WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 107 -

23. April 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . das Slotracing Frühjahr im Wilden Westen brummt auf vollen Touren. Samstag waren der NASCAR Winston Cup in Moers und die Vintage Slot Classic in Kottenheim aktiv, gestern die Trans-Am in Siegen.
Kommenden Samstag schaut der Westen in den Nord-Westen und den Süd-Osten. Die GT/LM fährt ihren 2. Lauf in Kamp-Lintfort und die DSC-West den Auftakt in Siegen.

Ausgabe 107 der „WILD WEST WEEKLY“ widmet sich mit Berichten den Rennen den neuen NASCAR und der Vintage. Der Bericht zur Trans-Am folgt dann in der kommenden Ausgabe . . .
Premiere für die NASCAR: Ein Autorenteam, bestehend aus Birgit und Tommy Eckel, Markus Hackstein sowie Mario Hausmann, teilte sich den schreibenden Job. Dazu war auch Nick Speedman (Vintage) als Autor tätig . . .
Vorberichtsseitig geht’s zur GT/LM und zur DSC-West, für welche Christian die Tastatur quälte . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Nascar Winston Cup
  2. Lauf am 21. April 2007 in Moers
- Vintage Slot Classic
  3. Lauf am 21. April 2007 in Kottenheim
- GT/LM-Serie
  2. Lauf am 28. April 2007 in Kamp-Lintfort
- DSC-West
  1. Lauf am 28. April 2007 in Siegen

Nascar Winston Cup

2. Lauf am 21. April 2007 in Moers

geschrieben von Birgit, Tommy, Markus und Mario

Heute, am 21. April 2007, traf sich die NASCAR-Gemeinde zum 2. Winston-Lauf dieser Saison im SRC am Niederrhein e.V.

Spaß bei der Abnahme (Christian Schnitzler, Peter Recker, Manni Stork) . . .

In dieser, 1993 von Manfred Stork gegründeten, Rennserie wurde in den Anfängen NASCAR Karosserien ab dem Baujahr 1975 auf Carrera-Servo-Reifen gefahren, welche später von Race Gold und nun von GP Tires abgelöst wurden. Die relativ leichten Autos von 150 Gramm Mindestgewicht und mit Kunststoff Chassis werden durch den sonst für Metallchassis zu trägen goldenen Carreramotor zu einem interessanten Gesamtpaket.
So fanden sich selbst bei schönem Wetter 25 Starter in den Clubräumen ein, um dem Sport zu folgen.

Rennen

Aufgeteilt in 4 Startgruppen gingen die Racer auf die Reise, welche 2 Heats zu je 4 Minuten pro Spur dauern sollte.
Die erste Startgruppe des ersten Heats setzte sich wie folgt zusammen:
Auf Spur 1 Andreas Croonenbroeck, auf Spur 2 Frank Zelwies, die Spur 3 besetzte Jill Pasch, Spur 4 Birgit Eckel, Spur 5 Heidi Gläser und die Spur 6 der Uwe Schulz. Als Siebter war Andreas Lippold mit in dieser Gruppe und sollte einen Lauf später starten.
Die beiden Rookies Andreas Croonenbroeck (meist nur AC) und Frank Zelwies (Hotte) schlugen sich wacker. Frank entschied die Gruppe für sich mit einem Vorsprung von einer guten halben Runde vor dem Routinier Uwe Schulz und schob sich mit 134,08 Runden auf den 12. Platz des ersten Heat vor.

In der zweiten Startgruppe trafen auf Spur 1 Manuela Schnitzler mit Hermann Pasch auf der Spur 2, Michael Moes und Andreas Trebsdorf auf den Spuren 3 und 4 sowie Nezih Durukanli und Walter Schäfer auf 5 und 6 zusammen. Diese Gruppe entschied Nezih mit knapp einer Runde vor Manuela und reihte sich damit auf Platz 11 nur knapp vor Frank Zelwies aus der ersten Gruppe ein. Während des Rennens entbrannte zwischenzeitlich ein spannendes Kopf an Kopf Rennen zwischen Manuela, Michael und Nezih, welches alle anwesenden faszinierte.
Mit großer Freude begrüßte die NASCAR Gemeinschaft in dieser Gruppe auch einen alten Stammstarter der Winston Stock-Car Serie wieder: Walter Schäfer fand sich aus Belgien kommend in Moers ein, um am Renngeschehen Teil zu haben.

Warten auf den Re-Start (André Tellmann, Frank Zelwies, Holger Michels, Nezih Durukanli, Patrick Meister, Dieter Clemens) . . .

