WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 617 -

5. Februar 2018

Editorial.....

Moin Folks . . . am Wochenende gab's gleich zwei Solitärveranstaltungen: Den Classic Formula Day in Duisburg Mündelheim sowie den 245 „Zwergenaufstand" im Dortmunder ScaRaDo . . .

Über die jecken Tage ist erst einmal Pause im slotracenden Westen. Mitte des Monats steht dann der Saisonstart der Duessel-Village 250 im SOKO Keller im Dorf an. Ebenfalls den Auftakt fährt der NASCAR Grand National – und zwar bei Slotracing & Tabletop in Kamp-Lintfort. Bereits den 2. Lauf bestreitet dann die GT/LM-Serie; dazu geht's an die Ruhr zu den Carrera Freunden in Schwerte . . .

Anschließend gibt's dann wieder einen „Hänger" – so richtig geht's dann erst im März weiter . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 617 berichtet vom Classic Formula Day im Duisburger Süden, vom 245 „Zwergenaufstand" im ScaRaDo sowie vom NASCAR Winston Cup in Mülheim/Ruhr . . .

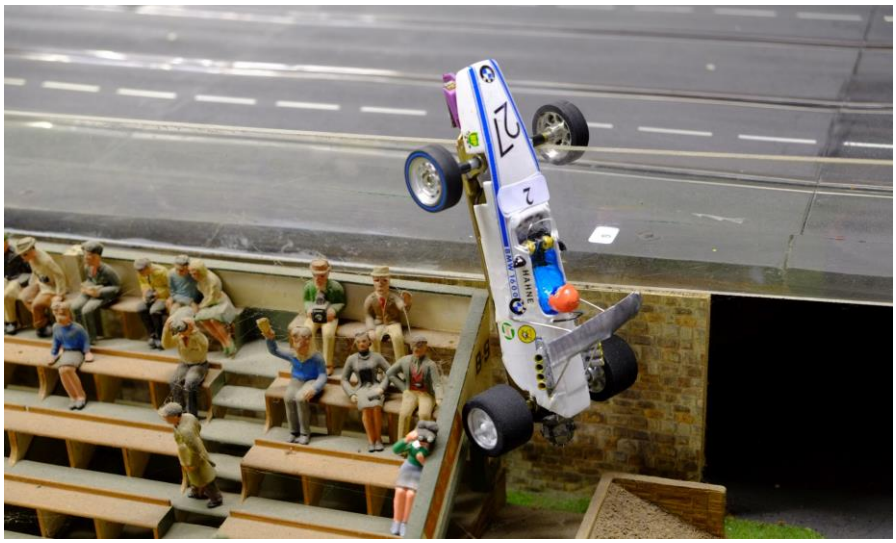
Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day am 03.02.2018 in Duisburg
- **Gruppe 2 4 5** „Zwergenaufstand" am 03.02.2018 in Dortmund
- NASCAR Winston Cup 1. Lauf am 27. Januar 2018 in Mülheim/Ruhr
- News aus den Serien Saison 2018/19

Classic Formula Day

am 03.02.2018 in Duisburg

geschrieben von Bernhard



Derartige Stunts funktionieren nur mit'm Formel . . .

Noch-Serienchef Ronald hatte die Freunde der freistehenden Räder zum 1. Lauf in den Katakomben des SRC Mündelheim eingeladen. Dem Ruf folgten 10 Fahrer, darunter meist Stammfahrer. Aber auch David wollte sich erstmals in einem offizielle CFD- Lauf versuchen, nachdem er schon einige Testläufe im Club absolviert hatte.

Reglementtechnisch ist erst einmal alles beim Alten geblieben. Bei den für die Bodenhaftung wichtigen Hinterrädern greift man auf die bewährten Scaleauto- Fertigräder zurück. Vernünftige Aufbewahrung in dunklen Plastikdöschen unter kühlen Temperaturbedingungen vorausgesetzt, reicht ein kurzes Anschleifen vor dem Rennen.

Die Serienleitung verbleibt vorerst beim jetzigen Serienchef, der in dieser Saison vom Verfasser dieser Zeilen unterstützt wird. Über eine mögliche Änderung wird zu einem späteren Zeitpunkt dann noch entschieden.

Bei 10 Teilnehmern verlief die Wagenabnahme zügig. Bei wenigen Wagen gab es Beanstandungen, die aber entweder tolerant behandelt oder korrigiert wurden. Durch den geringen zeitlichen Aufwand bei der Abnahme

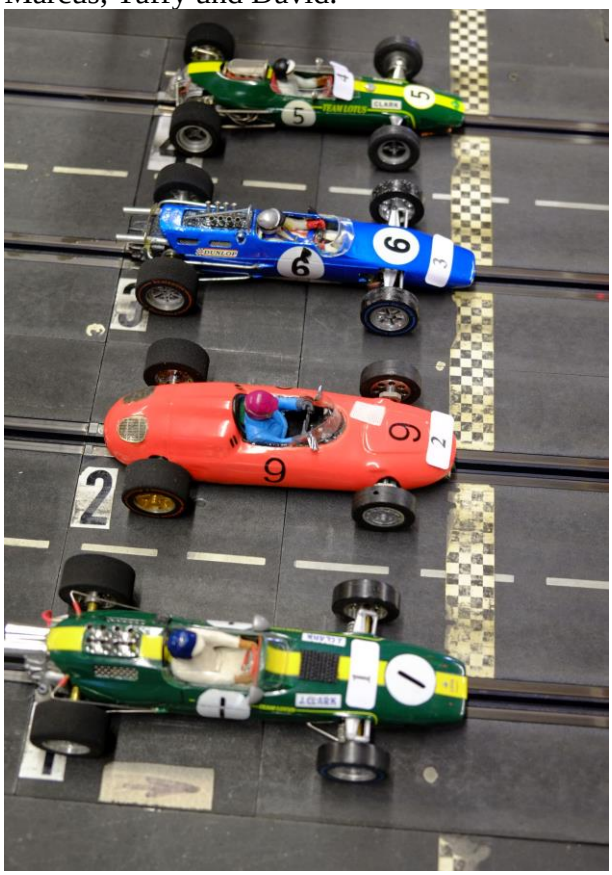
blieb einerseits mehr Zeit für das Training, andererseits konnte mit dem Rennen nach Vergabe der Startgruppen mit je 5 Fahrern pünktlich um 12 Uhr begonnen werden.

Alle Teilnehmer konzentrierten sich erst einmal auf vorhandenes Material. Aufgefallen war lediglich der neue Cooper T86 des Serienchefs.

Neuer T86 . . .

CFD 65

In der ersten Startgruppe des CFD 65- Laufs duellierten sich Thomas, Bernhard (Verfasser), Marcus, Taffy und David.



