WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 641 -

17. September 2018

Editorial.....

Moin Folks . . . das zurückliegende Wochenende bot mit dem 6. Lauf zur Duessel-Village 250 in Duisburg, dem 245-Teamrennen in Kamp-Lintfort und dem ebenfalls 6. Lauf zum NASCAR Winston Cup dito in Duisburg abwechslungsreiches Geschehen . . .

Kommendes Wochenende stehen die XIII. Carrera Panamericana in der Duisburger Rennpiste sowie der 6. Lauf zur GT/LM-Serie (erneut) bei Slotracing & Tabletop in Kamp-Lintfort auf dem Rennserien-Programm des Westens . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 641 berichtet von der 245 in Kamp-Lintfort sowie vom NASCAR Winston Cup aus dem Duisburger Süden . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  3. Lauf am 15. September 2018 in Lintfort
- **NASCAR Winston Cup**
  6. Lauf am 15. September 2018 in Duisburg
- **News aus den Serien**
  Saison 2018/19

Gruppe 2 4 5

3. Lauf am 15. September 2018 in Lintfort

Umsetzpause beim mittlerweile 11. Teamrennen der 245 . . .

Anno 2015 bestritten die Gruppe 4 GT letztmalig das 245-Teamrennen in Kamp-Lintfort. Die PQ siegten damals mit 876,13 erzielten Runden. Dieser Wert dürfte ein „Alltime“-Rekord sein – die Strecke wurde seinerzeit mangels Mitteln nicht geputzt; der Grip war laut WWW „*hammerhart*“ . . .

Heuer sollte die 11. Auflage des Teamrennens moderater mit Grip versehen sein, was dem Racing aber sicherlich keinen Abbruch tun würde. Denn etliche top besetzte Teams versprachen Hochspannung im ca. zwei Stunden währenden Fight um’s Podest – und die restlichen, i.d.R. sehr erfahrenen Crews würden mutmaßlich ebenso vehement um die Platzierungen streiten!

Anreise mit Stil . . .

Anreise auf großem Fuß . . .

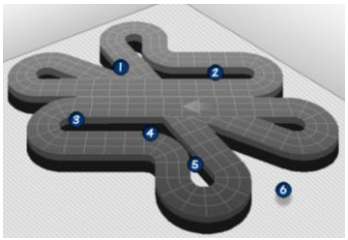
Anreise mit Skoda-245-Einheitsauto . . .

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	**20°** heiter bis wolkig
Grip	sehr slidig – wie letztes Jahr – mit Delle im zweiten Durchgang
am Start	13 Teams 2 Startgruppen (7-6)
Fahrzeit	drei Durchgänge á 6*7 Minuten pro Team . . .
Bahn-spannung	20,0 Volt
Neues	11. Teamrennen aller Zeiten drei Fahrer / drei Autos besagte Grip Delle
Yellow Press	Aufschlag des Teams Baden/Rhein-Main erstmals im Hellen!
Zeitplan	Start: 12:15 Uhr Ziel: 18:55 Uhr
Racing	„ZuSpät“ machen vehement Druck auf „PQ“ vor letztem Drittel P3 bis P6 binnen zwei Runden danach auch – nur in geänderter Reihenfolge ###

Freitag

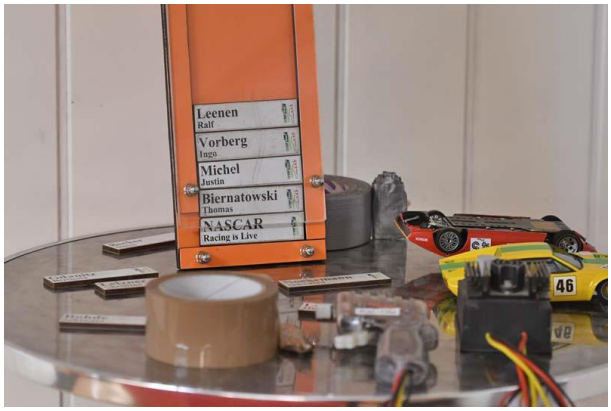
Offizieller Auftakt war um 17 Uhr - **Bahnputzen** war angesagt. Die 6-spurige Strecke in Kamp-Lintfort ist mit 44m die Längste der Serie – entsprechend ist’s mit ein wenig Arbeit verbunden, den Kurs möglichst sauber hinzubekommen . . .
Mit sieben Folks am Lappen gelang das gründlich und gut. Bedankt allen Helfern!

Arbeit getan – Staubsaugergeschwader hat Ruh‘ . . .

Das anschließende Grip-Fahren geht nur über Rundenspulen – etliche Hundert müssen’s schon sein. Immerhin hatten sich rund 20 Trainingswillige angesagt, sodass die Spuren halbwegs dauerhaft belegt werden konnten.

Es deutete sich an, dass man speedmäßig auf dem Niveau des Vorjahres fahren würde.

Mit abgerollten Pneus und eigenen Rädern funktionierten in der Spitze tiefe 9er Zeiten. Eine Acht vor dem Komma sah man hingegen nicht . . .



