WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 246 -

1. März 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . die zurück liegende Woche gehörte exklusiv den NASCAR Piloten (und dem Tauwetter !☺). Am Dienstag düste die Duessel-Village 250 und am Samstag fand das Ashville 600 in Teutonien statt . . .

In der anstehenden, ersten März Woche regiert wieder die Vielfalt: Die EPC fährt (mit viel westlicher Beteiligung) ihren ersten Lauf in Kopenhagen, die DSC-Euregio „macht“ zum 2. Lauf über die Grenze nach Diepenbeek in Belgien – und nur die Z-West bleibt im Lande; der dritte Lauf findet auf dem Raceway Witten statt. Ferner ist Börsenzeit in Ostwestfalen – sprich die Frühjahrsausgabe der „Slotpower“ in Spenge ist angesagt . . .

Die Nr. 246 der „WILD WEST WEEKLY“ schaut zunächst etwas weiter zurück: Kai-Uwe Schott hat erst den Schnee vom Keyboard pusten müssen und berichtet nun ausführlich vom Auftakt der 2-Liter-Protos in Kassel. Brandaktuell kommen die NASCAR Berichte von Nick Speedman (Duessel-Village am Dienstag) und von „Poldi“ (Ashville 600 am Samstag) daher. Das Dorf und der Teutoburger Wald sind ja auch schneefrei . . . !☺

Umfassend geht’s ebenfalls bei den Vorberichten zu: DSC-Euregio (wieder vom derzeit viel beschäftigten Kai-Uwe), der EPC Auftakt und die Z-West (wie immer vom „Mini-Z Tommy“) sind allemal ein paar Zeilen wert . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 2-Liter-Proto-Challenge
  1. Lauf am 13. Februar 2010 in Kassel
- Duessel-Village 250
  2. Lauf m 23. Februar 2010 in Düsseldorf
- Ashville 600
  am 27. Februar 2010 in Bad Rothenfelde
- DSC-Euregio
  2. Lauf am 6. März 2010 in Diepenbeek
- EPC
  1. Lauf am 5. und 6. März 2010 in Kopenhagen
- Z-West
  3. Lauf am 6. März 2010 in Witten
- News aus den Serien
  Saison 2010

2-Liter-Proto-Challenge

1. Lauf am 13. Februar 2010 in Kassel

geschrieben von Kai-Uwe Schott

Schon das zweite Mal waren die 2-Liter-Protos zu Gast bei den Jungs vom SRC Kassel. Das Wetter zeigte sich von der garstigen Seite und versuchte, den Teilnehmern das Leben durch starken Schneefall schwer zu machen.

Das Starterfeld (teilweise)

Im Vorfeld war überlegt worden, die Veranstaltung witterungsbedingt zu canceln, doch infolge einsetzenden Tauwetters zu Beginn der Woche schien das alles kein Problem zu sein. Irrtum!!!

Klönen, quatschen …

… und trainieren

Am Freitag reiste ungefähr die Hälfte der Teilnehmer bereits an. Schließlich wollte man ja genügend Zeit haben, um miteinander zu quatschen, und wenn man dann schon einmal da war, die Bahn unter die Räder zu nehmen. Der Rest der Meute traf samstags ein.

Wer war denn so da. Aus dem Süden der Republik (also südlich von Kassel) hatten sich Leo Müller, Andy Schimmel, Thomas Resch, Christian Krauß und Michael Niemas auf den Weg gemacht. Die A5 war frei gewesen und so ging's einigermaßen flott voran. Aus dem Westen kamen Sascha Weger, Ralf Lastring, die Familie Ropertz, Marcus Schneider sowie Kai-Uwe Schott. Und ganz jenseits vom Westen hatten sich Rudi Munten und Bert Hochstenbach auf den Weg gemacht. Alle über die A44. Freitags der übliche Feierabendverkehr! Dann waren dann noch die Sauerländer Frank Hermes und Dieter Sommer sowie die Lokalies Bernhard Lohmann, Frank Wüst, MAXX, Norbert Teschke, Rolf Hildebrandt, Jürgen Stappert und Jürgen Konrad. Also spielten wir zu 22. Man entschied sich für 4 Startgruppen, wobei eine Startgruppe jeweils mit 2 Dummies aufgefüllt wurde.

… diesmal wollte Leo es wissen

Das Qualifying startete nach dem Zufallprinzip gegen 12.30h. Das Zepter führte MAXX vom RA-DO-Raceway. Auch der Ablauf des Rennens lag in seinen Händen. Für die tolle Rennleitung nochmals herzlichsten Dank.

Unsere Rennleitung

Der genaue Ablauf des Qualifyings ist nicht mehr bekannt ☺☺. Gefahren wurde 1 Minute und die schnellste Runde zählte. Etliche Teilnehmer nutzen ihre Minute nicht einmal voll aus und schonten die Reifen. Die ersten drei Plätze belegten in dieser Reihenfolge: Frank Hermes, Michael Niemas und Dieter Sommer; Name mit denen keiner gerechnet hatte ☺. Das erste Rennen startete dann um 13:30h.

… die erste Startgruppe

In der ersten Gruppe starteten Rolf Hildebrandt, Sascha Weger, Jürgen Stappert, Günter Ropertz und zwei Dummies. Beim Heimascari Rolf lief es irgendwie nicht so richtig. Mit 254,53 Rd. wurde er nur Gruppenzweiter. Der Laufsieg ging mit 258,10 Rd an Sascha Weger. Sascha hätte man im Qualifying eigentlich schon weiter vorne erwartet. Ansonsten trieb Günter Jürgen in dieser Gruppe vor sich her. Günters Auto wollte nicht. Das lag aber eindeutig an den Reifen. Nein, kein Materialfrage! Hier ging's um den Schliff. Die Reifen knarzten in jeder Kurve – egal wie schnell man

diese auch nehmen wollte. Hier half nur Nacharbeit vor dem zweiten Rennen.

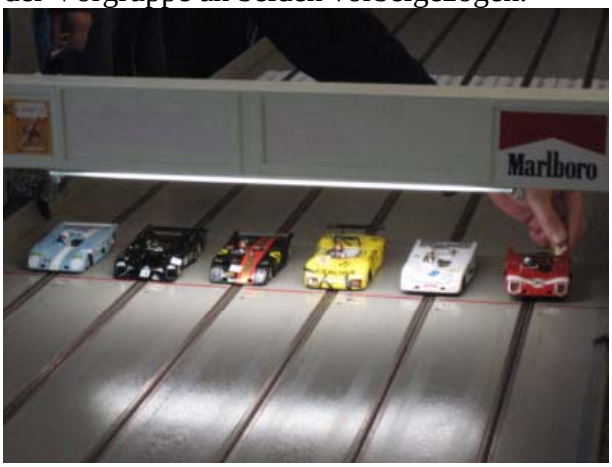
Der zweite Lauf startete mit Frank Wüst, Marcus Ropertz, Bert Hochstenbach, MAXX, Norbert Teschke und Jürgen Konrad. So war es geplant. Doch Jürgen konnte nicht rechtzeitig da sein, weil er mit seiner Tochter noch zum Optiker musste. Also sprang für Jürgen kurzfristig ein Dummie ein, damit die anderen eine saubere Spur hatten. Nun stellte sich die Frage, was Saschas Vorgabe von 258,10 Rd. wert war? MAXX und unser Youngster Marcus schenkten sich nichts. Es ging extrem spannend zu, zudem Marcus durch unbeabsichtigtes Entspuren seines Fahrzeugs MAXX allzu häufig eine zweite Chance einräumte. Aber MAXX konnte dies nicht zu seinem Vorteil nutzen und blieb mit seinem roten Chevron B19 mit 257,10 Rd. hinter Marcus Gunston-Chevron (257,62 Rd.). Dahinter reihten sich Frank (254,68 Rd.), Norbert (251,55 Rd.) und Bert (247,06 Rd.) ein.