Mit Dieter Clemens auf Spur 1, Markus Hackstein auf der zweiten, Andre Tellman und Holger Michels auf den Spuren 3 und 4, Tommy Eckel auf der fünften und Jörg Lebbing auf der sechsten und äußersten Spur wurde die dritte Startgruppe geformt.
Schon in den ersten Kurvenkombinationen kam es hier leider zu Missverständnissen, in der mehrere Fahrer in Massenunfällen eine Terror-Pause erzwangen. Nach etwa drei Runden im Chaos fanden die Piloten dann doch ihren Rhythmus. Schon auf der langsamen Spur 6 zeigte Jörg sowohl Nerven wie auch Topzeiten am Stück und entschied diese Gruppe mit 140,49 Runden souverän für sich. Gesamtplatz 2 im ersten Heat !!!

Mit Spaß an der Bahn (Tommy Eckel) . . .

Die Topgruppe besetzten Christian Schnitzler - Spur 1, Manfred Stork - Spur 2, Patrick Meister - Spur 3, Andreas Thierfelder - Spur 4, Peter Recker - Spur 5 und Jürgen Tepaß - Spur 6. Die sechs Routiniers schenkten sich nichts, wie zu befürchten war - trotzdem fuhr Christian wieder allen davon und ließ das Feld satte 2 Runden hinter sich. Dahinter entbrannte allerdings ein enger Kampf um die Ränge. Am Ende schloss diese Gruppe mit nur 4 Runden unterschied von Christian auf Patrick ab.

Die alten Haudegen in Aktion (Jürgen Tepaß, Manni Stork, Peter Recker) . . .

Das vorläufige Ergebnis nach dem ersten Heat sollte sich durch den 2 Heat nur geringfügig ändern. Peter Recker schaffte es, sich an Manfred Stork vorbei zu mogeln, sie tauschten Platz 4 und 5. Auch Patrick Meister und Andreas Thierfelder tauschten Rang 6 und 7. Die meisten Plätze im zweiten Heat konnte Markus Hackstein gut machen. Er verbesserte sich von 17 auf 14. Tommy Eckel und Holger Michels hingegen rutschten beide je drei Plätze ab und endeten vom 14. auf dem 17., bzw. vom 8. auf dem 11. Gesamtrang in der Endabrechnung.

Der Verursacher von Markus Hacksteins Reglerproblemen (Frank Zelwies) . . .

Dies und Das

- Die Begegnung mit der tierischen Art ereilte die erste Startgruppe im ersten Heat. Ein Hund der anwesenden Gäste war vor den Fahrern her gelaufen und sorgte für den ersten Terror, obwohl nix auf der Bahn passiert war.
- Markus Hackstein musste mit argen Reglerproblemen kämpfen, beim „reparieren“ in der Pause vergaß die Person seines Vertrauens das Lager des Abzugs richtig zu kontern, so das es sich beim Fahren löste.
- Heidi Gläser bemängelte das schlecht vorbereitete Auto, welches ihr zur Verfügung gestellt wurde und gab im 5. Lauf des zweiten Heats genervt auf.

Ansonsten lief die ganze Veranstaltung wie immer fair und professionell ab und alle hatten wie immer einen Heidenspaß. Rennleiter Mario Hausmann hatte wie immer DEN Überblick und führte alle durch den Nachmittag zum Rennende.

Rennleiter Team des SRC am Niederrhein e.V. : Mario Hausmann & Andreas Croonenbroeck

Der nächste Lauf der NASCAR Winston Stock-Car Serie wird in Mündelheim statt finden. Wir freuen uns schon jetzt darauf, wieder die GP-Reifen zu schrubben.

Der SRC am Niederrhein e.V. & die Eckels

Link zur Bahn www.src-niederrhein.de

Alles weitere gibt’s hier:
NASCAR Winston Cup

Vintage Slot Classic

3. Lauf am 21. April 2007 in Kottenheim

geschrieben von Nick Speedman

„Eifelring Kottenheim“ und die Trophäen aus der SLP 2006 . . .

. . . wo kann man einen Kurzurlaub machen !? Vielleicht in Kottenheim - bei M. Ortmann im Wohnzimmer mit dem phantastischen Eifelring. Ganz gewiss war es am Samstag wieder eine der erholsamsten Rennveranstaltungen in meinem Rennkalender 2007. Die Gegebenheiten sind einfach perfekt. Keiner will übermäßig trainieren oder sein Fahrzeug umbauen. Alle haben ein offenes Ohr für den Anderen und freuen sich über den kommenden Rennablauf.

