WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 168 -

4. August 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . „et burnt“ würde der Slotracing Nachwuchs kompakt formulieren ☺ Mit DSC-West in Siegen und SLP-Cup Meeting in Alsdorf waren am vergangenen Wochenende gleich zwei Großveranstaltungen angesagt, die gut 90 Aktive ganztägig beschäftigten . . .
Kommendes Wochenende stehen dann gleich vier Serien in den Startblöcken - je Zwei am Samstag und am Sonntag. Den Anfang machen die Classic Formula in Bergneustadt und der NASCAR Winston Cup in Schwerte. Als Sonntagsfahrer betätigen sich (quasi in Rufweite ☺) die 245 in Duisburg und auf der anderen Rheinseite die Trans-Am Piloten in Kamp-Lintfort . . .

Dementsprechend vielfältig präsentiert sich die Ausgabe 167 der „WILD WEST WEEKLY“: Christian Grüttner war in Siegen bei der DSC und verfasste dazu *„ein kleines Taschenbuch“*. Der Schleichende stand mit dem Bericht zum SLP-Cup Meeting in Alsdorf kaum nach - und dazu, zwar „off topic“, doch sehr interessant: Kollege Nick Speedman war auf Schloss Dyck und schaute sich die Classic Days im Maßsstab 1:1 an . . .
Die Vorberichterstattung umfasst Texte von Taffy Ullrich (Classic Formula in Bergneustadt), dem Schleichenden (245 in Duisburg) und Andreas Rehm (Trans-Am in Kamp-Lintfort) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
  3. Lauf am 1. August 2008 in Siegen
- SLP-Cup Meeting
  am 2. August 2008 in Alsdorf
- Classic Days
  am 2. und 3. August 2008 auf Schloss Dyck
- Classic Formula Day
  3. Lauf am 9. August 2008 in Bergneustadt
- **Gruppe 2 4 5**
  5. Lauf am 10. August 2008 in Duisburg
- Trans-Am
  6. Lauf am 10. August 2008 in Kamp-Lintfort

DSC-West

3. Lauf am 1. August 2008 in Siegen

geschrieben von Christian Grüttner

Was lange währt, …

.. findet auch mal sein Ende. So oder ähnlich könnte man die Veranstaltung an letzten Samstag in Siegen umschreiben, denn Lauf drei zur DSC-West Saison war mit 47 Teilnehmern rekordverdächtig besetzt, es gab zwei verschiedene Sieger an diesem Tag, tolle Rennen, und die Letzten machten sich erst am Sonntag auf die Heimreise. Aber dazu später mehr.

Siegen. Die Holzbahn der Scuderia Siegen war Austragungsort zur Halbzeit der 2008er Saison des Westens, und dieser Einladung waren etliche Slotter gefolgt. Das offizielle Training am Freitag war bereits gut besucht. Diverseste Übersetzungen, Reifen (von Regen über Sommer- bis Winterreifen ☺ wurden angeschliffen, abgeschliffen und dann doch verwendet.

Rätsel: Welche Reifen sind hier montiert ???

Übersetzungen im Bereich von 21-24mm wurden getestet. Alles in allem ein entspannter Abend, der aber für einige bis in die frühen Morgenstunden, man spricht von 3:30Uhr, dauerte. Die Dagebliebenen hatten im Hotel

noch mit einer Hochzeitsgesellschaft zu kämpfen. Aber so ist das (S)lotterleben halt.

Der Renntag

Weit vor den anvisierten 8 Uhr wurde der Siegener Keller gestürmt, Strom auf die Bahn gegeben und die einzelnen Spuren in Angriff genommen. Im Laufe der Morgenstunden fanden sich immer mehr Teilnehmer ein, gegen 10 Uhr war auch Familie Jens eingetroffen, hatte reichlich Bestellungen im Gepäck, und der Keller war proper gefüllt. Die Trainingstätigkeit war weiterhin ungebrochen, und lange Schlangen bildeten sich vor Spur 6.

Der 11 Uhr Tee wurde von Kai-Uwe Schott übernommen, der den Anwesenden den groben Zeitablauf mitteilte. Zudem informierte Uwe Drevermann darüber, dass die faulen Tage zwischen den Feiertagen im Dezember doch besser zu nutzen sind, und kündigte die American Racing Days für den 27. + 28. Dezember auf der Bahn in Siegen an.
Währendessen war Mehmet Simsek fleißig dabei, die neuen Fahrzeuge zu bewerten und konnte den Erbauern den einen oder anderen Tipp zur Verschönerung mit auf den Weg geben.

Corvette Roadster von Emanuel Vandenryt

Schöne und neue Autos gab es viele, denn aus der Mitte waren etliche Teilnehmer angereist, um an den Rennen teilzunehmen. Einige 20-Pünkter waren zu bestaunen.

Der angedachte Start um 12:30 geriet dann mächtig in Verzug, denn das PC Equipment aus dem Hause Sommer quittierte seinen Dienst, und als ob das nicht schon genug war, musste dann auch noch eine Tintenpatrone getauscht werden. Dadurch gab es auch Wartezeiten an der technischen Abnahme, denn die beiden Jungs, in Persona Frank Hermes und Uwe D., mussten auf die Listen warten, um alles exaktemente festzuhalten.

Wo bleiben die Listen ???

In der Zwischenzeit nahm Uwe Schöler den Strom von der Bahn, dann den Sauger in die Hand, um die Bahn nochmal in rennfertigen Zustand zu versetzen.
Und da tauchten auch noch etliche Gesichter im Siegener Keller auf, von denen man eigentlich garnix anderes erwarten konnte ☺. Uli Hütwohl, Michael Rettler und Michael Kaltenpoth wurden trotzdem herzlich begrüßt, und direkt mit der nötigen Ernstigkeit der Vorbereitung aufgrund der fortgeschrittenen Zeit konfrontiert.
Das Parc Fermé füllte sich zusehends und der Pressefuzzi musste das eine oder andere neue Einsatzfahrzeug ablichten.
Die Uhr tickte unbarmherzig weiter, und es wurde 13 Uhr. Hastig wurden die letzten Karossen wieder mit dem Chassis verschraubt, und es wurde nochmal andächtig still, denn etliche Starter sind über den Mittagstisch hergefallen, um sich Nudeln mit Geschnetzeltem oder diverse Salate an Frikadelle einzuverleiben.
Nachdem alle Autos der Klasse 1 abgefertigt waren, hatten wir in Summe 47 Teilnehmer, die diesen dritten Lauf zur 2008er DSC-West

Saison in Angriff nehmen wollten. Aufgrund der Teilnehmerzahl einigte man sich schnell darauf, die Renndauer auf 4 Minuten pro Spur zu begrenzen, um das Rennende noch am Samstag zu erleben.

Die Ruhe vor dem Sturm

Die Rennen

1. Startgruppe

Diese Gruppe wurde unterstützt von Uwe D., der den Posten des Dummy innehatte. Ganz vorne übernahm Emu Vandenryt die Spitze, als er im ersten Turn mit knapp 33 Runden eine Duftmarke setzte. Diverse Abflüge und Terrorrufe waren zu hören, ansonsten ein ruhiger Verlauf. Die Dame in dieser Truppe Kristina Wolferts geigte mächtig an, und hielt sich hinter Michael Dietze im Windschatten. Pascal Semmler musste deutlich zurückstecken, denn seine Corvette war des Öfteren im Gras oder vor den Kühlern der Mitstreiter zu finden. Nachdem der Bahnstrom nach 24 Minuten alle war, wurde zusammengezählt. Emu und dessen Corvette gewannen deutlich mit 193,23 Runden, und somit exakt 5,5 Runden vor dem Ferrari 275 NART von M. Dietze und dessen 187,73 Umläufen. Dritte im Bunde wurde die Lady im Feld Kristina Wolferts mit 180,15 Runden.

2.Startgruppe

In der Besetzung Wohlert, Schneider, Anchütz, Cramm, Kumb und Leo Müller ging es erneut auf die Reise. Eine deutliche Übermacht an amerikanischer V8 Power in diversen Corvettes, Cheetahs, Mustang und Cobras war in dieser Truppe zu finden. Dazu gesellte sich ein echter Exot, denn mit dem XKSS von Mike Kumb war ein viel diskutiertes Klasse 1 Autos dabei.

Klein und schnell, XKSS von Mike Kumb

Von der reinen Fahrleistung her waren dieses Auto von Mike Kumb und das Cheetah Coupe von Leo Müller das Maß der Dinge. Die beiden waren eindeutig die schnellsten, und hatten nach der Hälfte der Fahrzeit bereits 5 Runden Vorsprung auf den Rest der Truppe. Das erste Ausfallopfer des Tages gab es in dieser Startgruppe auch zu beklagen, denn der Mustang von Carsten Cramm war krumm, nachdem er sich nach der Geraden quer gestellt hatte und volley torpediert wurde.

Ende einer Dienstfahrt

Einzelteile en masse und ein krummes Chassis waren die Bilanz. Im weiteren Rennverlauf setzten sich die beiden Führenden weiter ab und liefen im Rundenabstand ins Ziel ein. Rang drei geht mit 185,20 Runden an Herrn Wohlert, Rang zwei erzielt Leo Müller mit 192,09 Rd., der am Ende doch noch den Schnellsten ziehen lassen musste. Sieger und aktueller Führender damit Mike Kumb mit dem XKSS und 193,31Runden.

An der Thekenfront tat sich auch was, denn auf die Schnelle hatte das Catering Team rund um Elke Schöler und Kollegin Margitta Kuchen hervorgezaubert, der auch sofort reißenden Absatz fand.

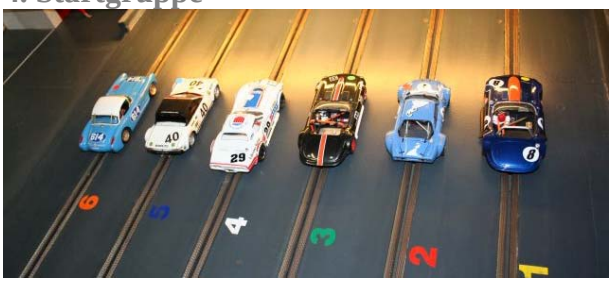
Hhmmm, lecker !!!

3. Startgruppe

Eine ganz fixe 5er- Mannschaft war nun um 14:30 Uhr unterwegs, denn Rennleiter Uwe Schöler und auch die Starter gingen fast unbemerkt auf die Reise. Bemerkenswert jedoch die Leistung von Bastian Jens, der trotz Abwesenheit ganz vorne in der Zeitenliste auftauchte. Ein kleiner Fauxpas in der Teilnehmerliste, der aber keinesfalls die Leistung des (anwesenden) Alex Jens schmälern soll. Dieser zog nämlich mit dem neuen Lotus Elan sauber seine Bahnen, im Bereich 7,0 Sek. und teilweise nur um Hundertstel Sekunden variierend.
Direkt in seinem Kielwasser Ferdi Rat, der den anderen Eidgenossen Peter Müller und auch Ralf Z. (Bitte entschuldige diese Vereinfachung ;-)) etwas distanzieren konnte.
Über die Spuren hinweg war Alex der konstantere, Ferdi leistete sich in Summe 3 Abflüge, und Ralf Zawiasinski legte nochmal ne Kohle nach. So lautete denn auch der Zieleinlauf, Alex mit 197,73 Runden auf Platz 1, Ferdi Rat knapp 1 Runde dahinter (196,81), aber noch vor Ralf, der 196,38 Umläufe auf sein Konto verbuchte. Sehr knapp ging es zwischen Ralf Braun und Alex Fuchs aus, die sich um drei Teilstriche (189,46/189,43) zugunsten von Ralf trennten.