… die zweite Startgruppe

Nun kamen im dritten Lauf schon die schnelleren Jungs. Es traten an: Thomas Resch, Rudi Munten, Bernhard Lohmann, Andi Schimmel, Christian Krauß und Marcus Schneider. Fangen wir mal von hinten an. Renntechnisch will Marcus in Kassel einfach das Glück nicht hold sein. Mit 253,11 Rd. übernahm er die rote Laterne in seiner Gruppe. Deutlich davor mit 258,36 Rd. und seinem bereits 4 Jahre alten March 74S kam Christian zum Stehen. Damit war Saschas Bestmarke aus dem ersten Lauf gefallen. Der Heimascari Bernhard hatte dann eine gute weitere halbe Runde (259,11 Rd.) mehr. Rudi und Andi lieferten sich in dieser Gruppe einen packenden Zweikampf den Andi mit 261,84 Rd. vor Rudi mit 261,38 Rd. für sich entschied. Und wer fehlt noch? Richtig Thomas, der wie entfesselt galaktisch überirdisch mit 268,32 Rd. allen davon fuhr ☺.

… die dritte Startgruppe

Die letzte Gruppe mit Frank Hermes, Michael Niemas, Dieter Sommer, Ralf Lastring, Kai-Uwe Schott und Leo Müller hatte nun eine deutliche Vorgabe? Falsch! Um es kurz zu machen, zeigte Frank bei seinem ersten 2-Liter-Proto-Rennen allen wieder einmal, wie ein Auto mit perfektem Setup geht. Später als andere bremsen, früher als andere beschleunigen und ein Auto zu fahren, was wie an der Schnur gezogen – ohne jedes Versetzen – durch Kurven läuft, lässt dann schon einmal 277,51 Rd. zusammen kommen. Ach ja, nicht zu vergessen ist ein gewisses Grundtalent am Drücker. Chapeau Frank! Nun zum Rennen! Dieter mit Katjas Lola und Leo mit seiner 290er auf Eigenbauchassis versuchten zumindest noch Frank zu folgen. Dieter hatte mit 274,39 Rd. die Nase vor Leo (270,52 Rd.). Michael bewegte eine Langheck-Nova 73S mit nur einer guten Runde Rückstand auf Leo (269,32 Rd.) auf Platz 4 in dieser Gruppe. Um die rote Laterne spielten Ralf und Kai. Kai gewann mit 265,49 Rd. vor Ralf mit 266,69 Rd. selbige ☺. Somit war Thomas aus der Vorgruppe an beiden vorbeigezogen.



… die vierte Startgruppe

TOP 5

Frank Hermes ..... 277,51 Rd.
Dieter Sommer..... 274,39 Rd.
Leo Müller ..... 270,52 Rd.
Michael Niemas ..... 269,32 Rd.
Thomas Resch..... 268,32 Rd.

Nun war Zeit die Autos für das zweite Rennen zu überarbeiten. Die Orga war mit dem Regrouping beschäftigt und weil der Zeitplan wunderbar eingehalten wurde, konnte es dann um 17:10h mit dem zweiten Rennen weitergehen.

… na wird doch wohl nicht einer zu schnell fahren ?☺?☺

Den ersten Lauf bestritten Jürgen Stappert, Bert Hochstenbach, Günter Ropertz, Jürgen Konrad (jetzt endlich da) und – wie gehabt – zwei Dummies. Bert kam in diesem Durchgang wesentlich besser in Gang und sicherte sich mit 250,53 Rd. den Laufsieg vor Jürgen, der einen Hauch besser als im ersten Durchgang abschnitt (247,53 Rd.). Günter kam mit 242,52 Rd. (fast 10 Runden mehr als im ersten Rennen) vor Jürgen mit 240,34 Rd. ins Ziel. Jürgen fehlte sicherlich ein bisschen das Samstagstraining und das erste Rennen.

Den nächsten Lauf bestritten Marcus Ropertz, MAXX, Frank Wüst, Rolf Hildebrandt, Marcus Schneider und Norbert Teschke. Fangen wir mal wieder von hinten an. Bei Norbert und MAXX wollte es nicht laufen. Norbert lag mit 249,54 Rd. hinter MAXX mit – aus seiner Sicht bestimmt enttäuschenden – 252,21 Rd. Frank hielt sich aus allem heraus, verbesserte sich um 1,5 Runden und kam mit 256,38 Rd. in dieser Gruppe auf den vierten Platz. Davor hieß es Marcus gegen Marcus, groß gegen klein, jung gegen alt. Und wie heißt es immer so schön? Der Jugend gehört die Zukunft und folglich setzte sich Marcus Ropertz mit 261,78 Rd. vor Marcus Schneider mit 259,55 Rd, der sich im Vergleich zum ersten Rennen aber deutlich steigerte. Und Rolf? Der verbesserte sich mal so eben um 12 Runden und setzt mit 265,63 Rd. eine kleine Duftmarke.

Im dritten Lauf starteten Kai-Uwe Schott, Andi Schimmel, Rudi Munten, Bernhard Lohmann, Christian Krauß und Sascha Weger. Tja, Kai hatte die Reifen gewechselt (dazu später noch mehr) und „raste“ mit 271,49 Rd. allen anderen davon. Dahinter lief Rudi und 266,11 Rd. ein, gefolgt von Andi (263,11 Rd.) Bernhard und Christian kämpften um die Plätze. Bernhard gewann das Duell mit 261,66 Rd. vor Christian mit 260,29 Rd. Sascha hatte Pech und kam nur auf 252,51 Rd.

Entspannte Einsetzer … hierfür stellvertretend Rudi Munten

Nun fiel die Entscheidung. Kais Vorgabe von 271,49 Rd. hätte im ersten Rennen für Platz 3 gereicht. Was waren sie im zweiten Rennen wert. Die Antwort hierauf gaben Frank Hermes, Dieter Sommer, Leo Müller, Michael Niemas, Thomas Resch und Ralf Lastring. Um es kurz zu machen, für Frank, Dieter und Leo nichts. Frank zeigte, dass sein Wagen noch eine Runde mehr konnte und fuhr jetzt 278,68 Rd. DiSo wiederholte quasi sein Ergebnis aus dem ersten Rennen und absolvierte 274,58 Rd. Leo verbesserte sich um 1,5 Runden im Vergleich zum ersten Rennen und schlug somit Kai mit gefahrenen 272,18 Rd. um eine gute halbe Runde. Dahinter hatte Ralf lange versucht, auch Kais Vorgabe zu knacken. Doch am Ende brach sein Wagen ein und kam mit 269,11 Rd. zum Stehen. Michael konnte das Ergebnis des ersten Rennens nicht

wiederholen. Er fuhr nur 265,87 Rd. Thomas wiederholte annähernd das Ergebnis des ersten Rennens mit 264,68.

TOP 5

Frank Hermes ..... 278,68 Rd.
Dieter Sommer..... 274,58 Rd.
Leo Müller ..... 272,18 Rd.
Kai-Uwe Schott ..... 271,49 Rd.
Ralf Lastring ..... 269,11 Rd.

Nun war der Drops gelutscht und das Ergebnis des zweiten 2-Liter-Events in Kassel stand fest.

Platz	Name	Punkte	Runden
1	Frank Hermes	120,0	556,19
2	Dieter Sommer	114,0	548,97
3	Leo Müller	108,0	542,70
4	Kai-Uwe Schott	101,0	536,98
5	Michael Niemas	101,0	535,19
6	Ralf Lastring	100,5	535,80
7	Thomas Resch	98,0	533,00
8	Rudi Munten	97,0	527,49
9	Andi Schimmel	94,0	524,95
10	Christian Krauß	88,0	518,65

Bevor es zur Siegerehrung ging, stand erst noch die Wahl Best-of-Show an. Viele schöne Autos waren zu bestaunen. Altgediente Modelle wie die beiden March von Christian Krauß und Ralf Lastring . . .

March 74S von Christian Krauß … schon 4 Jahre auf dem Buckel

March 73S von Ralf Lastring … immer ein Augedraufwerfen wert

. . . trafen auf Neubauten wie die Lolas von Frank Hermes und Kai-Uwe Schott

Lola T290 von Frank Hermes

Lola T290 von Kai-Uwe Schott

Gewonnen hat ein Exot: Nova 53S ist die Bezeichnung und gehört zum Rennstall von Michael Niemas. Herzlichen Glückwunsch, Michael!