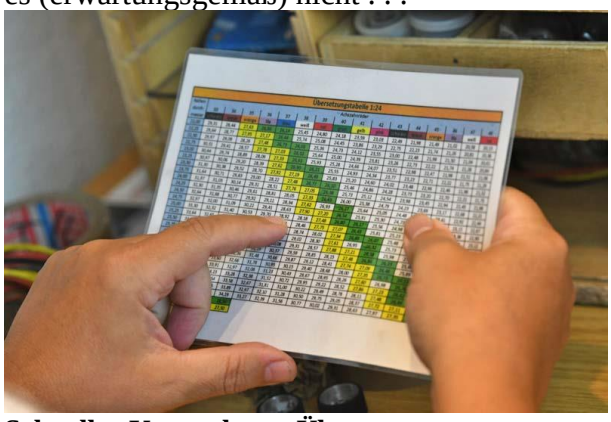
Training . . .

Kurz vor Mitternacht wurde der Saal geräumt. Das Gros zog's nach Hause bzw. ins Hotel – einige Unentwegte warfen auf'm Hof noch den Grill an . . .

„*Home, sweet Home*" - Spuren einer Nacht . . .

Samstag

Samstagfrüh ab Acht ging's ins freie Training. Der Grip pendelte sich nach 'ner halben Stunde auf Vorabendniveau ein – mehr wurde es (erwartungsgemäß) nicht . . .



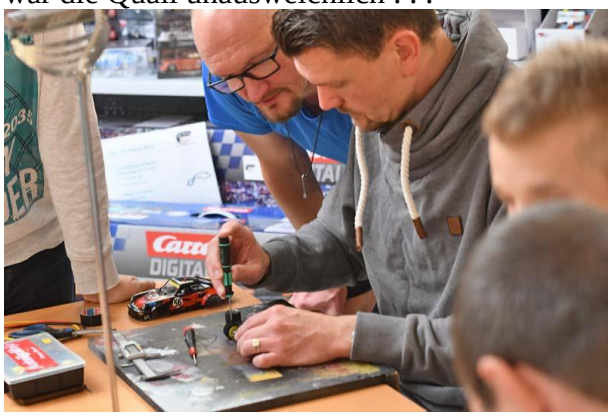
Schneller Kurs – lange Übersetzung . . .

Favoriten waren natürlich die ewigen 245-Teamrennen-Sieger Nockemann/Schaffland. Dahinter versprach's dann aber äußerst lustiglich zu werden. Denn mit Behrens/Letzner, Brandalise/Quadt, Leenen/Ohlig und Stracke/Vorberg war ein äußerst schnelles Quartett am Start. Deren mutmaßlicher Zieleinlauf würde das Tippspiel heuer zwar namensmäßig arg uniform gestalten, dafür aber in allen erdenklichen Variationen anreichern . . .
Als Verfolger und somit Wettbewerber um den verbleibenden Platz in der schnelleren Startgruppe waren Becker/Biernatowski, Buldt/Rohde, Krech/Schüler und Lukats/Mussing einzuschätzen . . .

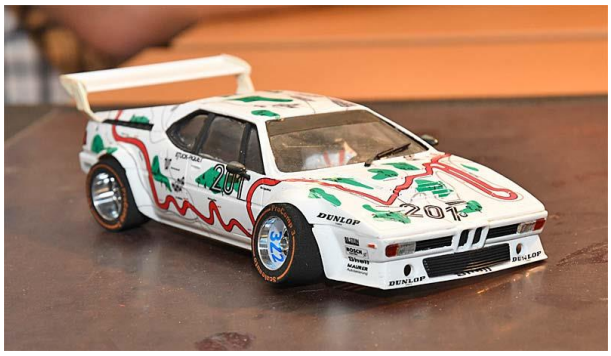
Neue Teilnehmer hatte es nicht viele: Das Team „Becker-Innung" (mit einem absoluten 245-Rookie) und Hendrik Behrens erlebten ihre Teamrenn-Premiere.
Das restliche Feld war dagegen mit einiger Routine zu Strecke und Serie versehen . . .

Neuwagen gab's dito derer Drei. Alle nach italienischen Vorbildern. Die ScaRaDo Jungs holten den Fleißtitel. Je einen Ferrari von Gdanitz/Geist und Hühndorf/Michel sowie einen Lamborghini Jota von Leenen/Ohlig . . .
Insgesamt war's Starterfeld schön bunt: 5 M1, plus je 2 Daytona und Jota – dazu eine Corvette, ein 365 GT4 BB, ein LP400 und ein 934 turbo . . .

Für 10:30 Uhr war der Start des offiziellen Teils angesetzt. **Materialausgabe, Einrollen** und **technische Abnahme** für 13 Cars standen auf dem Programm. Dafür war eine Stunde an Zeit vorgesehen.
Eine klemmende Achse sorgte für leichten Verzug – ein „*bin ich doch schon immer mitgefahren*" für ein wenig Aufruhr. Dennoch war die Quali unausweichlich . . .



Materialausgabe – auch im Team . . .



Kollege Schüler hat Sinn und Zweck der „Materialausgabe“ noch nicht ganz verinnerlicht!?

