

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 146 -
11. Februar 2008

Editorial

Moin Folks . . . NASCAR Grand National Auftakt und Wild West Team Classic waren die Events des Wochenendes. Das nächste WE gehört allein der DTM . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Ausgabe 146 beinhaltet Beiträge zur WWTC (von Christian) und zur DTM (Andreas). Der Chefchronist der NASCAR (Nick Speedman) wurde gestern Abend - zusammen mit etlichen anderen NAS-

CAR Piloten - auf dem Düsseldorfer Airport gesichtet. Verständlicherweise scheint Daytona Beach wichtiger zu sein als WWW. . . ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Wild West Team Classic
am 9. Februar 2008 in Kamp-Lintfort
- DTM
5. Lauf am 16. Februar 2008 in Engelskirchen
- SLP-Cup West 2008

Wild West Team Classic am 9. Februar 2008 in Kamp-Lintfort

WWTC 2008 - ein toller Tag für die Scuderia, aber für welche ??

Vorfeld

Die dritte Auflage der Wild West Team Classics fand am vergangenen Samstag in Kamp-Lintfort auf der Bahn von Peter Meister statt. Nach Scarado 2006 und Neuwerk 2007 war man nun auf die ultraschnellen Plastik-Schienen am Niederrhein gespannt.

In diesem Jahr gab es im Vorfeld etliches an Schriftverkehr und Diskussionsbedarf, denn der Pressefuzzi hatte zugegebenermaßen recht unvorbereitet angekündigt, dass die WWTC in 2008 mit Licht bestritten wird.

Etliche Absagen und andere Aktivitäten ließen bereits früh ein recht reduziertes Starterfeld erwarten.

Training

Am Freitag konnte in den Hallen von Peter Meister in Kamp-Lintfort trainiert werden. Mit Dieter Sommer, Uwe Drevermann und Frank Hermes waren dann auch gleich drei heiße Anwärter auf den Gesamtsieg anwesend und übten bis spät in die Nacht. Ob sie aufgrund der ungewohnten Umgebung oder vor Aufregung nicht schlafen konnten, lässt sich nicht mehr feststellen.



Internationale Prominenz ??

Renntag

Ab neun Uhr waren die Tore geöffnet, und nach und nach tauchten die Teilnehmer auf. Diverse Motorenwechsel und teils abenteuerliche Übersetzungen prägten das Bild der Morgenstunden.

Als kurz vor Mittag zusammengezählt wurde, gab es allerdings einen neuen Negativ-Rekord für die WWTC zu vermelden. Ganze 6 Teams hatten sich eingefunden. Nun gut.

Nachdem um kurz vor 12 alle Rennbegeisterten vom Orga-Team Dieter Sommer und Frank Hermes über das bevorstehende Prozedere informiert wurden, wurde im Anschluss die technische Abnahme eröffnet, die Frank Hermes mit Hilfe von Uli Hütwohl routiniert und völlig entspannt durchzogen. Keiner der Boliden fiel durch grobe Unstimmigkeiten auf, nur

der Porsche 917 von Thorsten Szugger musste noch etwas Gewicht zulegen.



Alles im grünen Bereich ??????????

Die Teams

Scuderia Siegen I

Mit der Besetzung Frank Hermes und Uwe Drevermann alleine auf dem Papier schon ein möglicher Aspirant auf den Titel. Gestärkt durch etliche DSC Veranstaltungen und mit dem Gesipa-917 von Frank hatten sich die beiden ganz klar die Marschroute P1 auf die Fahne geschrieben.



Ahnten Sie da schon etwas ???

Scuderia Siegen II

Das Satelliten-Team der Scuderia war mit Mehmet Simsek und dem Siegener Urgestein Günther Benecke besetzt. Im Training waren beide sehr damit beschäftigt, den zuverlässigsten Wagen mit den besten Reifen und überhaupt.... auszusortieren.

Beide wählten jedenfalls einen Porsche 917K im Martini-Look als Einsatzwaffe, sogar bestückt mit den Schweden, ääh Finnen wollte ich sagen.