Kompakt . . .

- **Alexander Ortmann gewinnt überragend beide Klassen.**
- **Bernd Hämmerling jetzt Führender der Masterwertung.**

- **22 Slotracer hatten ihren Spaß.**
- **Michael Ortmann hatte viele neue Produkte für VSC Formula und CFD Fahrer vorbereitet.**

Adresse

M. Ortmann
Keltenstraße 33
56736 Kottenheim

Strecke

6-spurige lackierte Fallerschienen mit durchgehender Stromlitze, ca. 29,3m lang

Wie zu erfahren . . .

. . . war, wurden die meisten Vorbereitungen im Hause Ortmann selbst vorgenommen. Nicht nur, dass allein drei Formelfahrzeuge gebaut wurden, sondern am Freitag entschied sich Alexander zum Tausch des Fahrwerkes bei seinem Sports einen Ferrari 250 GT SWB.
Die recht geringe Starterzahl von 22 Racern kam durch die Überschneidung mit der DSC Mitte in Frankfurt zustande. Das sahen unsere Freunde der Scuderia Siegen als den wichtigeren Event an. Kai-Uwe aus Essen hatte sich ja im Forum bereits abgemeldet. Gefüllt wurde das Starterfeld durch die Fahrer aus dem Mittelrhein Gebiet - wie Dirk Wolf, Carlos Ganz und weiteren. Auch Günter Martini hatte sich nach Frankfurt anstatt nach Kottenheim aufgemacht.

Die angesprochenen . . .

„W 125" von Carlos Ganz mit dem Fahrer, der sich mit in die Kurve legt . . . !!

… Neuigkeiten auf dem Sektor der Resine Abgüsse werden die Porsche Fans aufhorchen lassen. Nicht nur, dass jetzt ein 804 F1 sehr schön breit in Kottenheim verfügbar ist, sondern für die Fans der 4 Zylinder bzw. 1,5 Liter Formel gibt es einen Porsche 718/787 F1, der natürlich auch als F2 in vielen Farbvarianten und mit unterschiedlichen Fahrern baubar ist. Aber damit nicht genug: Auch der Lotus 16 ergänzt zukünftig unser Starterfeld. M. Ortmann baute als Beispiel sein Modell mit Graham Hill als Fahrer - natürlich mit einem Oberlippenbart.
Ergänzend zu allen neuen Modellen kommt von M. Ortmann ein Decalbogen, der z. Z. bei DMC im Druck ist, der Firmen Embleme der historischen Formel Schmieden beinhaltet. Damit ist Cooper, BRM, Vanwall, Counaught etc. kein Problem mehr.
Für die Freunde der Formel Fahrzeuge aus der drei Liter Formel gibt es jetzt den Lotus 38 in drei Versionen als Ergänzung zum Ferrari 1508/1512, der natürlich auch in drei Varianten geliefert wird.
Auf Betreiben von M. Ortmann wird Uwe Schöler die Formelfahrwerke an zwei Komponenten verändern. Zum einen wird der Grundwinkel des Vorderachshalters gekürzt, damit das Zurechtfeilen ein Ende findet und ergänzend wird eine Karosseriehalter geliefert, der dann nach Erfordernis gekürzt werden kann. Mit den beiden Elementen müsste dann der Bau von Formelfahrzeugen aus der Epoche bis 1966 stark vereinfacht werden.

Wahl „Best of Show" . . .

… ohne die Anwesendheit der Spezialisten der Scuderia hatten auch mal Anderen eine Chance. Die VSCler entschieden sich diesmal für den Cunningham C4R, der bereits in Kamp-Lintfort seinen roll-out hatte. Bei der Wahl kam es zu einer amüsanten Begebenheit, als beinahe ein Renault 4 CV, der gar nicht mitfuhr, eine gehörige Zahl an Nennungen hatte.

„Best of Show" *Cunningham C4R* Ingo Heimann . . .

Rennen Klasse Formula . . .

Mit 22 Teilnehmern konnten 4 Startgruppen gebildet werden. In der ersten Startgruppe traten mit ihren Formelboliden Daniel Huder, Thomas Willner, Thomas Wilbert, Berthold Gdanitz, Robert Ehl und Jupp Wingender an.

Nach 6 x 3 min. halte sich Daniel Huder mit 114,47 Rd. (P8) den ersten Gruppensieg.

