WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 474 -

15. Dezember 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . so langsam ist's westliche Slotracing am Ende – jedenfalls für 2014. Das 245-Finale im Raceway Park Siegburg beschloss am Samstag die letzte Serie im Westen. Und der NASCAR Grand National Sonderlauf für Fahrzeuge bis Vorbildbaujahr 1959 beendete zugleich die umfangreiche NASCAR Serie in Moers . . .

Weiter geht's erst im neuen Jahr! Am 03.01. findet die Jahressiegerehrung des Grand Slam im Dortmunder ScaRaDo statt – und eine Woche später bricht der SLP-Cup 2015 aus: Der Saisonstart geht auf der Holzbahn des Raceway Park in Siegburg über die Bühne . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 474 holt den Bericht vom Classic Formula Day in der Duisburger Rennpiste nach und berichtet von der 245 aus Siegburg . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day
  4. Lauf am 6. Dezember 2014 in Duisburg
- **Gruppe 2 4 5**
  5. Lauf am 13. Dezember 2014 in Siegburg
- News aus den Serien
  Saison 2014 / 2015

Classic Formula Day

4. Lauf am 6. Dezember 2014 in Duisburg

geschrieben von Taffy

Dieses Jahr war das Saisonfinale der Classic Formula Days gleichzeitig auch ein Jubiläumsrennen, denn 2014 war die zehnte Saison der Rennserie. Die Rennpiste Duisburg war wieder einmal als Austragungsort gewählt.

Die Veranstalter erschienen pünktlich um 9.00 Uhr – es war kalt, es war dunkel, aber in der Rennpiste brannte schon Licht. Nur Pascal Kißel ward noch nicht gesichtet, ließ sich jedoch durch energisches Klopfen hervorlocken und öffnete die Tore.

Kompakt . . .

- **13 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Volker S. gewinnt die Formula 65**
- **Ewald F. siegt in der Formula 70**
- **Ronald E. gewinnt den Concours**
- **Die Veranstalter reichen den Staffelstab an Ronald E. weiter**

Auch drinnen war es kalt, auch drinnen war es nicht überall an der Bahn hell - dies änderte sich auch im Tagesverlauf wenig - typische Nürburgring-Bedingungen eben. Dennoch ist die Rennpiste mit ihrer von Renn-Devotionalien mittlerweile überbordenden Atmosphäre eine hervorragende Location besonders für die Rennen mit historischen Formelrennwagen.

Zwölf von den insgesamt dreizehn diesmal teilnehmenden Slotracern, die sich in der jetzt nochmal erweiterten „alten Schrauberwerkstatt" ausbreiteten, wussten das bereits. Bernhard K. kam als „Neustarter" dazu, brachte jedoch bereits für beide Rennklassen eigene

Fahrzeuge mit. Es mussten also auch diesmal keine Leihfahrzeuge mehr zum Einsatz kommen.

…die "alte Schrauber-Werkstatt"

Frieder L. brachte außer seinen Slotcars eine formidable Erkältung mit, wer nicht schon selber schniefte, musste ein wenig auf Abstand gehen. Frieders Stimme jedoch hatte Roger-Whittaker-Appeal, was ihm auf jeden Fall in seiner späteren Funktion als zeitweiliger Rennleiter Punkte brachte!

Es gab noch einen weiteren Grund, der dieses Saisonfinale zu etwas besonderem machte. Nach dem Motto: *„Aufhören, wenn es am Schönsten ist"*, hatten die bisherigen Veranstalter Taffy U. und Peter H. in der zurückliegenden Saison per Buschtrommel nach geeigneten Nachfolgern in der Organisatorenfunktion gesucht. Ronald E. und Pascal hatten als einzige *„Hier!"* gerufen. So wurde es dann im Laufe des Jahres abgemacht: In 2015 werden die Zwei die Serie weiterführen. Während der Veranstaltung war jedoch hiervon nichts zu spüren, Peter und Taffy zogen das Ganze mit der Routine von 10 Jahren durch. Nach ausgiebigem Training wurde Abnahme gemacht – es gab altbekanntes, aber auch neues Fahrzeug-Material zu sehen. Alle Cars zeigten sich im Übrigen gut präpariert, so dass die Abnahme ohne große Probleme über die Bühne ging. Thomas W., Ex-Veranstalter der VSC, wollte sich dieses Abschlussrennen ebenso wenig entgehen lassen, wie Ewald F., der leider eine ganze Weile „CFD-abstinent" war.

…alter Bekannter: Lotus 25,Thomas W.

Thomas z.B. brachte bekannte Cars aus dem Familienrennstall an den Start, während sich Ewald sehr gut vorbereitet hatte: In der Klasse „Formula 70" hatte er eine neue, scharfe Klinge geschmiedet: Einen Cooper Maserati, den alle, die vorne mitfahren wollten, im Auge behalten sollten.

…scharfes Schwert von Ewald F.

Thomas M. hatte seinen letztens im Rennen arg derangierten Lotus 49 wieder aufgebaut, die Gestaltung der Hinterseite dieses Cars ließ schon wieder Concours-Träume reifen, doch das sollte diesmal anders kommen.

Best of Show-würdig: Lotus 49, Thomas M.

Es füllte sich folglich nach und nach der Parc Fermé, und als alle Fahrzeuge rennfertig abgestellt waren, war es dann auch schon High Noon.

….Der Parc Fermé füllt sich!

Also wurde ohne Verzögerung zum „Einrollen“ gerufen, alle Fahrer testeten nochmal die aufgezogene Rennbereifung, dann erfolgte nach Gruppeneinteilung der Start zum

Rennen der Formula 65

...Startgruppe 1, Formula 65

Begonnen wurde mit einer Siebener-Gruppe, Ronald betrat den Rennleiterstand und es traten an die Regler:

- Ewald mit dem bekannt flinken BRM P51,
- Bernhard K. mit ebensolchem Einsatzgerät,
- Thomas W. mit dem Lotus 25,
- Thomas M. mit seinem Lotus 38,
- Frieder hatte seinem Honda RA272 Beine gemacht,
- und Taffy brachte seinen renovierten Cooper T60 an den Start.
- Ingo H. setzte als Siebter zunächst aus, der Ferrari 158 scharrte mit den Hufen.

