten. In den letzten Minuten wechselte die gesamte Besetzung der Positionen 2 bis 4 – und die PQ bangten wie nie um den Sieg . . .

Nach den GT in 2015 und den Tourenwagen im Vorjahr waren heuer wieder die Silhouetten dran. Blieb vor dem Rennen die Frage, ob sich die Action aus 2014 beliebig würde reproduzieren lassen . . .

Austragungsort

Slotracing & Tabletop

Oststr. 31

47475 Kamp-Lintfort



www.slotracing-tabletop.de

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 32,0m lang

6-spurig, Carrera, ca. 43,65m lang



Kompakt

Wetter 17°

von allem etwas



Grip für die breiten Silhouetten eher rut-

schig – konstant

am Start 13 Teams

2 Startgruppen (7-6)

Fahrzeit zwei Durchgänge á 6*10,5 Minuten/

Team – ein Durchgang á 6*7 Minuten Gesamtfahrzeit somit rund 2¾ Stun-

den . . .

Bahn- 20,0 Volt

spannung

Neues 10. Teamrennen aller Zeiten

30% Neuwagen

Lukats/Mussing mit Teamrennpremie-

re

Yellow Eine neue Zeitrechnung hat begon-

Press nen! @ @

Zeitplan Start: 11:50 Uhr

Ziel: 20:20 Uhr

Racing Durchweg enge Rennen auf Teilme-

ter, jedoch wenig Positionsverschiebungen über die drei Durchgänge Nockemann/Schaffland am Ende vorn – dann Leenen/Ohlig und Letzner/

Thierfelder

Freitag

Das **Bahnputzen** sollte gegen 17 Uhr ausbrechen, kam aber eher gemächlich in Gang. Nachdem der 44m-Kurs "clean" war, ging's ans Grip Fahren. Dies setzt viele Folks und eifriges Rundendrehen voraus. Das Ganze gelang so mittelprima – speziell die Spuren 5 und 6 lagen bisweilen länger brach.

Im Laufe des Abends wurde selbstredend die 10^{er} Schallmauer durchbrochen – jedoch einerseits kaum auf allen Spuren und andererseits waren seriös erzielte 8^{er} Zeiten, die bei gutem Grip mit den 245-Fahrzeugen und frisch abgerollten Rädern durchaus möglich sind, nicht zu sehen . . .

Hier schon einmal denen ein "Bedankt", die kräftig mitangepackt haben!!

Die **Nennliste** spiegelt ein wenig die aktuelle Situation der 245 wider. 13 Teams waren voll ok, zu den Glanzlichtern der letzten Jahre fehlten aber ein paar Teams . . .

Bis auf die 2017^{er} Newbees Lukats/Mussing aus Emsdetten standen überwiegend alterfahrene Teams auf der Liste. Mit vehementen Fights um die Platzierungen in den Top 10 war allemal zu rechnen – selbst wenn sich die 2014^{er}-Nervenschlacht nicht reproduzieren lassen würde . . .



"Rookies" aus Emsdetten . . .

Da die breiten Silhouetten sehr fahrsicher sind – und die Fehlerrate allenthalben eher gering ist, würde ein passendes Setup für den Samstag wesentlich sein.

Dementsprechend ernst nahmen viele Teams das Freitagstraining . . .

Von der Papierform sollten zumindest fünf Teams den Fight um den Sieg bestreiten: Nockemann/Schaffland als Dauersieger, dann Brandalise/Quadt (P2 in 2014), Leenen/ Ohlig Letzner/ Thierfelder und Stracke/Vorberg mussten hoch gehandelt werden!

Ein wenig von der Tagesform bestimmt könnten zumindest vier weitere Crews weiter vorn mitmischen: Barm/Wamser, Krech/Schüler, Lukats/Mussing und Przybyl/ Schaffland . . .

Blieb die Verfolgerrolle für Becker/Biernatowski, Buldt/Rohde, Gdanitz/Michel und Höhne/ Höhne . . .