Die 2. Startgruppe sah Robert Willner als Gruppensieger mit 117,47 Rd. (P6). Mit ihm startete Markus Schenk, Thomas Ginster, Ronald Eidecker, Taffy Ulrich und Carlos Ganz (P9).

In der dritten Startgruppe zog Michael Ortmann mit seinem Lotus 16 und 121,70 Rd. (P 4) davon. Der Rest der Gruppe mit Stefan Laub, Andreas Huth, Rafael Gdanitz und meiner Wenigkeit (P10) konnten nur Schadensbegrenzung leisten, aber nicht aktiv den Ausgang des Rennens beeinflussen.

Porsche 718/787 F1 ´59 . . . !!

Lotus 16 F1 ´59 . . . !!

Die vierte Startgruppe sollte schließlich den Sieger stellen. Keiner hätte auf einen anderen getippt als Alex Ortmann, der mit 129,71 Rd. den zweiten Bernd Hämmerling 124,29 um 5 Runden distanzierte. Dirk Wolf, immer schnell und beherrscht unterwegs, machte mit P3 die überragende Leistung der Jungs vom Mittelrhein komplett.

Die Top 5: Alex Ortmann, B. Hämmerling Dirk Wolf, M. Ortmann, A. Höne,

Rennen Klasse Sports . . .

In der Sports Klasse bis einschließlich Baujahr ´61 stellten sich 22 Fahrer dem Wettbewerb.

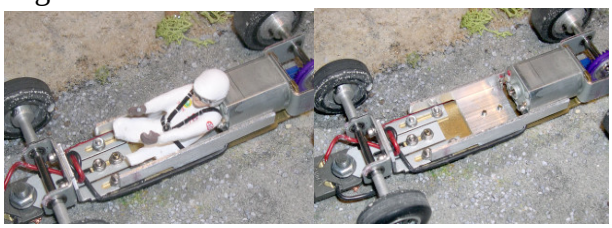
Nach dem Rennen in Kamp-Linfort hatte sich auch in Kottenheim die Mehrheit der Fahrer für die Klasse bis 62mm entscheiden. Stefan Laub hatte sogar direkt zwei neue Fahrzeuge aufgebaut. Einen VW Karman-Ghia und den gemeldeten BMW 507. Damit erreichte er nach 123,85 Rd. P7.

Neuer BMW 507 von Stefan Laub . . . !!

Folgende Fahrer kämpften in der Startgruppe 1 Thomas Wilbert 121,68 Rd. (P11), J. Wingender, Th. Willner, R. Ehl, A. Huth und D. Huder.

In der Startgruppe 2 fuhr Carlos Ganz mit 128,84 Rd. (P5) vor Markus Schenk (P8) den Gruppensieg heraus. R. Willner, Taffy Ulrich, Ronald Eidecker und Thomas Ginster komplettierten die Gruppeneinteilung.

In der Startgruppe 3 legte M. Ortmann mit seinem historischen Jaguar D Bausatz beachtliche 127,43 (P6) vor. Stefan Laub, I. Heimann, Berthold + Rafael Gdanitz folgten auf den Positionen in dieser Startgruppe. Rafael hatte Heute mit einer Reihe von technischen Problemen zu kämpfen. Eine akribische Durchsicht des Slotcars führt beim nächsten Lauf in Siegen sicherlich zu einem wirklich vorzeigbaren Ergebnis.



Bald lieferbare Karosseriehalter für die Formel Fahrwerke von Uwe Schöler . . . !!

Mit der Startgruppe 4 ging es nochmals um den Vergleich des SLP Meisters 2006 gegen die Besten der VSC. Bernd Hämmerling hatte direkt die 50 Punkte als Resultat des führenden der Klasse Sports bis 62mm im Visier. Daher war nicht Alexander, der für die Klasse bis 75 mm gemeldet hatte, sein Gegner, sondern Dirk Wolf mit seinem Porsche 550 Spyder. Nun hatte der Clubkamerad Andres Höne Heute auch auf die Wertung „schmal“ gesetzt. Damit ging es heftig zur Sache, mit Dirk Wolf im Schlepptau. Im 4. + 5. Turn kam für Andreas Höne (P4) das Aus aller Hoffnungen. Drei Abflüge in kurzer Abfolge ließ Bernd (P2) enteilen und Dirk (P3) durchschlüpfen. Thomas Vössing (P14) war eigentlich nur dabei, konnte sich dem vorgelegten Tempo jedoch nicht anschließen. So zeigte uns Alexander mit 136,57 Rd. (P1) als Doppel-Tagessieger, was möglich gewesen wäre.