Thomas war in der Gruppe der sichtbar Schnellere, aber Bernhard konnte am Anfang durch besonnene und sichere Fahrweise mithalten. Mit zunehmendem Verlauf musste er jedoch abreißen lassen. Marcus und Taffy waren ebenfalls schnell, hatten aber einige Ausritte ins Grüne. David fuhr als Neuling erstaunlich gut mit, es fehlte ihm aber über die Distanz noch an der notwendigen Konzentration.

Startgruppe 1/CFD 65

Thomas	124,25
Bernhard	122,21
Marcus	120,44
Taffy	117,69
David	103,92

In der 2. Startgruppe waren naturgemäß die Heimascaris und die schnelleren Vertreter der Zunft eingruppiert. Holger ließ hier nichts anbrennen und baute seinen Vorsprung beharrlich aus, während Volker ihm versuchte zu folgen. Frieder hat einen guten Tag, war aber über die Distanz dann doch deutlich von der Spitze entfernt. Zwischen Ronald und Ingo war es sehr eng und sie konnten sich am Ende noch vor dem schnellsten der Startgruppe 1 platzieren. Somit waren die Punkte (50 – 48 – 46 – 45 – 44 – 43 - 42 – 41 – 40 – 39) verteilt.

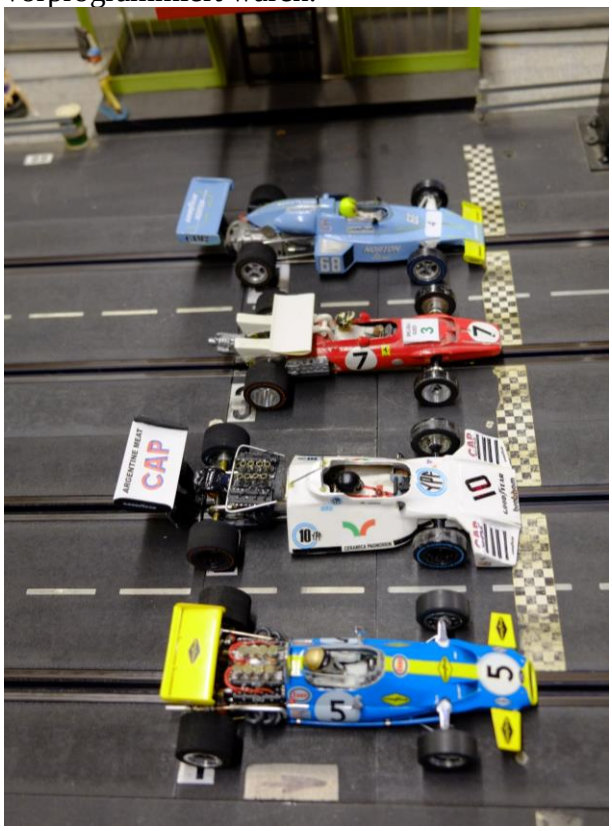
Startgruppe 2/CFD 65

Holger	135,02
Volker	133,94
Frieder	129,68
Ronald	125,95
Ingo	125,19

Es folgte erst einmal ein leckeres Mittagessen (leckeren Grünkohl) organisiert von Volker beim lokalen Catering, bevor dann mit vollen Mägen die Klasse 2 in Angriff genommen werden konnte.

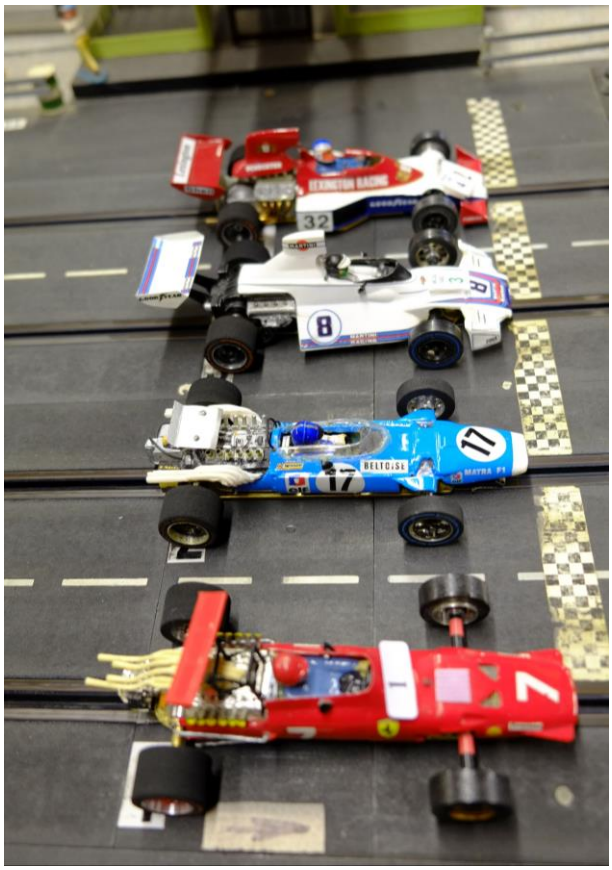
CFD 75

Die Gruppierung des CFD 65- Laufs konnte beibehalten werden, sodass spannende Duelle vorprogrammiert waren.



Bernhard gab gleich am Anfang mit seinem BT 42 Vollgas und konnte sich durch sichere Fahrweise absetzen. Der Brabham vom Thomas (siehe Artikel in der Car- On- Line Ausgabe Jan/Feb 2016) lief dagegen nicht so gut und konnte die Pace von Bernhard im CFD Lauf 75 nicht mitgehen. Bei Taffy lief es dagegen etwas besser. David kam zunehmend sicherer mit Wagen und Strecke zurecht und konnte den Abstand zum Rest der Gruppe deutlich kleiner halten. Im Endergebnis kam die Gruppe mit klar abgegrenzten Ergebnissen ins Ziel.

Bernhard	131,15
Marcus	127,92
Taffy	124,70
Thomas	121,23
David	116,54



In der 2. Startgruppe war erwartungsgemäß der Grundspeed deutlich höher. Frieder war in der Klasse 2 in Höchstform und lieferte sich ein unerwartet enges Duell mit Holger. Am Ende musste er sich um lediglich 0,1 Teilmeter geschlagen geben. Volker mit gebührenden Abstand dahinter und Ronald wieder sicher vor Ingo, der sich am Ende knapp Bernhard als Sieger der ersten Startgruppe geschlagen geben musste.

CFD 75/Startgruppe 2

Holger	137,40
Frieder	137,30
Volker	135,99
Ronald	132,57
Ingo	129,02

Sieg für Holger . . .

Nach Punktevergabe und Addition der Läufe ergab sich folgende Gesamtpunktewertung:

1. Holger 100
2. Volker 94
3. Frieder 94
4. Ronald 90
5. Ingo 87
6. Bernhard 86
7. Marcus 83
8. Thomas 83
9. Taffy 81
10. David 78

Ehrenpreis für David . . .

Es wurde wie immer viel gelacht und geplaudert. In der freundlichen Atmosphäre werden Neulinge schnell sich wohl fühlen.