Na dann, auf gutes Gelingen

Scuderia Moers

Die dritte Scuderia der WWTC 2008 setzte ebenfalls auf Power aus Zuffenhausen. Frisch fertig gestellt haderte Team-Chef Thorsten Szugger anfangs mit der Performance des Autos. Einhellig gaben er und Team-Partner Volker Nühlen das Ziel aus, bloß nicht letzter werden.



Schauen wir mal

RG Sauerland

Eigentlich in der Besetzung Grüttner/Rettler unterwegs, musste 2 Tage vor der Veranstaltung noch ein neuer Team-Partner gefunden werden. Und so sagte Thomas Horn zu, an der Seite vom Pressefuzzi die 2-Stunden Hatz in Angriff zu nehmen.



Da war man noch guter Dinge

Als Arbeitsgerät kam der bewährte Ford GT40 mit der #7 zum Einsatz. Über Ziele liessen sich die zwei nicht aus, wollten aber auf jeden Fall in der ersten Startgruppe bleiben ☺

Team Double U

Mit Sascha Weger und dem anderen W im Team Denis Wohlert hatten wir ein weiteres Team am Start, das auf keinen Fall die rote Laterne als Preis einfahren wollte. Der Usdau-917K musst auch noch bewertet werden, erhielt aber ohne Mühen die volle Punktzahl. Während des Trainings war reichlich Schrauber-Aktivität festzustellen, denn beide haben so ziemlich jede mögliche Übersetzungs-Variante ausprobiert.



.....

DU-Racing

Last but not least die Mannschaft, die mit Dieter Sommer und Uli Hütwohl gleich zwei Haupt-Akteure der IG DSC-West im gleichen Boot vereinte. Einsatzmobil war der Gesipa-917 von Dieter, obwohl auch Uli's Salzburg-917 wie das Gewitter ging. Ziel der beiden war ein Podiums-Platz, welcher, das wurde im Vorfeld nicht preisgegeben.



Wir sind´s bloß

Qualifying

In der Vorbesprechung wurde sich darauf verständigt, eine 1-Minuten Qualifikation auf Spur 3 auszufahren. Gewertet wurde die zurückgelegte Distanz. In der Reihenfolge DU-Racing, RG-Sauerland, Scuderia Moers, Scuderia Siegen 1 + 2 und Double U ging es um den Kurs in Kamp-Lintfort.

Dabei konnte Diso einen Fahrfehler durch ein Zeitnahme-Problem ausmerzen, Mehmet parkte den 917 einmal neben der Spur und Frank Hermes setzte schon einmal einen Richtwert für den Tag.



Wer holt den Pott ???

Rennleiter Peter Meister himself notierte nach der Session folgende Reihenfolge und somit auch Startaufstellung:

Scuderia Siegen 1	5,33 Rd
DU-Racing	5,24 Rd
RG-Sauerland	5,09 Rd
Scuderia Siegen II	5,04 Rd
Scuderia Moers	5,03 Rd
DoubleU	4,98 Rd

Mittagspause. Zur Stärkung hatte die Chefin des Hauses Magdalene an den Mittagstisch gerufen. Es gab lecker Kasseler mit Grünkohl und Gulasch mit Spätzle plus Salat und Dessert. Wie bekannt waren die Portionen lecker und reichlich, jedoch verzichteten viele auf einen Nachschlag, hatten sie doch Angst um ihr Leistungsgewicht.

1.Rennen

Es war soweit, Startaufstellung für die 2008er Ausgabe der Wild-West Team Classics.

In der Konstellation Ford GT 40 gegen 5x Porsche 917K wurde die Startflagge gesenkt.

Den ersten Szenen-Applaus des Tages erntete Thomas Horn, der den GT40 seines Teams nach einem Abflug vom Pressefuzzi zunächst

in einen Salto schickte, um ihn dann doch noch sicher zu fangen. Ansonsten verliefen die ersten 6 Turns sehr diszipliniert, es wurden nur sehr wenig Abflüge registriert. Team Scuderia Siegen 1 lief auch noch nach 30 Minuten mit Zeiten von 9,8 - 9,9 sec um den Kurs, während alle andern Autos bereits deutlich über der 10 sec-Marke lagen. Thorsten Szugger war der festen Überzeugung eine Gurke gebaut zu haben.