Der Elan von Basti, ääähh Alex natürlich

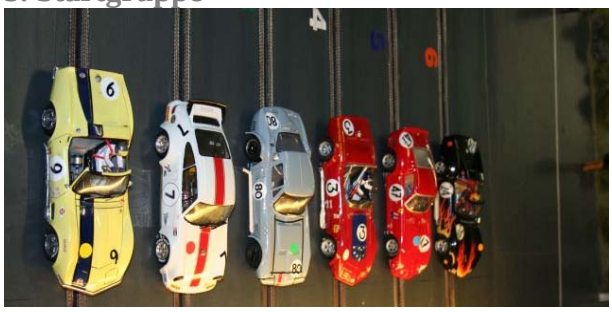
4. Startgruppe



Etwas turbulent ging es hier zu, denn Rennleiter Uwe Schöler musste mehrfach die Terrortaste bemühen, um das Chaos auf der Strecke in den Griff zu bekommen. Im Anschluss ging es deutlich gesitteter zur Sache, und wir konnten einen fulminant aufgeigenden Hanko Völkel verfolgen, der mit knapp 35 Umläufen im ersten Turn gleich mal eine Duftmarke setzte. In seinem Gefolge Jens Gerlach, der nicht viel langsamer unterwegs war. Dieser Trend setzte sich fort, wobei die Zeiten wieder in den Bereich 7,2 Sek hochgingen, und die drei ersten sich um jeweils drei Runden getrennt um den Kurs bewegten. Daniel Drangusch wurde zum Ende hin noch durch etliche Abflüge eingebremst, und noch von Michael Nell abgefangen. Der landete auf Drei mit 193,71 Runde, davor auf der Zwei Jens Gerlach mit 198,30 Runden.
Unangefochten auf der Eins und derzeitiger Spitzenreiter Hanko Völkel mit dem Ex-Kahabka Jaguar E und einer neuen Bestmarke von 201,28 Umläufen. Was dieser Marke wert sein sollte, mussten die folgenden Gruppen zeigen.

Corvette von Michael Nell

5. Startgruppe



4x Corvette gegen 1x911 + 250 GTO. Auf diese Formel lässt sich Gruppe 5 zusammenfassen. Direkt nach dem Start meldete sich Mehmet mehr oder weniger durch etliche Abflüge auf Spur 2 ab, während Ralf Lastring und Christian Grüttner versuchten, Michael Kaltenpoth hinterherzuhetzen, der sich Stück für Stück absetzen konnte. Der Pressefuzzi blieb sehr stabil, ließ die bekannten Abflüge vermissen, und dadurch Ralf Lastring das ein ums andere Mal verzweifeln. Klare Angelegenheit an der Spitze, denn Michael Kaltenpoth war mit der GS uneinholbar, und gewann diesen Heat mit 198,68 Runden vor Christian mit 193,39 turns vor Ralf Lastring und dessen 192,24 Umläufen. Stark auch die Leistung von Sascha Bablich, der den Heimvorteil nutzte und mit 191,23 Runden Rang 4 in dieser Gruppe einfuhr.

6. Startgruppe

Ein starkes Feld, in dem es die Siegener Urgesteine Uwe Schöler und Günther Benecke mit den Herren Rettler, Weger, Szugger und Schott zu tun bekamen. Highlight hier die Abgeklärtheit eines Uwe Schöler. Die Startampel tickt herunter auf 1, und Uwe dreht noch am Regler. Alle sind schon durch Turn 2 durch, als sich auch der Jaguar E von unserem Uwe endlich mal in Bewegung setzt. Aber es dauert nicht lange, als er wieder auf Position 2 hinter Günther und dessen `53 Corvette auftaucht. Michael Rettler nimmt die Alpine in Runde 8 aus dem Slot, weil nach einem Abflug die Schleifer krumm sind. Danach geht es im Eiltempo der Bande hinterher, um den Rückstand wieder reinzufahren. Aus dem angekündigten Fight der Herren Szugger und Weger wurde nix, denn Sascha meldete sich früh mit der ”Sch...-Corvette” ab, aber auch Thorsten nahm die Pneus zu hart ran, und funkte nach Turn 2 Gripmangel. So lag es nun in den Händen der Alpinisten in Form von Kai-Uwe Schott und Michael Rettler, das Siegener Duo an der Spitze zu sprengen. Rettler Ihrer musste dann einsehen, das dass Unterfangen eher aussichtslos erschien, und er begnügte sich damit Rang 4 einzufahren.

Da war mehr drin ….

An der Spitze wurde es nun ganz eng. Uwe Schöler, Günther Benecke und Kai-Uwe Schott hauen sich eine schnelle Runde nach der nächsten um die Ohren, und als Uwe Drevermann den Strom abschaltete ließ sich folgender Endstand am Monitor ablesen: Dritter im Bunde Uwe Schöler, der den Jag bei 195,08 Runden abstellte. Davor auch ein Siegener, denn Günther Benecke wurde im Anflug auf das Ziel noch abgefangen - trotz seiner 196,23 Runden. Den Platz ganz oben auf dem Stockerl nimmt somit Kai-Uwe Schott ein, der den A110 erst bei 196,57 Runden zum Stehen brachte.

Diverse Zaungäste waren im Laufe des Tages in den Gewölben der Scuderia zu entdecken. Neben Mr. Fein-Design Karl-Heinz Hornberg nebst Gattin war auch Michael Wagner mit seiner Elke vor Ort, um ein bisschen Rennluft zu schnuppern. Gesichtet wurden auch Willy Mielke (von Anfang bis Ende) und auch der Siegener Motorsportler Claus Uebach, der mal reinschaute, zum Thema Fahren aber nur meinte „*keine Zeit, keine Zeit, …*“

Neueste Fein-Design Schöpfung: A.Foyt Ford-Lotus 40

In der Zwischenzeit ist die technische Abnahme Klasse 2 schon fast erledigt, professionell erledigt vom Ex-Studenten Lutz Müller, und er meldet diesmal keine nennenswerten Beanstandungen.

7. Startgruppe

Ein Marken-Cup mit ausgeglichenen Verhältnissen. Denn 3x Jaguar E gegen 3x Corvette. Aber, nur einer traute sich, das ganze mit Dach in Angriff zu nehmen. Und wenn das einer kann, dann Dr. Evermann ☺☺

Der Rennleiter schickt also diese Heißsporne auf die Reise, und was passiert? Terror in Turn 2. Das neu zusammen gewürfelte Gespann Bichsel/Drevermann testet gleich mal für die Siegen Speed Classic die gegenseitige Toleranz-Schwelle mit einem deftigen „Abschuss“. Danach machen die Jungs mehr durch schnelle Runden auf sich aufmerksam. Vorneweg Dieter Jens, der den Jaguar E mit tiefen 6,9 Zeiten ums Siegener Holz prügelt. Aber auch die anderen sind in diesem Zeitenbereich unter 7 Sekunden unterwegs. Nachdem sich das Ganze über die Spuren hin etwas sortiert hat, entdecken wir folgenden Trend. Patrick Studer und Frank Hermes vorneweg, Dieter Jens und Peter Bichsel knapp dahinter. Bichsel auf der 1 und Hermes auf der 2 haben vor den letzten 4 Minuten die schlechteren Karten, und als der Rennleiter das Ende verkündet, haben wir einen neuen Gesamt-Führenden.

So ein Dach hat doch was, oder ???

Aber der Reihe nach. Dieter Jens kann sich deutlich an Peter Bichsel vorbeischieben und erzielt 201,13 Umläufe. Davor auf der Zwei Frank Hermes, dessen Corvette 201,59 Runden einheimst. Neuer Gesamtführender und Gewinner dieser Startgruppe wird Patrick Studer, der seine britische Katze erst nach 202,49 Runden an die Kette legen kann.

8. Startgruppe

Die ganz schnellen Jungs aus dem Gesamtergebnis scharren schon mit den Hufen, als die letzten 24 Minuten der Klasse 1 gestartet werden. Wie von der Tarantel gestochen schießt Dieter Sommer auf Spur 1 in Front. Bis sich seine Mitstreiter von diesem Schock erholt haben, sind schon 6 Runden ins Land gegangen. Frank Schauf ist da mit seiner Cobra und 26,2er !!! Pneus noch der erste, der sich an DiSo ranarbeiten kann, während sich OWL gegenseitig das Leben schwer macht.

Schnell wird deutlich, dass diese Gruppe den Speed der 6 Jungs zuvor nur schwerlich mitgehen kann, aber das Ende ist noch offen. Der Jag von DiSo und die Cobra von Frank Schauf

geben den Ton an, und vier Minuten vor Ende liegen beide nahe beieinander und auf klaren 199er Kurs. Andre Brocke muss seinen 911er schon hart rannehmen, um den beiden zu folgen.

Siehste, Frank, geht doch …

Die Zielflagge fällt, und der Computer spuckt folgendes Ergebnis raus. Rang Drei für den Ost-Westfalen André Brocke mit 196,84 Rd., Rang zwei geht an DiSo, der auf Spur 2 keinen Druck mehr gegen Frank Schauf aufbauen konnte und 198,55 Umrundungen. Verdienter Sieger mit 199,55 Umläufen wird Frank Schauf, der trotz seiner Bedenken mit den großen Rädern die Gruppe für sich entscheiden kann.

Die Top 5 Klasse 1:

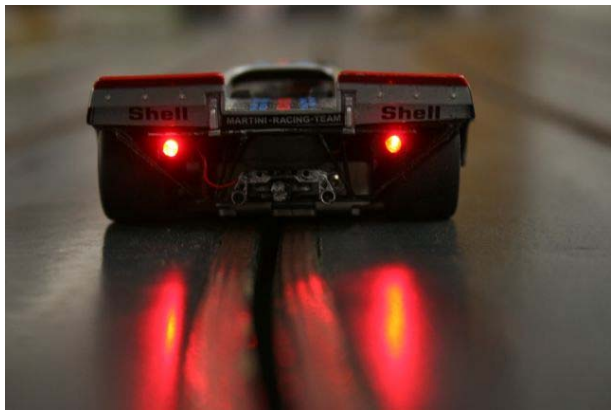
1. Patrick Studer	202,49R
2. Frank Hermes	201,59R
3. Hanko Völkel	201,28R
4. Dieter Jens	201,13R
5. Frank Schauf	199,55R

Ein dichtes Mittelfeld mit 193 und mehr Runden, ein starker Hanko, der aus der dritten Startgruppe bis auf P3 vorfährt und fairer Sport kennzeichnen Klasse 1 am heutigen Tag.

Die letzten Boliden der Klasse 2 werden noch vom frischen Dipl.-Ing. Lutz Müller abgenommen, bevor um 18:45 Uhr die zweite Runde beginnt.

1. Startgruppe

Einige Frühheimkehrer sind in der ersten Gruppe zu finden, darunter Familie Jens und auch Uli Hütwohl und Herr Rettler, die sich ein frühes Ende des Tages herbeisehnen.
Dementsprechend wird hier schon gut angegast, allerdings haben Dieter und Alex Jens die Rechnung ohne die Siegener Urgesteine Hütwohl und Vandenryt gemacht, die in Führung liegen, und sich diese auch nicht mehr abluxen lassen. Zudem versucht Emu mit aufgeblendeten Scheinwerfern für Verwirrung zu sorgen, was ihm in Turn zwei auch gelingt, und er mit tiefen 7er Zeiten noch vorne stürmt.



Catch me, if you can !