Besten Dank an den SRC und die Teilnehmer für das gelungene Rennen. Zum Abschluss gab es noch ein Gruppenfoto als Erinnerung an die Schullokation, da der Club im Frühjahr in neue Räumlichkeiten in der Nähe umzieht. Die Bahn bleibt in der Streckenführung erhalten, sodass die gewonnene Bahnerfahrung nicht verloren geht!

Gruppenbild ohne Dame . . .

Nächster Lauf: Slottrack Niederberg in Heiligenhaus. Wir freuen uns bereits jetzt darauf.

Gruppe 245

„Zwergenaufstand“ am 03.02.2018 in Dortmund

Oder doch eher „Zwergenkegeln“ !?

Für den „Zwergenaufstand“ Nr. 3 war Normalisierung angesagt. Mit Hängen und Würgen wurden’s am Ende 12 Teams, also echte zwei Startgruppen. Die Rekordstarterfelder aus 2016 und 2017 waren Geschichte; das nicht zur 245-Wertung zählende Sonderevent war auf dem bei der Konzeption erwarteten Level angekommen . . .

ScaRaDo – den Streckenposten steht das blanke Entsetzen ob des wilden Treibens auf der Strecke ins Gesicht geschrieben; die gelben Flaggen haben keine Pause . . .

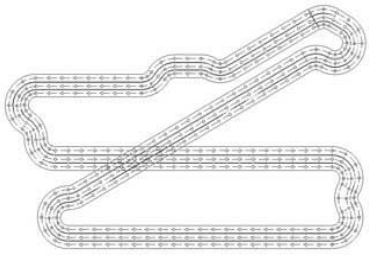
Dass weniger Teams nicht unbedingt weniger Spannung and der Strecke bedeuten sollte, machte die dritte Ausgabe des Aufstandes allerdings überaus deutlich. In allen vier gebildeten Startgruppen ging’s hoch her – und eng bisweilen natürlich auch . . .

Austragungsort

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 10
44287 Dortmund Aplerbeck

URL
www.scarado.de

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



Kompakt

Wetter **5°**
heiter bis wolkig

Grip	gut, konstant – für die „Zwerge“ soeben noch passend; Rundenzahlen letztlich auf 2017er Level
am Start	12 Teams 2*6 Startgruppen (6-6-6-6)
Fahrzeit	jeweils 2*6*5 Minuten/ Fahrer
Bahnspannung	20,0 Volt
Neues	245 im 17. Jahr erstmals ohne Uwe! drei Cars ein Fahrer Rekord-Rundenzahlen
Yellow Press	„Enno“ macht sich gleich zum Stapellauf unbeliebt – der Zwerg kostet mutmaßlich zwei Teams . . . 😉😉
Zeitplan	Start: 12:20 Uhr Ziel: 18:40 Uhr
Racing	viel „Getriebesalat“ im ersten Durchgang! bis auf die Sieger deutliche Sprünge bei den Platzierungen in den jeweils vier Rennen erwartet klarer Sieg für Jan²! Positionen 2-6 hart umkämpft

Trabbis waren heuer nur im Training en vogue – im Rennen erstmals keine Spur von ihnen . . .

Freitag

Arge Sorgen plagten den Autor im Vorfeld des dritten „Zwergenaufstandes“. Die Nennungen trudelten eher spärlich ein. Mit Abwesenheit etlicher Konstanten war zu rechnen. Dass somit das freitägliche Bahnputzen personell knapp besetzt sein würde, ist für die 245 nicht untypisch. Viel dramatischer wurde jedoch die Situation beim anschließend anstehenden Gripfahren eingeschätzt. Kaum mehr als ein halbes Dutzend Folks wurde für den Freitagabend erwartet. Das war denn arg wenig für die Erzeugung eines akzeptablen Grip Niveaus für den Rennsamstag . . .

Doch dann kam’s glücklicherweise noch anders als erwartet. Ein Streik der Metaller und schnelles Arbeiten machten die Anwesenheit von zwei Folks bereits zum Putzen möglich; ein Schwerter Team nannte noch nach dem Putzen (ein neuer Rekord!?) und schlug sogar noch am Abend auf; und drei zusätzliche Folks kamen ohne große Ansage zum Training vorbei. Das ergab eine quasi verdoppelte Freitagstrainiererquote, die somit um die 50% des TN-Feldes lag. Deren Fleiß reichte für ordentlichen Grip am Samstag – alles gut!

Ein Hauch von nichts – ein „Zwergen“-Chassis namens „Inliner Small“ . . .

Was war neu beim dritten Aufstand? Zuerst einmal die Abwesenheit des ScaRaDo Chefs Uwe. Ihn hatte im 17. Jahr für die 245 im ScaRaDo erstmals die Gesundheit im Stich gelassen. Die 245er wünschen ihm von Herzen rasche und vollständige Genesung!!

Dann war da noch der „Enno“ – auch ein „Zwerg“, auch in Dortmund, aber nicht im ScaRaDo! Seine Geburt bestimmte die Woche vor dem Rennen… und der zweifache „Aufstands“-Sieger sowie Ennos Grandpa fehlten auf der Starterliste... So macht man sich keine

Freunde, Enno! 😊 Grats dennoch dem gesamten DoSlot Clan zum Nachwuchs! Das Projekt „PQ 4.0“ kann starten . . .

Aufstellung zum Funktionstest nach der Materialausgabe – Räder einrollen lautet die Devise; einer fehlt, der wurde nicht rechtzeitig fertig . . .

Ebenfalls neu: Fabi Holthöfer als Fahrer; er lief ohne feste Teamzusage auf und bildete kurzerhand Freitagabend mit dem gehandicapten Autor das Team Nr.12 . . .
Und drei Cars: Ein Fiat Abarth 1000 TCR, ein VW Polo sowie ein wohl unvermeidlicher NSU TTS . . .
Wieder nicht am Start: Der R8 Gordini, schmerzlich vermisst die wahren Zwerge Mini Cooper und Autobianchi A112 . . .

Technische Abnahme – wie immer eher Happening denn ernsthaftes Arbeiten . . .

Samstag

Zweiter Tag – alle da! 24 Folks, 12 Teams, 4 Startgruppen. Geht doch!
Das 2,5 Stunden kurze Training wurde intensiv genutzt. Gedränge oder Hektik kam aber nicht auf. Man schaffte konzentriert; der Grip war rasch auf angestrebtem Level – die Cars waren unterschiedlich rasch aussortiert. Einen Schreckmoment gab’s noch kurz vor Trainingsende für die favorisierten Jan², als das designierte Einsatzauto ausklebte. JanS ließ sich dadurch nicht entnerven – kurz vor der Materialausgabe rollte der hellblaue TTS wieder Rekordrunden . . .

Mit dem gebotenen sittlichen Ernst eröffnet Johannes den Quali-Reigen für alle 24 Folks – mit ‘ner 9.082s reicht’s für P3 in seinem Grid!