Die Top 5: Alex Ortmann, B. Hämmerling Dirk Wolf, A. Höne, Carlos Ganz

So endete der Renntag . . .

. . . mit der Siegerehrung durch den Serienchef Thomas Willner.

Die „VSC Master Wertung“ hat jetzt einen Alleinführenden mit Bernd Hämmerling und 292 von 300 bisher möglichen Punkten.

Die **Top 5 der Masterwertung:** B. Hämmerling , A. Höne, I. Heimann, M. Schenk, St. Laub

Die Neuheiten im Hause Ortmann . . . !!

Dies und das, Vorschau . . .

… viel geschrieben habe ich über die neuen Modelle für die Klasse Formula. Leider waren nicht mehr alle Modelle aus den früheren Chargen vorhanden. Ich hatte doch den Jungs der S.R.I.G. Teuto den Mercedes W 163 versprochen. Aber vielleicht lassen die sich auch erweichen, das Käfernahe Modell des Porsche 718/787 zu bauen . . . !?

Für die CFD Klasse 2, Porsche 804 . . . !!

Wie immer dürfen wir für den netten Renntag im Slotcar Wohnzimmer danken, für die nette Bewirtung und die Beantwortung vieler Fragen.

In der ganzen Beschaulichkeit wurde natürlich auch über eine Weiterentwicklung der VSC diskutiert. Und so könnte es sein, dass wir ab der Saison 2008 doch wieder nur eine Sports Klasse fahren, die aber natürlich bis Bj. ´61 mit 160 gr. Und 65mm Spurbreite.

Die VSC Saison 2007 geht weiter am 12. Mai mit dem 4. Lauf bei der Scuderia Siegen. Dann holen sich die Freunde der Scuderia die Punkte zurück, die sie am Samstag versäumt haben.

Neben allen Hilfswilligen und Helfern danke ich Thomas Vössing für die Aufbereitung der Ergebnisführung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Vintage Slot Classic

GT/LM-Serie

2. Lauf am 28. April 2007 in Kamp-Lintfort

Die GT/LM Serie ist in der Saison 2007 sicherlich eines der Highlights des Wilden Westens. Nicht nur die Rekordzahl von 29 Teams à 2 Fahrern beim Auftakt in Schwerte, sondern auch die recht erlesene Besetzung des Starterfeldes verspricht eine spannende Saison.
Teil 2 dieses Bestsellers findet am kommenden Samstag auf dem „Meister Kurs“ in Kamp-Lintfort statt. Das ist dem Schleichenden glatt einen Vorbericht wert . . . ☺☺

Technik . . .

Beim Rennen in K-L meint der Fahrer zumeist, es ginge nun aber überhaupt nicht voran. „Schuld“ daran sind die langen Geraden und die zu überwindenden Höhenmeter.
Das macht die Ermittlung der passenden Übersetzung nicht wirklich leicht: Ist man zu lang, geht der eh extrem warm werdende Bison Motor im Rennverlauf massiv ein. Ist man zu kurz, fehlt Speed auf der Geraden.
Als Übersetzungsempfehlung für weitere, individuelle Tests bleibt’s bei 29mm Wegstrecke pro Motorumdrehung. Bei deutlich mehr wird es dann schnell zu viel . . . ☺☺

Hinweis für die Rookie-Teams: In Kamp-Lintfort (und auch beim Lauf Nr.3 in Moers) wird im Sitzen gefahren . . . !!

Berg und Talbahn mit ~ 70cm zu überwindendem Höhenunterschied und langen Geraden . . .

Certified Prütt Reading (CPR) . . .

Die GT/LM trieb in Schwerte manch komische Blüte: Man rollte im Training mit gebremstem Schaum um den Kurs - oder fuhr einen Streckenteil volle Kanne und den anderen schön gemütlich . . . „Nur die Konkurrenz nicht in die Karten schauen lassen“ lautete für Manche scheinbar die Devise.

Auch wurden während des Rennens Zeiten kommuniziert und Regieanweisungen gegeben - etliche Teams traten selbst am Regler nur zu Zweit auf, sodass der Begriff „Teamrennen“ eine ganz neue Bedeutung bekam . . .