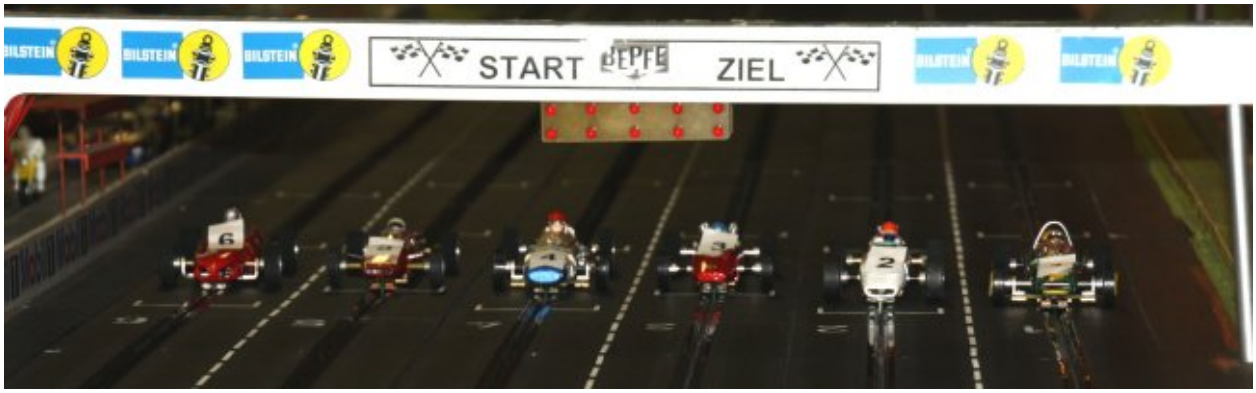
Schnell wurde klar, dass Ewald in dieser Gruppe derjenige sein sollte, der die Schlagzahl vorgab. Er kennt mittlerweile die Bahn gut und ist offenbar in seiner CFD-Pause am Regler nicht untätig geblieben. Wie er seinen BRM um die Ecken des Berg-Kurses trieb, ließ in der Gruppe schon aufmerken! Sein Gruppensieg beförderte ihn mit 188,57 Runden auch sogleich aufs Podium (3.Platz).

Frieder hatte seinen Honda ebenfalls vorzüglich auf den Kurs abgestimmt, so dass er trotz Erkältung der einzige war, der Ewald in dieser Gruppe Paroli bieten konnte. Dies resultierte dann in einer Rundenzahl von 184,28, womit er in der Gesamtwertung den 5. Platz belegte.

Bernhards BRM umkurvte den Kurs unspektakulär, aber für einen Bahn-Neuling erstaunlich fix. So recht hatte Bernhard eigentlich keiner auf dem Plan gehabt, nachdem er tiefstapelnd von *„gelegentlichen Rennen“* geredet hatte. Aufmerksam hätte vielleicht machen können, dass er von seiner Teilnahme am letzten Fein-Design-Meeting sprach. Jedenfalls brachte er mit einer Rundenzahl von 178,13 Runden sozusagen aus dem Stand den 7. Platz zustande!

Taffys Cooper wusste möglicherweise, dass es das letzte Rennen würde, denn das verdiente alte Rennpferd soll nach Taffys Willen nach diesem Lauf in den Ruhestand gehen. Möglicherweise deswegen ging der Cooper diesmal nicht gar so langsam, so dass er mit 175,09 Runden / 9.Platz immerhin Ingos Ferrari (171,65 Runden / 10.Platz) und Thomas M.´s Lotus 38, der leider und unerklärlich deutliche Performance-Probleme hatte (160,60 Runden / 11. Platz) hinter sich ließ.

Pechvogel der Gruppe war Thomas W. Sein Lotus 25 hielt leider nicht bis kurz nach der Ziellinie zusammen, sondern kollabierte unrettbar mit einem sich zerlegenden Vorderachs-Kugellager (DNF). Sehr schade!



...Startgruppe 2, Formula 65

In der zweiten Startgruppe waren folgende Männer am Drücker:

- Ronald E., der die Ehre der Rennpiste verteidigen wollte. Sein Motto lautete „gelb-grün“, von der Oberbekleidung bis zu den Cars hatte er sich dem Thema Lotus verschrieben. Sein Lotus 25 war hier sicher eines der Cars, mit denen sich die Besten würden messen müssen.
- Volker S. brachte einen der baujahrsmäßig älteren Wagen an den Start, er setzte auf Ferrari 156.
- Die Mündelheimer Holger K. und Wolfgang W. besetzten weitere Plätze in dieser Gruppe, Holger hat nach jahrelangem und fast als unheilbar gemutmaßtem BMW-Fieber zuletzt doch umgeschwenkt: Ein Ferrari 158 geht unter seiner Regie auf die Reise.
- Wolfgang hält die BMW-Fahne hoch und pilotiert einen BMW-F2.
- Als weiterer „Roter“ kommt Peter H.´s Ferrari 158 dazu
- und komplettiert wird die Gruppe durch Oliver B.´s Lotus 29. Oli hat seinen beiden diesmal hier eingesetzten Cars, die in der vergangenen Saison noch under-performten, ordentlich Manieren beigebracht und will erkennbar auf einen vorderen Platz.

In dieser Gruppe ist das jedoch nicht leicht. Volkers Ferrari z.B. ist so fix unterwegs, dass er allem Getümmel einfach davon fährt und eine „191,66“ als Rundenzahl in die Planke brennt. Das konnte keiner besser, so dass er aus dem Rennen der Formula 65 als Sieger hervorgeht! Gratulation!

Die zuschauenden Einsetzer sahen zwar in diesem Lauf häufig die rote Dreier-Konfiguration Volker/Holger/Peter, die zweithöchste Rundenzahl jedoch erreicht mit 190,33 Runden Ronalds Lotus 25. Damit ist Platz 2 auf dem Podium vergeben. Allerdings stellt sich als Vorbote späteren Desasters ein kapitaler Abflug des Lotus 25 in die Zuschauertribüne ein.

Holger zeigte mit seinem Ferrari 158, dass er nicht nur schnelle BMW bauen kann und landet mit 186,30 Runden knapp hinter dem Podium auf Platz 4.

Der vorbildgleiche Ferrari von Peter machte in diesem Lauf mehr einen auf „Cavallino rampante“ und verließ den Track ungewohnt häufig. Peter unzufrieden, aber mit 179,23 Runden dennoch auf Platz 6!

Olli gibt, angefeuert und gleichzeitig abgelenkt durch seine zwischenzeitlich eingetroffene Familie, den „Ollinator“. Der Lotus 29 driftet spektakulär über den Kurs, wie man es von einem Indycar auf einem Formel-1-Kurs nicht besser erwarten kann. Das sieht gut aus, aber: Driften macht nicht schnell! Für einen Platz vor Taffy reichen die 175,45 Runden (8.Platz) jedoch knapp – was zu beweisen war.

…Frieder „Whittaker“ L. als Rennleiter

Frieder L. hatte trotz Erkältung den Rennleiterposten gut im Griff, doch seine durch die fiesen Grippeviren ungewohnt rauchige Stimme (Roger Whittaker, siehe oben.) konnte trotzdem aus Wolfgang nicht mehr als 160,31 Runden herauskitzeln. Es war im wahrsten

Sinne des Wortes ein Sichtproblem, das Wolfgang hier nur auf den 12.Platz pilotieren ließ. Die dämmrige Beleuchtung im kurvigsten Abschnitt der Strecke machte ihm von allen Fahrern am meisten zu schaffen.