4 Minuten vor Schluss haben wir folgende Situation: Scuderia auf 1 + 2, Alex Jens dahinter, Dieter Jens etwas zurückgefallen, Michael Rettler und Günther Martini nicht mehr mit Vollgas unterwegs. Als sich die Zielflagge senkt, rettet Uli Hütwohl Rang 1 mit 200,56 Umläufen vor Club-Kollege Emu, der nur noch mit Stotterlicht um den Kurs fliegt, aber trotzdem 199,26 Runden einfährt. Rang drei geht an Alex Jens (195,76), der in Klasse 1 aber fast 2 komplette Umläufe mehr auf seinem Konto verbuchen konnte.

2. Startgruppe

5 Starter, zwei davon aus dem Lager der Amazonen, so die Eckdaten von Gruppe 2. Vom Start weg eigentlich Anna Sommer vorne, bis ein fehlender Aufkleber auf der KingCobra sie 2 Runden kostet, die sie im Laufe des ersten Turns aber wieder fast egalisiert. Sascha Weger und Dennis Wohlert vorneweg, der Rest im Rundenabstand hinterher.
Als die Gruppe abgewunken wird, holt Anna sich Rang 3 mit 182,58 Umläufen. Davor zwei Herren der Schöpfung in der Reihenfolge Sascha Weger mit Porsche 907/908Coupe (so die offizielle Bezeichnung) und 186,58 Runden,

davor Dennis Wohlerts mit seinem McLaren M8B und eingefahrenen 191,23 Turns.

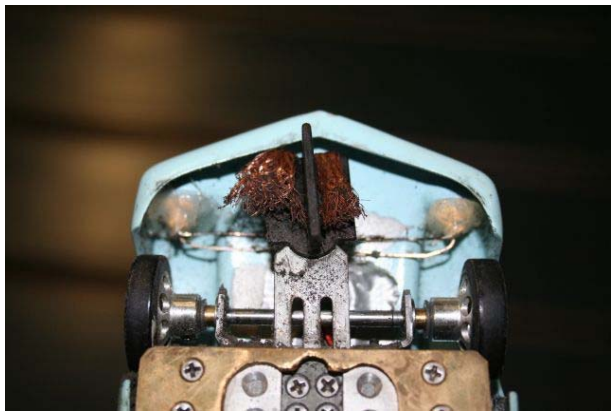
Einsetzen kann ja so anstrengend sein !!!

3. Startgruppe

In der Besetzung Cramm, Dietze, Müller, Anschütz und dem Semmler Duo wird diese Truppe von Rennleiter Günther Benecke auf die Reise geschickt. Herausragend hier Michael Dietze, der nach zwei Umläufen bereits mit 5 Runden Vorsprung in der Liste geführt wurde. Läufe drei und vier bargen dann etwas Zerstörungs-Potential, denn etliche Terrorrufe und Crash-Geräusche hallten durch die Siegener Gruft. Davon haben die Teilnehmer der rauchenden Fraktion an der Freiluft natürlich nichts mitbekommen, daher die Info an dieser Stelle ☺☺

Raucher-Ecke mit Frischluft-Garantie

Nachdem sich die Unruhe gelegt hatte, rückte das Renngeschehen wieder in den Vordergrund. Michael Dietze weiterhin mit Riesenabstand in Front, dahinter Papa Semmler. Zusammenfassend fällt das Rennen nach 24 Min wie folgt aus: Dritter auf dem Stockerl Kollege Anschütz mit 177,25 Runden, wie angedeutet Thomas Semmler auf zwei mit 182,59 Runden. Unangefochten auf der 1, mit unglaublichen 10 Runden (192,97R.) Vorsprung, platziert sich Michael Dietze mit seinem Ferrari 330P4.



Warum lief der Bock am Ende nicht mehr ????

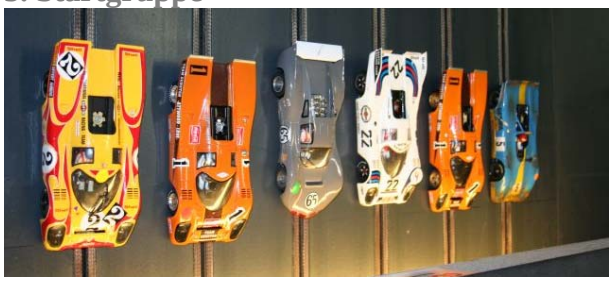
4.Startgruppe

Welcher Ford macht das Rennen ???

Die Bande Bablich, Braun, Szugger, Simsek, Fuchs und Grabow geht um 20:40 Uhr auf die Reise. Direkt in den ersten Runden fliegt Mehmet mit dem GT40 Ende Start Ziel ab, und wird danach noch regelecht torpediert. Der Ford quält sich noch zwei Runden, bevor der Motor seine Befestigungsschraube verliert. Die längere erforderliche Reparaturpause passt für Mehmet in das Bild des gesamten verwachsten Wochenendes, und er nimmt nur widerwillig wieder Fahrt auf. Ein anderer GT40, nämlich der von Alex Fuchs, spielt in dem Konzert ganz vorne mit. Das animiert den zweiten Fordfahrer Ralf Braun, sich daran anzuhängen, während Mehmet zumindest die schnellste Runde verbuchen möchte. Ruckzuck sind die 24 Min um, und Günther Benecke notiert den folgenden Endstand ins Rennprotokoll: Platz Drei: Thorsten Szugger mit 194,58 R., knapp vor Günther Grabow und dessen 194,22 Runden, beide auf P917K. Platz Zwei geht an Ralf Braun, der mit seinen

198,01 Runden knapp eine Runde hinter dem Sieger Alex Fuchs landet. Dieser schreibt sich 199,15 Runden auf seine Fahne.

5. Startgruppe



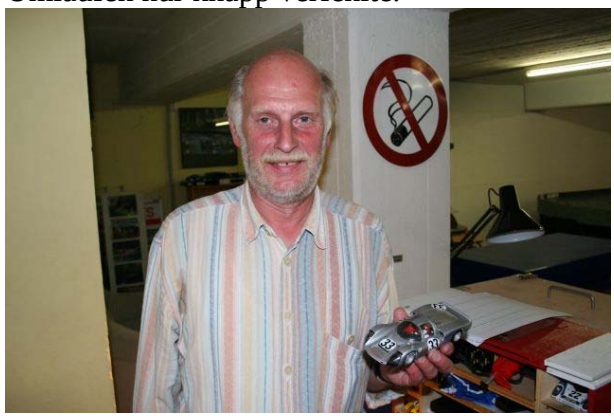
Ein reiner Porsche 917 Cup mit Chappi 2D Anhängsel. Alles Müller oder was? So oder ähnlich kann man das ganze umschreiben, was sich da in der Gruppe 5 tat. Vom Start weg Lutz Müller im PA in Front, nach einem Abflug und Einschlag der Nachfolgenden sichtlich aufgerührt. Aber gerade das hat ihn zu noch schnelleren Zeiten animiert, und Lutz setzte sich an der Spitze fest. Dahinter Ralf Lastring vor den beiden anderen Müllers im Feld, beide dazu noch in Farben von Team Gunsten. Als Lutz auf Spur 1 kommt gerät er mächtig unter Druck von Andreas Rehm und Daniel Drangusch, dessen Chappi zu dem Zeitpunkt geht wie das sprichwörtliche Gewitter. Peter Müller musste dann eine Zwangsstop einlegen der ihn (dank des Versagens seiner Schweizer Serviceleuten so an die 20 Runden kostete. Dies nur weil die Säcke am dauerquatschen waren und auf das abgerissene Motorkabel nicht entsprechend vorbereitet waren!! Sauerei, sowas....!, O-Ton P.B.) An der Spitze brannte derweilen die Luft.

Jetzt nur nicht den Kopf verlieren, Lutz

Es wurde eng im letzten Turn, wobei Andreas Rehm auf Spur 2 die scheinbar schlechtesten Karten hatte. Aber erstens, ... denn der Mann aus OWL geigte auf der Zwei nochmal richtig auf, und hielt die Jungs hinter sich in Schach. Lohn für diese Arbeit war Rang 2 mit 195,95 Runden hinter Sieger Lutz Müller und dessen 197,72 Runden. Als Dritten auf dem Stockerl konnten wir Ralf Lastring begrüßen, der den 917er bei 195,41 Runden abstellte.

6. Startgruppe

Siegen Dynamite gegen den Rest der Welt. Nicht unbegründet, denn Uwe Schöler und Günther Benecke hämmerten Runde für Runde Zeiten in die Bahn, das den anderen Jungs nur das Nachsehen blieb. Dies taten sie aber mit so einem Nachdruck, dass die 4 Mitstreiter ganz eng im Kampf um Platzierungen und Teilmeter das Siegener Holz umrundeten. Dabei war es Michael Nell, der den Gulf 917 am schnellsten hinter den beiden Enteilten hinterherfuhr. In seinem Schlepptau Ralf Zawiasinski und der Pressefuzzi. Günther versuchte krampfhaft, seinem Vorsprung zu verteidigen, obwohl Uwe Schöler das offensichtlich schnellere Auto besaß. Als dann der Bahnstrom zur Neige ging, wurde folgendes Endergebnis notiert: Platz Eins und Zwei an die Scuderia mit einem glücklichen Günther Benecke und 201,72 Runden vor Uwe Schöler mit 201,72 Runden. Dritter im Bunde wurde Michael Nell, der die 200er Marke mit 199,59 Umläufen nur knapp verfehlte.



War ich mit dem Kleinen hier nicht schnell unterwegs ???

7. Startgruppe

Hee, hee, nicht vordrängeln !!!

Zum vorletzten Mal schickte der Rennleiter die Teilnehmer auf eine 24 Minuten Hatz rund ums “Holzparkett” von Siegen. Die Herren Rat, Schott, Sommer, Drevermann, Gerlach und Brocke gaben ich auch alle Mühe, die soeben aufgestellte Marke von 201 Runden zu überbieten. Lange Zeit waren es tolle Duelle um die Führung, bevor immer deutlicher wurde, dass sich DiSo und Uwe Drevermann leicht absetzen konnten. Gefährlich nah jedoch die ganze Zeit über Ferdinant Rat, der den beiden da vorne auf Schritt und Tritt folgte. In Umlauf 4 jedoch konnte Ferdi nur 27 Runden sammeln, und musste die Spitze ziehen lassen, und geriet dabei direkt unter Druck von hinten in Form von André Brocke und Kai-Uwe Schott. Die Entscheidung fiel in der allerletzten Minute, als Uwe Drevermann auf Spur 1 in Führung liegend zweimal daneben lag, und somit Dieter Sommer auf Spur 2 auf dessen McLaren M8B noch vorbei ziehen lassen musste.

„Räppelchen“ von Jens Gerlach

Nach Ablauf der Renndauer stand fest, dass die 201 Runden weiterhin Maß der Dinge blieben, denn Uwe D. mit 200,09 Rd. und DiSo mit 200,60 Runden blieben unter der Vorgabe der Vorgruppe. Gut gemacht, Günni !!