Nova 53S von Michael Niemas

Dass dieser Wagen wenig Beachtung in der DSC findet, hat m.E. zwei Ursachen. Zum einen ist der zugrunde liegende Plastik Kit von Nitto recht selten und deshalb in der internationalen Bucht recht teuer. Zum anderen ist die Historie dieses Rennwagens weithin unbekannt. Unstrittig ist, dass das Fahrzeug in Japan in den Jahren 1978 und 1979 eingesetzt wurde. Weitere Hintergrundinformationen findet ihr hier: *http://www.forum-auto.com/sport-auto/theme42/sujet378272.htm*

Eine Diskussion, ob der Wagen zugelassen ist oder nicht, muss bei den 2-Liter-Protos nicht geführt werden. Hier ist er ausdrücklich zugelassen.

Den Abschluss bildete die obligatorische Siegerehrung. Danach ging es nach Hause. Für die, die gegen Westen fuhren, wartete ein neues Abenteuer. Die Sperrung der A44 infolge Salzmangels ☹. Aber das ist eine andere Geschichte. Nur soviel: es ging für alle gut aus!

… nur ein Beispiel für die gute Stimmung

Auch Gäste waren über den Renntag verteilt anwesend. Einer von ihnen war **Alex Humburg** von den Rennbahnfreunden Dahlheim (http://www.rbfd.de). Er schwärmte von dem *„… ganz alltäglichen Detaillierungswahnsinn auf DSC Niveau …“*. Schön, wenn man die Gelegenheit hat, solche Eindrücke – wie die von Alex – auszugsweise wiedergeben zu können:

„Es ist schon erstaunlich und verblüffend, wie unendlich hoch die Rennbahntrauben in unserer Republik hängen können, sowohl im ästhetischen als auch im Leistungsbereich. … Im Grunde hatte es der geneigte Zuschauer ausnahmslos mit Wahnsinnigen zu tun. War die gebotene Fahr- und Setup-Vorbereitungsqualität der Fahrer und Fahrzeuge schon nicht menschlich – so war die Bereitschaft zum Renneinsatz der Modelle noch viel weniger nachvollziehbar. Als absoluter DSC Laie wage ich gar nicht darüber nachzudenken, wie viele Stunden in der Vorbereitung der jeweiligen Modelle steckten. Dass diese Zeit nicht nur in die Gestaltung des Bodies fließt, sondern gerade auch der Pflege der Fahrwerkskomponenten sehr viel Zeit gewidmet wird, mussten die Einheimischen sehr schnell zur Kenntnis nehmen. Trotz fehlender Streckenkenntnisse waren die schnellsten Gäste über eine halbe Sekunde schneller als die Fraktion der Ortskundigen – unglaublich. Wozu in letzter Konsequenz der Renneinsatz führen kann, sollten dabei gerade die nordhessischen Fahrer leidvoll erfahren …

Ein Stück relativer Trümmerbruch – Bernhards Chevron

„Begeisternd waren jedoch die gebotenen Kunstwerke in jeder Hinsicht. Da wirkten Modelllackierungen ‚wie getaucht’, da glänzten Lackoberflächen ‚wie Speckschwarten’ – oh, was bin ich doch immer noch für ein Dilettant – aber ich arbeite daran. Dieses Level scheint jedoch unerreichbar **(Anm: das stimmt nicht, das dauert nur ein bisschen)**. *Als Zuseher*

machten die Modelle in jedem Fall einen Mordsspaß auf mehr. Doch ich konnte widerstehen – noch…"

Der Dank für diese Ausführungen geht an Alex verbunden mit der Hoffnung, ihn nächstes Jahr als Aktiven begrüßen zu können. Abgeschlossen wird dieser Bericht mit einem Resumee der Rennleitung (MAXX):

„Wie auch immer: für alle, die auf historischen Motorsport aus den 70ern stehen, sind diese Autos eine echte Empfehlung. Zum einen klasse anzusehen (wenn man denn auch so bauen kann!) und zum anderen super zu fahren! Die Teile machen richtig Laune und wenn der recht hohe Zeitaufwand mit dem Bau nicht wäre, dann könnte ich mir glatt noch mehr davon hinstellen."

Besser kann man es nicht ausdrücken. Für all diejenigen, die ebenso infiziert sind, soll dies ein Ansporn sein, auch so ein Wägelchen zu bauen und zukünftig mitzuspielen. Die nächste Gelegenheit hierzu bietet sich am **28.03.2010 in Urmond** (NL). So wie zu Zeiten der Markenweltmeisterschaft wird samstags normal DSC-Euregio gefahren und sonntags noch ein knackiges 2-Liter-Rennen.

NACHTRAG

Was hatte es mit Kais Reifenwechsel im zweiten Rennen auf sich?

Zuerst einmal soll klargestellt werden, dass mit den nachfolgenden Äußerungen **keine Reifendiskussion entfacht werden soll**.

Also an alle Vollmondanbeter: Schön ruhig bleiben !! ☺☺

Da selbst im bestsortierten Hobbykeller auch irgendwann einmal die Bestände an altem Reifenmaterial zu Ende gehen, hat Kai das Ziel, dieses Jahr Erfahrungen mit dem neuen Material zu sammeln. Erfahrung kommt von fahren und folglich will er dieses Jahr in DSC Rennen fast ausschließlich neues Material einsetzen (zumindest auf Holzbahnen). In Kassel haben wir nun eine sehr schöne – was für die Reifenfrage aber wichtiger ist – sehr saubere Bahn **ohne Glue**. Mit dem neuen Material ließ sich die Bahn super fahren. Das konnte man freitags beim Training – als noch recht wenig los war – ausgiebig erfahren. Auch bei der Quali – Bahn war vor dem Rennen noch einmal abgerieben worden – sah man, dass die Reifen super gingen. Fünfbeste Zeit für Kai, ohne dass die zur Verfügung stehende Minute komplett genutzt und der Wagen bis an die Grenze getrieben wurde. Im Rennen ging es für Kai dann vom Start weg ab wie die Post. Im ersten Turn knapp hinter Frank Hermes (der zugegebenermaßen auf der langsameren Spur 1) aber vor den anderen. Der zweite Turn ging auch noch – so eben. Doch dann? Der Wagen rutschte zusehend. Er ließ sich zwar noch sicher bewegen – nur druckvoll aus der Kurve beschleunigen war nicht mehr. Was war passiert? Die restlichen Fahrer dieser Gruppe waren mit altem Reifenmaterial unterwegs. Dies kann das neue Material anscheinend nicht ab. Von diesem Effekt hatte Ralf Lastring schon letztes Jahr erzählt. Aber so etwas muss man für sich selbst erfahren ☺ Im zweiten Rennen fuhr Kai mit einem Satz Altreifen dann 6 Runden mehr.

Ergo: Nur Gluen oder extremer Moosgummibelag (z.B. durch SLP) scheinen einen erfolgreichen gleichzeitigen Einsatz von neuem und altem Reifenmaterial zu gewährleisten.

Alles weitere gibt's hier:
2-Liter-Proto-Challenge

Duessel-Village 250

2. Lauf m 23. Februar 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

...das Logo zur Rennserie..!

Wer kennt es nicht, das NASCAR 124 Logo auf der Navigatorleiste des Scaleracing Forum. Dahinter verbirgt sich ein einheitliches Reglement auf einem Sakatsu/Thunder Standard Chassis. Als Fortführung des Nextel Cup wird die DV 250 in Rennserien-West und der Wild West Weekly im dritten Jahr fortgeführt.
Da sie ursprünglich auf vier Bahnen im Düsseldorfer Stadtgebiet gefahren wurde, verfügt die Rennserie über acht jährliche Wertungsläufe. Seit 2009 fahren wir jeweils zwei Läufe im SRG Neuwerk bei Patrick Fischer, als Ersatz für den Event bei Tobias Kremer, der heute der Hüter der ehemaligen ZZ-Racing Bahn in Düsseldorf-Gerresheim ist.

Kompakt . . .

- **der Berichterstatter durfte auch mal gewinnen.!!**
- **Andi F. von 1zu24 Slot auf P2 und Charlie S. auf P3..!!**
- **die DV 250 begrüßte 10 startwillige Racer und viele Zuschauer aus der IG Slotracing Kaarst, die wir aber nicht mit Leihwagen versorgen konnten.**

Strecke . . .