Nun hatten alle Beteiligten ihre ersten 6x6 Minuten abgespult. Längst zogen verführerische Bratendüfte durch die Atmosphäre, Pascal rief zur Mittagsrast!

...Für diesmal das Ziel jeglichen Strebens!

Es soll ja Leute geben, die kommen gar nicht wegen der Rennen, sondern nur, weil Pascal so gut kocht! Jedenfalls gelang die Stärkung ausgezeichnet und alle konnten gesättigt und zufrieden an die Concours Wertung gehen.

...Bei der Bewertung „Best of Show“!

Diesmal gewann der Lotus 43 von Ronald mit seinem mächtigen 16-Zylinder-BRM-Motor, ein im Vorbild wie im Modell komplexes Fahrzeug. Es sollte, um es vorweg zu nehmen, leider das Modell genauso wie das Vorbild ansonsten diesmal glücklos bleiben!

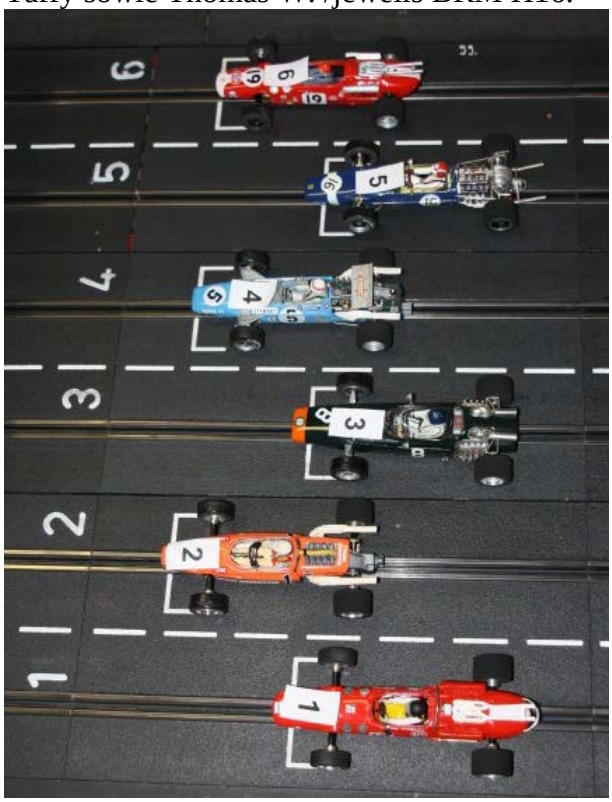
...„Best of Show“ ist dieser Lotus 43!

Das wusste Ronald zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht und, um der Wahrheit die Ehre zu geben: Es war auch nicht das Slotcar schuld!

Aber zunächst traten nach erfolgtem Regrouping diese Fahrer an die Bahn, um im zweiten Teil des Tages das

Rennen der Formula 70

zu bestreiten: Olli /Brabham BT20, Bernhard und Wolfgang /jeweils Lotus 38, Thomas M./Lotus 49, Ingo Heimann/Matra MS11 und Taffy sowie Thomas W. /jeweils BRM H16.



...Startgruppe 1, Formula 70

Wolfgang hatte auch hier die gleichen Probleme wie im ersten Lauf: 162,65 Runden ließen erneut nur den 12. Platz zu. Sowohl Thomas W.´s als auch Taffys BRM beweisen sich zwar als Meister des Weitfluges, auch über die Grenzen der Bahn hinaus, das macht sie jedoch nicht schnell. Taffys BRM ist hernach etwas weniger krumm als der von Thomas, was dann auch die Reihenfolge der beiden festlegt: Thomas mit 173,47 Runden auf Platz 11, Taffy mit 176,73 Runden auf Platz 10.

Zunächst hatte es noch danach ausgesehen, als könne Taffy den Lotus 49 von Thomas M. Hinter sich lassen, aber er verlor auf der letzten Spur derart, dass Thomas M. noch um eine Runde an ihm vorbeiziehen konnte (177,91

Runden, Platz 9).
Bernhard und Ingo beharken sich kräftig, wobei Bernhard partout nicht nachgeben will, wodurch er Ingos ehemals schon concours-prämierten Matra MS11 spektakulär und nicht zu Ingos Freude zu einem Besuch der besonderen Art in der Boxengasse verhalf.

...ungeplanter Boxenstop!

Letztlich beendet Ingo das Rennen mit 182,92 Runden auf Platz 7, Bernhard hat 189,32 Runden auf dem Zähler und erreicht damit den fünften Platz.
Oli B. aber verdeutlicht der Gruppe den Begriff „Evolution“. Ging der Brabham BT20 im letzten Jahr hier noch eher wie der berüchtigte Sack Nüsse, so zeigte er sich heuer von einer ganz anderen Seite: 191,86 Runden katapultieren den orangeroten Renner knapp hinter das Podium (4.Platz)! Wenn das kein Erfolg für das Car und den Fahrer ist!

...Startgruppe 2, Formula 70

Jetzt sollte es für die „schnellen Jungs“ nochmal rund gehen. Volker hatte einen Matra MS11 neu aufgebaut, Ewald den schon genannten Cooper Maserati, Frieder trat mit seinem BRM H16 an, Peter hatte sein bewährtes Schlachtross McLaren M1b auf der Planke, Ronald den Concours-Sieger Lotus 43 und Holger einen Carrera-basierten Ferrari 312.

Und mit einem Startcrash in der ersten Kurve ging das Spiel dann auch gleich los. Ronalds Lotus 43 wollte das Spiel gar nicht mitspielen und war absolut unbeherrschbar. Wie sich Tage später herausstellen sollte, konnte jedoch das Car überhaupt nichts dafür, sondern es war Staub, der den elektronischen Regler in eine Russisch-Roulette-Pistole verwandelte. Für Ronald bedeutete das aber: DNF!

Favoriten im Gespräch: Ewald und Volker

Bei Frieder machte sich jetzt ein erheblicher krankheitsbedingter Abbau bemerkbar. Vielleicht hatte die Konzentration im Rennleiterstand zuvor dann doch die letzten Reserven gekostet.

Ingo als Rennleiter für die 2.Gruppe!

Zwar waren die 180,07 Runden seines BRM H16 nicht wirklich schlecht (8.Platz) und er rangierte damit an der Spitze des BRM H16-Trios, aber in gesundem Zustand wäre hier sicher mehr gelaufen.

Es wurde ansonsten jedoch sehr konzentriert gefahren, fast sah das nach Arbeit aus! Peter pilotierte seinen McLaren wiederum auf den 6.Platz (183,11 Runden) und schloss damit sehr zufrieden ab.