„Ready to rumble“ – die ersten zwei Cars stehen für’s Einrollen bereit . . .

Technische Abnahme – im Kern entspannt, nur einer regt sich über Selbstverständlichkeiten auf . . .

Besagte **Quali** wurde auf Spur 5 gefahren. Es galt, binnen einer Minute möglichst weit zu kommen – Abflüge waren folglich zu vermeiden.
Die Startaufstellung nach den ersten 13 Minuten Fahrzeit sah wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug	Runden
1.	K.O.Stracke / Vorberg	Lamborghini LP400	6,42
2.	Nockemann/ Schaffland	Ferrari 365 GTB/4 Daytona	6,36
3.	Behrens /Letzner	Lamborghini Jota	6,27
4.	Leenen / Ohlig	Lamborghini Jota	6,23
5.	Lukats / Mussing	BMW M1 Procar	6,07
6.	Buldt / Rohde	Chevrolet Corvette C3	6,05
7.	T.Becker/ Biernatowski	BMW M1 Procar	6,04
8.	Krech / Schüler	BMW M1 Procar	6,04
9.	L.Höhne/ P.Höhne	BMW M1 Procar	6,03
10.	Gdanitz / Geist	Ferrari 365 GT4 BB	5,64
11.	Brandalise / Quadt	BMW M1 Procar	5,56
12.	Hühndorf / Michel	Ferrari 365 GTB/4 Daytona	5,52
13.	G.Becker. / S.Becker	Porsche 934 turbo	5,52

Der gewohnt harzige Auftakt also für Brandalise/Quadt – vorläufig erste Startgruppe.
Ferner Quali-Sieg für Stracke/Vorberg – „PQ“ hier schon mal entthront!

Pole für Kai-Ole . . .

Racing

Wie im Vorjahr wurden zwei Startgruppen gebildet – die Teams, die in der Quali weniger weit gekommen waren, fuhren zuerst und zu siebt.
Insgesamt sollten drei Durchgänge á 6*7 Minuten gefahren werden. Nach dem zweiten Durchgang war eine Servicepause von 15 Minuten angesetzt.
Rennstart sollte um Zwölf sein – so die Zeitnahme nicht wie im Vorjahr mogelte, müsste knapp vor Sieben dann Zieleinlauf sein. Letztlich ging’s um 12:15 Uhr los – man lag also ¼ Stündchen hinter Plan . . .

Parc Fermé mit Vielfalt und 13 GTs . . .

Im **ersten Durchgang** purzelten alle Positionen bis einschließlich P11 gänzlich durcheinander. Nimmt man den zu erwartenden Aufstieg von Brandalise/Quadt heraus, blieb bis zur P10 kein Stein auf dem anderen!
Zwei Gruppenwechsel waren die unmittelbare Folge: Krech/Schüler und Brandalise/Quadt ‘rauf – Buldt/Rohde und Lukats/Mussing ‘runter. . .

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / Schaffland	Ferrari 365 GTB/4	255,87	⇧ +1
2.	Leenen / Ohlig	Lamborghini Jota	254,85	⇧ +2
3.	K.O.Stracke / Vorberg	Lamborghini LP400	251,34	⇩ -2
4.	Behrens / Letzner	Lamborghini Jota	249,36	⇩ -1
5.	Krech / Schüler	BMW M1 Procar	249,33	⇧ +3
6.	Brandalise / Quadt	BMW M1 Procar	249,25	⇧ +5
7.	Buldt / Rohde	Chevrolet Corvette C3	246,22	⇩ -3
8.	T.Becker/ Biernatowski	BMW M1 Procar	246,18	⇩ -1
9.	Lukats / Mussing	BMW M1 Procar	245,67	⇩ -4
10.	L.Höhne/ P.Höhne	BMW M1 Procar	237,52	⇩ -1
11.	Gdanitz / Geist	Ferrari 365 GT4 BB	233,03	⇩ -1
12.	Hühndorf / Michel	Ferrari 365 GTB/4	231,52	.....
13.	G.Becker / S.Becker	Porsche 934 turbo	224,07	.....

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

Dito die zweite Startgruppe . . .

Im Detail: Nockemann/Schaffland vorn – aber nur um eine einzige Runde! Dann schon Leenen/Ohlig, die zu keinem Zeitpunkt im Druck auf die Dauer-Sieger nachließen – Hut ab!!
Bereits 3,5 Runden zurück die Pole-Setter Stracke/Vorberg. Zwei Runden dahinter dann ein 3er Pack binnen 9 TM (!!): Behrens/Letzner, Krech/Schüler und Brandalise/Quadt . . .

Noch einmal drei Runden zurück: Buldt/Rohde, Becker/ Biernatowski (+4 TM) und Lukats/Mussing (+0,5 Runden) . . .

Höhne/Höhne ruhig unterwegs – das macht den Unterschied auf den 3er Pack davor. Und mit wenig Fehlern – das sorgt für deutlichen Abstand zum 3er Pack dahinter . . .