Die Quali beim „Zwergenaufstand“ kannte bislang nur die Außenspuren: Die schwierige Spur 6 in 2016; die schnellere Spur 1 im Vorjahr – heuer gab’s ein Remake: Die Eins sollte es wieder sein . . .
Zahlreiche Ausflüge würzten die jeweils zwei gezeiteten Runden – selbst JanS versenkte den TTS ein Mal in der Bande . . .
Ergo wurde die Startaufstellung der zwei gebildeten Grids – die Teams benannten die Fahrer für die beiden Grids selbst – arg durcheinander gewürfelt.
Im ersten Grid setzte sich JanS durch, gefolgt von Kai-Ole. Dann schon Johannes. Überraschend nicht in die schnellere Gruppe schafften es Remo, Frank, Uwe und Jörg. Da würde gleich die erste Startgruppe wohl richtig viel Speed bieten . . .
Im zweiten Grid eroberte Newbee Fabian mit dem Starlet die Pole. Ihm folgten RalfL und JanU. Nicht so gut zurecht kamen hingegen u.a. Christian und Karl-Heinz . . .

Fotospecial Stuntshow aus dem Training

Aus der Abteilung „das geht nicht gut“ – Kollege Letzner eindeutig zu eilig auf Achse . . .

Gaaaanz sauber hingegen Maitre Gdanitz mit dem R8 Gordini . . .

Raumgreifend wiederum der ramponierte Trainings-Trabbi im Gegenschwung . . .

„That Man Stracke“ steht diese Nummer, wenn auch nur knapp!

Jan² im sauberen Drift, der Starlet P6 gehorcht auf’s Wort – jedenfalls manchmal . . .

Schwerter mit clubeigener Sprühdose!? Polo I und NSU TT bei der Einerverfolgung . . .

Racing

Mit leichtem Verzug ging gegen 12:20 Uhr die erste Startgruppe auf die 6*5 Minuten Tour. „Hoch“ waren im Vorjahr für die Spitze 209,12 Runden – erzielt von Sebastian. Die „Normalos“ packten so um die 200 Runden pro Durchgang – vier Folks (Frank, HansQ, Remo und der Autor) kamen weiter – „best“ waren bislang 203,52 Runden . . .

Erster Grid / erster Durchgang

In der **ersten Startgruppe** hatten die ausgegebenen Räder nur 4 Minuten Einrollen hinter sich. Ergo musste noch ein wenig bis zum vollen Grip geburnt werden. Somit wackelte die 200er Marke nur bei JanS (NSU TTS) und Kai-Ole Stracke (VW Polo). Ersterer brachte den bisherigen Rundenrekord gleich zum Einsturz 209,36 Runden waren nun „hoch“ . . .
Packend wurde es in der schnellen Startgruppe zwischen Johannes und dem Autor (beide Starlet P6) sowie ATH (NSU TT). Alle Drei fuhren dazu ein Fernduell gegen die von Frank mit dem TTS vorgelegten Bestwert der ersten Gruppe von 199,86 Runden.
Johannes war eindeutig schnellste Maus in

Mexiko, verpasste aber zu viele Ecken, sodass die Konkurrenz immer wieder aufschloss oder vorbeizog. ATH hatte auf der Startspur Sechs deutliche Not – das vermochte er im Folgenden nicht mehr so recht aufzuholen. Ergo setzte sich am Ende der Autor durch; Johannes hielt die Starlet Nase knapp vor ATH. Und Frank grinste – dem Autor fehlten rund 30 TM auf seinen Wert . . .
Somit JanS vor Kai-Ole vor Frank, dem Autor, Johannes und ATH.

Erster Grid – die schnelleren Sechs . . .

Erster Grid - die langsameren Folks aus der Quali . . .

Die Piloten dazu – Spur 1 ist rechts im Bild . . .

Erste Kurve – die eigentlich ungünstigen Außenspuren erwischen den besseren Start . . .

Die zweite Startgruppe wurde ein wenig vom technischen Pech heimgesucht. Remo hatte am NSU TT „Getriebe“, Uwe verlor am 1000 TCR ein großes Stück vom Heck und Jörg nahm den TTS verschiedentlich von der Bahn – der mochte nun gar nicht um den Kurs rennen . . .
Dennoch kam hier das Racing nicht zu kurz:
Frank setzte sich problemlos durch (s.o.), dann kam Remo, dann Uwe und dann Michael Geist, der dem Clubkollegen Holger im Honda S800-Duell eine Nase drehte. Für Jörg blieb nur der letzte Platz; man nutzte das laufende Rennen, um den TTS von der Bahn zu nehmen und den Fehler im System zu suchen.
Apropos Fehler: Auch der zweite TTS aus der Eifel lief nicht wirklich prickelnd. Marius hatte in der schnellen Gruppe nicht wirklich eine Chance, die Pace mitzugehen und wurde auf die P10 zurück gespült . . .

Zweiter Grid / erster Durchgang

In der **dritten Startgruppe** gingen die in der Quali langsameren Folks des zweiten Grids auf die Reise. Hier kam deutlich mehr Spannung auf als beim ersten Grid, wo die Abstände oft mehrere Runden betrugen . . .
Zwar gab’s mit Christian auf dem TT einen überlegenen Sieger; die fünf Folks dahinter gingen jedoch mit nur 2 Runden Differenz durch’s Ziel . . .
Am Ende lag HansB mit dem 1000 TCR eine gute halbe Runde vor AndreasB und seinem Starlet. Beide waren auch bei den schnellsten

Rundenzeiten dichtauf. Dahinter ging's wieder ScaRaDo-intern um den Honda S800-Cup. Junior Justin blieb dabei nur knapp hinter AndreasB (18 TM), aber sicher vor dem Clubkollegen Berthold. Somit hatten die Dortmunder Rookies den Routiniers erst einmal ein 2:0 abgetrotzt!
Karl-Heinz und Jörg hatten den Eifel TTS zwar etwas besser ans Laufen gebracht – von der erzielten Rundenzahl reichte es dennoch nur knapp zur P6 dieser Gruppe . . .

Zweiter Grid – langsamere Gruppe . . .

Erste Kurve – der Abarth ging verschütt . . .