Die drei Männer, die um die Podiums-Plätze spielten, waren damit Volker, Holger und Ewald. Hauchdünn ging es zwischen Volker und Holger aus: Volkers Matra MS11 bleibt bei 192,13 Runden stehen (3.Platz). Der Ferrari 312 von Holger rollt auf die Marke von 192,52 Runden. Das ist Platz 2!

Für die Überraschung des Tages sorgt aber Ewald. Sein Cooper Maserati setzt sich um mehrere Runden nach oben ab und mit Marke „199,22“ macht er den Sack zu! Wozu doch vier Zündspulen gut sein können. Gratulation zu einem mehr als verdienten Sieg! Damit hat sich Ewald eindrucksvoll in der Serie zurückgemeldet!

4 Zündspulen = Erfolgsgeheimnis??

Es folgen die gewohnten Bilder der Siegerehrung, Taffy durfte die Preise überreichen:

Sieger der Formula 65: Volker S.!

Sieger „Best of Show“: Ronald E.!

Sieger Formula 70: Ewald F.!

Jeder der Teilnehmer erhielt zum Abschluss noch eine Urkunde, damit war der Renntag dann offiziell beendet.

Die Veranstalter hatten schon vorab angekündigt, dass es anlässlich des Jubiläums und der Weitergabe der Organisatoren kein großes emotionales Tamtam geben sollte.

Dank an die neuen Organisatoren!

So bedankten sich Peter und Taffy bei den neuen Organisatoren mit einem Rennplakat zur Erinnerung, sowie einer CD mit dem gesammelten CFD-Datenmaterial, sozusagen der bild- und textlichen Historie der Rennserie.

F65 und F70 werden zu einer Klasse!!

Außerdem erhielt Ingo H., der der Serie vom ersten Renntag an konstant die Treue gehalten hatte, einen Ehrenpreis. Ihm hat der Verfasser viel zu verdanken. Sei es die Anschubhilfe bei der Verfassung der ersten Rennberichte oder auch die manchmal mit spitzer Zunge vorgebrachten, aber immer liebenswürdig gemeinten Ratschläge. Das Bild von der Preisübergabe ist leider als eines von wenigen überhaupt missglückt...

Auch Thomas W., zu dessen VSC die Veranstalter seinerzeit die Classic Formula Days als Ergänzung aus der Taufe gehoben hatten, wurde im Wort gewürdigt.

Dann übernahm Ronald das Ruder und erläuterte seine Pläne für die nächste Saison.

Der neue Herr der Classic Formula Days!!

Veränderung muss sein und deshalb wird die Klasseneinteilung geändert. Die bisherige Formula 65 und Formula 70 werden zu einer einzigen Klasse zusammengefasst.

Als neue Klasse gehen dann im nächsten Jahr die „Flügelautos“ der Jahre 1968 bis 1975 an den Start. Auch das bisherige Verfahren der Reifenausgabe vor den Rennen wird eingestellt. Es wird in Zukunft „hinten“ mit konfektionierten Scaleauto-Moosis gefahren. Alle Neuerungen werden in Kürze mit dem Reglement 2015 bekannt gegeben.

Das sind sie, die „Neuen“!!

Nicht nur als Veranstalter, auch als „Schreiberling“ verabschiedet sich der Verfasser. Was Peter und mich freut, ist, dass wir „unser Baby“ als eine intakte Serie mit über zehn Jahre hinweg zwar nicht hohen, aber durchweg konstanten Fahrerzahlen weitergeben, dass sich der Funke „Formel-Fahren“, den wir in 2005 aus der VSC heraus in Nordrhein gezündet haben, weiterverbreitet und weiterentwickelt hat in mehreren Clubserien, und, dass wir in der kommenden Saison die Möglichkeit haben, „nur noch“ als Fahrer die Formel-Boliden wieder auf die Strecke zu schicken!

Damit sagt „Auf Wiedersehen im nächsten Jahr“

Euer Taffy

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Day

Gruppe 245

5. Lauf am 13. Dezember 2014 in Siegburg

245-Finale in Siegburg – hier GT der Gruppe 4

Nach ewigen Zeiten erlebte **Gruppe 245** mal wieder einen neuen Austragungsort: Den Raceway Park Siegburg. Denn die anderen vier diesjährigen Strecken in Dortmund, Duisburg, Kamp-Lintfort und Schwerte sind zumindest seit 2002 im Programm der Serie . . . Den letzten neuen Gastgeber gab's zuletzt anno 2008, als man erst- und einmalig in Arnsberg fuhr. Und als letzte neue Strecke musste im Oktober 2010 nach Umzug der neue Parcours im Slotcar Heaven Wuppertal erlernt werden . . .

Noch mehr Gr.4 Vielfalt . . .

Apropos Wuppertal: Die Kollegen in Siegburg hatten sich mutmaßlich ebendort Inspiration eingeholt und ihre 35m Strecke mit reichlich „Schikanen" gespickt, um die Slotcars möglichst oft aus dem Tritt zu bringen!?☺

Somit war's für die 245er kein Leichtes, das 2014er Championat unter diesen Rahmenbedingungen zu entscheiden. Die Titel in den drei Gruppen waren zu vergeben und mangels Streichresultat war die Messe zwangsläufig erst nach Fallen der Zielflagge gelesen . . .

Kompakt . . .

- **schon wieder „Neuland": Premiere für die 245 auf der 6-spurigen Carrera Bahn in SU . . .**
- **Durchhänger: Mit nur 21 Folks die vier Startgruppen verfehlt!**
- **Grip Freitags rutschig, Samstags etwas weniger, aber schön konstant . . .**
- **Tourenwagensieg für Sebastian Nockemann, dann der Autor und Christian Letzner (!!) . . .**
- **„Gold" bei den GTs für Kai-Ole Stracke, „Silber" an Hans Quadt und „Bronze" für Siggi Jung – allerdings viel technisches Pech im Spiel . . .**
- **Zweiter Tagessieg für Sebastian bei den Silhouetten, P2 für Kai-Ole und P3 für Hans . . .**
- **Titel für Sebastian (Gr.2 und Gr.5) und Kai-Ole (Gr.4) . . .**

Adresse

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

Url
www.raceway-park.de

Strecken
6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

Vorgeplänkel . . .

Die **Teilnehmerzahl** sollte gemäß der Voranmeldungen knapp vier Startgruppen ergeben, was schon recht gering erschien. Schlechte Gesundheit, Geburtstags- und Weihnachtsfeiern kamen dazwischen. Zu allem Überfluss sagten Freitags zwei weitere Folks nachträglich wieder ab, sodass mit 21 Teilnehmern der Negativrekord 2014 zu verzeichnen war . . .

Das obligatorische **Bahnputzen** währte mit nur vier Folks ein bisschen länger. Dafür war's vom Raceway Park Chef sorgfältig vorbereitet – alle benötigten Materialien standen schon um 16 Uhr aufgereiht. Bedankt!