Das Freitagstraining sah nicht alle der favorisierten Teams bei der Arbeit; insgesamt schauten aber schon gut 20 Folks vorbei, um Trainingskilometer zu absolvieren . . .

Die letzten Aktiven waren gegen 23:45 Uhr mit ihrer Arbeit an der Bahn durch – und ein Nachtprogramm an der Theke wurde nicht bestritten . . .

Samstag

Für's Frühtraining standen knapp drei Stunden zur Verfügung. Der Grip blieb auf Vorabendniveau – sprich es war deutlich slidig. Mit gut eingefahrenen eigenen Rädern gingen durchaus akzeptable Zeiten – es würde jedoch in der Ausgabe wie immer frisch geschliffene Pneus geben . . .



Materialausgabe: Im Hintergrund das Team mit der größten Altersdifferenz...



Einrollen: Vier Minuten Zeit für Funktionstest und das Einfahren der Räder...



Technische Abnahme: Alles i.O. Chris!?



Technische Abnahme: Von wegen fast n' loud!

Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme verliefen weitgehend reibungslos – die ein oder andere erforderliche Nacharbeit verhagelte den Zeitplan nicht . . .



Neu: BMW 320 Aeroheck in der (damals noch nicht ganz legalen) 1979^{er} Version erstmalig in der 245 am Start...



Neu: BMW M1 turbo nach March Vorbild . . .

Neuwagen gab's von Krech/Schüler, die erstmals eine eigene Silhouette (320 Aeroheck) an den Start rollten – und damit ihren Fuhrpark für die künftigen 245-Teamrennen komplett haben . . .

Ferner hatten Gdanitz/Michel neu gebaut – ein Ferrari 365 GT4 BB sollte an den Start rollen. Und auch Höhne/Höhne brachten einen frisch glänzenden 320 Aeroheck neu in den Wettbe-

werb . . .

Der BMW M1 turbo war bislang ein Unikat in der Serie. Nun bekam er ein "Brüderchen" bei Leenen/Ohlig – das war somit der Neuwagen Nr.4 . . .

30% Neuwagenquote waren schon mal nicht schlecht – nun mussten die Neuen nur noch burnen!? (5)



"Wolftronic" macht mit'm (geerbten?) T-Shirt auf "Altvorderer" – und darf zur Belohnung als erster Ouali fahren...

Quali: Die binnen einer Minute absolvierte Wegstrecke wird wie üblich zur Wertung herangezogen – ausgelost wurde die nominell schnelle Außenspur Eins.

Der Stand der Dinge, nachdem alle 13 Teams einen Fahrer in die Quali geschickt hatten:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. Nockemann/ Schaffland	. Porsche 935/78	9,34
2. Leenen / Ohlig	. BMW M1 turbo	9,30
3. Barm / Wamser	. Nissan Skyline turbo	9,27
4. Letzner / Thierfelder	. Ford Capri turbo	9,24
5. Buldt / Rohde	. Ferrari 365 GT4 BB	9,24
6. K.O.Stracke / Vorberg	. Nissan Skyline turbo	9,23
7. Brandalise / Quadt	. Ford Capri turbo	9,07
8. Przybyl / Schaffland	. Nissan Skyline turbo	9,05
9. Lukats / Mussing	. BMW 320 Aeroheck	9,03
10. Becker/ Biernatowski	. Nissan Skyline turbo	9,03
11. Krech / Schüler	. BMW 320 Aeroheck	8,64
12. L.Höhne/ P.Höhne	. BMW 320 Aeroheck	8,64
13. Gdanitz / Michel	. Ferrari 365 GT4 BB	8,05

Besonderheiten binnen der Quali-Minute:

 bereits in dieser kurzen Zeit brachen beim Gros die Rundenzeiten arg ein – das Abrollen vor dem Start zeigte nur für 2-3 Runden Wirkung . . .