Die **vierte Startgruppe** war dann wieder von technischen Unzulänglichkeiten geprägt. Der zweite Eifel TTS, jetzt mit Gabriel am Regler, stolperte über ein loses Motorritzel. Die Reparatur dauerte gefühlt ewig, da man bei den Zwergen von unten nicht ans Getriebe kommt. Und auch InVo erwischte beim neuen Polo ein Getriebeproblem, sodass er deutlich zurück fiel . . .
Bleiben vier Folks, die so richtig Action machen konnten! Lange Zeit wogte der Vierkampf zwischen drei NSU (von HansQ, JanU und RalfL) sowie dem Polesetter Fabian hin und her. Je nach zu befahrender Spur wechselte die Führung – bisweilen auch je nach Abflug! 😉
Erst gegen Rennende kristallisierte sich eine valide Abfolge heraus: JanU sollte gewinnen, knapp eine Runde vor Fabian. Der setzte auf der Schlussspur Zwei alle Joker, um „U" noch einzuholen – übertrieb's dabei jedoch und musste folglich bisweilen auch einmal einen Blick in den Rückspiegel werfen . . .
Dort battleten HanSQ und RalfL um die P3. Letztlich entschied die geringere Fehlerrate zu Gunsten von HansQ.
Bemerkenswert: Alle vier übertrafen die 200-Runden-Marke!
Die Top 6 für die schnellere Startgruppe im zweiten Durchgang: JanU, Fabian, HansQ, RalfL sowie Christian und HansB als Aufsteiger . . .

Zweiter Grid – die Top 6 . . .

Zwischenstand

Bei Halbzeit wurden die erzielten Punkte für die zwei Fahrer aufaddiert – also nicht wie sonst üblich die gefahrenen Runden.
Danach führten Jan² mit der Idealpunktzahl 200. Die P2 hatten Holthöfer/ Schaffland inne. Es folgten Leenen/ Ohlig vor Brandalise/Quadt, Letzner/Thierfelder und Buldt/Rohde . . .

Entschieden war allerdings noch nichts, zumal hoffentlich die technischen Probleme in der Servicepause abgestellt werden konnten . . .

Servicepause

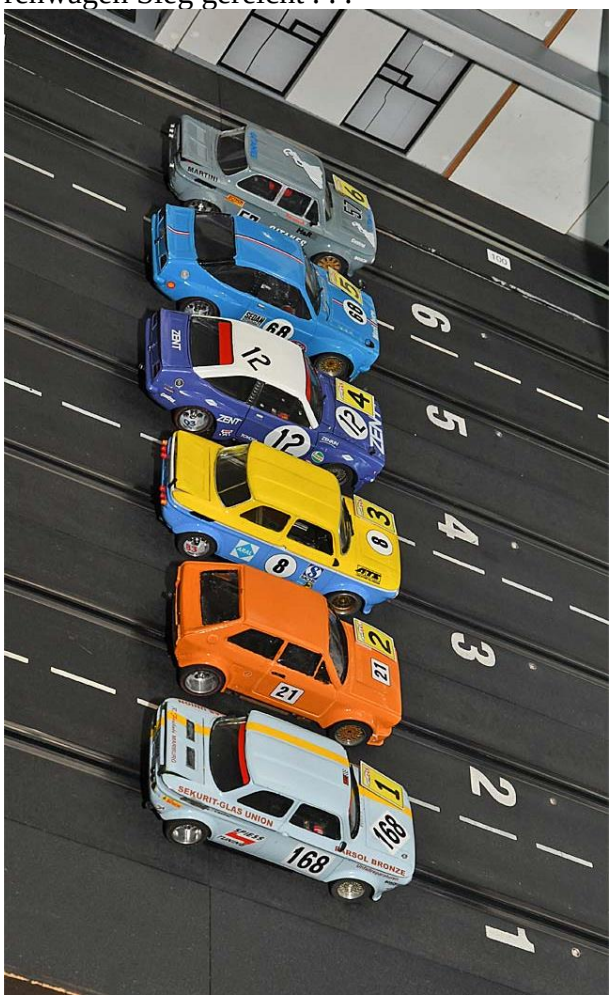
Besagte Servicepause war mit einem Wechsel der ausgegebenen Räder verbunden. Man würde also wieder auf weniger gut eingefahrenem Material starten . . .
Die Umbauten waren ‘mal banal, ‘mal extrem. Heß/Mews bauten alles um. Holthöfer/ Schaffland bekamen vorsorglich ein neues Getriebe, Leenen/Ohlig widmeten sich intensiv dem Leitkiel . . .
Nach gut einer halben Stunde Pause wurde erneut 4 Minuten lang Funktionstest betrieben und anschließend war erneut Racing angesagt. Gestartet wurde nach den Resultaten des ersten Umlaufs . . .

Erster Grid / zweiter Durchgang

Im Prinzip war der zweiter Durchgang der **langsameren** Gruppe eine Wiederholung des Ersten. Vergleichsweise große Abstände, Remo erneut in technischer Malaise – jedoch glücklicherweise nur kurz, um die Schleifer zu richten . . .
Somit zwar Sieg für ihn, jedoch weit weg von der 200er Marke. Uwe Buchs verbesserte sich auf die P2, jedoch gut eine Runde dahinter. Marius Heß dito deutlich verbessert, jedoch mit viel Abstand nach vorn und hinten . . .
Auch der zweite Eifel-Express lief nun besser. Jedoch war Jörg Mews im Ziel nur knapp vor Holger Hühndorf, der den ersten Sieg für die ScaRaDo Routiniers gegen die Rookies einfuhr. Denn Michael Geist haderte mit dem Setup des S800 nach dem großen Service . . .

Erster Grid – P7 bis P12 des ersten Durchganges . . .

Die **schnellere Gruppe** wurde erneut zur sicheren Beute von JanS. 209,88 Runden bedeutete eine erneute Steigerung des bisherigen Bestwerts! Auf eine normale 245-Distanz umgerechnet wären dies übrigens 125,92 Runden – das hätte in allen vier zurückliegenden Einzelrennen im ScaRaDo locker zum Tourenwagen Sieg gereicht . . .



Erster Grid – P1 bis P6 erster Umlauf . . .

Kai-Ole Stracke trieb den VW Polo mit renoviertem Getriebe ebenfalls eine gute Runde weiter und erzielte erneut die sichere P2 . . .
Dahinter gab’s wiederum einen Vierkampf, der jedoch mit umgekehrten Vorzeichen endete. Die Kollegen Rohde, Thierfelder und Schaffland Senior kannten sich bereits aus dem ersten Gefecht; Frank Ohlig kam neu hinzu. Er machte die Pace; der Autor versuchte mit Attacke zu folgen, das klappte nicht. Etliche Ab-

flüge waren die Folge. Frank zog weg; für den Autor ging's gegen ATH. Das ging auch ins Auge – ergo P5. Denn Johannes kam im Unterschied zum ersten Umlauf nach dem Service gar nicht mehr zurecht. Ein „deja vue" zum Vorjahr. Ihn spülte es am Ende mitten in die erste Startgruppe . . .

Die Entscheidung würde der zweite Grid bringen müssen. Die P2 von Holthöfer/Schaffland war dahin; die hatten nun Leenen/Ohlig inne – Letzner/Thierfelder hatten Boden auf Brandalise/Quadt gut gemacht und rangierten nun punktgleich mit Stracke/Vorberg auf P4. Und auch Buldt/Rohde teilten sich die P7 mit Bickenbach/Buchs . . .
Das Heß-Junior-Team schob sich auf P10 vor. Die Verfolger aus dem ScaRaDo waren jedoch nahe dran – und die wiederum mussten die „Clubmeisterschaft" noch entscheiden. Heß/ Mews waren die rote Laterne zwar noch nicht los, hatten aber durchaus noch Chancen auf eine Verbesserung in der Platzierung . . .