SOKO-Keller, Astrid Lindgren Schule
Leuthenstraße 50, 40231 Düsseldorf

Url
SOKO - Keller

Strecke
4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95 m – 34, 25 m ohne Längenausgleich

…einer der tollsten Decal Bögen für die Monte Carlo Boliden, hier von Martin S...!

…zum zweiten Wertungslauf ging es also in den SOKO Keller nicht weit weg von unserem Partnerclub der 1zu24 Slotter. Frieder Lenz. Der Rennpate der Serie vertraute letzten Dienstag der Ruhe der eigenen Clubräume und präparierte dort seinen Einsatzwagen und die beiden versprochenen Leihwagen. Demzufolge kam er erst im SOKO Keller an, als schon ganz guter Grip zu verzeichnen war. Somit erübrigte sich die weitere Präparierung des Geläufs mit entsprechenden Haftmittel. Da hatten die SOKO Keller Kinder mal Glück gehabt, und die Bahn blieb somit vom dem Haftmittel verschont.

...das komplette Fahrzeug von Martin S..!!

…das Training:

.. mit einigen kleinen Verzögerungen trudelten die DV 250 Racer im Keller ein. Groß war die Verwunderung, dass heute wohl der Rechtsbetrieb, also gegen den Urzeigersinn gefahren werden sollte. Und schon wurde dem Bericht-

erstatter unterstellt, dass nach dem Training dann das Rennen links herum laufen sollte. Ich habe dann glaubhaft dargelegt, dass der Rennpate hier die Entscheidung trifft. Eindeutig ist, dass der Rechtsbetrieb einfacher erlernbar ist und sich die Abflüge mehr auf die nördliche Kurvenkombination konzentrieren, die dann auch beim Rennen mit zwei Einsetzern besetzt wurde.

...Technische Abnahme durch die beiden Serienchefs – Frieder und Andre+

...zur technischen Abnahme fanden sich dann 10 Fahrer mit ihren Rennboliden beim Rennpaten Frieder ein. Damit erübrigte sich auch diesmal der Aufbau eines Schrauberbereiches im Treppenauge unserer Düsseldorfer Grundschule. Alle passten mit Ihren Slotkoffern in den Bahnraum.

Während der Abnahme konnte Wie immer an keinem der Fahrzeuge gravierende Mängel festgestellt werden. Ein kleiner Kampf mit der Bedienung der von SOKO Keller zur Verfügung gestellten Präzisionswaage wurde schnell gelöst und schon standen die ersten fünf Fahrer für die Startgruppe 1 fest. Doch dann verhinderte der zwischenzeitlich als vermisst vermutete Anlieferer unserer Stamm-Pizzeria die sofortige Startfreigabe für die erste Gruppe. Also hieß es für die einen schnell Essen und die anderen konnten noch ein wenig Grip auffahren oder klönen. Um 20:30h war dann soweit – die Software des Rennbahnmangers forderte die Fahrer auf:

"GENTLEMEN, START YOUR ENGINES!"

...Holger´s Bolide stand 2 Jahre zu Hause im Schrank bis zum ersten Einsatz..!

…zum ersten Heat

…nach dem Tabellenstand traten die NASCAR Enthusiasten aus dem Rheinland zum ersten Heat von 4 x 4 min. an. Die Startgruppe wurde gebildet durch Martin #8, Ralf #24, Peter #8, Holger #88 und als Nachrücker Achim #12. Eindeutig hatte wieder Martin S. die weiteste Anfahrt aller beteiligten mit einem Zwangshalt am Heumarer Dreieck auf sich genommen.

...einer der beiden Home Depot Boliden von Charlie mit orange lackierter Bodenplatte..!

Holger als einer der besten aus dem Mündelheimer Club hat schon eine gute Streckenkenntnis im SOKO Keller, aber seine überlagerten Moosies bissen sich in den Kurven nicht richtig fest und er rollte mit 101,76 Rd. aus. Peter S., der schon viele Jahre als Gastfahrer auf der Kellerbahn unterwegs ist und zu den 1zu24 Slottern zählt, entschied dann mit viel Geschick den Gruppensieg mit 108,09 Rd. P4 für sich und konnte dann in der Ruckrunde mit den schnelleren Racern starten.

...Startgruppe 1 nach dem 3. Wechsel.!

…die zweite Startgruppe bestand aus Andi #24, der Sieger aus dem ersten Lauf im Januar auf der Minerva Bahn in Düsseldorf Heerdt, dann auf Spur 2 Frieder #48, Michael #31, Charlie #20 und als Nachrücker Ingo #17. Vom Start weg hatte Charlie das bessere Ende erwischt. Er konnte auf der kürzesten der SO-KO Keller Spuren 4 die meisten Runden zurücklegen. Auch wenn sein rasant fahrendes Slotcar auch so manchen Bremspunkt erst mal überfahren hatte, verloren die Anderen den Anschluss. Mit dem Wechsel auf die nächste Spur hatte der Berichterstatter die Spur 4 für sich und legte 29 Runden zurück, während Andi F. bereits weitere 30 Runden seinem Ergebnis hinzufügte.

…Startgruppe 2 nach dem Tabellenstand aus dem Minerva Rennen am Start.!

In der Folge war nicht klar erkennbar, wann Andi F. an Charlie S. vorbeizog. Aber vermutlich war heute ausschlaggebend, dass die Reifen mit keinerlei Haftmittel von anderen Bahnen getränkt waren, denn der De Walt Ford von Ingo H. kam immer besser in den Tritt und rollte an P1 liegend mit genau 116 Rd. unter der Zeitnahme aus. Andi blieb bei 114,09 Rd. stehen, während Charlie S. doch noch einige Runden verloren hatte durch diverse Abflüge.

...so detailreich kann der Fahrer gestaltet sein, hier das Beispiel von Andre+..!

Tageswertung Heat 1, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 5** in Kurzform: Ingo H., Andi F. Charlie S., Peter S. und Frieder L.

Direkte Startaufstellung zum Heat 2….!

…der Heat 2,

…es musste also eine Kurzanalyse reichen und der Rennpate entschied dann, dass die schnellen Fahrer zur Rückrunde als erste Gruppe starten sollten, um der zweiten Gruppe noch eine weitere Verbesserung des Grip Niveaus zu bieten. Somit standen die Slotboliden von Ingo #17, Andi #24, Charlie # 20, Peter # 8 und als Nachrücker Frieder #48 am Start. Nach Ablauf der ersten 4 min. befanden sich alle 4 Nascar noch in der gleichen Runde, wobei Peter noch nicht die Zeitnahme durchfahren hatte. Frieder aus Spur 4 nachgerückt zog im direkten Vergleich dann erst mal davon und war auf der darauf folgenden Spur 2 immer noch gut an der Spitze. Nach den weiteren Spuren und einigen Abflügen, klar immer an der nördlichen 230º Kehre war Ingo H. mit dem #17 NASCAR der nächste Laufsieg nicht mehr zu

nehmen. Wieder rollte der 124 NASCAR in der 116 Rd. aus. Frieder hatte ordentlich fliegen lassen und belegte P3 nach Andi als P2 Fahrer. Charlie erreichte P4 nach dem Heat konnte sich nachfolgend dann doch über die Gesamt Position 3 in der Tageswertung freuen. Peter hatte sich eindeutig verbessert und fuhr über alle Spuren konstant.

…die nächste Startgruppe startete mit Michael #31, Holger #88, Martin #8, und die beiden Leihfahrzeuge mit Ralf #24 und Achim #12. Holger und Martin hatten natürlich jetzt die Bremspunkte raus und folgten dem enteilenden Michael. Nach der Zwangspause nach Spur 3 legte Michael noch mal richtig zu und setzte sich als Gruppensieger an P6.
Die weiteren blieben an den Positionen, die sie bei der Startaufstellung eingenommen hatten.

…damit konnte sich der Rennleiter als Tagessieger freuen..!

Tageswertung Heat 2, 4 x 4 min . . .

die **TOP 5** in Kurzform Ingo H., Andi F., Frieder L., Charlie S. und Peter S..

Fazit:

…am Ende zeigte auch dieser Lauf wieder, was alle Fahrer sich im Vorfeld der Rennserie, sowie bereits im Training erhofft hatten: Ein sehr knappes und sehr schönes Rennen.

…die Ergebnisse sind selbstverständlich bereits online.