Besagten 3er Pack bilden Gdanitz/Geist, Hühndorf/Michel und die Becker-Innung. Die zwei ScaRaDo Teams rangeln heftig über alle Spuren und auch die Beckers halten teilweise

kräftig dagegen. Bei Abständen zwischen 2,5 bzw. 3 Runden ist hier noch nichts geklärt. Höhne/Höhne hingegen sind wohl schon außer Reichweite . . .

Fazit zum ersten Drittel: Grip wie anno 2017. „PQ“ nicht mit Spazierfahrt, da haben „ZuSpät“ ‘was gegen.
Extrem knapp geht’s zu um P4 und P7 sowie „mittel-knapp“ um die P11 – jeweils im 3er Pack.

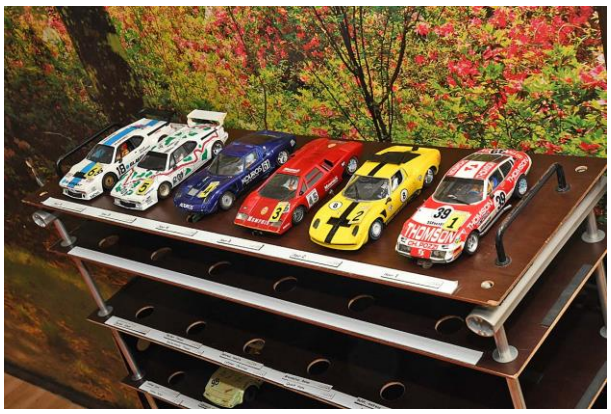
Für das **Mitteldrittel** würde also ein Duell um die Spitze zu erwarten sein. Ferner sollten Stracke/Vorberg klären, ob man sich nach vorn oder nach hinten orientieren möchte. Um die P4 würde ein intensiver Dreikampf blühen – dito um die P7. Für Höhne/Höhne galt auch „Orientierungsphase“ und um die P11 würde es zwischen den beiden ScaRaDo Teams und der Becker-Innung gehen . . . Spannung war’s jedenfalls genug!

Der Stand der Dinge nach dem Mitteldrittel:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / Schaffland	Ferrari 365 GTB/4	506,45	.....
2.	Leenen / Ohlig	Lamborghini Jota	503,13	.....
3.	Brandalise / Quadt	BMW M1 Procar	495,89	⇧ +3
4.	Behrens / Letzner	Lamborghini Jota	495,16	.....
5.	K.O.Stracke / Vorberg	Lamborghini LP400	494,68	⇩ -2
6.	Krech / Schüler	BMW M1 Procar	493,90	⇩ -1
7.	T.Becker/ Biernatowski	BMW M1 Procar	491,22	⇧ +1
8.	Buldt / Rohde	Chevrolet Corvette C3	489,02	⇩ -1
9.	Lukats / Mussing	BMW M1 Procar	486,00	.....
10.	L.Höhne/ P.Höhne	BMW M1 Procar	473,31	.....
11.	Gdanitz / Geist	Ferrari 365 GT4 BB	461,55	.....
12.	Hühndorf / Michel	Ferrari 365 GTB/4	457,04	.....
13.	G.Becker / S.Becker	Porsche 934 turbo	447,05	.....

Das zweite Drittel war untypischerweise von steigendem Rutsch gekennzeichnet. Üblicherweise nehmen die Rundenzahlen in diesem Durchgang leicht zu – heuer vermochte sich kein Team zu steigern. Im Gegenteil: Man fuhr durchweg 2-6 Runden weniger als im ersten Drittel.
Mit Abstand „Sieger“ in der Delta-Rechnung waren Becker/Biernatowski, die lediglich eine gute Runde einbüßten und folglich das fünftbeste Ergebnis dieses Durchgangs einfuhren!! Höhne/Höhne griffen zu einer ungewöhnlichen Maßnahme und rollten mitten im Rennen die Räder ab. Das erbrachte trotz Verlustes einer Runde dafür die P2 in der Delta-Rechnung – man verlor keine zwei Runden gegenüber dem ersten Umlauf . . .

Erste Startgruppe neu sortiert . . .



Zweite Stargruppe jetzt mit zwei M1 . . .

Erste Kurve – „PQ“ vornweg . . .

Vorne konnten sich die „PQ“ ein wenig befreien – man distanzierte Leenen/Ohlig um gut zwei Runden. Insgesamt betrug der Vorsprung nun ca. drei Runden . . .
Die Jota-Fahrer bauten Ihren Vorsprung aber gewaltig aus – aus 3,5 wurden gute 6 Runden. Denn der Dreikampf um die P4 mutierte eher unerwartet zum Vierkampf um die P3, da Stracke/Vorberg schwächelten, nur die siebtbeste Leistung in diesem Durchgang brachten und sich quasi mitten im Fight wiederfanden. Derweil setzten Brandalise/Quadt ihren Vormarsch fort und setzten sich an die Spitze des Viererzuges . . .
Somit stand’s vor dem Schlussdrittel mit je ca. ½-Runden-Abstand Brandalise/Quadt vor Behrens/ Letzner vor Stracke/Vorberg vor Krech/ Schüler – insgesamt lag man binnen exakt zwei Runden, was ein aufregendes letztes Drittel versprach . . .