8. Startgruppe

Es ist mittlerweile 23 Uhr, als das letzte Rennen am heutigen Tag gestartet wurde. Nur noch ein harter Kern an Zuschauern, Helfern und Streckenposten säumt den Raum, als die 6 Schnellsten an die Fahrerpulte treten. Es geht flott zur Sache, denn Peter Bichsel, Patrick Studer und Frank Hermes gasen kräftig an. Selbst um diese späte Zeit sind doch noch Zeiten unter 7 Sekunden möglich. Nach der Hälfte der Renndauer liegt Frank um einen Wimpernschlag vorn, und knallt auf der Spur 5 sogar Zeiten unter 6,9 auf die Bahn. Danach scheint der Willen der Konkurrenz einen leichten Knacks zu kriegen, denn der Abstand zum engsten Verfolger Peter Bichsel und der Meute dahinter wächst, und wächst, ...
Bevor die letzten 4 Minuten in Angriff genommen werden scheint es folgende Situation zu geben, Frank vorneweg, dahinter ein Schweizer Doppel, dann ein Zweikampf zwischen Frank Schauf und Michael Kaltenpoth, während Hanko Völkel zur Schlussattacke bläst und alle wild vor sich her treibt ☺

Nun wartet doch mal auf mich !!!

Die Uhr tickt erbarmungslos runter, noch 2 Minuten, noch 1 Minute, ...
Schluss, Ende, Aus. Der Monitor zeigt uns unbarmherzig den Endstand der 8. Startgruppe.
Sieger mit neuem Rekord von unglaublichen 205,65 Runden wird Frank Hermes. Podiumsplatz 2 geht an Peter Bichsel, der im Schlussspurt Patrick Studer um 17 Teilstriche noch

hinter sich halten kann und 201,53 Runden einfährt. Mit genau der gleichen Distanz kann sich Michael Kaltenpoth von Frank Schauf absetzen und platziert sich mit 197,75 zu 197,58 vor dem Kollegen.

Siegerauto Klasse 2: McLaren M8B

Somit sehen die Top5 der Klasse 2 wie folgt aus:

1 Frank Hermes	205,65R
2 Günther Benecke	201,72R
3 Peter Bichsel	201,53R
4 Uwe Schöler	201,50R
5 Patrick Studer	201,36R

Ein Tag mit tollen, knappen Rennen auch in Klasse 2, Günther Benecke verdient auf Platz 2, die Eidgenossen aus der Schweiz auch in Siegen vorne mit dabei. Platz 2 bis 4 nur um 36 Teilstriche getrennt !!!

Nachdem die Runden eingetippt und sortiert sind, spuckt der Drucker folgendes Gesamtergebnis aus:
Treppcheninhaber des Tages werden Frank Hermes, Patrick Studer und Peter Bichsel.

Sieger der Klasse 1 Patrick Studer

Die Siegerehrung findet im engsten Kreis statt, was aufgrund der fortgeschrittenen Zeit aber in Ordnung geht.
Der Best of Show fällt aus diesem Grund für diesmal auch zum Opfer, wird aber weitergeführt.

Many Thanks

Es war ein langer, sehr langer Renntag im Siegener Keller, aber dennoch muss die Zeit sein, sich zu bedanken. Zuerst ein Riesendankeschön an die Scuderia Siegen, die uns an diesen beiden Tagen beherbergt, und alle mit einem bekannt guten Catering verwöhnt hat. Hierfür Dank an Elke und Ihre Helferlein.
Ein Dank geht aber auch an Uwe Schöler und die anderen Jungs an der Terrortaste für einen verlustfreien Tag.
Danke auch an alle Teilnehmer die trotz eines sehr langen Tages Rennen vom Feinsten mit der nötigen Fairness geboten haben.

Ruhe kehrt ein ….

Rennergebnisse und alles weitere Nötige findet Ihr wie immer auf der DSC-West Seite der Rennserien West oder unter www.deutscheslotclassic.de .

Nächstes Aufeinandertreffen wird dann am 6. September in Kamp-Lintfort auf der Carrera-Schiene mit Holzbahn-Flair bei Peter Meister sein. Da dies auch gleichzeitig ein Cup-Lauf ist, wird auch wieder mit einer größeren Starterzahl zu rechnen sein. Infos hierzu werden wir Euch wieder frühzeitig bekannt geben.

In der Hoffnung Ihr hattet eine unfallfreie Heimreise, bleibt gesund und munter, bis die Tage,

Euer Pressefuzzi

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / DSC-West

SLP-Cup Meeting

am 2. August 2008 in Alsdorf

Der **Vorbericht vom letzten Montag** ist ausreichend auf das Warum und Wieso für das ersten SLP-Cup Meeting eingegangen. 18 Teams zu zwei bzw. drei Fahrern durften starten - das ergab in Summe 46 Fahrer. Mehr hätten auch gewollt - aber irgendwann muss Schluss sein. Die Premiere sollte schließlich als eintägige Veranstaltung über die Bühne gehen . . .

Kompakt . . .

- **46 Fahrer bestreiten das erste SLP-Cup Meeting . . .**
- **18 Teams aus SLP, SLP-Challenge und SLP-Cup sowie einige Einsteiger Teams sorgen für „SLP open“ . . .**
- **“Junior Ingenieure“ stellen die Einsatzautos für zahlreiche Top Teams bereit . . .**
- **mitfavorisierte Slot-Ringer Teams zahlen Lehrgeld . . .**
- **Plastikquäler fahren ungestört „in eigener Liga“ . . .**
- **„Racing is Life“ Team des Rennens . . .**
- **nach 2 Stunden Fahrzeit werden die Abstände zwischen P2 und P11 i.d.R. nur in Teilmetern gemessen . . .**

Strecke . . .

Titanic Bowling / Euregio Raceway
Rathausstr. 38
52477 Alsdorf

Url

www.titanic-bowl.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 50m lang

Mit Speed aus der Eau Rouge „gespuckt“ . . .

Der Spa-Kurs wurde **in der WWW** anlässlich des SLP Rennens am 13./14. Juni 2008 ausführlich vorgestellt. Der interessierte Leser kann dort anhand etlicher Fotos virtuell eine Runde auf der 50m-Bahn drehen . . .

Was ist beim SLP-Cup anders als beim „großen“ SLP !? Die Bahnspannung beträgt nur 17 Volt und ist somit um ein Volt niedriger. Die Einheitsslotcars weisen zwar ein identisches Gesamtgewicht von 200g auf - allerdings ist im SLP das Chassisgewicht deutlich höher und somit der Schwerpunkt um einiges niedriger. Dementsprechend hat man trotz geringerer Spannung mit den SLP-Cup Porsche 962 C deutlich mehr „zu tun“ . . .
Das spiegelt sich sowohl bei den Rundenzeiten als auch bei den Abflugraten wider: Letzteres ist quasi selbsterklärend. Die Zeiten bewegten sich in der Spitze bei 8.6s auf den schnellen Spuren 4 und 5. Zum Vergleich: Die SLP Cars schafften (bei einem Volt mehr) im Rennen Bestzeiten von 8.0s . . .

Vorgeplänkel . . .

Die letzte WWW formulierte wie folgt: *„Erwartet wird ein großer Dreikampf zwischen den Teams ‚A.C.R. Racing’, ‚Plastikquäler’ und ‚Slot-Ringer A’ (in alphabetischer Reihenfolge !☺).“*

Was der Autor letzte Woche nicht schrieb: Mit **A.C.R.** (Alex Ortmann, Christian Schnitzler und Ralph Seif) und **Plastikquäler** (Sebastian Nockemann, JanS und Jan Uhlig) traten zwei fahrerisch extrem stark besetzte Teams mit sehr viel Rennerfahrung in zahlreichen Serien und auf allen Bahnbelägen an.
Die **Slot-Ringer** sind hingegen relativ neu im Geschäft und katapultierten sich durch ein recht erfolgreich verlaufenes SLP Rennen an derselben Stelle im Juni (u.a. P1, P4, P12) in die Mitfavoritenrolle. Klar waren alle sechs Jungs auf dem Spa Kurs mehr als austrainiert - aber hier musste man nun vollständig auf eigenen Beinen stehen (zum SLP fuhren die meisten „Ringer“ auf bereitgestellten Fahrzeugen aus SLP-erfahrenen Teams) und dazu noch mit dem Erfolgsdruck umgehen. Ferner war Teamchef Bernd Huvendiek im privaten Umfeld stark eingebunden, sodass die Führung

der jugendlichen Truppe eher an der langen Leine erfolgte. Ob dies durch die Unterstützung von Coach Ralph Seif sowie extra angereistem Betreuer Bob Clark kompensiert werden konnte, blieb abzuwarten . . .

Zuschauer satt . . .

Ebenfalls sehr stark eingeschätzt wurde das Team **New NASCAR** - ursprünglich bestehend aus dem „Jäger Junior“ Pierre Stein und NASCAR Chef Manfred Stork, rutschte im Rahmen einer ABM (alle Teamplätze waren schnell vergeben) noch „Jäger Boss“ Joachim Welsch mit ins Team. Damit war die Koalition NASCAR/Jäger verdammt stark aufgestellt !
Dazu mit auf der Liste der Verfolger **Slot Mittelrhein** mit Peter Juchem, Hansi Rodenberg und Dirk Wolf, die pro Kilo Körpergewicht ein Jahr Slotracing Erfahrung mit nach Alsdorf brachten . . . ☺☺

Training, Part One . . .

In der Annahme, dass am Freitag dafür nicht ausreichend Zeit bliebe, wurde die Bahn bereits am **Donnerstag Abend** sorgfältig präpariert. Neben dem Absaugen der Oberfläche und dem Reinigen der Litze wurde dezent gegluet (Maßeinheit ein „Dezent“ = ¼ bis $^1/_3$ Liter Glue ☺☺). Zielsetzung dieser Maßnahme war die Schaffung konstanter Bahnbedingungen von Freitag bis Samstag. Das konnte bestens umgesetzt werden - lediglich Samstag Früh stellte sich kurzfristig leicht mehr Grip ein - der Bahnraum war etwas kühler; die Luft halbwegs frisch (alles ist relativ ☺!). In den Rennen war der Grip wieder auf Niveau des Freitags - gegen Ende, als auch die Kegelbahnen im OG in Betrieb gingen und die Anzahl der Personen im Raum deutlich anstieg, ggf. nur etwas „matschiger“ . . .

Das offizielle Training wurde am **Freitag Nachmittag** pünktlich um 16.15 Uhr aufgenommen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren zumindest 8 bis 9 Teams vollzählig an der Strecke versammelt. Bis zum frühen Abend hatte man die „Endausbaustufe“ erreicht und 14 Teams tummelten sich an der Bahn, wo in zwei 7er Gruppen geübt und getestet wurde.

Teambesprechung für die zwei Slot-Ringer Teams - Vorsitzender der Geschäftsleitung: Die „gute Seele“ Bob Clark mit Daumen hoch . . .

Was tat sich im Verlauf des Trainings bei den Favoriten !?
Bei **A.C.R.** verdichtete sich die Auswahl des Fuhrparks auf zwei Fahrzeuge: Eines lief etwas zäh - das andere eher kippelig. Im Laufe des Abends wandte sich Ralph Seif dem gesellschaftlichen Teil zu und überließ die Entscheidungsfindung und das letzte Tuning seinen Juniorpartnern Alex Ortmann und Christian Schnitzler . . .
Plastikquäler war in früheren Zeiten häufig ein Synonym für den Begriff „Grande Casino“. In der Außensicht regiert vermeintlich (oder faktisch !?) das Chaos - ab und an ging’s sichtlich über Tische und Bänke. Nicht so in Alsdorf. Man testete cool die Alternativen aus, notierte Zeiten und arbeitete konsequent ein scheinbar virtuell konzipiertes Testprogramm ab. In der Endausscheidung befanden sich das Fahrzeug von Jan Uhlig (kurz „U“) und ein S² Potpourri bestehend aus dem Chassis des Schleichenden und der Karosserie von JanS. Letztlich fiel die Entscheidung knapp zugunsten der S² Kombi. Bereits deutlich vor Mitternacht gingen die PQ zum Essen - was so viel hieß, wie: „Ich haben fertig !!“; ein Weltbild zerbrach für den Autor . . . ☺☺
Die **Slot-Ringer** Teams A und B burnten bereits am Donnerstag Abend 8.6er und 8.7er Zeiten in Serie. Die „Ringer“ fassten hierbei

die drei erfolgreichen Fahrer des SLP Rennens im Juni (Pierre Jung, Mark Kurella und André Linberg) zum Team „A“ zusammen. Auffällig war jedoch, dass das Team „B“ (Sven Manti, Stefan Nießen und Ramon Trimborn) scheinbar die schärferen Waffen besaß: Sven Manti fuhr die schnellsten Zeiten. Da insgesamt vier Fahrzeuge zur Verfügung standen, begann man am Freitag ab 14 Uhr damit, auch eine zweite Waffe zu schmieden. Federführend dabei Chefmechaniker André Linberg . . .