…alle Teilnehmer hatten sich einen fairen und begeisternden Kampf auf der SOKO Keller Bahn geliefert.

…und so stehen die Fahrer bald wieder in den Startlöchern um am 20. April auf der Holzbahn bei Patrick Fischer im SRC Neuwerk sich erneut der Herausforderung DUESSEL-VILLAGE 250 zu stellen.

…die 4spurige Holzbahn in W-tal Vohwinkel beim SRC Neuwerk..!

…aus zeitlichen Gründen werden wir über die DV 250 zukünftig in Kompaktberichten den Leserkreis der WWW informieren. Damit ist gemeint, dass wir mehrere Rennen in einem Bericht zusammenfassen werden.

…wie geht es weiter:

…noch 6 Läufe stehen aus. Bei einem Streichergebnis ist noch nichts verloren. Bis zum nächsten Lauf ist genügend Zeit ein geeignetes Slotcar aufzubauen.

#	Datum	Ort	Bahn
3.	20.04.2010	Vohwinkel	SRG Neuwerk
4.	29.06.2010	D Wersten	SRC 1zu24slot
5.	21.09.2010	D Wersten	SRC 1zu24slot
6.	05.10.2010	Vohwinkel	SRG Neuwerk
7.	26.10.2010	D Lierenfeld	SOKO Keller
8.	26.11.2010	D Heerdt	"Minerva"

Herzlichen Dank an unsere Gäste, besucht uns mal und bleibt immer im Slot wie die Jungs von SRC 1zu24 Slot gerne sagen.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Duessel-Village 250

Ashville 600

am 27. Februar 2010 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andi Lippold

Ein Teil des Starterfeldes

Recht früh stand in diesem Jahr die erste Großveranstaltung bei der SRIG-Teuto, das „Ashville 600“ Langstreckenrennen mit amerikanischen Stock Cars der fünfziger Jahre an.

Es kamen immer mal wieder Besucher vorbei die sich über das Hobby Slotracing informieren wollten.

Während man, was den Ablauf der Veranstaltung angeht, inzwischen von Routine sprechen kann, war die Festlegung auf einen konstanten Termin nicht so einfach. Das erste „Ashville 600“ fand am 13. September 2008 statt. Dieses Datum erwies sich allerdings als nicht so günstig, denn zum einen waren Fahrer der SRIG-Teuto beim 24h Rennen des SRC Niederrhein in Moers Ende August involviert und mit dem 12 Stunden Rennen im Oktober stand kurz darauf der eigene Langstreckenklassiker an. Also wurde das Rennen 2009 am 13. Juni gefahren. Nun war man aber wieder knapp hinter der „Deutschen Plafit Meisterschaft“ und unmittelbar vor den großen Ferien in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen gelandet, was auch nicht so schön war. Um jetzt endlich mal einen günstigen Termin fest etablieren zu können, entschlossen sich die Veranstalter das Langstreckenrennen gleich zu Beginn des Jahres auszutragen. Ende Februar muss man in der Regel kein Winterchaos auf den Straßen mehr befürchten. Zwar findet jedes Jahr am Osterwochenende DIE Traditionsveranstaltung der SRIG-Teuto, das „Super Racing Weekend“ statt, dabei handelt es sich aber um eine Ansammlung von einzelnen Läufen der verschiedenen Clubserien, während das „Ashville 600“ ein ganz spezielles Rennformat darstellt.

Wenig Abstand zwischen den Autos. Bloß das Heck gerade halten!

Ursprünglich war die Veranstaltung ins Leben gerufen worden, um zu testen, ob die bei uns im Club verwendeten GP-Reifen langstreckentauglich sind. Denen haftete nämlich immer der Ruf an, dass sie nur für normale Renndistanzen geeignet seien. Dass diese Aussagen to-

taler Blödsinn sind, ist inzwischen hinlänglich bewiesen worden. Hatte man bei den ersten beiden Rennen noch die Raddurchmesser vorher und nachher gemessen um die Abnutzung dokumentieren zu können, wurde jetzt auf diese Prozedur verzichtet, denn in der Vergangenheit hatte sich gezeigt, dass der Verschleiß über die Distanz ungefähr bei zwei Zehntel Millimetern liegen würde. Selbst beim mit ca. 200 Gramm schweren Gruppe 4 Autos gefahrenen 12 Stunden Rennen 2009 zeigte sich, dass die Reifen dort nach mehr als 1.100 Runden immer noch nicht am Ende waren.

Manfred beim Interview: *„Und schreiben Sie auch…“*

Im vergangenen Jahr hatte NASCAR Chef Manfred Stork am „Ashville 600“ teilgenommen weil ihn dieses Experiment interessierte. Die Veranstaltung hatte beim Altmeister einen guten Eindruck hinterlassen und er berichtete auch seinen Mitstreitern in der eigenen Rennserie von dem Event, welches die Teutonen da veranstalteten. So war es kaum verwunderlich, dass es in diesem Jahr bei den Teilnehmern auch Zuwachs von Außerhalb gab. Hans Bickenbach, Ingo Heimann und Peter Recker entschlossen sich, einmal bei so einem Rennen mitzufahren. Die Drei sind regelmäßige Teilnehmer bei den Storkschen NASCAR Serien und besitzen dementsprechend einen großen Fuhrpark. Für dieses Mal mussten allerdings neue Einsatzfahrzeuge her und das lag an einer Besonderheit des Rennens in Bad Rothenfelde.

Seit 2004 richtet die SRIG-Teuto Clubläufe nach dem Reglement der NASCAR Rennserien von Manfred Stork aus. Dabei ist festgelegt worden, dass das Reglement nicht aufgeweicht, im Bestreben größtmögliche Chancengleichheit zu gewährleisten, wohl aber verschärft werden kann. Nun richtet Manfred jedes Jahr zum Saisonende einen Lauf mit NASCARs der Fünfziger Jahre aus, dort sind allerdings auch Fahrzeuge der Convertible Klasse, also Cabriolets zugelassen. Da diese Autos wegen des fehlenden Daches einen günstigeren Schwerpunkt haben, verwundert es nicht, dass viele Teilnehmer solche Autos einsetzen. Beim Rennen Ende 2009 waren z.B. unter den ersten sechs Fahrzeugen fünf (!) Convertibles. In Bad Rothenfelde hatte man diese Entwicklung schon früh mit Sorge beobachtet und, um diese Auswüchse in der Grand National Clubserie zu unterbinden, ab 2008 festgelegt, dass Cabriolets nicht zulässig sind. Dieser Passus machte also nun den Neubau von Fahrzeugen für die Gäste erforderlich.

Maik Zoglauer: *„Wieso bockt die Karre?“*

In diesem Jahr wurde das Reglement auch in einem weiteren Punkt verschärft: Um zu verhindern, dass nur einige von den Abmessungen günstige Karosserien zum Einsatz kamen, wurde die Spurbreite von 74mm auf maximal 70mm begrenzt.

Die 18 Startplätze waren bereits Ende 2009 vergeben. Schon seit dem Herbst waren einzelne Teilnehmer bemüht, einen neuen Boliden auf die Räder zu stellen. Seitdem es die Chassis Kits von Nicole Brühl gibt, ist in unserem Club ein kleiner Boom bei den NASCAR zu verzeichnen. Wir haben dem Sorge getragen und versuchen, mit einigen Workshops, die auf unserer Homepage dokumentiert sind, den Leuten zu helfen. In Zusammenarbeit mit Ralf Mantik von der Firma „Slotdoc“ entstanden inzwischen attraktive Fahrerinlets und qualitativ hochwertige Felgeneinsätze. Außerdem liefert Ralf für fast alle NASCAR Typen passende Lexanscheiben die eine hohe Passgenauigkeit besitzen. Auch auf dem Decalsektor kann inzwischen Entwarnung gegeben werden. Als Fred Cady Ende 2007 die Produktion einstellte kam bei vielen NASCAR Oldtimer Fans Katerstimmung auf. Inzwischen gibt es in den USA neue Hersteller, die qualitativ gute Bögen anbieten und diese auch nach Deutschland verschicken. Eine Bestellung ist inzwischen Dank Paypal und auch Ebay ein Kinderspiel.

Der gefürchtete Plättchentest. Vom Altmeister persönlich vorgenommen.