Gentlemen, start your engines

Reihenfolge nach Turn 1:

Siegen 1	195 Runden
DU-Racing	190 Runden
Siegen 2	185 Runden
RG-Sauerland	182 Runden
DoubleU	180 Runden
Scuderia Moers	180 Runden

Er augenscheinlich große Vorsprung der Scuderia Siegen I sprach schon für sich, knapp dahinter jedoch die Jungs von DU-Racing. Mehmet hatte seinen Fauxpas auf der Quali schon fast wieder ausgemerzt und war auf dem Weg nach vorn.

Für den zweiten Turn wurde dann noch mal Team-Strategie ausgegeben. Attacke war die einhellige Meinung.



Nee Meister, mit nem Ferrari-Sieg wird's nix

Nun wurden noch die Rollen vertauscht, denn aus den Streckenposten wurden jetzt Fahrer und umgekehrt.

2. Rennen

Die zwei Teams Double U und Scuderia Moers gasten gleich zu Beginn deutlich an, um den Rückstand zu minimieren. Vorne hatte Uwe Drevermann kaum Mühe den Vorsprung zu halten, während sich die beiden Jungs aus Siegen, Günther Benecke und Uli Hütwohl einen heißen Kampf um Runden und Teilstriche lieferten. Der Ford GT 40 fiel durch ein sehr zickiges Fahrverhalten ohne jeglichen Grenzbereich auf und dadurch auch zurück. Ansonsten balgten sich DoubleU und Moers dass es eine wahre Freude war, und von Gurke konnte keine Rede mehr sein.



Wer liegt denn nun vorne ???

Nach der ersten Stunde notierte Rennleiter Peter Meister folgenden Zwischenstand:

Scuderia Siegen I	353,39 Rd
DU-Racing	345,86 Rd
Scuderia Siegen II	345,62 Rd
Scuderia Moers	340,66 Rd
Double U	339,64 Rd
RG-Sauerland	338,56 Rd

Siegen I konnte somit den Vorsprung sogar ausbauen, dahinter geht es eng zu, und die rote Laterne wurde an RG-Sauerland weitergereicht.

Die Fahrer und der Rest der Bande verabschiedeten sich erstmal in eine Pinkel- und Rauchpause, bevor eine 10minütige Reparatur-Phase begann.



Halbzeit

Uli Hütwohl läutete die 10 Minuten ein, und beendete sie ebenso energisch. Nun wurde neues schwarzes Gold aufgeschnallt, und diverse Öle in den Lagern verteilt, bevor die Rennboliden wieder im Parc Fermé verschwanden.



Vier Hände verschrauben mehr als zwei

Dem Kuchen Büffet wurde auch reichlich gefrönt, um sich für die kommende Dunkelphase zu stärken. Aufgrund des verfügbaren Zeitrahmens gab es eine erneute Raucherpause, in der etliche Benzingespräche geführt und Taktik-Abstimmungen wahrgenommen werden konnten.

3. Rennen

Pünktlich um 15:40 Uhr fiel die Startflagge für die Dunkelphase, und nach dem Löschen der Lampen trat diese auch ein. Alle Teams hatten Ihre Beleuchtung in Funktion gesetzt, und so ging die Hatz in die zweite Hälfte des Tages los. Schwer ambitioniert war Mehmet, der den Martini-917 um den Kurs prügelte. Aber auch die "Backmarker" waren, bei Ihrer Mission verlorenen Boden zurückzuerobern, flott unterwegs.