Hier wird so richtig geschafft . . . !!

Am frühen Abend waren alle vier favorisierten Teams von den Rundenzeiten her halbwegs auf Augenhöhe. 8.6s ging alle Mal auf den schnellen Spuren - und 8.5er wurden ebenfalls gezeigt. Unklar blieb allerdings, mit welchen Mitteln dies umgesetzt wurde !? Speziell die Slot-Ringer Teams gingen höllisch auf der Geraden - und auch bei A.C.R. experimentierte man mit dem Motor und langer Übersetzung. PQ Teamlead Sebastian gab dazu zu Protokoll: „*Lang verhilft Dir auf den Mittelspuren zu Top-Zeiten; dafür wird es außen schwierig und der Motor zu heiß. Haben wir ausgetestet - ist nichts für’s Rennen !*“
Kurz noch zum Thema Motor: Die ausgegebenen SLP-Cup Motoren wiesen sämtliche 2 Stunden Laufzeit (die Serie ist jung !) und damit sicherlich noch nicht den Charakter richtiger „Burner Aggregate“ auf. Dementsprechend galt hier die Binsenweisheit für alle Serien bzw. Einzelrennen, in welchen Motoren ausgegeben werden: Teste mit Motoren, die in etwa den Leistungsstand der später im Rennen Eingebauten haben . . . !!
Unfreiwillig (!??) verschärften die PQ die Situation bei A.C.R. und Slot-Ringer, als der Teamchef mit den Worten „*Der ‚U’ braucht eine Bestzeit, wenn er nachher richtig fliegen lassen soll !!*“ am Samstag Früh den müden Trainingsmotor ausbauen ließ - und JanS binnen weniger Runden 8.45er Zeiten auf den Mittelspuren zeigte . . .

Altmeister Manfred Stork war bei **New NASCAR** ein wenig im Zwiespalt: Einerseits hat er immer exakte Vorstellungen, wie man ein schnelles Slotcar baut und andererseits liegt ihm die Förderung der Jugend stark am Herzen. Das Einsatzauto von New NASCAR stammte vom „Jäger Nachwuchsmann“ Pierre Stein, der seit 2 Jahren dieses Hobby in Trier erlernt. Manfred hielt sich letztlich zurück - und ließ Pierre gewähren. Eine weise Entscheidung, denn der in Idar-Oberstein gebaute Porsche 962C brannte gute Zeiten und lief dabei sehr sicher ☺ Der dritte Mann im Team (Joachim Welsch) ist sonst immer der Chef im Team und genoss in Alsdorf ebenfalls sichtbar seine Rolle als „Gast“ beim Junior. Als Hauptziel konzentrierte er sich einfach darauf, eine anstrengende Woche im Außendienst abzuhängen . . . ☺☺

Der neue „Jäger“ Chefmechaniker Pierre Stein mag zwar nicht der Längste sein, genoss aber das volle Vertrauen seiner Seniorpartner . . .

Die Drei von **Slot Mittelrhein** praktizieren strikte Arbeitsteilung: PeJu (Peter Juchem) baut die Slotcars und führt die gesamte Testarbeit durch. Die Kollegen Hansi (Rodenberg) und Dirk (Wolf) stoßen dann Samstags dazu - und übernehmen das Ablästern. Dieses Verfahren hat sich vielfach bewährt - zuletzt bei der DPM . . . und wurde auch für Alsdorf erneut praktiziert ☺ PeJu mogelte ein wenig und zog ab und an Alex Ortmann zur Unterstützung heran. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen und erhärtete den Verfolgerstatus von

Slot Mittelrhein mit der Devise: „*Jedes Kilo bringt ein Zehntel !!*“ . . . ☺

Etwas unerwartet zeigte sich auch das Badische Team **Racing is Life** bestens vorbereitet, vor allem aber extrem schnell. Zwar musste man Team Senior Wolfgang Krech noch ein paar extra Runden verordnen, um den angemessenen Speed zu entwickeln - aber Junior Christophe Krech auf den beiden Mittelspuren sowie der „*Quoten-Ossi*“ (O-Ton Wolfgang !) Frank Schüler auf Spur 1 und 2 machten bereits am frühen Freitag Abend einen tollen Job und Eindruck auf die Konkurrenz . . .

Untypisch für ein Badisches Team (Racing is Life): S04 Porsche 962C - zur Ehrenrettung ist die rechte Seite im KSC-Design gehalten . . . ☺

Und sonst !? Vom zweiten Badischen Team (**Team Baden**, „die Eckels“) wusste man, dass Christian grundsätzlich extrem schnell für KIK unterwegs ist (P8 beim SLP in Alsdorf!). Aber was würde Vater Ulrich Eckel gebacken bekommen !? Zumindest einmal ein recht jugendliches Aussehen: O-Ton Teilnehmer „*Ist das Dein Vater oder Dein Bruder !?*“ . . . ☺☺ Jedenfalls passten die Zeiten des Cars und Ulrich zeigte eine ansteigende Lernkurve, sodass die Liste der Verfolger um ein weiteres Team erweitert werden konnte . . .

Die Teams **Dr.Slot** und **GM Power** „verloren“ im Vorfeld ihren Chefschrauber Alfons Bartelmes und mussten umgruppieren: Martin Bartelmes rutschte zu Uli Schumacher ins Team Dr. Slot und überließ Mike Hampel und Günter Riehl im Team GM Power ihrem Schicksal ☺ Da alle Vier erfahrene Racer sind, wurde das Fernbleiben von Alfons (aus familiären Gründen) bestens kompensiert. Seit langem konnte man MartinB einmal wieder bei einem Rennen schrauben sehen ☺ Und sehen lassen konnte sich auch das Ergebnis: Beide Fahrzeuge rannten flott und passten mit ihrer gezeigten Performance bestens zum Rest des Verfolgerfeldes . . . !!

Training, Part Two . . .

Samstag Früh stießen auch die restlichen Fahrer und Teams dazu und man trainierte strikt nach im Vorfeld veröffentlichtem Zeitplan - pro Team nur zwei Mal 6*4 Minuten . . .

Dies war insbesondere für die Fahrer bzw. Teams ohne Streckenkenntnis in Alsdorf arg wenig, aber trotz ausgefeiltem Fahrplan verblieben nicht mehr als 3 Stunden Trainingszeit, wollte man alle Teams am Samstag noch wieder auf den Heimweg bringen . . .

Gravierend neue Erkenntnisse ergaben sich kaum - sieht man einmal von den bereits geschilderten PQ Fabelzeiten ab. Allerdings bastelten die Slot-Ringer weiterhin an ihren Fahrzeugen - und schienen nun auch mit dem „B“ Wagen auf Abwege zu geraten. Von 8.6er oder gar 8.5er Zeiten war nichts mehr zu sehen, obwohl die äußeren Bedingungen spätestens im 2. Durchgang durchaus denen des Freitagstrainings entsprachen . . .

Technische Abnahme . . .

Die technische Abnahme hätte eigentlich binnen 45 Minuten erledigt sein sollen. Einerseits sind die Regeln im SLP-Cup klar definiert und andererseits sah die Planung gleich zwei Abnahmeteams zu je zwei Helfern vor, die somit 5 Minuten Zeit pro Fahrzeug hatten. Das hatte sich zuvor bei SLP-Cup Läufen als durchaus großzügig dimensioniert heraus gestellt.

Die Slot-Ringer B mit argen Problemen bei der Abnahme . . .

Aber manchmal kommt es anders . . . zum Einen waren die Slot-Ringer bei Abnahmebeginn noch nicht wirklich fertig mit ihren Fahr-

zeugen - das „B“ Auto passierte die Abnahme erst während der bereits laufenden Quali. Für einen deutlichen Zeitverzug sorgte allerdings A.C.R. Es dauerte endlos, bis es gelang dessen Chefmechaniker Alex Ortmann zu vermitteln, dass für die Superstars der Szene dieselben Regeln wie für den Rest gelten - und auch sein Fahrzeug nur reglementskonform inkl. Felgeneinsätzen, ordnungsgemäß angebrachten Außenspiegeln, mit korrektem Radstand und ohne ausgehöhlten Fahrerkopf an den Start rollen würde . . .

Quali . . .

Ergo ging man mit gut einer halben Stunde Verzug in die Quali - und hatte glücklicherweise die einzige Missstimmung des Tages somit überwunden . . .
Ausgewürfelt für die Quali wurde Spur 3. Zur Wertung wurde die binnen einer Minute Fahrzeit erzielte Wegstrecke heran gezogen . . .

Dieser „Pott“ winkte den Siegern . . .

Die Plastikquäler mussten als Erste auf die Strecke und hatten damit die schlechteste Ausgangsposition, da die Spur zuvor nur kurz „frei“ gefahren wurde. Die von JanS vorgelegten 6,92 Runden sollten im Verlauf dennoch nicht übertroffen werden. A.C.R. platzierten sich unangefochten mit Christian Schnitzler als Fahrer und 6,73 Runden auf P2 . . .
Dann aber packten sich 8 Teams auf die Distanz zwischen 6,66 und 6,51 Runden !! Team Baden mit Christian Eckel am Regler schaffte besagte 6,66 Runden. Es folgten Racing is Life und Schwerte I (hoppla !!), mit Ingolf Weber am Steuer, ex aequo mit 6,62 Runden. Fast alle dieser Teams drückten übrigens die Daumen, nicht in die schnellste Startgruppe zu müssen - Weicheier eben . . . ☺☺

Dann ging es weiter mit GM Power, Slot-Ringer B, den Slot-Rowdys (schon wieder hoppla !), Dr. Slot sowie Lightblue Racing. Diese 5 Teams passten übrigens auf 5 Teilmeter Differenz . . . !!

Damit wären wir bei P10 angelangt - und wir vermissen unsere (Mit-)Favoriten New NASCAR, Slot Mittelrhein und Slot-Ringer A. Denn ein einziger Abflug reichte in diesem dicht aufgestellten Feld, um (beinahe) gleich zwei Startgruppen weiter hinten zu landen !! Slot Mittelrhein (P12) rettete sich als einziges der genannten Teams knapp und mit Glück mittels Losentscheid in die zweite Startgruppe. Slot-Ringer A (P12) und New NASCAR (P16) mussten sogar in die langsamste Gruppe . . .

Rennen . . .

Die Story der Sieger ist rasch erzählt. Die Plastikquäler fuhren im Schnitt mehr als die berühmten und so gern gesuchten 2 Zehntel schneller als alle Konkurrenten und damit zwei Mal fast 15 Runden Vorsprung heraus. Es war angenehm zu erleben, dass selbst im 2. Durchgang voll konzentriert durchgefahren wurde und überheblichen Gesten unterblieben. Grats also den verdienten Siegern . . . !!