Becker/Biernatowski rutschten auf knapp drei Runden an diese Vier heran und setzten sich vor Buldt/Rohde an die Spitze der ersten Startgruppe. Lukats/Mussing kamen mit dem sehr rutschigen Geläuf nicht ganz so gut klar und mussten ihrerseits den Rückstand auf drei Runden anwachsen lassen . . .

Höhne/Höhne blieben trotz geschickten Taktierens im luftleeren Raum auf der P10 und die drei Teams am Tabellenende fighteten vehement weiter, ohne dass sich gravierende Änderungen ergaben . . .

Fazit für’s Mitteldrittel: „PQ“ befreien sich ein wenig. Dennoch extrem beeindruckende Leistung von Leenen/Ohlig auf P2. Dahinter steht ein toller Showdown zur Klärung der Plätze 3-6 an . . .
Auch um die P7 kann’s bei Abständen von 2-3 Runden durchaus noch spannend werden. Ab P10 sind die Positionen wohl eher bezogen . . .
Die gute Nachricht: Bislang keine technischen Gebrechen – alle Cars gingen wohlauf in die Servicepause . . .

Der einzige Ami-Schlitten im Feld . . .

Typisch „AK Kamp-Lintfort Nord“: Gleich zwei Mann sind für die Fahrzeug-Bergung aus einem der Tunnel erforderlich . . .

Ebenjene **Servicepause** konnte komplett während des Rennbetriebs durchgeführt werden. Denn es ergaben sich im Mitteldrittel keine Verschiebungen zwischen den Gruppen, die dann eine Zwangspause erforderlich gemacht hätten . . .
Die technische Zwischenkontrolle ergab bei etlichen Folks ein wenig Nachbearbeitungsnotwendigkeit im Service. I.d.R. war der Body ein wenig abgerutscht und die Bodenfreiheit musste angehoben werden. Ansonsten passier-

te wenig in der Servicepause – das Gros der Teams kam mit dem Frischmachen des Fahrzeugs aus. Lediglich eine Übersetzungsanpassung war zu beobachten ...

Zum **Schlussdrittel** war der Zeitplan wieder eingerenkt, da keine Zwangspause für den Service anfiel.

Der Endstand nach 2:06 Stunden Fahrzeit sah wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1.	Nockemann / Schaffland	Ferrari 365 GTB/4	762,75	.....
2.	Leenen / Ohlig	Lamborghini Jota	754,71	.....
3.	Behrens / Letzner	Lamborghini Jota	745,52	... ⇧ +1
4.	Brandalise / Quadt	BMW M1 Procar	744,94	... ⇩ -1
5.	K.O.Stracke / Vorberg	Lamborghini LP400	743,67	.....
6.	Krech / Schüler	BMW M1 Procar	743,41	.....
7.	T.Becker/ Biernatowski	BMW M1 Procar	737,55	.....
8.	Buldt / Rohde	Chevrolet Corvette C3	732,64	.....
9.	Lukats / Mussing	BMW M1 Procar	727,51	.....
10.	L.Höhne/ P.Höhne	BMW M1 Procar	710,73	.....
11.	Gdanitz / Geist	Ferrari 365 GT4 BB	693,07	.....
12.	Hühndorf / Michel	Ferrari 365 GTB/4	688,47	.....
13.	G.Becker / S.Becker	Porsche 934 turbo	670,06	.....

Auch wenn das Tableau nur noch eine Verschiebung ausweist, das dritte Drittel hatte es in sich! Der Grip lag wieder auf dem Level des ersten Drittels – der Durchhänger war überwunden.

Vorne war die Sache durch. Nockemann/Schaffland gasten weiter an, Leenen/Ohlig fuhren die P2 sicher nach Hause.

Dahinter aber brannte die Luft: Bis zur letzten Spur rangelten überraschenderweise Behrens/Letzner und Krech/Schüler um die drittbeste Rundenzahl. Beide wollten sich zumindest noch um einen Platz verbessern. Und für beide Teams schaute es gut aus . . .
Frank Schüler brachte das Team mit der weitesten Anreise mit bärenstarker Leistung sogar vor Behrens/Letzner – erst ein Abflug kurz vor Schluss ließ diese die P3 in diesem Umlauf sicher erobern. Krech/Schüler sortierten sich dahinter ein. Eine halbe Runde dahinter gingen dann Brandalise/Quadt und Stracke/Vorberg durch's Ziel – nur durch 6 TM getrennt . . .
Was das nun für die Gesamtwertung bedeutete war lediglich Behrens/Letzner klar: P3 insgesamt. Die anderen Teams mussten die Auswertung abwarten . . .

Aufstellung zum spannenden Finale . . .

P4 insgesamt für Brandalise/Quadt – eine gute halbe Runde hinter Behrens/Letzner. Für Stracke/Vorberg reichte es um eine Viertelrunde vor Krech/Schüler . . .

Dahinter tat sich im Kern nichts mehr. Denn der Vorwärtsdrang von Buldt/Rohde wurde durch einen defekten Regler gebremst, der die tolle Performance von Johannes auf den letzten drei Spuren nachhaltig sabotierte.