- die Abflugrate war beeindruckend gering!
- Reiner Barm erschreckte das Feld früh mit einer beeindruckenden Vorgabe
- die mitfavorisierten Brandalise/Quadt verpassten die schnelle Startgruppe um genau eine Platzierung

Zwei Startgruppen wurden gebildet – die langsamere Gruppe fuhr zu Siebt. Nach Plan standen zwei Durchgänge á 6*7 Minuten an. Dann eine Servicepause von 15 Minuten und dann noch einmal 6*7 Minuten im Schlussdrittel. Der Startschuss fiel ca. 10 Minuten vor Zwölft – man lag also vor Plan . . .





Erste Startgruppe: Handelnde Personen und Fahrzeuge...



Zweite Startgruppe: Hier die Fahrer; Cars auf der folgenden Seite...



"Carrera fahr'n is wie wennze fliechs…" – das sollte der Polesetter gleich in der zweiten Kurve belegen...

Im **ersten Durchgang** änderten sich die Positionen untypischerweise eher wenig. Die oft knappen Abstände versprachen aber dennoch guten Sport:

# Team	Fahrzeug	Runden +/-
1. Nockemann / Schaffland	Porsche 935/78	385,24
2. Leenen / Ohlig	BMW M1 turbo	384,36
3. Letzner / Thierfelder	Ford Capri turbo	383,50 🛈 +1
4. Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	380,51 🛈 +3
5. Barm / Wamser	Nissan Skyline turbo	380,22 ↓ -2
6. K.O.Stracke / Vorberg	Nissan Skyline turbo	375,52
7. Przybyl / R.Schaffland	Nissan Skyline turbo	o 374,56 ♀ +1
8. Buldt / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	374,52 🖟 -3
9. Krech / Schüler	BMW 320 Aeroheck	373,99 1 +2
10. Becker/ Biernatowski	Nissan Skyline turbo	370,05
11. Lukats / Mussing	BMW 320 Aeroheck	369,05 ↓ -2
12. L.Höhne/ P.Höhne	BMW 320 Aeroheck	363,52
13. Gdanitz / Michel	Ferrari 365 GT4 BB	346,03

Ganz vorn hatten Nockemann/Schaffland arge Not, einen angemessenen Abstand zwischen sich und die Verfolger zu bringen. Keine Runde zurück lagen Leenen/Ohlig mit dem neuen M1 turbo. Das eher rutschige Geläuf war nicht die beste Plattform für den Porsche 935, der den kürzesten Radstand im Feld aufwies. So nahmen Leenen/Ohlig den Führenden speziell auf den nochmals rutschigeren Spuren 4 und 5 den PQ etliche Meter ab . . .

Keine weitere Runde zurück folgten Letzner/ Thierfelder mit dem Capri turbo. Das versprach noch aufregende zwei weitere Durchgänge mit diesem Trio . . .

Denn auf P4 lag man schon drei Runden hinter dem Treppchen zurück. Hier fuhren

Brandalise/Quadt mit dem Capri turbo, die in der langsameren Gruppe sicherlich etwas mehr Unruhe hatten und ab dem zweiten Durchgang in der schnellen Gruppe noch sollten zulegen können!? Nur 29 TM dahinter rangierten dann Barm/Wamser mit dem ersten Nissan Skyline turbo ("Pizzateller")...

Für Stracke/Vorberg mit dem nächsten "Pizza-

teller" war die Messe eigentlich bereits gelesen. Denn fünf Runden Rückstand auf die P5 waren ein deutliches Wort. Ergo musste man eher in den Rückspiegel schauen – denn dort lagen Przybyl/Schaffland (dito Skyline turbo); nur eine knappe Runde zurück.

Beide Teams hatten einzelne Spuren regelrecht weggeworfen – bei Przybyl/Schaffland bekannte sich der Autor voll schuldig. Er habe die Sache (und das Training) viel zu locker genommen . . .