Zweiter Grid – P1 bis P6 . . .

Zweiter Grid / zweiter Durchgang

Zweiter Grid – P7 bis P17 aus dem ersten Durchgang . . .

Auf geht's mit der **langsameren Gruppe**: Die wurde zwar zur sicheren Beute von Ingo Vorberg, die erzielte Rundenzahl war aber mittelprima – die bisherige P4 würde ggf. nicht zu halten sein . . .
Haken wir rasch Gabriel Heß ab; der kam nicht so recht in Schwung – oder er hatte zu viel davon. Das wurde somit die P6 dieser Gruppe . . .

Die anderen vier Folks zeigten jedoch bis zur letzten Sekunde hoch-spannendes Racing! Vor der Schlussspur lagen die Herren Buldt, Gdanitz und Heß Senior quasi gleichauf – und Justin Michel nur ca. eine Runde zurück . . .
Die Fights waren sehenswert, alle rissen sich mächtig am Riemen – die Abflugrate blieb im Rahmen. Letztlich überflügelte Justin Karl-Heinz noch knapp, blieb aber nur 18 TM hinter Berthold stehen. Der wiederum musste Andreas nur knapp ziehen lassen. Das war mehr als sehenswert!
Zwischenfazit: Das 2:2 im ScaRaDo Duell, dennoch Vorteil (mehr Punkte) für Geist/ Michel! Die zwei Eifel-Express TTS^{se} lagen nun punktgleich am Ende des Feldes. Buldt/Rohde und Stracke/Vorberg verlieren mutmaßlich an Boden . . .

Showdown in der **zweiten Startgruppe**: Hans Bickenbach fährt ähnlich viele Runden wie im ersten Durchgang; das ist jedoch zu wenig, um den Rest der Gruppe in Verlegenheit zu bringen. Dito Chris Letzner – er erzielt zwar deutlich mehr Runden als Hans, kann im Vierkampf vorne jedoch nicht wirklich mitmischen!
Diesen tragen erneut die Kollegen „U", Holhöfer, Leenen und Quadt aus. Und ähnlich wie im ersten Grid geht's deutlich anders zu Ende! Ralf Leenen bekommt die Fehlerrate in den Griff – 204,50 Runden sind der Lohn und neuer „Normalo"-Bestwert! JanU verbessert sich ebenfalls gegenüber dem ersten Umlauf es reicht aber um eine ¾ Runde nicht für Ralf. Fabian kommt nicht ganz heran und muss sich intensiv mit Hans auseinandersetzen. Am Ende

entscheiden 37 TM für Fabian . . .
Langweilig ist jedenfalls anders!

Die Fahrer vor dem Start . . .

Zweite Kurve – Fabi vorn, von gleich drei TTS[sen] gehetzt . . .

Endstand

Erwarteter und deutlicher Erfolg für Jan². Leenen/Ohlig holen mit starker zweiter Halbzeit den zweiten Rang – wie schon im Teamrennen 2017; man sollte sie im Tippspiel so langsam mehr berücksichtigen! 😉
Holthöfer/Schaffland sind mit P3 zufrieden. Brandalise/Quadt und Letzner/Thierfelder teilen sich punktgleich die P4 . . .
P6 dann für Stracke/Vorberg nur knapp zurück.

Zum Ausklang nochmal ein gestandener „Letzner“ vom Freitagabend . . .

Das gesamte Tableau findet sich am Ende des Berichtes. Sämtliche Details hat’s wie immer in den 245-Ergebnissen in den „Rennserien-West“!

Ende

Mit rund ¼ Stunde Verspätung ging der dritte „Zwergenaufstand“ der 245 zu Ende. Die gemütliche Servicepause packte noch ein paar Minuten Verzug on top . . .

Die Siegerehrung klapperte die wechselhaften Schicksale der 2[er] Crews am Renntag ab. Ferner gab’s Mecker wegen pyramidal eingeklebter Bodys und mangelnder Bereitschaft zur Vorführung von Neubauten.
Urkunden gab’s auch – wie im Vorjahr (Johannes!) für die Top 5 . . . wobei ein Fuchs dem Kollegen Rohde noch rasch eine weitere Urkunde fertigte, damit er sich restlos zufrieden geben konnte . . .

Wer solche Kollegen hat – doch ‘ne Urkunde für Johannes . . .

Ein Team sagte im Tippspiel zwei Platzierung korrekt voraus – der Rest packte eine oder weniger korrekte Platzierungen . . .

Der Dank geht an die ScaRaDo Crew, die zwei Tage „Zwergenaufstand“ souverän bewältigte! Uwe fehlte zwar sehr, aber Uwe fehlte nicht – so lautete das gemeinsam getroffene Resümee. Hoffen wir, dass er im Herbst wieder an Bord ist . . .
Dietmar und Michael hatten das Catering top im Griff – Berthold und Holger bestritten den Job an der Zeitnahme nahezu im Alleingang (und auf Ingo kann sich bei Rückfragen oder als Vertretung eh verlassen) . . .

Die Zwei von der Zeitnahme – Holger und Berthold hatten alles im Griff!

Ein „Bedankt“ auch für die zahlreichen Helfer in den zwei Tagen „Aufstand“ – vom Bahnputzen bis zum Abräumen am Samstagabend. Gemeinsam haben wir wieder einmal alles hintereinander bekommen – und schön reibungslos . . . Was will man mehr!?

Training: Starlet beim Umsetzen . . .

Karl-Heinz & Hans‘ analoge Leica; ehrfürchtige Andacht – immerhin schon keine Steckbirnen für’n Blitz mehr . . .

Und dann?

Die eigentliche 245-Saison startet mit dem ersten gewerteten Lauf in der Rennpiste Duisburg. Das Datum: **17.03.2018** . . .