Fundierte **Bahnerfahrung** gab's keine. Heimascaris waren nicht am Start. Das Erfahrungslevel war dreigeteilt: Cup2Night plus Freitags- und Samstagstraining – Cup2Night plus Samstagstraining oder halt Freitags- und Samstagstraining – sowie nur Samstagstraining. Speziell letzteren Folks und ihren erzielten Rennergebnissen gilt ein vehementes „Hut ab" des Autors!!

Der **Grip** blieb den gesamten Abend erwartet slidig, hat der Kurs doch Null „Grundgrip", da er normalerweise nur durch 1:32er befahren wird . . .
Erst am Samstagmorgen ging's gripmäßig noch einmal nach vorn. Grund dafür war schlichtweg die nun deutlich erhöhte Raumtemperatur. Anschließend blieb der Grip dann bis zum Abend sehr konstant – auch wenn die ausgegebenen (und in den Gr.4 und 5 nach wie vor nahezu neuen) Räder halt immer den Eindruck vermitteln, der Grip wäre schlechter geworden . . .

Neues gab's bei den Fahrern nicht. Die Strecke hatten wir schon als „neu" verbucht. Bleiben die Cars: Uwe Buchs ersetzte den frontgetriebenen „Sud" durch einen Golf GTi. Lars Böhmer und Siggi Jung hielten ihr „Neubauprogramm" durch und stellten je zwei Neuwagen vor: Lars einen Gr.2 Nissan Bluebird Stufenheck und einen Gr.5 Nissan Bluebird turbo. Siggi brachte in der Gr.4 einen Lamborghini Jota und in der Gr.5 einen Ford Capri turbo . . .

New Kids on the Block: VW Golf GTi von Uwe Buchs – akrobatisch gefahren . . .

Nissan Skyline Stufenheck von Lars Böhmer (rechts im Bild)

Ford Capri turbo von Siggi Jung (2. von links)

Und Nissan Bluebird turbo von Lars Böhmer (rechts)

Das Training am **Freitagabend** sah vergleichsweise wenig Folks (ca. ein Dutzend) an der Strecke und nur kurz musste überhaupt Spurwechsel eingestellt werden. Man feilte an der Streckenkenntnis und versuchte sich bis gegen Mitternacht am Knacken der 8.0s Schallmauer, was schließlich zumindest André mit dem Gr.5 Capri auch gelang . . .
Die anschließende nächtliche „Weihnachtsfeier" musste am Samstagfrüh früh dann in die mitgebrachte „Hakenhütte" verlegt werden und erbrachte am Morgen nur mäßig gezeichnete Gesichter bei den Beteiligten – das sah schon 'mal schlimmer aus!☺☺

Samstagfrüh liefen dann tatsächlich alle 21 Verbleibenden auf, es war etwas mehr Betrieb an der Bahn und die Trainingstafel wurde benötigt. Echtes Gedränge gab's allerdings nicht – man arrangierte sich . . .

Da's ein wenig mehr Grip gab, purzelten auch die Zeiten und deutlich mehr Folks knackten die 8.0s bzw. kamen in deren Nähe . . .

Kleinster Titelanwärter aller Zeiten: Der Trabant 601 von Sebastian . . .

Racing

Die **Materialausgabe** setzte aufgrund der geringen Teilnehmerzahl erst gegen 11 Uhr auf. Somit blieb den erst am Samstag anreisenden 245ern noch etwas mehr Trainingszeit. Ohne Zeitdruck ging's anschließend durch den Funktionstest und die technische Abnahme. Denn der Fahrplan für den Tag war auf Rennende gegen 19 Uhr gezimmert . . .

Die Rennen sollten in stressfördernden drei Startgruppen ausgetragen werden – *„stressfördernd"*, weil nach dem Fahren das Einsetzen anstand und den Folks zwischendrin somit jeweils nur eine gute halbe Stunde für Essen, Piefen und Schwätzen zur Verfügung stand!

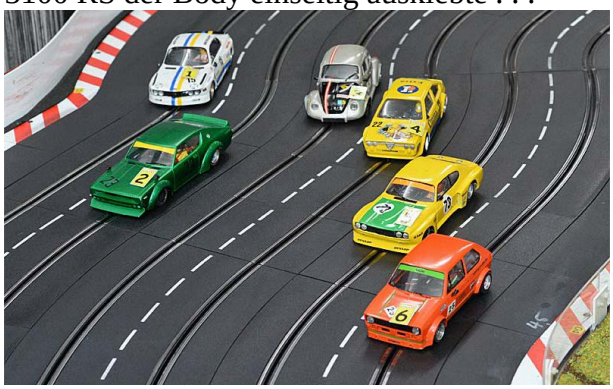
Die Rennen gingen über die übliche 6*3 Minuten Sprintdistanz und der Bahnstrom lag wie immer bei 20 Volt. Gestartet wurde nach dem Stand der Gesamtwertung – die Tourenwagen der Gruppe 2 machten den Anfang . . .

Technische Abnahme – ohne Brille geht's nit!

Zusammenfassung . .

Nach zwei Startgruppen der **Tourenwagen** lag Ingo Vorberg mit dem Alfasud Sprint ti und 122,72 Runden vorn. Endlich hatte er 'mal wieder alte Stärke bewiesen! Dahinter fuhr völlig überraschend Lars Böhmer mit dem neuen Nissan Skyline Stufenheck – wenn auch zwei Runden zurück. P3

bis dahin belegte Siggi Jung mit dem Capri 3100 RS, der in der ersten Startgruppe 'ran musste und somit bisweilen arges Unbill erlitt. Ihm fehlte nur $^{1}/_{3}$ Runde auf den Skyline . . . Knappe zwei Runden dahinter rangierte Uwe Buchs mit dem hochbeinigen Golf GTi, den er mit akrobatischen Einlagen um den Kurs prügelte. Dahinter folgten mit Teilmeterabständen Johannes Rohde (Capri 3100 RS) sowie die Käfer Treter Reiner Barm und Karl-Heinz Heß. Ein Chapeau galt Andreas Buldt auf (bis dahin) P9 mit dem BMW 3.5 CSL – und ein „Schade!" André Kaczmarek, an dessen Capri 3100 RS der Body einseitig ausklebte . . .



Startgruppe 1 – die Cars . . .

Startgruppe 2 - die Cars . . .

Startgruppe 2 - die Fahrer . . .

Startgruppe 2 – Parallelflug von Gabriel und Reiner . . .

Die letzten Sieben sollten abschließend den Tourenwagen Titel bzw. die Platzierungen ausfahren. Einen ordnungsgemäßen Verlauf unterstellt (kein technischer Defekt oder völliger Blackout des Fahrers), mussten Sebastian Nockemann mit dem Trabant 601 und der Autor mit dem Camaro Z28 den Titel untereinander ausfahren. Einfache Regel: Wer die Fahrzeugnase vorn hat, ist Meister!