Dritte in diesem Paket waren dann Buldt/Rohde, die mit dem Ferrari 365 GT4 BB durchweg positiv überraschten. Denn man lag nur 4 (!!) Teilmeter hinter Przybyl/Schaffland. Da hatte insbesondere Andreas die Erwartungen deutlich übertroffen! (von Johannes erwartet man halt ordentliche Leistungen! (3))

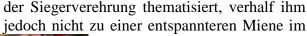
Doch damit längst nicht genug – Krech/Schüler blieben auch mit eigenem Material dran. Der neue 320 Aeroheck ging nur eine halbe Runde hinter dem Ferrari durch's Zwischenziel. Zwar grummelte "Locke", dass er im Training noch 8er Zeiten zu fahren vermochte – im Großen und Ganzen war die Stimmung jedoch hoffnungsvoll, den davorliegenden im weiteren Rennverlauf noch eine Nase drehen zu können . . .

Denn zwischen P6 und P9 lagen nur 1,5 Runden an Abstand . . .

Weniger euphorisch schauten Becker/Biernatowski drein. Denn ihnen fehlten mit dem Nissan Skyline turbo bereits knappe 4 Runden auf Krech/Schüler. Dazu hatte man die Newbees Lukats/Mussing bzw. deren 320 Aeroheck um nur eine Runde im Nacken. Also

zwangsläufig Blick in den Rückspiegel für den

zweiten Umlauf!?



Rennen . . .

Nach vorne reichte es (noch) nicht ganz vom Ergebnis her. Nach hinten musste man sich jedoch dito keine Sorgen machen. Denn bei Gdanitz/ Michel war zwei Mal "neu" ein wenig zu viel des Guten: Der neue Ferrari 365 GT4 BB war noch nicht so richtig schnell und für den Junior Justin war's der erste Auftritt auf dem verwirrenden Autobahn-

kreuz Kamp-Lintfort Ost. Da war er weit und breit der Einzige – denn alle anderen Folks hatten hier schon vorher ein paar Meilen absolviert . . .

Das Resümee für den ersten Durchgang fiel gemischt aus: Arg rutschig, vier Kampfgruppen auf Teilmeterbasis, jedoch wenig Positionsänderungen . . . Nockemann/Schaffland mussten böse strampeln; Stracke/Vorberg und Przybyl/Schaffland enttäuschten – dafür Buldt/Rohde überraschend stark . . .

Is wie wennze flied



"Alle Neune"!?

Zweite Ecke nach dem Start: Sebastian verzockt sich gründlich beim Bremspunkt und reißt alle mit ins Verderben – oder kam Kai-Ole mit dem "Lui"-Skyline unbeschadet durch!?

Der Rückspiegel war für Höhne/Höhne kein Thema. Der neue 320 Aeroheck lief ganz manierlich. Man vermochte auf einigen Spuren durchaus mit der Konkurrenz mitzuhalten. Nur war Peter deutlich "angefressen"; er empfand die Einfahrzeit für die Spuren vor dem Rennen als zu kurz und wähnte sich mit Startspur Sechs arg bestraft. Das wurde dann anlässlich

Die schnellste Startgruppe vor dem Start zum zweiten Durchgang...

Der **zweite Durchgang** wurde nach einem Blitz-Regrouping rasch gestartet. Hier gab's etliche Überraschungen, jedoch mehr neben als auf der Strecke . . .

Der Stand der Dinge nach dem Mitteldrittel:

# Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1. Nockemann / Schaffland	Porsche 935/78	774,59	
2. Leenen / Ohlig	.BMW M1 turbo	770,88	
3. Letzner / Thierfelder	Ford Capri turbo	767,00	
4. Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	764,08	
5. Barm / Wamser	. Nissan Skyline turb	o 760 , 03	
6. K.O.Stracke / Vorberg	. Nissan Skyline turb	o 755,14	
7. Przybyl / R.Schaffland	. Nissan Skyline turbo	o 752,81	
8. Buldt / Rohde	. Ferrari 365 GT4 BB	751,06	
9. Krech / Schüler	. BMW 320 Aerohecl	k 749,78	
10. Becker/ Biernatowski	. Nissan Skyline turbe	o 744 , 68	
11. Lukats / Mussing	•	,	
12. L.Höhne/ P.Höhne		,	
13. Gdanitz / Michel		,	



HansP und HansQ beim Ausloten des persönlichen Grenzbereichs...