Alles zur Gruppe245

Rennserien-West / Gruppe245

Rennergebnis "Zwergenaufstand"

#	1. Fahrer	2. Fahrer	Fahrzeug	Wertung 1. Heat	2. Heat	3. Heat	4.Heat	Gesamt	Punkte Rennen	Zus.	Summe
1	Schaffland, Jan	Uhlig, Jan	NSU TTS	100,00 1	100,00 1	100,00 1	91,67 2	**391,67**	100,00	5	105,00
2	Leenen, Ralf	Ohlig, Frank	NSU TTS	83,33 3	75,00 4	83,33 3	100,00 1	**341,67**	91,67	5	96,67
3	Holthöfer, Fabian	Schaffland, Ralf	Toyota Starlet P6	75,00 4	91,67 2	66,67 5	83,33 3	**316,67**	83,33	5	88,33
4	Brandalise, Remo	Quadt, Hans	NSU TT	50,00 7	83,33 3	58,33 6	75,00 4	**266,67**	75,00	5	80,00
4	Letzner, Christian	Thierfelder, Andreas	NSU TT	58,33 6	66,67 5	75,00 4	66,67 5	**266,67**	75,00	5	80,00
6	Stracke, Kai-Ole	Vorberg, Ingo	VW Polo	91,67 2	16,67 11	91,67 2	58,33 6	**258,33**	58,33	5	63,33
7	Buldt, Andreas	Rohde, Johannes	Toyota Starlet P6	66,67 5	50,00 7	33,33 9	50,00 7	**200,00**	50,00	5	55,00
8	Bickenbach, Hans	Buchs, Uwe	Fiat Abarth 1000 TCR	41,67 8	58,33 6	50,00 7	16,67 11	**166,67**	41,67	5	46,67
9	Geist, Michael	Michel, Justin	Honda S800	33,33 9	41,67 8	8,33 12	33,33 9	**116,67**	33,33	5	38,33
10	Gdanitz, Berthold	Hühndorf, Holger	Honda S800	16,67 11	33,33 9	16,67 11	41,67 8	**108,33**	25,00	5	30,00
11	Heß, Karl-Heinz	Mews, Jörg	NSU TTS	8,33 12	25,00 10	25,00 10	25,00 10	**83,33**	16,67	5	21,67
12	Heß, Gabriel	Heß, Marius	NSU TTS	25,00 10	8,33 12	41,67 8	8,33 12	**83,33**	8,33	5	13,33

Sponsoren

Car-On-Line	DoSlot	H+T Motorracing	Plafit
Rennserien-West	Slottec	KHH, JM und „Wombel“	

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 27. Januar 2018 in Mülheim/Ruhr

…dichtgeschlossen das Feld auf der Gegengerade – Hans noch in Führung auf Bahn 3

geschrieben von Manfred Stork

Die 26. NASCAR Slotracing Saison startete wieder mit dem Winston Cup auf der Holzbahn beim SRMH Mülheim/Ruhr.
Dort war die Bahn bereits am Donnerstag abgewischt worden, sodass dem Training am Freitag nichts im Wege stand. Eine rege Teilnahme am Training war zu verzeichnen, um die Bahnverhältnisse fürs Rennen entsprechend einzufahren. Es war ein bisschen zu viel Grip übriggeblieben, sodass wir die Bahn am Samstagmorgen vor dem zweiten Training noch einmal kurz nachgewischt haben. Ein Dank dafür an die fleißigen Helfer!

Kompakt

- **Pech für den Vorjahressieger**
- **Überraschungssieger Nick fuhr seinen ersten NASCAR Sieg ein!**
- **18 Teilnehmer am Start**
- **Rundenrekorde purzeln**

Karsten und Frank, der Bart ist neu

Dank der warmen Temperaturen im Januar hatten wir auch heuer keine Probleme bei der Anreise. Leider hatten einige Teilnehmer abgesagt, aber wir schafften es immerhin mit 18 Startern und drei vollen Gruppen.
Beim Rückblick auf das vergangene Jahr war das bei den letzten Rennen ähnlich, denn da hatten wir auch meist drei Startgruppen, in Moers sogar nur 15 Teilnehmer.
Drei Heimascaris aus den Reihen der Mülheimer waren dabei, um die drei Gruppen zu komplettieren. Poldi war diesmal leider nicht am Start. Er hatte bei seiner Firma nicht freibekommen. Außerdem war beim Sturm „Frederike“ das Hallendach in Aschendorf stark beschädigt worden, sodass es stark auf die Bahn und deren Einrichtungen regnete. Da hatte er ganz andere Sorgen. Mittlerweile hat er eine Info verschickt, dass die Bahn abgebaut und der Bahnbetrieb eingestellt ist. Die Teutonen haben eine neue Örtlichkeit ins Visier genommen und planen dort eine solide Vorbereitung für neue Aktivitäten.

Der 1. Heat

Erste Startgruppe in Heat 1

Von den Mülheimern waren diesmal drei Teilnehmer am Start. Das waren Andreas Szalies alias "Charly", Andreas Buldt und Marcus Freymann, der sich spät in die Starterliste eintragen ließ. Dazu die beiden Ralf's (Pistor und Postulka) sowie Bernhard Kirchartz.
Gleich vom Start an bestimmte Ralf Pistor das Tempo, da konnte keiner der anderen folgen. Marcus als Zweiter in der Gruppe hatte bereits vier Runden Rückstand – dahinter dann Charly, Bernhard und Andreas Buldt.
Unser Fotograf Ralf mit seinem Buick hatte

hingegen total verwachst und kam nicht richtig in die Gänge.

Zweite Startgruppe in Heat 1

…die Fahrer dazu

In der **zweiten Gruppe** starteten Werner Schilling, Andreas Trebsdorf, Hans Bickenbach, Frieder Lenz, Michael Moes und Patrick Meister, der in diesem Jahr auch den Winston Cup mitfahren möchte.

Und der zeigte auch gleich, wo der Frosch die Locken hat. Wie in der ersten Gruppe hatte Patrick seinen engsten Verfolger Andreas Trebsdorf um gleich vier Runden distanziert. Werner kämpfte ebenfalls um diesen zweiten Platz in der Gruppe. Er hatte auch mehrmals die Nase vorn, aber letztendlich musste er sich um ein paar Teilmeter geschlagen geben.

Dahinter gab sich Michael mit seinem schönen Earnhardt-Chevy alle Mühe, aber er musste abreißen lassen und konnte den anderen nicht folgen.

Hans dagegen, auf Bahn 3 gestartet, hatte anfangs die Führung übernommen und donnerte unverdrossen drauflos. Zu vehement versuchte er, diese Führung zu verteidigen. Nach dem ersten Abflug kamen die anderen heran, und Hans fiel nach weiteren Ausflügen deutlich zurück. Er blieb aber klar vor Frieder, der eigentlich ein Holzbahnfahrer ist, wie er immer betont. Jedoch dieses Mal fand Frieder kein Konzept und erreichte auch keine guten Rundenzeiten. Mit Hans verglichen lag seine beste Rundenzeit um 0,4 Sekunden zurück.