Nachdem diese merkwürdigen Souffleursitten nun hoffentlich qua Ukas abgestellt sind, prognostiziert der Autor für den 2.Lauf den Einsatz von drahtlosem Boxenfunk - scheinen doch manche Folks so ganz alleine am Regler ein Slotcar nicht auf der Strecke halten zu können . . . ☺☺

Fassen wir also mit einem alten „Zingel-Spruch“ das Motto einiger Teams für die GT/LM Saison 2007 zusammen: „Es geht nicht um’s Leben, Leute - es geht um mehr !!“
Schön, dass Schwerte auch vielfältige andere Facetten geboten hat - und sich beispielsweise Teams vor dem Rennen gegenseitig unterstützt und im Rennen dennoch fair gegeneinander Rennen gefahren haben . . .
Letzteres wäre eine Definition von Slotracing, mit welcher ein alter Mann deutlich besser klar kommt . . .

Jetzt aber endlich zum **Kaffeesatz**: Nach dem östlichen Ruhrgebiet zum Start steht nun drei Mal das Rheinland auf dem GT/LM-Programm. Den Auftakt macht der lange und schnelle Kurs in Kamp-Lintfort, bevor es Anfang Juni ins benachbarte Moers und nach den Sommerferien zu den Kölnern geht . . .

Dementsprechend muss man die **Niederrhein Teams** (bzw. die „Halb-Teams“) für die anstehenden beiden Rennen zu den großen Favoriten zählen . . .
Ein Blick auf die Ergebnisliste nach dem ersten Lauf zeigt, dass mit Ausnahme der Plastikquäler auf P2 in allen Teams bis einschließlich Rang 6 zumindest eine „rheinische Frohnatur“ vertreten ist . . .

Die beste Ausgangsposition für den 2. Lauf sicherten sich Laufenberg/Nötzel mit dem Sieg in Schwerte, auch wenn dieser dem Vernehmen nach nicht ganz ohne „Geschmäckle“ zustande kam . . .
Da die klare Nummer 2 in Schwerte, das Team Nockemann/Uhlig, die laufende Saison mit recht wenig Aufwand betreibt, dürften die Tabellenführer am Niederrhein erneut eine gute Chance auf P1 haben . . .
Dafür müssen Nockemann/Uhlig am Samstag sicherlich den Rückspiegel im Auge behalten - mit Ortmann/Schnitzler, Baum/Pasch und Bolz /Schnitzler sitzen ihnen zumindest drei schnelle Paarungen im Nacken . . .

Als neues Hobby „Plastikquäler hetzen“ . . . !?
Courage C52 von Alex Ortmann und Caroline Schnitzler . . .

Die 9 Teams auf den Positionen 9 bis 17 trennte in Schwerte nur ca. 10 Runden. Dieser Abstand dürfte in Kamp-Lintfort auf weniger als eine Handvoll Runden eindampfen. Auf dem schnellen, vergleichsweise leicht zu fahrenden Kurs misst man die Abstände gern in Teilmetern - auch nach 90 Minuten Fahrzeit . . .
Somit darf man erneut von Spannung allerorten ausgehen. Selbstredend auch auf den Positionen dahinter . . . ☺☺

Trotz Rang 17 in Schwerte durchaus die Top 10 im Visier . . .
BMW V12 LMR von Andreas Lippold u. Christoph Müller . . .

Als **Schlagzahl** für die breit aufgestellte zweite Reihe gelten gute 90 Runden pro Turn - jedoch durchgängig auf allen Spuren. Ob 540 Runden letztlich für die Top 10 ausreichen, darf bezweifelt werden. Die Spitze müsste um 94 bis 95 Runden gehen - und somit die 560 Runden in Summe anpeilen . . . ☺☺

Und wie voll wird’s !? Die Prognose muss zwangsläufig auf 24 Teams lauten ☺☺ Das ist aber durchaus realistisch . . .

Organisatorisches . . .

Trainingsmöglichkeiten bietet Meister Service Dienst mehr als reichlich. Termine und Uhrzeiten entnehmt bitte der Übersicht am Ende dieses Vorberichtes.
Kurz zur Erläuterung der Zeiten am Dienstag und Donnerstag: Wer zwischen 17:30h und 18:00h aufläuft, kann die Bahn bis 20:00h ungestört zum Training nutzen. Allerdings wird das Außentor um 18:00h geschlossen und ein Zugang ist erst wieder ab 20:00h möglich . . .
Aber wer hat nicht schon einmal davon geträumt, sich auf der Slotbahn einschließen zu lassen . . . !? . . . ☺☺☺☺☺

Wichtig, die Erste:

Chief Werner hat beim ersten Lauf in Schwerte verkündet, dass der Ablauf am Samstag weiter gestrafft werde . . .
Er unterstelle künftig, dass die Teams zumindest eine der Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld wahrnehmen - und so der Samstag Morgen nur noch für kurze Testfahrten mit dem ausgegebenen Motor genutzt werde . . .
Hintergrund: Es sollen wieder gewohnte 6*15 Minuten gefahren werden, ohne dass die Veranstaltung bis in die Nacht dauert. Der **Start** ist deshalb für **12:00h** vorgesehen . . . !!