Im zweiten Durchgang sind die Räder besser eingefahren – und die Piloten auch. Dazu ist der Schwerpunkt der Cars durch den Reifenverschleiß leicht abgesenkt. Üblicherweise steigen die Rundenzahlen ergo leicht an.

Diese Aussage galt für 11 der 13 Teams. Nur Letzner/Thierfelder brachten das Kunststück fertig, beide Durchgänge mit exakt identischer Rundenzahl zu absolvieren! Dazu hingen Barm/Wamser im zweiten Umlauf um wenige Teilmeter durch . . .

Positionsverschiebungen gab's NULL – die Fights blieben eng, jedoch zogen sich die Abstände oft ebenso eng auseinander!

Nockemann/Schaffland machten aus einer Runde nun 3,5 Runden Vorsprung, da Leenen/ Ohlig nicht so stark zulegten. Auch die Lücke zur P3 riss auf knapp 4 Runden auf – Letzner/ Thierfelder steigerten sich nicht...

Zwar legten die "P4-Besitzer" Brandalise/ Quadt gut zu. Absolvierten aber eben nur 7 Teilmeter mehr als Letzner/Thierfelder. Ergo blieb's bei drei Runden Rückstand . . .

Auf P5 lagen weiterhin ganz entspannt Barm/Wamser. Ja klar, man hatte einige TM weniger gefahren als im ersten Durchgang. Ja klar, Stracke/Vorberg hatten zugelegt, brachten im 2. Umlauf aber nicht mehr Runden zusammen als Barm/Wamser. Ergo blieb's auch hier bei knapp 5 Runden Abstand . . .

Etwas entspannter konnten Stracke/Vorberg nach hinten schauen. Denn Przybyl/Schaffland hatten sich zwar ebenfalls gefangen, vermochten aber rundenmäßig nicht vorbei zu ziehen. Im Gegenteil – der Rückstand vergrößerte sich

auf knapp 2,5 Runden . . .

Dieselben Aussagen gelten für die folgenden Positionen Buldt/Rohde nun 1¾ Runde zurück (vorher 4 TM).

Krech/Schüler nun 1¼ Runde zurück (vorher ½ Runde). Dies waren alles keine "Welten" – das Feld zog sich aber sukzessive auseinander. Aufholjagden im Schlussdrittel würden schwierig werden . . .

Jetzt noch ein paar gute

Nachrichten: Becker/ Biernatowski waren nahezu dran an Krech /Schüler – nur noch eine Runde fehlte . . .

Und auch Höhne/Höhne hatten im Durchgang bis auf eine Runde zu Lukats/Mussing aufgeschlossen. In der Addition zementierten diese Resultate allerdings erst einmal die Positionen! Sehr gut getimed war bei Höhne/Höhne ein verschobener Motor – man kam soeben ohne Boxenstop in die Servicepause . . .

Ebenfalls besser in Tritt kamen Gdanitz/Michel. Aber auch hier war der Zug nach vorn mutmaßlich bereits abgefahren . . .



Troubleshooting hinsichtlich KLSZ...

Jetzt zu den besagten Überraschungen neben der Strecke. Frei nach der Devise "dem Glücklichen schlägt keine Stunde" benötigten die 245^{er} bis ins Mitteldrittel, um festzustellen, dass eine Minute nach Mitteleuropäischer Sommerzeit (MESZ) nicht unbedingt der "Kamp-Lintforter Standard Zeit" (KLSZ) entsprechen muss . . .

Denn der Uhrenbaustein auf dem Zeitnahme-PC war "crazy" und definierte die Minute völlig eigenmächtig (und ohne Rücksprache mit dem Veranstalter! (26) neu. Infolgedessen fuhr man zwar brav 9er Rundenzeiten (das regelt die Bepfe), packte aber an die 9,5 Runden pro Minute statt der üblichen knapp 6,5 Runden.

Die geplanten 6*7 Minuten Fahrzeit ergaben nach KLSZ folglich rund eine Stunde Fahrzeit! Mehr Spaß für's gleiche Startgeld, Zeitplan im Teich, insgesamt aber nicht so schlimm – oder!?