Beste Chancen auf „Bronze“ hatte Kai-Ole Stracke (Toyota Tercel), der aber Andreas Thierfelder (Ford Capri 3100 RS) und Hans Quadt (BMW 3.5 CSL) im Nacken hatte . . .

Noch mit an Bord Dirk Stracke mit einem weiteren Tercel auf P6 der Gesamtwertung sowie Christian Letzner, der ebenfalls einen Camaro Z28 einsetzte . . .

Startgruppe 2 - die Fahrer . . .

Beginnen wir mit Christian. Er hatte am Samstag eindeutig das schnellste Fahrzeug und drehte damit vier Leuten aus dieser Startgruppe sowie dem kompletten zuvor gestarteten Feld eine Nase. 123,03 Runden kamen zusammen – aber auch einige Abflüge. Chris war’s dennoch sehr zufrieden!☺☺

Weiter geht’s mit Dirk, der insgesamt auf P9 – nur 3 Teilmeter hinter dem Clubkollegen Siggi ins Ziel kam . . .

Im Fight um „Bronze“ schied Kai-Ole rasch und vehement aus. Er vermochte den Tercel nicht

Startgruppe 3 - die Cars . . .

wirklich im Slot zu halten und ging enttäuschend nur als 13ter durch's Ziel. Aber der Tag sollte für ihn noch besser werden . . .
Andreas hatte seine persönliche Devise mit *„nur keine Fehler!“* ausgegeben, riskierte nichts und brachte 122,71 Runden zusammen – leider genau einen Teilmeter weniger als In-Vo!☺ Das war P5 der Tageswertung und „Bronze“ für die Saison. Denn Hans hätte schon deutlich vor ihm ins Ziel kommen müssen, um ihm diesen Platz noch streitig zu machen. Das gelang aber nicht – P6 in der Tageswertung und somit P4 auf's Jahr . . .

Zirkus gleich in der ersten Runde!

Anschließend ging's etwas besser . . .

Somit ist klar: Weder Technik noch Blackout entschieden die Meisterschaft. Bis Halbzeit lief auf jeweils identischen Spuren der Fight zwischen Sebastian und dem Autor quasi ex-aequo . . . man war durch 4 Teilmeter getrennt. Bis dahin ging die „Thierfelder“-Rechnung des Camaro Fahrers auf: Der Trabbi lag häufiger im Off und dagegen standen Null Fehler.
Auf den Spuren 1 und 2 war Sebastian deutlich schneller, blieb vor allem aber nahezu fehlerfrei. Damit war das Rennen gelaufen. Titel for Trabbi – hoch verdient für vier akrobatisch bestrittene Rennen!!

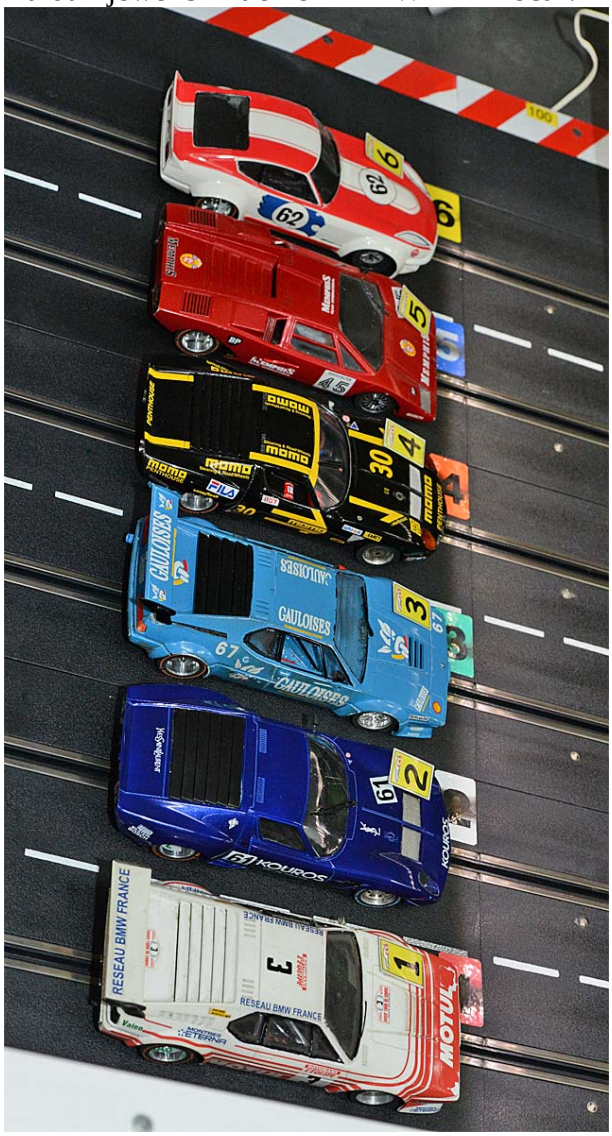
Erste Startgruppe – die Cars beim Losrollen!

Erste Startgruppe – die Fahrer „zwischendrin“

Zweite Startgruppe – die Cars . . .

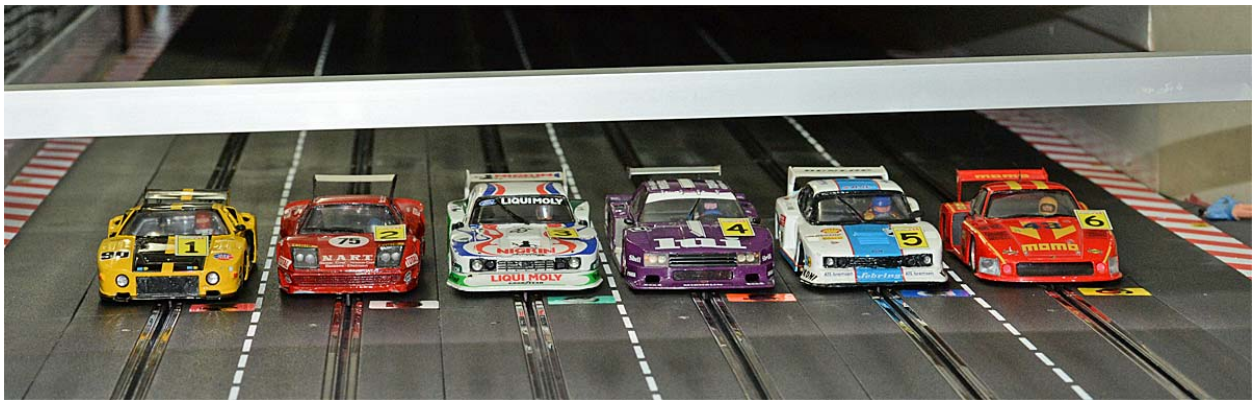
Zweite Startgruppe – die Fahrer ... machen nur Blödsinn! Höchste Zeit, dass es losgeht!!☺

Bei den **GT** ergab der $^{2}/_{3}$ Stand folgendes Bild: „Schwerte rules“ – Siggi Jung (Jota - 125,87 Runden) vor Uwe Buchs (BMW M1) und vor Dirk Stracke (Panthera). Erst auf P4 ein nicht-Schwerter: Johannes Rohde (Corvette). Die Abstände: Siggi lag gut eine Runde vorn – die Anderen dann folgten jeweils mit ca. ½- Runden Abstand . . .
Bemerkenswert hier die bisherige P7 von Daniel Grabau bzw. P10 (erneut!) von Andreas Buldt – jeweils mit einem BMW M1 Procar!