Das Siegerauto beim Umsetzen . . .

Dahinter jedoch tobte eines der spannendsten Rennen der SLP-Teamrennen Geschichte. So heterogen die Teams auch aufgestellt waren, was die Anzahl an Fahrern, deren Alter, deren regionale Herkunft oder deren Erfahrungshorizont betraf . . . es ging nach 2 Stunden reiner Fahrzeit bei der Positionsbestim-

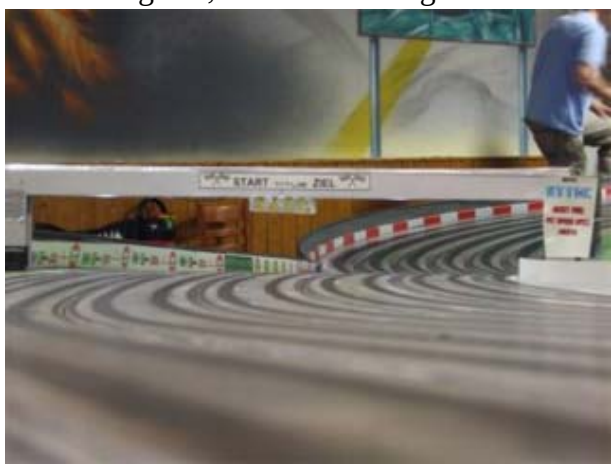
mung fast immer nur um wenige Teilmeter, sodass bis zur Stromausschaltung jeweils das Letzte gegeben werden musste.
Schade war nur, dass nicht alle Duelle innerhalb derselben Startgruppe ausgefahren werden konnten - und so das volle Maß an Spannung nicht in jedem Fall auf die Zuschauer übertragen werden konnte . . .

Vollgas bis zum Schluss - bei den Verfolgern ging es oft nur um Zentimeter . . .

Aber beginnen wir anders herum !! Das Rennergebnis hatte sicherlich sehr viel mit Erfahrung zu tun: a) grundsätzlich im Slotracing, b) mit SLP-Slotcars und c) mit dem Kurs in Alsdorf. Konnte man die Aspekte a) und b) eventuell noch durch etwas qualifizierte Unterstützung ein wenig kompensieren, war spätestens die notwendige Bahnkenntnis sprichwörtlich nur zu „erfahren“ . . .
Ergo finden wir auf den Rängen 12 bis 18 eigentlich nur Teams, denen es in einer oder mehrerer dieser Kategorien an Erfahrung mangelte . . .

Laub Racing hatte bezüglich aller drei Kategorien nur wenig Erfahrung vorzuweisen. Das Team besteht aus begeisterten Amateuren und Rookies ohne Bahnkenntnis - und reiste erst am Samstag Früh an. Mit diesen Ausgangsbedingungen blieb Vater & Sohn Laub sowie Stefan Weyand letztlich nur P18. Was die Drei aus dem Hunsrück aber nicht weiter erschütterte, denn man sammelte viele wertvolle Erfahrungen . . .

Die technische Komponente (gern auch als Pech bezeichnet) ist in der Aufzählung oben nicht vergessen. Aber glücklicherweise war sie in Alsdorf kaum ein Kriterium. So richtig erwischte es nur **GMS Racing** - und damit ein Team, welches eigentlich gute Voraussetzungen bezüglich der Bahnkenntnis und dem Fahren auf Moosgummibereifung mitbrachte. Aber der „Swatch“ 962C von Marcel und Stefan Kuhn sowie Olaf Grünwald mochte einfach nicht zuverlässig und sicher rennen (selbst das Neueinkleben im Laufe des Trainings brachte wenig) und so verbrachte das Team etliche Zeit im Grün oder zwecks Instandsetzung in der Boxengasse, was halt P17 ergab . . .



Das Gefälle vor Eau Rouge - hier von Pierre Stein treffend visualisiert . . .

Lightblue Racing hat erst kürzlich den Betrieb mit Moosgummibereifung für sich entdeckt - und muss diesbezüglich zu den Rookies gezählt werden. Bezogen auf den alterfahrenen Teamchef Patrick Fischer klingt diese Bezeichnung gewöhnungsbedürftig, trifft aber dennoch zu. Dass im Team mit Andrea Fischer und Thomas Resch durchaus mehr möglich gewesen wäre, belegt die Quali Position 10. Da Thomas aber erst am Samstag anreisen konnte und den Kurs nicht kannte, greift Punkt c) und erklärt sauber die P16. Aber beim 24h Rennen, zu dessen Vorbereitung man hier antrat, wird es bestimmt besser klappen . . .

Den Zweien von der hessischen **Slotgemeinde** fehlte ebenfalls nur die Streckenkenntnis für ein besseres Resultat. Im zweiten Durchgang legten Friedrich Hlawatsch und Gerald Ziegler ordentlich zu und vermochten die dritte Startgruppe zu gewinnen !! In der Addition der Runden kam jedoch am Ende nicht mehr als P15 heraus für den einzigen IMAS Porsche 962C im Feld . . .

Besagter Gruppensieg „gehörte“ eigentlich **Teuto Corse**, dessen Chef Andy Lippold im SLP-Cup West bereits erste Erfahrungen mit den Gefährten bzw. den Rahmenbedingungen im SLP-Cup gesammelt hat. Andy und sein Teamkollege Ilja Tubes kennen sich grund-

sätzlich bestens aus im Slotracing - aber doch eher in der Kombination Plastikschiene und Planreifen . . .
Da Ilja erst am Samstag anreisen konnte und die Strecke nur von Fotos kannte, muss nicht viel mehr geschrieben werden. Der von Andy vorbereitete Leyton House 962C lief wirklich bestens und verzieh manche Fehler - man war auf P13 Kurs, als die technische Zwischenuntersuchung zuschlug: Zulässige Bodenfreiheit erreicht - noch eine Spur zu fahren. Also Reifenwechsel. Das kostete den Gruppensieg und P13 in der Gesamtwertung - man rutschte noch um eine Position ab . . .

Die NASCAR Cracks Manfred Stork und Andy Lippold beim Radwechsel für Teuto Corse . . .

Auch für die westlichen „Urgesteine“ Uli Nötzel und Hans Quadt war Moosgummi auf Holz ebenfalls noch eine ziemlich neue Erfahrung. Zusammengespannt im Kölner **Team UHU** konnten sie auf eine Erfahrung von in Summe 4 Rennen zurück greifen. Das dürfte nicht einmal ein Prozent ihrer anderen Rennerfahrung ausmachen . . . ☺☺
Man fuhr zwar zuvor trainingshalber in Alsdorf - aber unter anderen Bahnbedingungen. Am Freitag Abend hatte dann der Clubbetrieb beim SRC Vorrang - denn wenn der Chef nicht da ist, tanzen die Mäuse auf dem Tisch ☺ Folglich tat man sich schwer, den 962C binnen der zwei Sessions anzupassen. Uli betonte: *„Das Auto läuft toll - hat aber leider keinen Grenzbereich !“*. Dies war scheinbar keine gute Ausgangsbedingung für ein erfolgreiches Rennen. Sicher P13 lautete das Ergebnis . . .

Die Synthese aus P13 und P14 bzw. aus Team UHU und Teuto Corse heißt schlichtweg **Slot-Rowdys**. Warum !? Nun die Youngster Johannes Kießling (14) und Marius Heß (12) sind beide Anfang 2007 über die 245 easy* zu clubübergreifenden Rennen gekommen, haben sich in ihrem ersten Jahr dort tolle Fights um den Sieg geliefert und bestreiten in diesem Jahr die „große“ 245. Marius fährt beim SRC Köln und lernt dort unter den Fittichen von Hans und Uli - und Johannes düst mittlerweile in Bad Rothenfelde bei der S.R.I.G. Teuto und hat somit Andy als „Chef“. Die Prognose des Schleichenden, P12 sei durchaus machbar und die Cluboberen aus Köln und Teuto zu schlagen, hinterließ eher ungläubige bis entsetzte Gesichter . . . ☺☺☺
Aber das Freitagstraining inkl. ein wenig Fahrschule durch die Plastikquäler sowie das Promo Fahrzeug des SLP-Cup West wandelte das „Entsetzen“ in Zuversicht - und die zwei Kids regelten den Rest souverän auf der Strecke. Mit etwas mehr Nachtruhe wäre für die Zwei vielleicht auch noch der Sturm auf P11 möglich gewesen, aber das erzielte Ergebnis war auch so eine Spitzenleistung . . . !!

Ob die Slot-Rowdys auch an den abgebildeten Dopingmitteln der PQ teilgehabt haben . . . ?☺

Mit P11 verfehlte das Team **Schwerte I.** die Top 10 um einen Platz. Im Training sahen Ingo Vorberg und Ingolf Weber nicht wirklich happy aus. Der Bock wollte nicht wie I&I. Aber irgendwie bekamen die Zwei den Michelin 962C doch ans Rennen - und das nicht schlecht !! P4 in der Quali - ex aequo mit Racing is Life ließ so manchen aufhorchen !!
Im Rennen lief es dann halbwegs vernünftig. Für die Slot-Ringer A auf dem Platz davor reichte es aber einfach nicht . . .
Ingo gab später zu Protokoll, dass sie liebend gern eine Verstärkung auf den Außenspuren 1 und 6 gehabt hätten. Das scheint wohl das entscheidende Quäntchen gewesen zu sein . . .

Wie bereits im Absatz zuvor angedeutet, mussten sich **Slot-Ringer A** mit P10 zufrieden geben. Auch wenn bis zur letzten Minute geschraubt wurde, fehlte dem Einsatzauto schlichtweg der Speed. Man war halt wohl doch etwas nervös im Hause „Ringer“ - beim Einrollen nach der Motorenausgabe fuhr der 962C gar rückwärts . . .
Erst als das Rennen begann, legte sich die Hektik. Die Jungs kämpften vorbildlich - und zeigten wahre „Größe“: Obwohl auf verlorenem Posten stehend, wurde um jeden Zentimeter fair gefightet und sich gegenseitig bis zum Schluss immer wieder motiviert. Auch zwei kurze Boxenstops wurden rasch absolviert - und kommentarlos akzeptiert. Eine für den Autor beeindruckende Vorstellung - wenn auch vielleicht in ganz anderer Hinsicht . . . !!

Das **Team Baden** (zur Erinnerung: „die Eckels“) machten mathematisch Unmögliches möglich: 8 plus 8 ergibt 9 - und zwar P9. Warum !? Man steigerte sich im 2. Durchgang gewaltig (die Lernkurve von Ulrich Eckel) und verfehlte das Gesamtergebnis von **GM Power** um satte 35 Teilmeter. Die Power-Typen lagen zur Halbzeit noch auf P6 und hatten im 2. Durchgang permanent auf **Dr. Slot** geschaut, auf die eine gute Runde fehlte. Der Abwehrkampf von MartinB auf der langsamen Eins gegen Günter Riehl auf Drei war ganz großes Kino !! Dr. Slot ging auf der Schlussspur auf und davon - und GM Power drohte noch von Team Baden überrollt zu werden . . .