Wichtig, die Zweite:

Zur Reifengröße . . .

Der Technik-Chef bittet darum, bereits im Vorfeld zu berücksichtigen, dass [a]) die ausgegeben Räder **27,7mm Durchmesser** aufweisen u. [b]) qua 2007er Reglement vor dem Rennen **1,3mm Bodenfreiheit unter der Hinterachse** herrschen muss !!

Bleibt noch, Euch gutes Gelingen bei der Vorbereitung zu wünschen . . . !!

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / GT/LM-Serie

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Historie

2006 (18 Teams)

1.	Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	553,87
2.	Bolz/Bolz	Porsche 911 GT1	543,27
3.	Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	542,50
4.	Christians/Fischer	Porsche 911 GT1	542,49
5.	Buchs/Bickenbach	Panoz GTR Coupé	539,25
6.	Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	538,81
7.	Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	536,39
8.	Schaffland/Schulz	Jaguar XJ220 GT	535,56

Zeitplan

Dienstag, 24. April 2007
ab 20:00h Trainingsmöglichkeit *)

Donnerstag, 26. April 2007
ab 20:00h Trainingsmöglichkeit *)

Freitag, 27. April 2007
ab 18:00h freies Training (Ende 22:00h)

Samstag, 28. April 2007
ab 09:00h Training / Concours
ab 10:30h technische Abnahme
ab **12:00h** Rennen
anschließend Siegerehrung

*) *Dienstag und Donnerstag ist der Einlass auch zwischen 17:30h und 18:00h möglich. Von 18h - 20h ist das Außentor jedoch geschlossen . . . !!*

2005 (17 Teams)

1.	Uhlig/Weber	Toyota GTone	561,80
2.	Quadt/Nötzel	Nissan R390 GT1	557,22
3.	Bolz/Bolz	BMW V12 LM	550,13
4.	Eifler/Severin	Nissan GT-R	543,46
5.	Schnitzler Juniors	Nissan R390 GT1	541,06
6.	Jung/Weber	Porsche 911 GT1	541,05
7.	Baum/Hesse	Porsche 911 GT1	540,95
8.	Hermes/Schäfer	Nissan R390 GT1	539,13

DSC-West

1. Lauf am 28. April 2007 in Siegen

geschrieben von Christian

Lasset die Spiele beginnen . . .

Oder: Der wilde Westen und die schönen Streitwagen

Im Westen. Pünktlich zu den warmen Temperaturen wird auch der Westen wieder munter und aktiv und tritt in die heiße Phase der 3. DSC-West Saison ein. Knapp 6 Tage noch bis zum ersten Lauf in Siegen.

Aussichten

Was gibt es Aktuelles zu melden? Sind denn schon alle fertig vorbereitet und ausgetestet? Mitnichten!!!!! Es wird noch fleißigst gedengelt und gehämmert, um die „Boliden“ an die Startlinie zu bringen. Einzig die „Trainings-Weltmeister“ in Sachen DSC wie Hermes, Sommer, Fischer aber auch Simsek und Müller scheinen nach dem Testlauf in Frankfurt bestens vorbereitet in die Saison zu starten. Einige Mitstreiter sollen auch beim Trans-Am Lauf am Sonntag in Siegen gesichtet worden sein. Geheimtraining erforderlich ???

Etliche andere, wie zum Beispiel der Pressefuzzi selbst, werden wohl bis Freitag Nacht in den Kellern hocken, um die Streitwagen zu komplettieren.

Um Euch einen Eindruck zu vermitteln, anbei zwei Zustandsbilder:

Klasse II Frank Hermes, McLaren M1A . . .

Klasse I+II Christian Grüttner: Das Gerüst steht, Deckel beim Lackierer, Fahrer nicht in Sicht . . .

Die einzigen gravierenden Änderungen im Reglement betreffen die Reifenbreite in der kleinen Klase, die 13mm (je Reifen) nicht überschreiten darf. Dass die Mittelmotor-Autos in der kleinen Klasse nur mit 67mm Spurbreite betrieben werden dürfen, sollte bekannt sein.