Dritte Startgruppe – die Cars . . .

Die schnellste Startgruppe sah erneut die bisherigen Top 7 der Meisterschaft am Start. Kai-Ole führte die Wertung mit beruhigendem Vorsprung an und musste eigentlich nur ohne technischen Defekt ins Ziel gelangen.
Alle anderen Sechs mussten als Verfolger und Anwärter auf die Plätze 2 und 3 gelten: Andreas Thierfelder (Nissan 260Z) lag auf P2 der Gesamtwertung. Ingo Vorberg (Lamborghini LP400) belegte die vorläufige P3. Dann folgten Hans Quadt (BMW M1 Procar), der Autor und Christian Letzner (beide Lamborghini Jota) sowie der zuletzt vom technischen Pech gebeutelte Sebastian Nockemann (dito M1 Procar) . . .
Der Start brachte ein „deja vue“. Sebastian blieb stehen. Das gab’s bereits beim Start im ScaRaDo im November. Dieses Mal versagte der Motor den Dienst völlig – die Fehlerermittlung und der Wechsel dauerten. Erneut letzter Platz!☹
Dem Autor erging’s auch nicht viel besser. Jota und Fahrer funktionierten nicht synchron. Irgendwann zimmerte ein Kollege so vehement ins Heck des Jotas, dass sich Teile davon immer ‘mal wieder am Chassis Heck klemmten. Erst nach Fehleranalyse durch André und Demontage der lädierten Heckblende lief’s halbwegs erträglich. Es blieb P18 . . .
Zu allem Überfluss erwischte es auch noch Ingo. Zwar hatte er zu Beginn auch etliche Probleme mit der Strecke – ein vehementer Crash in den „Geisterfahrer“ spielenden M1 von Sebastian versaute ihm bzw. dem LP400 aber auch den Rest des Tages!☹
Rest Vier! Die kamen aber halbwegs unversehrt durch. Andreas und Christian lieferten sich einen beherzten Fight, den Andreas letztlich mit 125,75 zu 125,51 Runden für sich zu entscheiden vermochte. Damit blieben Beide knapp hinter Siggi, dem damit die P3 des Tages gehörte . . .
Fast eine Runde weiter kam Hans in unauffälliger Fahrt, was ihn in der Gesamtwertung noch auf den „Bronze“ Rang brachte. Grats!
Ganz vorne ließ Kai-Ole nichts anbrennen, kam zwei (!!) Runden weiter als Hans, fuhr damit den ersten Gruppe 4 Sieg des Jahres und natürlich auch den Titel sicher ein! Chapeau!!☺
„Silber“ in der Gruppe 4 blieb damit übrigens bei Andreas!



Dritte Startgruppe – die Cars . . .

Erste Startgruppe – die Cars . . .

Zweite Startgruppe – die Cars . . .

Die **Silhouetten** bestreiten traditionell die letzten Rennen in der 245. Nachdem zwei Startgruppen ihre Rennen absolviert hatten, lag schon wieder Siggi Jung vorne. Sein Capri turbo rannte 128,18 Runden weit – Trubel in der ersten Startgruppe hin, Trubel her . . .
Ihm folgte mit knapp 1,5 Runden Rückstand Christian Letzner (Toyota Celica LB turbo), der wiederum Lars Böhmer mit dem neuen Nissan Bluebird turbo um weitere gute 1,5 Runden hinter sich ließ. Das war dennoch die zweite Top Leistung von Lars! Dahinter wurde es eng zwischen Uwe Buchs und seinem heckgetriebenen Porsche 935/76 sowie Dirk Stracke mit dem BMW 320 Aeroheck. Die beiden trennten nur 18 Teilmeter . . .
Der Jüngste im Feld, Gabriel Heß (frische 13!), sortierte sich auf der vorläufigen P6 ein und hielt sogar Reiner Barm mit dem Nissan Skyline turbo um 14 Teilmeter hinter sich!
Bös erwischte es derweil erneut Ingo Vorberg, dem der Regler abrauchte – womit die zweite Gruppe im Teich lag!☹ 2014 war wirklich nicht Ingos 245-Saison . . .

Auf geht's also in den Showdown der besten Sechs der 2014er Gesamtwertung in der Gruppe 5 . . .
Sebastian (Porsche 935/78) hatte bislang vier Siege auf dem Konto und musste nur ohne technische Probleme ins Ziel kommen, um den Titel einzufahren. Zitat Vorbericht: *„Hans Quadt hat gute Chancen auf „Silber“. Dahinter dürfte der Fight um „Bronze“ zwischen Kai-Ole Stracke und André Kaczmarek bei nur gut 3 Pkt. Delta für Sprengstoff sorgen“* . . .
Die Fahrzeuge zum Trio: Ford Capri turbo, Nissan Skyline turbo und erneut Ford Capri turbo . . .
„Mitturner“ in dieser Gruppe waren ferner

auch Andreas Thierfelder (Start-P6, De Tomaso Panthera turbo) und Johannes Rohde (Start-P5, Ferrari 365 GT4 BB) . . .
Beginnen wir bei diesen Beiden. Man lag sich fortwährend in den Haaren. Am Ende hielt Johannes die Rangfolge bei: Er schaffte 127,50 Runden – Andreas 127,07. Siggi blieb also davor!
Hans Quadt verzeichnete mit letztlich 128,77 absolvierten Runden seine zweite Top-3-Platzierung des Tages – P3. Das reichte mehr als aus, um das „Silber“ sicher zu machen!

Ford Power – André und Hans gehen äußerst schwungvoll zu Werke!

Bleibt das Duell von Kai-Ole und André um das dritte Edelmetall. Letztlich war’s jedoch keins: André fuhr spektakulär und schnell, mutmaßlich aber zu spektakulär, denn etliche Fehler säumten seinen Weg. 125,43 Runden ergaben am Ende nur P8 . . .

Und auch Kai-Ole und Sebastian im vehementen Parallelschwung!