Ulrich Eckel (Team Baden) im Hintergrund kam gut in Schwung - Marius Heß (Slot-Rowdys) wartete als Einsetzer auf Arbeit . . . ☺☺

Wer nun meint, da habe Dr. Slot aber Glück gehabt, muss sich eines Besseren belehren lassen. Denn Martin und Uli fehlten 16 Teilmeter auf P6 und eine gute halbe Runde auf P5. Ob dafür die Schnapszahl von 777,77 zurückgelegten Runden entschädigt hat, darf bezweifelt werden . . . ☺☺

Damit sind wir bei den Top 6 und wissen bereits, dass zwischen P5 und P6 magere 40 Teilmeter lagen. Sowohl **Slot Mittelrhein** als auch **New NASCAR** mussten im 1. Durchgang in die langsamste Startgruppe. Das war dem Vorankommen nicht wirklich zuträglich. Im 2. Durchgang fühlte man sich in der mittleren Gruppe viel besser aufgehoben - und beide Teams vermochten sich deutlich zu steigern. Dabei lief New NASCAR einem Rückstand von etwa 2 Runden hinterher, welchen man sich bei der Instandsetzung eines verschobenen Motors gleich zu Rennbeginn eingefangen hatte. Erst kurz vor Schluss überflügelte man Slot Mittelrhein und markierte mit 394,43 Runden den viertbesten Wert des Tages. Chapeau für beide Teams, die eine hervorragende Leistung und Show geboten haben . . . !!

Wer nun meint, der engen Abstände sei genug, der täuscht sich. **Slot-Ringer B** und **Racing is Life** schielten in beiden Durchgängen zwischenzeitlich immer wieder auf A.C.R., konnten deren Performance aber letztendlich knapp nicht gehen. Ergo befasste man sich mit wachsender Begeisterung miteinander. Im 1. Durchgang hatten die Slot-Ringer B mit 27 Teilmetern die Nase vorn - im 2. Durchgang wies Racing is Live 16 Teilmeter Vorsprung auf. Damit gewannen die Slot-Ringer B den dritten Platz auf dem Treppchen und Racing is Life gebührt aus Sicht des Autors der Titel „Team des Tages“ sowie P4. Denn neben der tollen gebotenen Show hatten die Drei aus Baden bzw. Frankfurt auch noch zahlreiche große Namen hinter sich gelassen . . . !!

Team des Tages: Racing is Life . . .

„Große Namen“ leitet unmittelbar zu **A.C.R. Racing** über. Man sicherte routiniert P2 - mehr war einfach nicht drin. Christian und Ralph fighteten um jeden Zentimeter und vermochten die Verfolger somit auf der notwenigen Distanz zu halten . . .

Mit leichtem Verzug - der Zeitverlust aus der technischen Abnahme ließ sich nicht aufholen - wurde die Slotracing Soap namens SLP-Cup Meeting 2008 nach 6 Stunden Racing (netto) beendet. Wie immer lagen Freud und Leid dicht beieinander - den Zuschauern und den Beteiligten wurde viel geboten . . .
Die bisherigen Rückmeldungen lauten durchweg „wiederholenswert“ . . . ☺☺

Ende . . .

Am Ende stand die Siegerverehrung, in welcher noch einmal kurz auf wesentliche Szenen des Rennens reflektiert und den zahlreichen Helfern ein dickes Dankeschön gesagt wurde . . .
Die Teams nahmen Urkunden und die PQ den Wanderpokal mit nach Hause. Zumindest sie müssen also in 2009 wohl definitiv wieder beim SLP-Cup Meeting vorbei schauen ☺☺

PQ mit „Pott“ . . .

Credits . . .

Wer einmal ein Rennen in Alsdorf auf dem Euregio Raceway austrägt, weiß den Komfort, welchen die Clubs bzw. Bahnbetreiber auf anderen Strecken bieten, erst so richtig zu würdigen . . . ☺☺

Aber glücklicherweise fanden sich immer wieder zahlreiche helfende Hände, welche die Veranstaltung aktiv unterstützten !!
Die nachfolgende Namensliste ist sicherlich nicht komplett - die nicht genannten Helfer mögen dies bitte nicht als Absicht auffassen. Aber ein dickes Merci muss zumindest an folgende Jungs gehen:

- Die „Putzkolonne“ bestand aus den Teams Slot-Ringer A und B sowie Teilen der PQ und der Slot-Rowdys . . .
- Tragende Rollen lagen besonders Pierre (Jung), André und Bernd . . .
- Pierre (Jung) und JanU taten sich beim Kabelbau hervor . . .
- Die Abteilung Technik wurde von Martin geleitet und durch Sebastian, JanS, Pierre (Stein), JanU sowie Joachim unterstützt.
- Die Verantwortung am Zeitnehmerkeyboard teilten sich Joachim und Ingo. Gesessen auf dem heißen Stuhl haben darüber hinaus zumindest Martin, Peter, Sebastian, Pierre (Stein) und Dirk. Ein Wunder, dass wir am Ende dennoch ein Rennergebnis erhalten haben . . . ☺☺☺☺☺
- Darüber hinaus geht ein herzlicher Dank an Wolfgang Krech, Jürgen Nießen und Pierre Stein für die Bereitstellung von Fotos für diesen Bericht !!

Wer denkt da an „Elefantentreffen“ . . . !? !? ☺

Ausblick . . .

Der SLP-Cup Mitte fährt am 11. Oktober 2008 sein Finale in Alsdorf. Beide Regionen werden in 2009 weiter geführt.

Für ein eventuelles SLP-Cup Meeting 2009 ist bereits der 21. August 2009 reserviert . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / SLP-Cup
Renncenter Trier
SLP Homepage

Classic Days

am 2. und 3. August 2008 auf Schloss Dyck

geschrieben von Nick Speedman

…am letzten Wochenende wurde für kurze Zeit das Schloss Dyck mit dem umfangreichen Landschaftspark zum dritten Mal Schauplatz der wohl größten Oldtimer Veranstaltungen im Rheinland. Und es kam wieder die Stimmung auf als wenn wir uns in Dyckwood befänden.

Kompakt . . .

- **Zwei gefüllte Tage mit vielen Programmpunkten !!**
- **Bernd Schneider brachte am Samstag durch Crash den Programmablauf ins stocken.**
- **10 € Eintritt waren allesamt gut angelegt !!**

Strecke . . .

Adresse
Stiftung Schloss Dyck
Zentrum für Gartenkunst und Landschaftskultur
41363 Jüchen

Strecke
Rundkurs für Demo-Fahrten über die Bergahornallee

URL
Schloss-Dyck-Clasic-Days

Shakedown . . .

. . .nun werdet ihr fragen, was hat dass mit Slotracing zu tun. Eigentlich nix, außer man will sich einmal eine Reihe Vorbilder für Slotcars aus der Rennsporthistorie ein wenig näher anschauen. Ansonsten ist es halt eine riesige Veranstaltung, auf der man - sofern man Glück hat - viele bekannte Gesichter trifft, und die zu einem vernünftigen Eintrittspreis in angemessener Entfernung einen netten Tag verspricht.

Hübsche Bertha Benz mit dem Motorwagen 1...

…über eins muss man sich im Klaren sein: Man bewegt sich in einer eindeutigen Zweiklassengesellschaft. Die Schloss Dyck Stiftung veranstaltet dieses Event nur, um mit den Einnahmen aus der Veranstaltung vom Land NRW die 90% Unterstützung für notwendige Bauprojekte zu erhalten. Auch diesmal informierte das große Bauschild über die weitere Sanierung der Schlossanlage.

Auch kleine Schmuckstücke...!!!

Das Schloss bleibt bis auf wenige Veranstaltungen für Besucher geschlossen. Lediglich die Parkanlage ist gegen ein Eintrittsgeld täglich zugänglich.

W165 von 1939 aus der 1,5 Ltr. Formel...!!

Die Rennlegende Hans Hermann führte den W-196 vor...!!

Show und Technik . . .

. . . grundsätzlich besteht die Veranstaltung aus drei Elementen.

- den **Racing Legends,** zu denen die meisten Besucher anreisen.
- den **Juwels in the Park** - als Concours Wettbewerb in zeitgenössischem Outfit.
- dem **Treffen der Markenclubs** auf dem Miscanthusfeld.

… die Racing Legends fahren in verschiedenen Leistungsklassen auf einem kleinen Rundkurs, wobei in angemessener Weise ruhig der Hahn aufgerissen werden soll. Dieser Rundkurs ist wie immer dafür verantwortlich, dass schon mal das Programm ins Stocken gerät, wenn ein Fahrzeug liegen bleibt oder das Blech verformt hat. Respekt sollte man allen zollen, die Ihre Fahrzeuge dieser Belastung aussetzen. Der Kurs beginnt mit einer Startgeraden von ca. 600m bis zum Dycker Weinhaus um dann rechts in einer kurzen Anbindung Ortsteil Damm wieder rechts in eine kleine Straße gesäumt von Eigenheimen und Kleingärten nach Aldenhoven zu führen.
Dort am St. Sebastianus Platz ist die Haarnadel, mit der darauf folgenden Geraden dann leicht abwärts durch die Bergahornallee zum Schlosspark führt. Durch einen leichten Rechtsknick geht's durchs Ziel und wieder zurück zu den Tribünen.

Das kann nur ein Alfa sein...!!

Autounion Typ D sollte von HJ Stuck gefahren werden...!!

von Racing . . .

. . . kann man bei den Vorführfahrten von jeweils 5 Runden je Leistungsklasse nicht sprechen. Jedoch bekommt man doch schnell den Eindruck, dass ein 300er SL Gullwing doch seinen Vorfahren à la 1929 SSK in Sachen Beschleunigung nichts entgegen zu setzen hat. Beschleunigungssieger blieb auch diesmal die 289er AC Cobra.

. . . zwischen den einzelnen Gruppen erschein dann Mercedes Historic mit ihren Fahrzeugen. Nach dem Mercedes Siegerwagen von 1908 machte sich Bernd Schneider mit einen 1998 McLaren MP4 auf, um nach zwei Kurven in den äußeren Strohballen mit abgeknicktem Vorderrad zu enden. Irgendwie kann man die moderne Formel nicht unter 20 km/h bewegen.

Fahrerlager nur mit € 3,- Zusatzkarte betretbar...!!

. . .wenn die Strecke blockiert ist müssen halt die Motorräder ihre Runden drehen, die dann natürlich auch etwas dichter zueinander ein bisschen Rennfiber aufkommen lassen. Auch die Formel Fahrzeuge der 60er und 70er Jahre boten eine gute Show.

Abarth 1000 TC...!!

die Schickeria . . .

. . . wird natürlich Leid geprüft, wenn Sie ihre Fahrzeuge allen zur Betrachtung bereit stellt. Dafür werden Sie aufs feinste für ihr hohes Startgeld umsorgt. Das gesamte Schloss mit allen Innenhöfen war wieder zu einer Reihe von Themenrestaurants umgebaut, die von den Tagesgästen nicht zu besuchen waren. Diese konnten wie in den Jahren zuvor, an einigen Kirmesbuden und Getränkeständen sich in die Schlange der Wartenden einreihen.

ex Graham Hill Lotus 16...!!

Trotz aller Vorzüge war von manchen VIP Gästen der Unmut über den Fahrzeugstellplatz zu vernehmen. Und genau das konnte ich auch nachvollziehen, denn die besten Plätze nehmen mittlerweile die Werkshistoric Fahrzeuge ein. Die stehen überdacht in Garagen und bringen noch ihre eigenen Paddocks mit.

Museum Sinsheim mit dem Funkenblitz...!!

Jochen Maas mit dem 1908er Dieppe Siegerwagen...!!

Porsche 956 stand bereit für Mitfahrt des Besuchers - der am 2.08.08 seinen 25sten Geburtstag hatte...!!

Clubtreffen und Oldtimerwiese...!!

Alfa Aerodynamica Spider 1934...!!

Credits. . .