„Tunnelblick“ – die erste Startgruppe . . .

Erste Kurve – schon alles durchsortiert!?

Einzig zu vermelden: Hühndorf/Michel kamen im Durchgangsergebnis bis auf 9 TM an Gdanitz/Geist heran; da hatte sich der Umbau im Service und der Wechsel in der Spuraufteilung bemerkbar gemacht . . .

Fazit für’s Schlussdrittel: Doch noch ein komfortabler Sieg für Nockemann/Schaffland. Das mindert nicht die Leistung von Leenen/Ohlig, die das Verfolgerfeld auf mehr als 9 Runden Abstand hielten . . .
Besagtes Verfolgerfeld bot eine beeindruckende Show mit erneut äußerst engem Ausgang und einem faktischen sowie einem knapp verpassten Positionswechsel . . .
Für die Kolleg/Innen dahinter waren die Abstände schon zu groß. Platzierungen änderten sich nicht mehr. Das einzige technische Pech des Tages verzeichneten Buldt/Rohde – und das nicht einmal am Fahrzeug . . .

Ende

Halbwegs im Plan wurde der Bahnstrom noch vor 19:00 Uhr letztmalig abgeschaltet. Danach gab’s viel zu erzählen und natürlich die ausgegebenen Räder zurück zu sortieren. . .

Die **Siegerverehrung** schaute nochmals auf Grip, Gründe, Ausreden und Rennverlauf – bisweilen recht humorig, bisweilen auch einmal wortkarg . . .

Hut ab vor Leenen/Ohlig auf der sicheren P2!!

Im **Tippspiel** wurde es wie vermutet unübersichtlich – zumal selbst Leenen/Ohlig sich nicht auf P2 getippt hatten! 😉 Letztlich waren Becker/Biernatowski die Einäugigen unter den Blinden – natürlich auch ohne Leenen/Ohlig auf P2 . . .
Die restlichen Sachpreise wurden für Tipps mit mehr oder weniger einer richtig vorhergesagten Platzierung per Los vergeben . . .

Gastgeberin Magdalene hatte wie in jedem Jahr den größten Anteil am Gelingen der Veranstaltung. Dementsprechend geht der herzliche **Dank** an sie und ihre Helferin am Samstag Heike! Zumal die Folks aus dem Bereich

„Tabletop“ am Wochenende ja auch angemessen versorgt werden wollten . . .
Weiterhin ein dickes Bedankt an die Helfer in der Rennorganisation. Es gibt doch ‘ne Menge zu tun, wenn man 26 Leuts am Rennen halten will!

„Head of Bepfe“ – wie so oft InVo . . .

Und dann?

Zwei Einzelrennen stehen für die 245 in dieser Saison noch an:
Am **10. November 2018** geht’s ins Dortmunder ScaRaDo und am **15. Dezember 2018** in den Raceway Park Siegburg...

Zweiter Einsatz im Teamrennen – zweiter Sieg: „PQ“-Daytona . . .

Und auch die 2019er Ausgabe der 245 ist termin-mäßig bereits durchgeplant . . .

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

6. Lauf am 15. September 2018 in Duisburg

Bekannter Kurs in neuen Räumen . . .

geschrieben von Manfred Stork

Bisher hatten wir meist das Winston Cup Rennen in Mündelheim als vierten Lauf jeweils im Mai ausgetragen. Das war diesmal nicht möglich, denn der SRC musste in neue Räumlichkeiten umziehen, da die alte Schule letztendlich ausgedient hat und kurz vor dem Abriss steht. Dadurch musste der Terminkalender ein wenig modifiziert werden.

Die neuen Räumlichkeiten mit Besuch von Volker, der leider nicht mitmachen konnte.

Ende März sollte Schluss sein in Mündelheim und die Bahn wurde abgebaut. Mitte September sollte dann mit dem Winston Cup Lauf das erste Rennen in den neuen Räumlichkeiten stattfinden.
Dazwischen lagen viele Stunden Arbeit, wobei alle Mitglieder fleißig mitgeholfen haben. Über fünf Monate wurde heftig gewerkelt, um für den 15. September fertig zu sein. Ein Kompliment an Volker und Andreas – und natürlich an alle vom SRC, dass sie das auch in dieser Zeit wirklich geschafft haben!
Die komplette Unterkonstruktion wurde - inklusive der Platte für die Bahn – erneuert. Dabei gab es eine leichte Veränderung durch einen Mauervorsprung, und eine 30° Kurve kam auf der Gegengerade hinzu. Die Bahnlänge blieb jedoch genau gleich.

Bei Vorgesprächen über die Teilnehmer hatten wir in Zeiten geringer Starterzahlen 15 bis 20 geschätzt. Doch am Freitagmorgen musste ich Volker Schulte eine Mail schicken, weil sich erst 12 Leute angemeldet hatten.
Aber trotz des Fehlens einiger Regelstarter kamen wir am Renntag auf 17 Racer. Das scheint im Moment eine magische Zahl zu sein, denn diese hatten wir schon drei Mal bei den Grand Nationals.