18 Teilnehmer, das hört sich erstmal nach der Besetzung eines mittelprächtigen Clubrennens an. Allerdings ergibt sich dadurch bei diesem Rennformat ein sehr enger Zeitrahmen. Jeder Fahrer muss 600 Runden absolvieren. Das bedeutet 100 Runden pro Spur wozu man mit diesen Autos ungefähr 15 Minuten benötigt. Zu der reinen Fahrzeit kommt noch die Zeit für die Startaufstellung und den Spurwechsel hinzu, so dass man ganz locker von zwei Stunden pro Startgruppe ausgehen kann. Will man also das Ende der Veranstaltung so legen, dass auch weitgereiste Gäste nicht erst spät in der Nacht zu Hause sind, sollte man zusehen, dass die letzte Startgruppe gegen 18 Uhr durch ist. Damit lag der anvisierte Rennstart auf 12 Uhr, doch davor musste noch das Qualifying erfolgen. Hier hatte jeder Fahrer eine Minute, in der er eine möglichst schnelle Runde fahren musste, die dann für die Startaufstellung gewertet wurde. Um hier im Zeitrahmen zu bleiben musste bereits um 10 Uhr, also eine Stunde nach Öffnung des Renncenters mit der technischen Abnahme begonnen werden.

Die ersten Trainingsrunden

Für die Gastgeber war es selbstverständlich, dass die Gäste in der knappen Vorbereitungszeit ungehindert an der Bahn trainieren konnten. Man hatte die Abstimmung der eigenen Boliden an den Clubabenden erledigt und stand den Auswärtigen bei Abstimmungsfragen mit Rat und Tat zur Seite. Wolfram Meyer von den „Slotnomaden“ aus Bielefeld Sennestadt wollte sich einmal ein solches NASCAR Rennen antun. Das Auto wurde erst drei Tage vor der Veranstaltung fertig und konnte nur kurz auf der eigenen Holzbahn abgestimmt werden. Während „Wolfi“ seinen Begrüßungskaffee schlürfte, machten sich die Teutonen über seinen Boliden her, stimmten den Leitkiel auf die Plastikschiene ab und verpassten den GP-Reifen den richtigen Schliff. Dazu gab’s noch wertvolle Tipps, wie der Wagen weiter optimiert werden kann.

Die Reihenfolge fürs Qualifying wurde ausgelost. Carsten Scholz sicherte sich mit seinem neuen ´59 Chevrolet Impala die Pole Position. Mit 8,217 Sekunden für die schnellste Runde unterbot er nur knapp die Polezeit von Mike Butz aus 2008. Manfred Stork hatte für das Rennen extra ein neues Auto aufgebaut. Doch

schon das Rollout beim 1959er NASCAR Lauf in Kamp-Lintfort zeigte, dass der ´57 Chevrolet Bel Air, die „Black Widow“ nicht leicht zu beherrschen war. Beim morgendlichen Training erwies sich der von Manfred bereits seit Jahren beim 1959er Lauf eingesetzte ´56 Ford Fairlane als das beste Fahrzeug im Stall und genau mit diesem Fahrzeug sicherte sich der Duisburger nun die Position zwei. Die drittbeste Trainingszeit ging überraschenderweise an Wjatscheslaw „Slawa“ Portnjagin, der ebenfalls einen ´59 Chevrolet Impala fuhr. Auf Platz vier der Sieger von 2008 Thorsten Florijan - wie damals mit dem ´58 Chevrolet Impala unterwegs. Das Kunststück, auf die tausendstel Sekunde die gleiche Rundenzeit zu fahren, brachten Andreas Lippold und Willie Knigge fertig. Ersterer hatte einen neuen ´53 Chevrolet Bel Air aufgebaut. Willie dagegen vertraute wieder auf den schon 2008 eingesetzten ´57 Chrysler 300.

1. Startgruppe

Die erste Startgruppe bildeten Christoph Müller (´58 Ford Edsel), Thies Voss (53 Chevrolet Bel Air), Maik Zoglauer (´56 Chevrolet Bel Air), Hans Bickenbach (´59 Chevrolet Impala), Wolfram Meyer (´57 Chevrolet Bel Air) und Ingo Heimann (´55 Chevrolet Bel Air). Maik Zoglauer mutierte zur tragischen Figur des Rennens. Sein Wagen wurde vom Defektteufel geplagt. Eine kalte Lötstelle am Motor verursachte mehrere Reparaturstopps. Es dauerte halt, bis dieser Fehler lokalisiert und dann behoben war. Das Pech verhinderte den Gruppensieg, der nun an Christoph Müller fiel. Hans Bickenbach hielt mit seinem nagelneuen Chevy den Rest des Feldes in Schach.

2. Startgruppe

Gegen 14:30 Uhr ging die zweite Gruppe an den Start. Hier traten nun Achim Schulte (´58 Chevrolet Impala), Mike Butz (´59 Chevrolet Impala), Werner Baumgart (´57 Chevrolet Bel Air), Uwe Langenkamp (´58 Plymouth Belvedere), Martin Picker (´59 Chevrolet Impala) und Peter Recker (´58 Chevrolet Impala) gegeneinander an. Der Lauf wurde zu einer klaren Angelegenheit für Achim Schulte der die Gruppe souverän anführte und mit einer Gesamtfahrzeit von 1:26:57,37 die Siegerdistanz vom Vorjahr um mehr als elf Sekunden unterbot. Mit einem Rückstand von fast anderthalb Minuten folgte Mike Butz auf Platz zwei. Uwe

Langenkamp pilotierte das Vorjahres Siegerauto. Allerdings hat der Barkhausener kaum Erfahrung mit den NASCAR. Von daher war er mit seinem dritten Platz zufrieden. Martin Picker und Werner Baumgart trennten am Ende keine drei Sekunden und Peter Recker musste sich im Fernduell nur knapp Hans Bickenbach geschlagen geben.

3. Startgruppe

Den Höhepunkt des Tages bildete dann das dritte Rennen mit den sechs Bestplatzierten des Qualifyings. Ab dem zweiten Durchgang begann sich der Gesamtsieg von Carsten Scholz abzuzeichnen. Manfred Stork hatte in der Anfangsphase etwas eingebüßt, kam dann aber immer besser in Fahrt, ohne allerdings den Sieg des Bielefelders gefährden zu können. Der ´53 Chevy von Andreas Lippold lief zu Beginn des Rennens erstaunlich gut, brach dann aber deutlich ein, so dass Achim Schulte in der Gesamtwertung am Meller vorbeiziehen konnte. Thorsten Florijan klebte das Pech an den Fersen. Gleich dreimal wurde er im ersten Heat nach unverschuldeten Crashs von den Streckenposten als Letzter eingesetzt. Am Ende musste er sich Willie Knigge mit weniger als zwei Sekunden Rückstand geschlagen geben. „Slawa“ hatte besonders in der Anfangsphase furios losgelegt. Am Ende des Rennens ließ der Chevy allerdings stark nach, was sicher auch daran lag, dass nun mit den abgenutzten Reifen die schwierigen Spuren Eins und Zwei zu absolvieren waren.

Sieger Carsten Scholz

Gegen 19 Uhr konnte mit der Siegerehrung begonnen werden. Hier wurde noch einmal ein besonderer Dank an die Firmen „GP-Speed Tyres“, „Fein Design“ und „Slotdoc“, die das Rennen unterstützt hatten ausgesprochen. „Slotdoc“ Ralf Mantik war extra aus Bückeburg angereist, um dem Rennen beizuwohnen. Er nahm einige Anregungen und Aufträge mit nach Hause.

Ein weiterer Dank ging an Uwe Langenkamp, der sein Zeitnahmeprogramm verfeinert hatte, so dass nun während des gesamten Rennens die erwartete Fahrzeit eines jeden Teilnehmers vorausberechnet werden konnte. Außerdem überarbeitete er den Qualifyingmodus dahingehend, dass man nun auf die individuellen Wünsche einzelner Rennveranstalter eingehen kann.

Jeder Teilnehmer erhielt eine Urkunde für deren Layout wieder einmal Joachim Schulz verantwortlich zeichnete und ein Päckchen mit nützlichen Utensilien für den Bau eines NASCARs.