Platz da, hier kommt Mehmet

Erwähnenswert der Übersichtsverlust in Turn 5, als nach einer Terrorphase Frank Hermes seines Autos verlustig war, und er erst durch die Aussage von Rennleiter Peter Meister "Herr Hermes, Sie stehen auf Teilmeter 64" wieder ins rechte "Licht" gesetzt wurde. Ansonsten war sehr viel Ruhe in dieser Startgruppe, und an der Reihenfolge wurde zwar gefeilt, große Verschiebungen hat es aber nicht gegeben. Siegen I festigte sogar seine Position, während Siegen II und DU-Racing im Clinch um Platz 2 alles gaben:

Scuderia Siegen I	180,34 Rd.
Scuderia Siegen II	177,04 Rd.
DU-Racing	175,53 Rd.
Scuderia Moers	172,24 Rd.
DoubleU	171,79 Rd.
RG-Sauerland	170,63 Rd.

Es wurde also sichtbar, dass es in der Dunkelphase deutlich gemütlicher um den Kurs ging, die Teams also nicht mehr alles riskierten, und auch die Bremspunkte deutlich früher gesetzt wurden.



Ich denke, wir sollten, vielleicht,

Vor dem letzten Turn war nun die ultimativ letzte Pause angesagt, und alle genossen nochmal den Sauerstoff oder ein Nikotin-

Stäbchen. Nur der Pressefuzzi ließ die Finger über die Tasten fliegen, um recht zeitnah das Geschehen festzuhalten.

4. Rennen

Die letzte Chance auf einen Podiumsplatz oder Verbesserung im Klassement war angebrochen. Dementsprechend aufgeregt waren die Akteure in den Turns unterwegs. Ungefähr zur Halbzeit gab es eine mit Terrorphasen gespickte Zeit von 3-4 Runden. Nachdem sich der Adrenalin-Pegel wieder stabilisiert hatte, ging es im Renntempo weiter. Speziell die Ford-Mannschaft mit Christian am Steuer hatte nichts mehr zu verlieren, und von hinten drohte keine Gefahr mehr ☺



Attacke,

Runde um Runde kam er an das Team Double U heran. Plötzlich ging die Bahnbeleuchtung in Form der Licht-Girlanden an, was einige verwirrte.

Die Zeit verging wie im Flug, und als nach 30 Minuten Rennzeit der Bahnstrom aus war, brandete tosender Applaus auf, und die Last des Tages fiel von den Schultern.

Rennleitung und Orga-Team machten sich daran die Runden aufzuaddieren um den Gesamtsieger und die folgenden Plätze zu ermitteln.



Eins und eins ist zwei, drei im Sinn,

Turn 4 im Einzelnen:

Scuderia Siegen I	174,51 Rd.
DU-Racing	172,53 Rd.
Scuderia Moers	170,04 Rd.
RG-Sauerland	169,98 Rd.
Scuderia Siegen II	168,21 Rd.
Double U	165,23 Rd.

Zusammengefasst

Der Eindruck des Tages war eindeutig. Spaß am Hobby und ein schönes Rennen mit tollen Positionskämpfen haben wir erlebt. Es hat keinerlei technische Defekte gegeben, und das Material ist auch wieder heil mit nach Hause genommen worden. Es war ein entspannter Tag, der trotz fahren, einsetzen, fahren, einsetzen ein gewisses Maß an Konzentration erforderte, der Stimmung aber keinen Abbruch tat.



And the winner is

Das schnellste Team des Tages hat seine Performance über die Fahrzeit gehalten, und souverän und verdient geht der Erfolg an die Scuderia Siegen I mit Frank Hermes und Uwe Drevermann. Den Erfolg komplettiert Scuderia Siegen II mit Mehmet Simsek und Günther Benecke, die sich noch an DU-Racing vorbeischieben konnten. Platz drei für zwei weitere Siegener Jungs, denn Uli Hütwohl und Dieter Sommer sind ebenfalls Scuderianer. Scuderia Moers holt Rang 4, RG Sauerland gelingt noch Rang 5 und reicht die rote Laterne weiter an Team Double U.

Das Gesamtergebnis im Überblick

Scuderia Siegen I	707,90 Rd.
Scuderia Siegen II	695,17 Rd.
DU-Racing	693,92 Rd.
Scuderia Moers	682,94 Rd.
RG-Sauerland	679,17 Rd.
DoubleU	676,66 Rd.