Lisa nimmt die Skizze am Arm als Hilfe bei der Auto Vorbereitung

Der 1. Heat

Die Gruppeneinteilung war schnell erledigt. Bei 17 Racern gab's vier Gruppen, die erste als 5er Gruppe.

Startaufstellung der ersten Gruppe in Heat 1

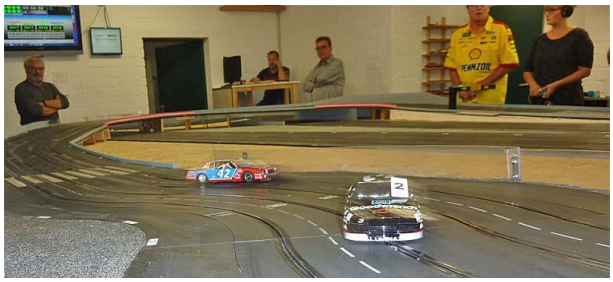
Genau nach Rangliste wurden die Gruppen eingeteilt, dadurch kam Oliver in der **ersten Startgruppe** auf Bahn 1, neben ihm Heiko, dann Thorsten, der Unentwegte aus Teutonien, dazu Volker Schulte auf der Vier. Michael Angenendt musste die erste Spur aussetzen.

Oliver zog sogleich ein Feuerwerk ab – da konnte man nur Staunen. Es gab zwar ein paar Terror-Phasen und er krachte auch einmal in ein abgeflogenes Auto. Aber das hielt ihn nicht davon ab, eine Bestzeit von 8,876 Sekunden hinzulegen und die Anderen mehrfach zu überrunden.

Volker Schulte konnte noch am besten gegenhalten, während der Rest der Truppe weit zurück lag. Heiko vor Michael und Thorsten war die Reihenfolge.

Gruppe 2 in Heat 1

…die Fahrer und das Mädel der Gruppe 2 in Heat 1



Action in der berüchtigten Schikane: MW vor Bernhard

Lisa und Bernhard nebeneinander in der Schikane, aber beide kommen durch

In der **zweite Gruppe** startete Ralf Pistor auf Bahn 1, dann Manfred Walter, Lisa und Bernard.

Lisa startete vehement und ließ ihre Kollegen deutlich hinter sich. Ralf kam nicht gut zurecht und leistete sich etliche Abflüge. Aber Lisa zog sicher ihre Bahn und war sehr gut drauf. Sie nahm ihren Verfolgern mehrere Runden ab, dabei behauptete Bernhard sich auf P2 vor Ralf. Und MW musste sich hintenanstellen.

Gruppe 3 in Heat 1

…die Fahrer dazu

…die Aufsetzer dazu mit Rennleitung

Die **dritte Gruppe** bestand aus zwei Kampfgruppen. Vorn setzte Frieder seinen Konkurrenten Werner gehörig unter Druck. Aber Werner blieb ruhig und machte keinen Fehler, so dass er am Schluss mit 20 TM vor Frieder ins Ziel kam.

Hans dagegen musste sich gegen Michael Moes wehren, was ihm aber nicht gelang. Michael kam eine knappe Runde vor ihm an. Hatte Hans den Buick richtig vorbereitet? Denn er war dummerweise auf ein Grand National Rennen eingestellt.

Schnellste Gruppe in Heat 1

…die Fahrer dazu

In der **vierten Gruppe** kamen die Spitzenreiter der Rangliste zum Einsatz. Leider fehlte dabei der Führende, denn Volker hatte die ganze Woche ärztliche Termine. Den Stress beim Rennen wollte er sich nicht antun, außerdem hatte er einen Todesfall in der Familie am Freitag. Das ist schade für Volker, denn es geht um den Titel in der Meisterschaft gegen ATH.

So war nun ATH auf Bahn 1 am Start, neben ihm Karsten und der Autor dieser Zeilen – beide punktgleich in der Rangliste. Auf Bahn 4 der stark gewordene Andreas Trebsdorf.

Nach ein paar Runden mit sicherer Fahrweise ohne jemanden rauszukicken übernahm ATH die Führung knapp vor dem Autor. Dieser konnte lange dranbleiben und sich das Heck von Andreas' Chevy anschauen, aber im Ziel fehlte doch eine knappe Runde.

Karsten dagegen konnte das Tempo nicht mitgehen, er kam einfach nicht in den richtigen Rhythmus. Bei dem anderen Andreas lief es prima. Er konnte sich auf der letzten Spur gegen den Autor zurückrunden und war so nur eine knappe Runde zurück.

Ergebnis 1. Heat

1.	Oliver Stork	104,32	Runden
2.	Andreas Thierfelder	104,04	"
3.	Manfred Stork	103,24	"
4.	Andreas Trebsdorf	102,38	"
5.	Lisa Lipka	101,93	"
6.	Volker Schulte	101,77	"
7.	Werner Schilling	101,23	"
8.	Frieder Lenz	101,03	"
9.	Karsten Hendrix	101,01	"
10.	Bernhard Kirchartz	98,38	"

Der 2. Heat

In der Spitzengruppe gab es nach dem Regrouping eine Änderung. Karsten musste zwei Gruppen absteigen und Oliver kam als Spitzenreiter neu dazu.