Verkehrte Welt: Willie mit Bier, Thorsten mit Cola !☺

Was die Typenvielfalt angeht, bleibt doch festzustellen, dass das Rennen sehr „Chevyylastig“ war. Die im Vorfeld befürchtete Überlegenheit der ´59 Chevrolet Impala blieb zum Glück aus. Manfred Stork bewies einmal mehr, dass man eben nicht das breiteste, leichteste und flachste Auto braucht, um wettbewerbsfähig zu sein. Sein ´56 Ford Fairlane besitzt an der Hinterachse eine Spur von gerade einmal 66mm, 4mm schmaler als erlaubt! Wegen der schmalen Spur ist der Motor als Anglewinder angeordnet. Es muss also nicht immer ein Sidewinder sein !☺ Der ursprüngliche Sinn des „Ashville 600“ Rennens, nämlich die Beweisführung, dass GP-Reifen langstreckentauglich sind, wurde hinlänglich erfüllt. Jetzt lebt das Rennen von seinem besonderen Flair. 2009 wurden an die Teilnehmer Fragebögen ausgegeben. Hier konnte man ankreuzen mit welchen Autos das „Ashville 600“ 2010 bestritten werden sollte. Das Votum war bei nur einer Gegenstimme deutlich: Wir wollen die Amischlitten der fünfziger Jahre! Die Veranstalter sind bemüht die ganze Bandbreite an Fahrzeugtypen aus dieser Epoche präsentieren zu können. Das hat bislang ganz gut funktioniert. Hoffen wir für die Zukunft, dass es so bleibt. Ach ja, das „Ashville 600“ 2011 findet übrigens am Samstag, den 26. Februar statt !☺

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Ashville 600

DSC-Euregio

2. Lauf am 6. März 2010 in Diepenbeek

geschrieben von Kai-Uwe Schott

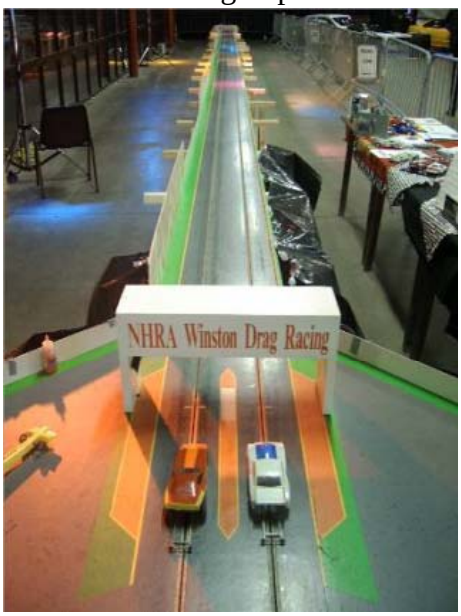
Die DSC-Euregio feiert am kommenden Wochenende bereits ihr Bergfest für die Saison 2010. Nach dem wunderbaren Saisonauftakt in Düsseldorf wird's nun gut einen Monat später richtig „indernäschenell" – zumindest für die „Euregio-Ossis" ☺☺. Um Euch einzustimmen, habe ich letzten Mittwoch zusammen mit Bert Hochstenbach und Rudi Munten die Jungs vom SRC Speedlines besucht.

Angekommen!!!

Wow! Das habe ich bislang noch nicht erlebt. Die Jungs rund um Geert Mertens haben da ein richtiges Kleinod geschaffen. Der SRC Speedlines hat sein Zuhause in den ehemaligen Vereinsräumlichkeiten (oder wie sie so schön sagen voetbalkantine) des SV Rooierheide . Derzeit auf zwei Ebenen betreiben sie 3 Bahnen. Eine Rallyestrecke auf Ninco Basis, eine 4-spurige Holzbahn und eine 8-spurige Holzbahn – das Objekt unserer Begierde am kommenden Wochenende.

Die 8-spurige Holzbahn (altes Foto)

Zukünftig kommen noch weitere Räumlichkeiten und natürlich Bahnen hinzu. Der Um- und Ausbau hat schon angefangen. Ach ja – und einen echten Dragstrip haben sie auch noch.



...der Dragstrip

Da der aber ein paar Meter lang ist, werden wir den nicht zu sehen bekommen. Beim SRC Speedlines, das merkt man schnell, hat man es mit wirklich Slotbegeisterten zu tun. Nachwuchsarbeit hat hier einen hohen Stellenwert. Kinder ab ca. 5 Jahren fahren mit gestellten Autos in der Regel auf der 4-spurigen Holzbahn. Im Megan-Cup sind derzeit 22 Kinder gelistet. Das würde ich auch unseren Clubs in Deutschland wünschen.

… die Kids an ihrer Bahn …

… mit den gestellten Autos

Abchillen kann der ermüdete Slotter dann in der clubeigenen Bar.

… die Bar …

Denn unter der Decke hängt der „Deckel“ eines echten LMP2-Autos ☺☺. Da kommt schon so etwas Le-Mans Feeling auf...

… da ist wohl etwas zu heiß geworden

Aber nun zu unserer Bahn. 8 Spuren! Das ist eine Ansage! Zu Beginn kommt eine schier endlose Gerade.

Blick auf Start und Ziel und die endlose Gerade

Aber das kennen wir schon aus Düsseldorf. Auch in Diepenbeek geht’s dann rechtsherum. Aber viel mehr easy als in Düsseldorf. Kurzer Gasstoß für die kurze Gerade. Dann wieder rechtsherum. Auf Spur 1 ist das schon etwas enger. Also Achtung!

… die erste Herausforderung

Nun geht es erst einmal mit Vollgas bis zur Schlüsselstelle dieser Bahn.

!!! Schlüsselstelle !!!

Die Rechts-Links-Rechts-Kombination hat es in sich! Insbesondere die Linkskurve auf Spur 8. Hier muss man sein Auto exakt in die erste

Kurve reinrollen lassen und dann gefühlvoll heraus beschleunigen. Dann noch einmal kurz lupfen, also auf Spur 1 und 2 und dann Vollgas auf die letzte Kurve vor Start-Ziel.

… letzte Kurve vor Start-Ziel

Die ist völlig easy! Eine konkrete Wegstreckenempfehlung kann ich nicht geben. Ich schätze mal, dass man in Klasse 1 mit 23,5mm und in Klasse 2 mit 23,0mm eine gute Ausgangsbasis hat.

Wie kommt man nun nach Diepenbeek und wo muss man genau hin?
Also die Clubräumlichkeiten befinden sich in der Patersstraat in Diepenbeek. Eine Wegbeschreibung befindet sich auch auf der Internetseite des SRC Speedlines.
Der Weg – egal, ob über Mönchengladbach oder Aachen – führt auf jeden Fall über die A2 Richtung Antwerpen. An der Ausfahrt 31 geht es runter Richtung Genk und weiter nach Diepenbeek. Ab dort überlasse ich die Wegbeschreibung lieber Eurem Navi bzw. Eurer Kartenlesekunst ☺☺.

Für all diejenigen, die sich nicht erst Samstag Morgen auf den Weg machen wollen, hier zwei Hoteltipps ganz in der Nähe der Bahn

DE PLOEG
Steenweg 184
3590 Diepenbeek
0032-11-43 35 50
www.de-poeg.be

und

Hotel "T Zwin
Nieuwstraat 115
3590 Diepenbeek
0032-11-35 15 01

Diese Angaben sind aber ohne Gewähr; ich habe bislang noch in keinem der beiden Hotels genächtigt ☺☺.

Nun noch ein wenig zur Organisation. Wenn Ihr bereits heute wisst, dass Ihr Samstag dabei seid, gebt bitte Eure Vornennung unter wbrm@gmx.net bis spätestens Mittwoch, den 03.03.2010 (24.00h) ab. Dies ist wichtig, damit sich die Jungs vom SRC Speedlines vorbereiten können. Auch mir hilft dies sehr, den organisatorischen Ablauf der Veranstaltung vorzubereiten.
Hierfür ist es auch sehr hilfreich, wenn ihr mir auch schon einmal die Fahrzeuge für beide Klassen (Typ, Farbe, Startnummer, Concours Punkte) benennen könntet, mit denen ihr beabsichtigt zu starten. Ihr bindet Euch damit nicht, diese Wagen dann auch tatsächlich einzusetzen, wenn ihr es euch anders überlegt. Nur könnte ich dann schon einmal die erforderlichen Listen entsprechend vorbereiten und hätte am Renntag weniger Arbeit.