Nachdem sich alle die Füße vertreten hatten und nochmal bei Magdalene eine kleine Stärkung verzehrt hatten, rief Dieter Sommer zur finalen Platzverkündung. Alle waren wieder vor Ort, um neben der Siegerehrung auch noch eine kleine, feine Tombola zu erleben. Peter Meister hatte aus dem Bausatz-Fundus etwas passendes angeboten, und Christian Grüttner hatte 2l Sauerländer Brauwasser mitgebracht. Letzteres ging in die Hände der Scuderia Siegen II, die nix besseres wusste, als den Gersensaft mit allen zu teilen. Danke dafür, auch wenn der Geschmack nicht allen zusagte, gell Tanja



Bier her, Bier her, oder

Danksagung

Ein Riesen-Dankeschön erging nochmal an die beiden Meisters, denn Magdalene hatte wieder

Ihre Kochkünste bestätigt, und Peter Meister hat trotz Ladengeschäft einen tollen Rennleiterjob gemacht. Die Bahn, die Atmosphäre, das drum herum, einfach stimmig in Kamp-Lintfort.

Die IG DSC-West möchte sich auch nochmal bei den Teilnehmern bedanken, die einen tollen Renntag ermöglicht haben und uns durch Ihre Freude am Scale-Racing die geringe Starterzahl vergessen liessen.



Danke, Jungs

Bleibt gesund und munter, bis demnächst
Euer Pressefuzzi

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / WW Team Classics](#)

DTM

5. Lauf am 16. Februar 2008 in Engelskirchen



Am kommenden Samstag findet das nächste und vorletzte Rennen dieser DTM Saison statt. Zum ersten Mal fährt die DTM beim Carrera Club Oberberg in Engelskirchen.



Eine sehr schöne, aber vor allem auch ein anspruchsvolle Strecke. Fahrer, welche die Strecke noch nicht kennen, sollten dringendst die Trainingsmöglichkeiten an den Clubabenden nutzen. Am Montag, den 11.02.08 findet ein Gruppe C Wertungslauf beim Carrera Club Oberberg statt. Hier könnten auch Problemlos DTM Autos mitfahren. Leider ist freitags beim CCO geschlossen. So, dass kein Freitags-Training angeboten werden kann.

Wie sieht es in der Wertung aus? (Punktewertung nach 4 von 6 Rennen)

In der alten DTM:

- | | |
|-------------------------|--------|
| 1. Christian Schnitzler | 400,00 |
| 2. Klaus Schnitzler | 376,82 |
| 3. Dennis Hesse | 374,87 |

In der neuen DTM

- | | |
|-------------------------|--------|
| 1. Christian Schnitzler | 400,00 |
| 2. Dennis Hesse | 385,01 |
| 3. Klaus Schnitzler | 372,71 |

In der Gesamtwertung (ausschlaggebend für die Schlusswertung. Hier sind noch keine Streicher berücksichtigt.):

- | | |
|-------------------------|--------|
| 1. Christian Schnitzler | 800,00 |
| 2. Dennis Hesse | 759,88 |
| 3. Klaus Schnitzler | 749,53 |

Bitte beachtet die erforderlichen Gewichte für das Rennen. Die Tabelle steht unter:

www.slotrennen.de/downloads/aufastung.pdf

Anmeldung

Wer am Samstag beim Rennen teilnehmen möchte, sollte bis spätestens Donnerstagabend seine Nennung (unverbindlich) abgegeben. Das geht am einfachsten per [Formular auf der Homepage](#) oder per eMail an DTM@slotrennen.de.

Ihr ermöglicht uns damit eine bessere Planung (u.a. für die Gastgeber) und zahlt dadurch eine geringere Startgebühr.

Zeitplan für die DTM-Woche

Trainingsmöglichkeiten:

Montag, 11.02.08 C/West Rennen

Hier können auch DTM Autos mitfahren (der wohl beste Tag).