Im Prinzip schon – nur ist der Reifenverschleiß halt in zwei Stunden doch höher als bei knapp 1,5 Stunden Fahrzeit! Ergo wurde die Eingangskontrolle für die Bodenfreiheit bei der Servicepause ausgesetzt – und man stimmte demokratisch ab, wie's im Schlussdrittel nun weitergehen solle: Nach MESZ oder weiterhin nach KLSZ . . .

Die Mehrheit votierte für KLSZ, also noch einmal ein Stunde Fahrzeit – und die Teams wurden angewiesen, für eine entsprechende Bodenfreiheit zu sorgen. Dann startete man vorsorglich den Zeitnahme-PC neu und fuhr das Schlussdrittel dann ebenso unfreiwillig nach MESZ, weil sich der malade Uhrenbaustein wieder beruhigt hatte!

Der Veranstalter kam aus dem Entschuldigen nicht 'raus an diesem Wochenende . . .

Die Teams nahmen's entweder stoisch oder mit Humor. Das wirklich positive war, dass innerhalb der Rennen bzw. Startgruppen nicht auch noch Uhrenbaustein-Amok angesagt war – hier waren die PC-Zeiten durchweg plausibel, sodass zumindest die Ergebnisse sauber passten . . .

Nach dem Mitteldrittel war die 15-minütige **Servicepause** angesetzt. Hier konnten die Silhouetten für den Schlussspurt frisch gemacht werden – Chassis, Body und ausgegebene Rä-

der mussten jedoch erhalten bleiben.

Wie immer war der von den Teams getriebene Aufwand höchst uneinheitlich – vom reinen Schleiferzupfen bis zum Einsatz schweren Gerätes war alles dabei . . .

Etliche Teams mussten unfreiwillig an die Erhöhung der Bodenfreiheit gehen – das sorgte einerseits für Nervosität und andererseits für höheren Zeitbedarf. Ergo wurde die Dauer der Pause ausgedehnt, was aber wiederum irgendwann zu Zeitdruck führte, vor dem Start die Gruppe 5 Boliden wieder auf die Räder zu bekommen . . .

Nicht ganz easy – aber letztlich hat alles gepasst. Und auch die Nervenkostüme verloren wieder ihre Knitter-Falten . . .

Noch ein kurzer Blick auf die Uhr: Nach Plan sollte gegen halb Fünf das Schrauben abgeschlossen und der Schlussdurchgang gestartet sein. Durch die verlängerte Fahrzeit ließ man knapp 1,5 Stunden liegen – durch die fehlenden Positionsverschiebungen musste der Rennbetrieb für die Servicepausen nicht unterbrochen werden, was wieder gut 20 Minuten einbrachte. In Summe lag man also nur ca. eine Stunde hinter dem Zeitplan . . .





Final Countdown: Die erste Startgruppe vor dem Schlussdrittel...





Und die Folks der schnellen Gruppe ...

Würde sich den nun im **dritten und letzten Durchgang** noch 'was bewegen? Die Chancen standen eher schlecht – nach 42 Minuten kam Folgendes dabei 'raus:

# Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1. Nockemann / Schaffland	Porsche 935/78	1.045,40	
2. Leenen / Ohlig	BMW M1 turbo	1.038,66 .	
3. Letzner / Thierfelder	Ford Capri turbo	1.033,98	
4. Brandalise / Quadt	Ford Capri turbo	1.030,41	
5. Barm / Wamser	Nissan Skyline turbo	1.023,88 .	
6. Przybyl / R.Schaffland	Nissan Skyline turbo	1.017,14.	û +1
7. K.O.Stracke / Vorberg	Nissan Skyline turbo	1.016,27	↓ -1
8. Buldt / Rohde	Ferrari 365 GT4 BB	1.013,71 .	
9. Krech / Schüler	BMW 320 Aeroheck	1.011,32.	
10. Becker/ Biernatowski	Nissan Skyline turbo	1.004,33	
11. Lukats / Mussing	BMW 320 Aeroheck	997,78 .	
12. L.Höhne/ P.Höhne	BMW 320 Aeroheck	988,64 .	
13. Gdanitz / Michel	Ferrari 365 GT4 BB	694,61	

Nach der Servicepause sind die Cars wieder frisch. Ggf. sind auch erkannte Mängel beho-

ben. Dazu sind die Räder nun gut eingefahren – und die Piloten hoffentlich auch. Der Schwerpunkt sollte dito leicht 'runtergehen – und somit die Rundenzeiten auch . . .