1981er Buick von Hans mit lädiertem Heckspoiler - Baujahr des Slot-Modells ist 2002

Patrick war mit seinem Buick wieder mit dabei - Baujahr des Slot-Modells 2010

Schnellste Gruppe vor den Start von Heat 1

Der 2. Heat

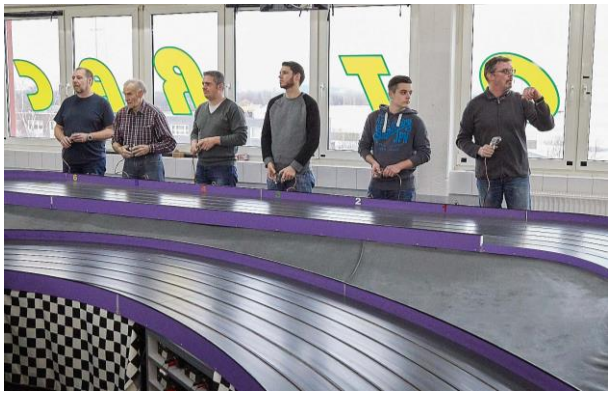
Die **schnellste Gruppe** musste nun versuchen, den Führenden in der Zwischenwertung zu übertrumpfen. Patrick hatte prima 153,57 Runden vorgelegt.

Für Volker begann das Rennen deprimierend, denn sein neuer Regler entwickelte ein Eigenleben und sendete ihn ein paar Mal schnurstracks in die Bande. Dadurch fiel er stark zurück und ein Reglertausch war angesagt.

Start der schnellsten Gruppe in Heat 2

Mittlerweile war ein starkes Duo an der Spitze unterwegs. Der Vorjahreszweite Frank Kaldewey hatte die Spitze übernommen und wurde hart von Nick Hendrix bedrängt. Über alle Spuren ging die Jagd, aber Nick blieb hartnäckig im Windschatten. Beide übertrafen Patrick und fuhren über 155 Runden ein, Rekord für die Mülheimer Bahn! Nick lag nur wenige Teilmeter zurück.

Hinter den beiden Karsten und der Autor dieser Zeilen, bei ihnen bestimmte die Abflugrate das Ergebnis. Dabei behielt Karsten die Oberhand. Andreas (schon wieder einer) Thierfelder konnte den Anschluss nicht halten und folgte den anderen. Volker dagegen durch das Pech beim Start war weiter zurückgefallen als gedacht.



…die Fahrer dazu, rechts ist Bahn 1

Nick in Führung, Patrick kommt gerade ins Bild

…auch Nick kann quer

Ergebnis 1. Heat

1.	Frank Kaldewey	155,68 Runden
2.	Nick Hendrix	155,40 "
3.	Patrick Meister	153,57 "
4.	Karsten Hendrix	153,19 "
5.	Manfred Stork	152,26 "
6.	Andreas Thierfelder	151,23 "
7.	Volker Nühlen	150,76 "
8.	Ralf Pistor	149,78 "

1983er Chevy Monte Carlo

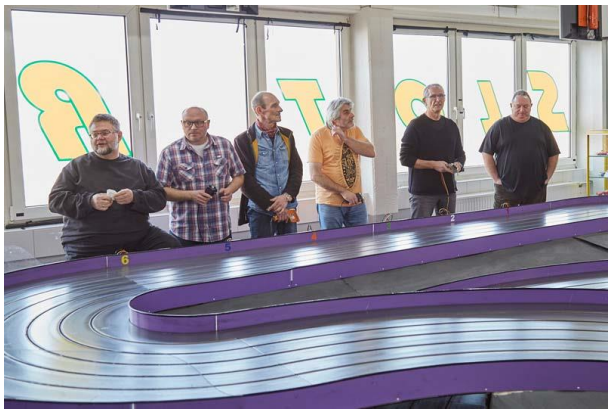
Im zweiten Durchgang ging die Hatz an der Spitze im gleichen Maße weiter wie zuvor. Nick und Frank an der Spitze, Frank vornweg und Nick immer in Sichtweite. Das ging über mehrere Spuren, bis Frank einmal einen kurzen Ausflug hatte und Nick vorbeizog. Nun führte Nick, dicht verfolgt von Frank. Dieser hoffte auf einen Ausrutscher des jungen Piloten. Aber das war Fehlanzeige. Nick behielt einen kühlen Kopf und verteidigte seine Position bis ins Ziel. In der Addition konnte er sogar den Sieg mit 34 Teilmeter Vorsprung einfahren, bravo! Das war sein erster Sieg in der NASCAR Slot Racing Geschichte! Dazu mit einem neuen Rundenrekord von 156,19 Runden in Mülheim.

Die schnellste Runde des Tages aber blieb bei Frank. Er markierte eine Runde von 9,004 Sekunden.

Patrick behauptete seine P3 und Karsten blieb auf P4. Aber Volker konnte sich durch eine starke Fahrt ohne Regler-Eigenleben im Gesamtergebnis vor den Autor dieser Zeilen schieben und P5 übernehmen.

Ergebnis 2. Heat

1.	Nick Hendrix	156,19 Runden
2.	Frank Kaldewey	155,57 "
3.	Patrick Meister	154,05 "
4.	Volker Nühlen	153,95 "
5.	Karsten Hendrix	153,76 "
6.	Ralf Pistor	150,44 "
7.	Manfred Stork	150,42 "
8.	Michael Moes	149,97 "



Die Fahrer der zweiten Gruppe in Heat 2

10 Fahrer schafften im zweiten Durchgang mehr Runden als vorher, besonders bei Volker war das zu vermelden. Er schaffte drei Runden mehr durch einen funktionierenden Regler. Andreas Trebsdorf hatte Pech im zweiten Umlauf, sein Thunderbird wollte nicht mehr und er musste auf einen Reservewagen zurückgreifen. Dabei verlor er gut 10 Runden.

Frieder fuhr zwar zwei Runden mehr, aber sein Auto kippte und hatte nicht mehr die richtige Balance.

Abrollen vor dem Start der zweiten Startgruppe im 2.Heat

Beim Start jeder Gruppe wurde gefragt, wer denn die Reifen voll abgerollt haben möchte. Derjenige war gut beraten, der nur mit altem und schon benutztem Band abgerollt wurde, sonst war zu viel Grip vorhanden.

Andreas Buldt hatte einen neuen Buick auf die Beine gestellt, aber das Auto hatte kein gutes Handling und Andreas tat sich echt schwer. Nach einigen Tipps liefen das Auto einigermaßen, aber er kam nicht auf richtig gute Zeiten.

Siegerehrung

Nick hat erstmals gewonnen, herzlicher Glückwunsch!!

Credits

Ein Dank an die Mülheimer für die Ausrichtung dieses Rennens. Besonders an Charly und Andreas Bugla, die sich hauptsächlich um die Vorbereitungen gekümmert haben. Auch an Andreas Buldt für sein Mitwirken bei der Veranstaltung und dem eingesetzten Rennleiter von Seiten des Clubs. Bei der Rennleitung half auch Frieder, wenn er nicht gerade fahren musste.

Frieder übernahm die Rennleitung, wenn's Not tat!

Außerdem geht ein Dank an alle Teilnehmer, die durch ihr Mitwirken einen interessanten Renntag gestalteten.

84er Chevy von Michael Moes

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	- / -	-	
Craftsman Truck Series	- / -	-	
DTSW West	- / -	-	
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 . . .

'