Am Mittwoch kann die Bahn ab 18:30 Uhr zum Training öffnen. Dafür sind dann aber verbindliche Trainingsanmeldungen erforderlich.

Offizieller Trainingstag

Freitags ist leider kein Training möglich. Am Rennsamstag ist die Bahn ab 9:00 geöffnet.

Die Adresse:

Ründerrother Strasse 18-20

51766 Engelskirchen - Bickenbach

(ehemaliger Rewe-Laden!)

Ansprechpartner:

Thomas Strässer, Fon: 0171 67 40 530

Öffnungszeiten:

Montags ab 18:30Uhr , jeden zweiten Mittwoch (an Renntagen) ab 18:30Uhr oder nach Vereinbarung.

Montags wird bevorzugt 1:24 und Mittwochs 1:32 gefahren.

www.carrera-club-oberberg.net

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der [Homepage der DTM](#) bzw. hier:

[Rennserien West / DTM](#)

SLP-Cup West 2008

Das Abenteuer SLP-Cup West nimmt konkrete Formen an. 17 Voranmeldungen sind bislang aufgelaufen. Mehr als erwartet für eine neue Serie mit gänzlich neuem Ansatz . . .

SLP-Cup



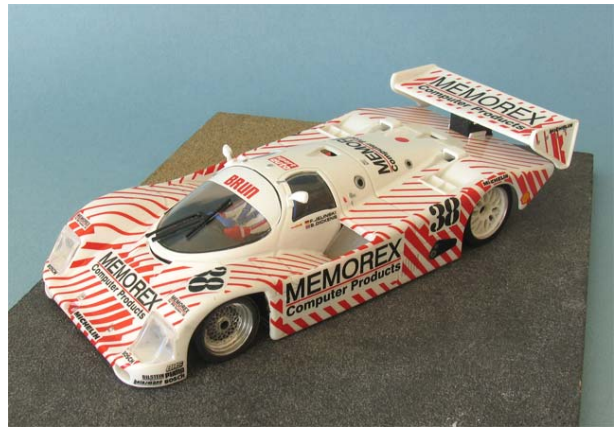
Inwiefern ist der SLP-Cup im Westen als „Abenteuer“ zu bewerten!? Weder weist die Liste der clubüber-

greifenden Serien im Westen bislang eine Rennserie mit Moosgummibereifung auf - noch ist in dieser Liste bislang eine so vehement reglementierte Serie mit Einheitschassis und -karosserie zu finden. Aber sowohl das Reifenmaterial als auch der Ansatz möglichst großer Chancengleichheit scheinen Anklang zu finden.

Anmeldung

Am kommenden Freitag endet die erste Einschreibefrist für den SLP-Cup West. Alle bis dahin fest eingeschriebenen Fahrer haben eine Startplatzgarantie für die drei Rennen, die im ersten Halbjahr 2008 ausgetragen werden. Sofern nicht alle 24 Startberechtigungen dauerhaft mittels des Einschreibeverfahrens vergeben werden bzw. eingeschriebene Teilnehmer ein Rennen nicht wahrnehmen können, ist die Anmeldung zu nur einem Rennen möglich.

Bis Anfang kommender Woche werden die fest eingeschriebenen Teilnehmer per Mail informiert und mit der ein oder anderen Fragestellung „bombardiert“ . . . ☺☺



Unterstützung

Nach letzter Abstimmung mit den Kollegen des SLP-Cup Mitte wird in den „Rennserien-West“ zur Mitte dieser Woche ein technisches Begleitpapier erscheinen, welches einige Kernfragen zum Bau des SLP-Cup Fahrzeugs aufgreift und versucht, ein wenig technisches Hintergrundwissen zur Serie zu vermitteln . . .

Grundsätzlich gilt allerdings die Devise: „Wer nicht fragt, der nichts erfährt!“ ☺ Der SLP-Cup ist nun einmal Neuland für den Westen - und nicht alle bislang gültigen technischen Grundsätze werden sich 1:1 übernehmen lassen . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Renncenter Trier](#)

[SLP Homepage](#)