Und gleich nach dem Start setzte sich Oliver vom Feld ab und sorgte mit schnellen Rundenzeiten von 9,1 Sekunden für eine solide Führung. Hinter ihm entbrannte ein heftiger Kampf um die P2 zwischen ATH und dem Autor. Zuerst übernahm ATH die zweite Position. Aber nach dem ersten Spurwechsel konnte der Autor aufschließen und sich sogar etwas absetzen/ einen kleinen Vorsprung erarbeiten. Die Entscheidung fiel auf der letzten Spur, als der Autor in der berüchtigten Schikane der Spur 1 Fehler machte, und ATH die Reihenfolge des ersten Laufs wiederherstellte.

Andreas Trebsdorf fiel diesmal etwas weiter zurück und kam nur auf P10 in diesem Durchgang. Lisa war modern unterwegs und verbesserte sich gesamt auf P4.

Erste Startgruppe in Heat 2

Nur Oliver schaffte im zweiten Durchgang 100 Runden, dahinter gab es 10 Resultate von 97 bis 99 Runden.

Zweite Startgruppe in Heat 2

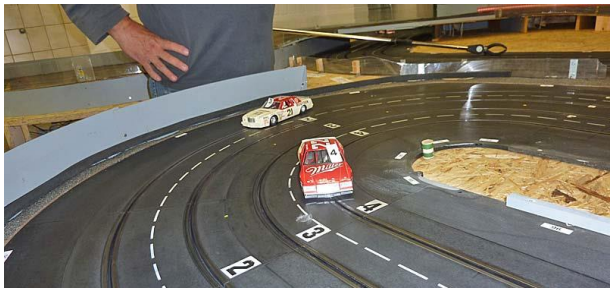
…die Fahrer dazu

In allen Gruppen gab es tolle Fights und die Endresultate waren sehr eng beieinander. Heiko fuhr wie so oft zwei Runden mehr ein, genau wie Thorsten, der sich dadurch vom letzten Platz lösen konnte.

Im Kampf um den letzten Platz entschieden schließlich nur 15 TM die Positionen.

Gruppe 3 in Heat 2

…das Mädel und die Herren dazu



Werner führt noch vor Lisa

Ergebnis 2. Heat

1.	Oliver Stork	101,77	Runden
2.	Andreas Thierfelder	99,99	"
3.	Manfred Stork	99,92	"
4.	Lisa Lipka	99,31	"
5.	Volker Schulte	98,74	"
6.	Karsten Hendrix	98,22	"
7.	Werner Schilling	97,78	"
8.	Bernhard Kirchartz	97,46	"
9.	Michael Moes	97,40	"
10.	Andreas Trebsdorf	96,93	"

Schnellste Gruppe in Heat 2.
Links Oliver, dann ATH, der Autor und Andreas Trebsdorf

Fazit

Es war ein gelungener Einstand für die neuen Räumlichkeiten im Pfarrhaus der Mündelheimer Kirche. Gegenüber den Verhältnissen in der alten Schule ist es ein Umzug in ein 5 Sterne Haus!

Siegerehrung in den neuen 1a Räumlichkeiten

Die Bahn passte bis auf eine Winzigkeit genau in diesen Kellerraum des Pfarrhauses. Aber trotzdem gab es eine wesentlich bessere Geräumigkeit rund um die Bahn.
Die Schienen waren sehr gründlich gereinigt und sauber wiederaufgebaut worden. Das sorgte zwar im Training für eine glatte Bahn, aber durch das Aufkleben von Doppelklebeband an drei Stellen gingen die Rundenzeiten doch in Richtung 9 Sekunden. Auch das Gesamtergebnis von Oliver mit 206 Runden liegt durchaus im normalen Rahmen.

Credits

Ein großer Dank geht an die Jungs vom SRC Mündelheim für die Bewältigung dieser Aufgabe. Einmal, überhaupt den Umzug zu bewerkstelligen, aber außerdem auch für das Ausrichten dieser Rennveranstaltung.
Ein herzlicher Dank geht auch wieder an alle Fahrer, die sich zu diesem Rennen eingefunden haben. Wie zum Beispiel Thorsten Grau von den Teutonen, der sich allein auf den Weg in den Westen gemacht hat. Es war übrigens die dritte neue Bahn für ihn, die er im Westen unter die Räder nahm - Klasse! Da hat man es nicht so einfach zu bestehen. Noch ein Beispiel ist Michael Moes, der sich immer wieder an unseren Rennen beteiligt, nicht zu vergessen Manfred Walter. Er hat auch keinen kurzen Weg zu uns, aber erfreut sich ebenfalls bei diesen NASCAR Rennen. Allen sei nochmal an dieser Stelle gedankt und ein herzlicher Glückwunsch an die Sieger!

Die drei Erstplatzierten, herzlicher Glückwunsch!

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

News aus den Serien

Saison 2018/19

. / .

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

Serie	2018 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	- / ✓	✓	① ② ③
Craftsman Truck Series	- / ✓	✓	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
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	Z 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 . . .

,