So war's letztlich – nur die Nachweisführung fällt aufgrund der unfreiwillig abgeänderten Fahrzeit schwerer. Auch ohne Rechenschieber war ersichtlich, dass erneut zwei Teams nicht ganz diesem Trend folgten: Barm/Wamser ließen erneut einen Hauch nach – und Stracke/ Vorberg bekamen den Skyline in der Servicepause nicht wirklich gut hin . . .

Die Ergebnisse sind rasch abgehandelt:

Nockemann/Schaffland drehten weiter auf und setzten sich ab. Der Dreikampf Leenen/Ohlig vs. Letzner/Thierfelder vs. Brandalise/Quadt war äußerst sehenswert und eng! Die Teams lagen nach 42 Minuten keine 1½ Runden auseinander. Die Reihenfolge wurde jedoch sklavisch beachtet – well done, Folks! Auch wenn's die Plätze nicht mehr verwirbelte . . .

Barm/Wamser durften ihre ruhige Kugel schieben, denn erste Verfolger waren Stracke/Vorberg – und die patzten ein wenig. Da zugleich Przybyl/Schaffland mächtig aufdrehten, gab's hier noch einen Platztausch (mit Stracke/Vorberg).

Die restlichen Crews zementierten ihre Positionen mehr oder weniger heftig. Weder im dritten Durchgang noch in der Gesamtwertung gab's noch Verschiebungen . . .

Das **Fazit** des Silhouetten Teamrennens liest sich irgendwie merkwürdig: Die einzelnen Durchgänge oft hauteng und hochspannend – deren Addition jedoch eher ereignislos. Man lernt doch immer noch dazu . . .

Das passt auch zum Thema KLSZ – so etwas gab's wohl noch nie und sorgte für einige Verwirrung. Über alles ist's jedoch glücklich ausgegangen. Auf jeden Fall gibt's wieder reichlich Stoff, der den Enkeln verzählt werden kann ... ② ③

Fakt ist, dass bei diesem Rennen in mehrfacher Hinsicht Geschichte geschrieben wurde: Eine Quali-Distanz um die 9 Runden und auch die erzielten Rundenzahlen in den Durchgängen 1 und 2 werden die Teams wohl so schnell nicht wieder erreichen!



Kollege ATH hängt noch vor dem Scheitelpunkt wieder voll am Gas...

Ende

Das Ende des Rennbetriebs lag naturgemäß nicht im Plan. Ein Stück nach 20:00 Uhr klackte das Bepfe Relais letztmalig und der gequälte Uhrenbaustein im PC hatte endlich Schicht.

Die Nachkontrolle blieb ohne Befund. Die Pneus kamen zurück ins "Käschtle"...



Von keinem Team auf P2 getippt − nicht einmal sie sich selbst! ② (Leenen/Ohlig)

Die anschließende **Siegerverehrung** erbrachte einiges an zusätzlichen Erkenntnissen – wie immer jedoch leider arg spät! ⑤ Spaß gab's reichlich – und kostenlose, gute Ratschläge zu Hauf . . .

Jubilare hatte es heuer nicht – eventuell wird's im ScaRaDo ja wieder einen 25-Ender geben!?

Im **Tippspiel** hätten die Zweit-, Viert- und Fünftplatzierten des Tages vorhergesagt werden müssen. Ist doch easy – oder!?

Spitze war heuer eine einzige richtig vorhergesagte Position! Mehr - nicht 'mal ein passendes "Name-Dropping" - war einfach nicht drin. Die Sachpreise wurden folglich qua Losentscheid vergeben . . .