Wer das aber noch mal genau nachlesen möchte, sollte sich das aktuelle Reglement auf der DSC-Cupseite (www.deutscheslotclassic.de) verinnerlichen.

Was erwartet uns sonst in 2007 ?

Es wird sicherlich wieder ein volles Haus über das Jahr zu vermelden geben. Der offensichtliche bundesweite Trend zum „Schönbauen mit kleinem Motor“ hält an und auch der Westen ist von diesem Virus befallen worden. Mit nun fünf Läufen und einem Streichresultat werden auch sicherlich etliche Slotter mehr den Weg ins Gesamtergebnis finden.

Die Gladiatoren

Wer dann letztendlich ganz vorne steht, weiß noch nicht einmal das Orakel. Sicherlich gibt es etliche heiße Anwärter auf den Posten DSC-West Champion. Zunächst einmal der amtierende Titelträger Frank Hermes, dessen Ausflüge zu DSC-Läufen allesamt mit Top-Platzierungen gepflastert sind. Weiterhin die Orga-Verantwortlichen der DSC-West Patrick Fischer und Dieter Sommer, die bekanntlich auch sehr fixe „Gespanne“ auf die Bahn setzen können.

Auch Mehmet Simsek und der feine Herr Student können nicht mehr von Ihrem „Rookie-Bonus“ zehren und sind für manche Überraschung gut. Die Siegener Fraktion Uli Hütwohl und Günther Benecke sind auch nicht zu unterschätzen, und auch OWL schickt nur seine schnellsten Jungs wie Aulbur, Rehm, Brocke und Grabow(s) ans Fahrerpult. Also viele fixe Jungs, die alle nur Ihren Spass haben wollen, und der sollte ja nun mal ganz oben auf der Prioritätenliste stehen.

Renn-Arenen

Der Terminplan für 2007 sieht mit heutigem Datum wie folgt aus:

Lauf 1: 28.04.2007 - Scuderia Siegen

Lauf 2: 09.06.2007 - Slotpoint Herzebrock

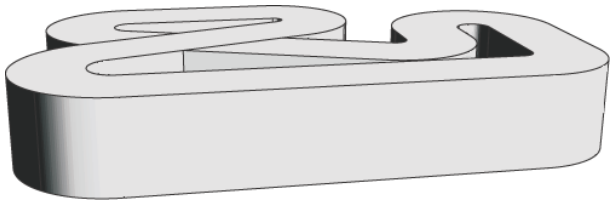
Lauf 3: 30.06.2007 - SRG Neuwerk (Achtung: Änderung!!)

Lauf 4: 11.08.2007 - (DSC-CUP) - Meister Service-Dienst Kamp-Lintfort

Lauf 5: 29.09.2007 - ScaRaDo

Die Strecken sind soweit aus der letzten Saison bekannt, wobei das ScaRaDo nun einen DSC-Lauf anstelle der WWTC austrägt. Die im Ursprungs-Plan ausgerufene Veranstaltung in Arnsberg wird an anderer Stelle ausgefahren. Mehr dazu am Samstag in Siegen.

Apropos Siegen: Die Bahn ist allseits mehr oder weniger vertraut, viel neues ist nicht dazu zu sagen, ein Richtwert für die Wegstrecke liegt bei um die 23mm, alle Reifen und Kugellager sollten gut festgezurrt sein.



So sieht der Fahrer den Siegener Rundkurs . . .

Am Freitag wird offen sein in Siegen fürs trainieren, Öffnungszeiten auch für Samstag werden sicherlich diese Woche noch im Forum mitgeteilt.

Die Parkplatz-Situation ist etwas schwierig, also parkt Eure PKW bitte nicht vor der Bahnanlage direkt, sondern nutzt die Möglichkeiten hinter dem Haus und auf dem sto-Gelände.

Wer am Samstag seinen Boliden die Sporen geben will, Neuigkeiten erfahren will, nette Leute treffen will, etc., etc. … und das jetzt schon definitiv weiß, sollte sich bitte per Vornennung bis Mittwoch 24:00 Uhr an die DSC@rennserien-west.de wenden, damit

a.) die Orga ein kleines Bild von der Menge der Folks erhält, und
b.) die Scuderia Siegen das Catering (muss ich dazu noch was sagen, nein, oder?) dementsprechend planen kann.

Viel Spaß noch Euch allen bei den Vorbereitungen, und bis Samstag.

Alles weitere gibt’s hier:
DSC-Cup / DSC-West