. . . trotz aller Eigentümlichkeiten ist doch der Kern der Veranstaltung noch erkennbar. Der Dank geht an die vielen Helfer und Clubmitglieder, die das Rahmenprogramm abseits der Firmeninteressen gestaltet haben.

Ebenso an die Scuderia Colonia, die absolut sachkundig die Moderation übernommen hat.

Das Zentrum für Gartenkunst, dass dieses Jahr den Schloss- und Landschafts-Park besonders auf Vordermann gebracht hat.

Und natürlich an die Vielen, die mit ihren Oldtimern und Youngtimer angereist sind, damit man mal so manches verloren geglaubte Fahrzeug wieder sehen konnte.

Ich werde für meinen Teil auch 2009 zu den 4ten Classic Days mit meinen Verpflegungsbeutel früh morgens (um einen prima Parkplatz zu bekommen) losziehen. Das erkennbare Ziel der Veranstaltung, die Besucher entscheidend durch Einrichtung von VIP Bereichen fern zu halten, kann mich noch ausreichend schrecken.

Pechvogel des Tages - Bernd Schneider...!!

Classic Formula Day

3. Lauf am 9. August 2008 in Bergneustadt

geschrieben von Taffy

Liebe Slotracer!
die Sommerferien (in Nordrhein-Westfalen) sind fast vorüber und am letzten Ferienwochenende erwartet Ralf Lange Euch in seinem Renncenter in Bergneustadt.
Peter Hartmann und Taffy Ulrich laden hierhin zum 3. „Classic Formula Day“ ein und zwar am Samstag, den 09.08.08.
Die Frage in Bergneustadt lautet: “Wer ist Meister des Karussells ?”, denn die flüssig zu fahrende Nebendahl-Holzbahn des Renncenters weist ein paar Spezialitäten auf, die neben der erfahrenen Gashand auch eine gute Abstimmung der Fahrzeuge erfordern, damit die Formelboliden der 60er-Jahre hier auch richtig laufen.
Gefahren werden Heck- und Mittelmotor-Rennwagen in zwei Klassen: Klasse 1 bis Vorbild-Baujahr 1965 und Klasse 2 bis Vorbild-Baujahr 1970.

Boxengeflüster

Bislang wurde die Serie deutlich von den schnellen Fahrern des Carrera Club Oberberg dominiert - allen voran Jens Gerlach, der sich schon mehrfach in die Siegerliste eintragen durfte. Wird auch diesmal wieder der Champion aus Reihen des CCO kommen? Es spricht manches dafür, liegt doch Bergneustadt quasi vor der Haustür des CCO. Andererseits wird Ralf Lange die Scharte vom 2. Classic Formula Day sicher wieder auswetzen wollen und nun auf seiner eigenen Bahn alles tun, um zu brillieren. Ob aus dem Bergneustädter Fahrerkreis weitere Unterstützung kommt? Und was werden die Fahrer aus dem Ruhrgebiet aufbieten? Der junge Robert Willner scheint ja wild entschlossen, sich zu einem konstanten und schnellen Slotracer entwickeln zu wollen.
Die Veranstalter freuen sich jedenfalls auf spannende Fights und Rad-an-Rad- Duelle mit den Formelrennwagen der 60er-Jahre.
Wie bisher stehen auch diesmal Leihfahrzeuge bereit.

Veranstaltungsort

Renncenter Bergneustadt
Kölner Str. 224
Anfahrt über Bahnstraße
51702 Bergneustadt

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr
Fahrzeugabnahme ab 11.00 Uhr
Rennbeginn 12.00 Uhr

Wertung

Da es sich nicht um eine Rennserie handelt, erfolgt die Wertung als Tageswertung, der Sieger jeder Klasse erhält einen Preis. Außerdem wird ein Preis „Best of Show“ vergeben.

Startgeld

3 EUR je gefahrene Klasse. Jugendliche bis 16 Jahre nehmen kostenlos teil.

Reglement / Karosserieliste

Reglement und aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.
Für alle weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days

Gruppe 245

5. Lauf am 10. August 2008 in Duisburg

Nun rollt auch die **Gruppe 245** wieder. Die Sommerpause währte gut zwei Monate vom Teamrennen in Arnsberg Ende Mai bis zum am kommenden Sonntag anstehenden 5. Lauf in Duisburg . . .

Der Lauf in der Rennpiste ist traditionell zu 50% „Open Air“: Die Hoffläche wird mitgenutzt, um die zahlreichen Starter unterzubringen. Ebenso traditionell ist Duisburg „Wahltag“, an welchem die Geschicke der 245 für die kommende Saison von den Teilnehmern mittels Fragebogen mitbestimmt werden - im Vordergrund steht heuer die R-Frage . . .

Freilandhaltung von Slotracern ist angesagt . . .

Strecke . . .

Charakteristisch für den Kurs in Duisburg sind Kurven satt - der Schleichende meint gern, sogar eine zu viel . . . ☺☺

Duisburg eröffnet den Reigen der etwas anspruchsvolleren Kurse, nachdem zuletzt mit Siegen, Kamp-Lintfort und Arnsberg die Abteilung schnell und einfach am Zuge war . . .

Bergab-Bergauf-Passage vor Start-/Ziel . . .

Da die Strecke nun zum dritten Mal in diesem Layout befahren wird (die Jungs in Alt-Hamborn bauen gern einmal um!), lassen sich die technischen Eckdaten rasch abhandeln:

- Die Bodenfreiheit bitte etwas großzügiger wählen - zumindest 1,2mm bis 1,3mm sollten es schon sein !!
- Die Übersetzung sollte bei 28mm Wegstrecke pro Motorumdrehung liegen; +/- ein Zahn auf der Achse sind wie immer individueller Geschmack.

Kaffeesatz . . .

Im letzten Jahr wurden die Heimascaris mit Namen Ebbers, Eifler, Haushalter², Reich oder Rohde flugs zu Mitfavoriten erkoren - und sie bekamen kaum ein Bein auf den Boden. Also führen wir sie heuer als definitive Nichtfavoriten - vielleicht geht’s dann ja am Renntag besser für die zahlreichen Duisburg Insider ☺☺

Darüber hinaus dürften die Wilden Drei (Sebastian Nockemann, JanS und Marcel Wondel) ganz weit vorn mitmischen wollen (und können). Dem Vernehmen nach soll die Ablösung für den maroden M1 turbo von Sebastian endlich fertig gestellt sein. Man wird ihn künftig mit dem „guten Stern auf Deutschlands Straßen“ in de Gruppe 5 racen sehen . . .

Sieht so eventuell der neue Gr.5 des Vorjahreschamp aus . . . !?

Die restlichen Starter dürfen dann eigentlich nur auf die verbleibenden ein bis zwei Plätze in den Top 10 spekulieren. Da aber der Duisburger Lauf i.d.R. mindestens 30 Teilnehmer sieht, sind ja noch ausreichend Platzierungen zu vergeben . . . ☺☺

Organisatorisches . . .

Die Sache mit dem Fragenbogen hatten wir bereits in der WWW Nr. 167 !!. Deshalb nachfolgend nur noch der Hinweis, dass regelmäßige 245-Fahrer den Fragebogen bitte in dieser Woche per E-Mail anfordern, wenn sie in Duisburg nicht dabei sein können . . .

Bleiben wir bei der Tradition: Trainingsmöglichkeiten gibt es in Duisburg satt (vgl. Anhang) - und am Renntag es geht immer recht eng und kuschelig zu. Deshalb bringt bitte nur das allernotwenigste Gepäck mit !! Ebenfalls altbewährt ist der Sonntag als Renntag in der Rennpiste, da man Samstags in Alt Hamborn kaum einen Parkplatz findet . . .

Anmeldung . . .

Wie immer möchten IG245 und Gastgeber um eine verbindliche Vornennung bitten !! Dies ist wie üblich mit einem deutlichen Vorteil beim Nenngeld verbunden . . .
Nennschluss: **Donnerstag, 7. August 2008** um **24:00 Uhr** . . . !!
Vornennung an IG245
☜ *zum Anklicken !!*

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden **Sonntag**:

Adresse

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Zeitplan

Dienstag, 5. August 2008
ab 15:00h Trainingsmöglichkeit (bis 23:00h)

Samstag, 9. August 2008
ab 13:00h freies Training (bis 22:00h)

Sonntag, 10. August 2008
ab 08:00h Training
ab 09:30h technische Abnahme
ab 12:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Historie

Gruppe 2	2007 (32 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Firebird Trans-Am	132,25
2. JanS	Chevrolet Camaro Z28	131,35
3. Uhlig, Jan	BMW 635 CSi	130,45

Gruppe 4	2007 (35 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	Lamborghini Jota	134,09
2. JanS	Lamborghini Jota	133,81
3. Schaffland, Ralf	Lamborghini Jota	131,15

Gruppe 5	2007 (33 Starter)	
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	135,93
2. JanS	Toyota Celica LB	131,90
3. Hermes, Frank	Ferrari 365 GT4 BB	131,42

Gruppe 2	2006 (27 Starter)	
1. Wondel, Marcel	VW Käfer 1303S	126,11
2. JanS	Firebird Trans-Am	123,11
3. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	121,31

Gruppe 4	2006 (27 Starter)	
1. JanS	Lamborghini Jota	128,13
2. Wondel, Marcel	Lamborghini Jota	128,12
3. Bolz, Stephan	BWM M1 ProCar	127,11

Gruppe 5	2006 (27 Starter)	
1. Reich, Thomas	Toyota Celica LB	128,51
2. Eifler, Hans-Jürgen	Ferrari 365 GT4 BB	127,82
3. Wondel, Marcel	Toyota Celica LB	127,35

Trans-Am

6. Lauf am 10. August 2008 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, dem 10.08.2008 ist es endlich wieder soweit. Der Trans-Am Clan beendet die Sommerpause und bestreitet dann seinen sechsten Lauf der Saison 2008 auf der bekannt schnellen Bahn der Familie Meister in Kamp-Lintfort (www.plastikmodellcenter.de).

Erstmals im Terminkalender der Trans-Am Serie vertreten, ist die Bahn in Kamp-Lintfort den meisten Teilnehmern dennoch bekannt - finden hier doch regelmäßig größere Veranstaltungen statt.
So bietet sich das kommende Trans-Am Rennen nun auch prima als Trainingseinheit für den demnächst stattfindenden DSC-Cup Lauf an !

Die Bahn steht am Freitag, den 08.08.08 von 20:00 bis 24:00 Uhr zum freien Training zur Verfügung - ebenso wie am Dienstag von 20:00 bis 22:30 Uhr und Donnerstag von 20:00 bis 21:15 Uhr zu den üblichen Konditionen.
Am Sonntag beginnt der Betrieb wie üblich ab 09:00 Uhr.

Zur Halbzeit zeigt sich das Klassement noch sehr dicht beieinander und Verschiebungen sind auf allen Plätzen möglich.

Alles in allem also wieder einmal gute Voraussetzungen für einen spannenden und unterhaltsamen Renntag!

Jetzt noch die übliche Bitte, die Vornennung bis Donnerstag einzureichen. Zum einen sichert man sich den „Frühbucher-Bonus“ beim Startgeld und zum anderen erleichtert es dem gastgebenden Club die Planung hinsichtlich des Catering.

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf ein spannendes Rennen und rege Teilnahme. Vielleicht schauen ja auch mal Interessierte rein, die sich mit dem Gedanken tragen, in diese schöne Serie einzusteigen - oder, wie bereits erwähnt, eine Trainingseinheit unter Rennbedingungen für den DSC-Cup einlegen möchten.

Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas und Andreas Rehm beantwortet !

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Trans-Am