Somit also sicher „Bronze“ für Kai-Ole, der einen ganz anderen Gegner fand und sich mit Sebastian ein packendes Duell um den Tagessieg lieferte. Der 935 mit seinem kurzen Radstand war zwar etwas langsamer als der Skyline – Sebastian fuhr jedoch sehr kontrolliert und Kai-Ole ließ etwas ungestümer das ein oder andere Zehntel in den zahlreichen Schikanen liegen. So ging’s am Ende 132,56 vs. 131,22 Runden aus. Beide lagen damit weit vor dem „Rest vons Ganze“. Hut ab!

In der **Zusammenfassung** lassen sich etliche Vorhersagen bestätigen. Das vergleichsweise geringe Grip Level. Die sehr unruhigen und von häufigen Terrorphasen durchzogenen Rennen. Und die bisweilen nervzehrenden Fights um das Championat . . .
Interessant ist, dass in allen drei Gruppen nie das schnellste Fahrzeug den Tagessieg davon getragen hat!☺

In der Gesamtwertung des Tages (die gefahrenen Runden aller drei Gruppen aufaddiert) lag am Ende Kai-Ole Stracke vorn. Grats zum allerersten Tagessieg in der 245!!
Jeweils mit Rundenabstand folgten Hans Quadt und Andreas Thierfelder. Christian Letzner erzielte mit P4 sein bisher bestes 245-Resultat. Hochgradig ärgerlich für ihn war nur, dass sein Teamkollege Andreas um 23 Teilmeter vorn blieb!☺
Siggi Jung belegte eine Runde zurück dann die P5 und Johannes Rohde war’s mit der Urkunde für Platz 6 zufrieden . . .

Ende

Die Rückgabe der ausgegebenen Räder verzögerte die abschließende **Tagessiegerehrung** ein wenig. Letztlich gab's dann doch einen „Stuhlkreis“ und einige mehr oder weniger kurzweilige Rückblicke auf die neun absolvierten Rennen des Tages . . .

Materialrückgabe – deutlich mehr Stau als bei der Ausgabe!☺☺

Das **Tippspiel** sah zwei 245er, die jeweils zwei Positionen korrekt vorher gesagt hatten. Das Los entschied zu Gunsten von Johannes Rohde. Er würde als Erster zur abschließenden Tombola gehen . . .

Top 3 der Tagesordnung war dann der kurze **Rück- und Ausblick** auf die 245. In Kurzform: Die Serie hat sich stabilisiert. Vier Startgruppen sind wieder Standard. Die Vielfalt ist gewährleistet. In 2015 bleibt alles wie gehabt. Bekannte Austragungsorte, bekannte Abfolge und hoffentlich neue Rennergebnisse!☺

Die Results der **Jahressiegerehrung** wurden in die o.a. Rennberichte eingestreut. Hier noch einmal das Ganze in Zahlen:

Tourenwagen - Gruppe 2

1. Sebastian Nockemann ..... 399,67 Pkt.
2. Ralf Schaffland..... 395,07
3. Andreas Thierfelder..... 344,45
4. Hans Quadt..... 322,86
5. Kai-Ole Stracke 317,26
6. Christian Letzner 288,64

Tourenwagen - Sonderwertung bis 1.300cm³

1. Sebastian Nockemann ..... 420,00 Pkt.

GT - Gruppe 4

1. Kai-Ole Stracke ..... 396,30 Pkt.
2. Andreas Thierfelder..... 348,08
3. Hans Quadt..... 323,09
4. Christian Letzner 308,51
5. Ingo Vorberg 306,50
6. Dirk Stracke 280,61

GT - Sonderwertung BMW M1 Procar

1. Kai-Ole Stracke..... 388,41 Pkt.
2. Hans Quadt 340,00
3. Uwe Buchs..... 251,82

Silhouetten - Gruppe 5

1. Sebastian Nockemann..... 525,00 Pkt.
2. Hans Quadt 456,98
3. Kai-Ole Stracke..... 433,26
4. André Kaczmarek 398,38
5. Johannes Rohde 380,19
6. Andreas Thierfelder 367,21

Darüber hinaus gab's sechs Sonderpreise – u.a. für den „Rookie of the Year“ (Michael Hüsselmann) sowie für „Bauen am Fließband“ (Lars Böhmer) und „Scale Technik“ (Uwe Buchs). Zwei lustige Preise in Sachen Urkunden und Slotcar Transport erhielten Johannes Rohde und Siggi Jung. Last but not least gab's aus Sponsormitteln auch noch eine Nachwuchsförderung für Gabriel Heß . . .

Sieger Gruppen 2 und 5 – plus Gr.2 Sonderwertung . . . Sebastian!

Sieger Gruppe 4 – plus Gr.4 Sonderwertung . . . Kai-Ole!

Letzter Punkt der umfangreichen Tagesordnung war die abschließende **Tombola**, die für jeden Teilnehmer zahlreiche Sachpreise enthielt. Hier gilt der besondere Dank den Sponsoren Car On Line, DoSlot, H&T Motor Racing, Jim Summer Racing, KHH, Slottec und Wombels!!

Was die nahtlose Überleitung zu den **Credits** ist! Ein Herzlicher Dank geht an die Jungs vom Raceway Park Siegburg, die sowohl das Catering als auch die Zeitnahme vorbildlich managten! Speziell die Bepfe Crew war im teilweise auf der Strecke herrschenden Tohuwabohu oft schneller als die Einsetzer!☺ Ein separates „Bedankt“ geht ferner an Andreas, der die Bahn nach dem Cup2Night noch rasch an gewonnene Erkenntnisse anpasste sowie an Christof, der am Abend vor dem Rennen noch für den notwenigen Durchblick der Teilnehmer in Form zusätzlicher TFTs sorgte!

Zum Schluss bleibt der Dank an die unverzichtbaren Helfer aus Reihen der 245, die vom Bahnputzen und Aufbauen über die Rennorga bis hin zur Materialrückgabe und das Abbauen immer wieder ohne Nachfrage mit anpackten!

Bunter Parc Fermé in Siegburg

Ausblick

Weiter geht’s mit der **Gruppe 245** erst wieder im kommenden Jahr. Der Auftakt wird in der Rennpiste Duisburg ausgetragen. Das Datum: **21. März 2014**

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Gruppe 245

Sponsoren

	Car-On-Line	DoSlot	eMail - M.Förster	H+T Motorracing
Jim Summer Racing	Plafit	Rennpiste	Rennserien-West	Scaleproduction
Slottec	Slotracing & Tabletop	KHH, JM und „Wombel“		

News aus den Serien

Saison 2014 / 2015

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2015 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④	- / -	-
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	✓ / ✓	✓
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ~~③~~ ~~④~~	✓ / ✓	✓
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	✓ / ✓	✓
kein CUP !	- / -	✓		✓ / ✓	✓
LM'75	✓ / ✓	✓	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 (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④	✓ / ✓	✓
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○	- / -	✓
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○	- / -	✓
Carrera Panamericana	- / -	-	○	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	✓ / ✓	✓
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .	- / ✓	. . .
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .	- / ✓	. . .
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .	- / ✓	. . .

,