Der herzliche **Dank** gebührt zuvorderst der Gastgeberin! Magdalene hatte nicht nur alles im Griff und für jeden ein Ohr – sie machte sicherlich die meisten Kilometer des Tages zwischen Küche, Shop und Bahnraum . . .



Zur Siegerehrung durfte Magdalene endlich auch mal sitzen...

Ein dickes Bedankt auch an die Helfer aus Reihen der Teilnehmer – wie immer war allzeit die passende Zahl helfender Hände parat. So gelingt dann auch eine reibungslose Durchführung!



Kai-Ole mit tragender Rolle . . .

Und dann?

Im November und Dezember ist Schlussspurt für die 2017^{er} Ausgabe der 245 angesagt. Am **11. November 2017** geht's ins Dortmunder ScaRaDo und am **16. Dezember 2017** in den Raceway Park nach Siegburg...

Und auch die 2018er Ausgabe der 245 ist termin-mäßig bereits durchgeplant . . .

Alles zur Gruppe 245
Rennserien-West / Gruppe 245



Sponsoren





H+T MOTOR RACING®



Car-On-Line

DoSlot

H+T Motorracing

Plafit

www.Rennserien-West.de



KHH, JM und "Wombel"

Rennserien-West

Slottec

CUP2NIGHT

4. Lauf am 26. September 2017 in Hagen





Adresse

Slotracing Hagen IG Eilperstr.79c 58091 Hagen



URL

www.slotracing-hagen.de (nicht aktuell!)

Strecke

4-spurig, Plastik, 37,0m lang



Zeitplan

Dienstag, 26. September 2017

Startaufstellung

18:00h Bahnöffnung, freies Training 19:30h Materialausgabe, Einrollen, technische Abnahme sowie Auslosung der

20:00h Rennstart 22:30h Rennende

Anmeldung

Start: Samstag, 16.09.2017 - 00:01 Uhr Ende: Sonntag, 24.09.2017 - 23:59 Uhr

Limit: 8 Teams Stand: 1 Teams



Anmeldung zum 4. Lauf CUP2NIGHT am 26. September 2017 in Hagen

Historie

keine!

Trainingsmöglichkeit

Infos folgen per E-Mail!

Alles zu "Cup2Night" Rennserien West / Cup2Night



News aus den Serien Saison 2017/18

./.

Alles Weitere gibt's hier: <u>Terminkalender in den Rennserien-West</u>

Serie	2017 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2018 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	-/-	✓	0 2 3	-/-	-
Craftsman Truck Series	1/1	✓	0 2 3 4 5	-/-	-
Cup2Night	1/1	✓	① ② ③ w ④ ⑤	-/-	-
DTSW West	1/1	✓	0 2 3 4 5 6	-/-	-
Duessel-Village 250	1/1	✓	02345678	-/-	-
Flexi WESTCUP	1/1	✓	0 2 3 4	-/-	-
Gruppe 245	111	✓	① Z ② ③ ④ ⑤	-/-	✓
GT/LM	1/1	✓	0 2 3 4 5 6 7 8	-/-	-
kein CUP!	1/1	✓	0 2 3 4 5	-/-	✓
NASCAR Grand National	1/1	✓	0 2 3 4 5 6 7	-/-	-
NASCAR Winston-Cup	1/1	✓	0 2 3 4 5 6 7	-/-	-
SLP-Cup	√/√	✓	02345	-/-	✓
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement	Termine
24h Moers	-/-	✓	0	-/-	✓
Ashville 600	√ / √	✓	O	-/-	-
Carrera Panamericana	-/-	✓	O	-/-	-
SLP-Cup Meeting	√ / √	✓	0	-/-	✓
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement	Termine
C/West	- / √	• • •	läuft	-/-	• • •
GT-Sprint	- / ✓	• • •	läuft	-/-	• • •
Scaleauto West	-/ 🗸	• • •	läuft	-/-	• • •
,					

Ausgabe 599 18. September 2017 Seite 13 / 13