Nun noch einmal das Wichtigste zusammengefasst:

Zeitablauf:
Freitag, 05.03.2010 Training ab 19.00h
Samstag, 06.03.2010 Training ab 8.00h
Rennstart zwischen 12.00h und 13.00h

Veranstaltungsort:
SRC Speedlines
Patersstraat
3590 Diepenbeek/Belgien

Ansprechpartner:
Kai-Uwe Schott
wbrm@gmx.net

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Euregio

EPC

1. Lauf am 5. und 6. März 2010 in Kopenhagen

Auch 2010 ist die „Dansk Plafit Mesterskab“ (DKPM) Auftakt für die internationale „European Plafit Championship” (EPC) und lockt wie in den Vorjahren zahlreiche deutsche Teams nach ins „Racefun“ nach Kopenhagen.

Besonders interessant wird die DKPM heuer, weil die EPC nach einem gründlich überarbeiteten technischen Reglement fährt und der EPC Auftakt erste Erkenntnisse für die DPM im Mai bringen dürfte . . .

Strecke

Die Holzbahn im „Racefun“ ist mit 31m vergleichsweise kurz – die schnellsten Rundenzeiten liegen mit den EPC Cars unter sechs Sekunden, sodass bei 8 Spuren alle ¾ Sekunde ein Fahrzeug vorbei kommt. Dies ist im Training wie im Rennen Stress pur für die Einsetzer – und gab dem Faktor „Rennglück“ in der Vergangenheit häufiger eine entscheidende Bedeutung . . .

Der Kurs im Racefun fällt eher in die Kategorie „easy going“ – seinen „Sprengstoff“ bezieht er eher aus gut 30m „Kürze“ und 8 Spuren . . .

Teams

Im dritten Jahr ihrer Austragung sinkt die Anzahl der zur DKPM antretenden Teams weiter: Heuer werden es mutmaßlich noch 16 Teams sein – in 2009 waren es letztlich 21 und in 2008 gar noch 24 Teams. Zum dritten Mal in Folge sind neun deutschen Crews gemeldet, welche damit erstmalig die Majorität bei der DKPM stellen. Denn je ein gemeldetes Team aus Italien und Spanien lassen nur fünf bis sechs dänische Teams am Start erwarten . . .

Nachfolgend die bisherige Bilanz der deutschen Teams bei der DKPM in den Jahren 2008 und 2009:

Team	Platzierung im Jahr 2010	2009	2008
A.C.R.	-	-	1
Bad Boys	✓	4	5
Blitzstart Racing	-	8	10
Kraner Racing Team	✓	2	3
Kraner Racing Team 2	✓	-	-
NASCAR Slot-Racing	✓	3	2
Peco Racing	✓	15	20
Plastikquäler	✓	1	8
Plastikquäler 2	✓	5	6
Plastikquäler 3	✓	-	-
Vaillante Racing	-	9	-
X-Rookies	✓	20	11

Mehr oder weniger rein westlich kommen sechs Teams daher, welche jedoch mit nur drei Namen auskommen !☺☺ :

- Das Team „**Kraner Racing**“ greift für Kopenhagen ebenfalls auf sein, bislang nur zur DPM eingesetztes Nr.2 Team zurück. Gemeldet ist Kraner-1 mit der bewährten Crew, die aus Stephan Bolz, Nick de Wachter und Andreas Laufenberg besteht . . . Kraner-2 soll mit Mario Hausmann, Frank van Eyk und Roger Schemmel in die DKPM gehen . . .
- Zumindest “**NASCAR Slot Racing**“ lässt sein Nr.2 Team für den Dänemark Trip zu Hause !☺ Dafür wechselt man zum dritten Mal bei der DKPM den „Mittelstürmer“ aus – ob das an den geschossenen Toren liegt, ist nicht überliefert ☺☺ Nach Uwe Bönisch und Ditmar Schortmann in den Vorjahren besetzt nun Andreas „Poldi“ Lippold die

zentrale Position. Darüber hinaus bleibt's bei NASCAR beim „Linksaußen" Patrick Meister und beim Teamchef Manfred Stork für die schnellen Spuren . . .

- Das Team "**Plastikquäler**" beinhaltet anscheinend ein starkes, inflationäres Element. War man erstmalig 2008 mit einem Nr.2 Team unterwegs, wird für 2010 der Devise „Nr.3 lebt" gefrönt – in 2020 sollte man also eine komplette Startgruppe stellen können sowie einen eigenen Tourbus bzw. ein PQ-Charterflugzeug einsetzen . . . !☺☺
  PQ1 setzt auf die bewährte Crew Sebastian Nockemann, Thomas Nötzel und Christian Schnitzler, welche in dieser Aufstellung die DKPM 2009 gewann . . .
  PQ2 kommt, ebenfalls unverändert gegenüber 2009, mit Jan² und dem Nordlicht Stefan Waschow daher.
  Für PQ3 greifen neu Lukas Hofmann, Caroline Schnitzler und Mirko Weber zum Regler – wobei zumindest die ersteren Zwei bei der anschließend anstehenden DPM kaum im Nr.3 Team tätig werden dürften . . .

Die schnellste Startgruppe anno 2009 – u.a. mit PQ1, PQ2, NASCAR und Kraner (v.r.n.l.) . . .

Kaffeesatz

Favoriten auf die erste Startgruppe dürften die sechs deutschen Teams Bad Boys, Kraner Racing, NASCAR, Plastikquäler 1 bis 3 sowie Racefun aus Dänemark und Pro V-12 Racing aus Spanien sein – so denn tatsächlich alle in Kopenhagen auflaufen . . .
Damit sind dann auch schon die ernsthaften Anwärter auf den Sieg bei der DKPM 2010 aufgezählt. Ziehen wir die Sache alphabetisch durch: **Bad Boys** bekamen in beiden Vorjahren ihr Fahrzeug nicht wirklich brilliant ans Rennen; wenn's heuer 'mal funzt, sollten sie vorne mitmischen können – ihr neu gemeldeter Fahrer Nicolas van Rossem könnte durchaus als Verstärkung durchgehen . . .
Kraner Racing kam in 2008 nicht so toll klar, war aber im Vorjahr bester Verfolger von PQ1. Mutmaßlich werden die Jungs auch in diesem Jahr wieder in Richtung Treppchen peilen . . .
NASCAR Slot Racing hat in Kopenhagen bislang immer das Treppchen geschafft (P2 in 2008 und P3 im letzten Jahr). Die Strecke scheint Altmeister Manfred Stork sehr entgegen zu kommen – und die Übersicht, mit welcher man zu Werke geht, hilft gerade in Kopenhagen sehr. Die mangelnde Bahnerfahrung des Mittelstürmers ist allerdings – wie schon im Vorjahr – ein kleines Handicap . . .
Bei den drei **Plastikquäler** Teams ist weniger die Bahnerfahrung die Frage (nur Lukas Hofmann kennt das „Racefun" nicht). Sondern eher, mit wie viel Ungestüm bzw. Solidität man ans Werk geht und wie optimal man gleich drei Einsatzfahrzeuge vorbereitet bekommt. Fahrerisch am besten besetzt ist sicherlich PQ1 – und somit als Vorjahressieger klarer Favorit. Wie sich PQ2 mit den Ingenieuren Jan² und PQ3 schlagen werden, bleibt abzuwarten. Zumindest PQ2 wäre nach zwei Jahren Pech im „Racefun" einmal ein ungestörter Rennverlauf zu wünschen . . .
Die dänischen **Racefun** dürften ihre Lernphase hinter sich haben. Bereits im Vorjahr galt das dänische Heimteam als Mitfavorit (und war leicht geknickt, als man ganz vorn nicht mitzuhalten vermochte). Heuer müssen sie jedoch erneut mit auf die Liste der Favoriten auf's Treppchen . . .
Die spanischen Crews haben in Dänemark bislang nie so recht überzeugen können. **Pro V-**

12 Racing entspricht von der Besetzung her der „Allmodelli“ Crew, welche in 2008 immerhin die PWS gewinnen konnte. „Drauf“ haben es die Jungs also allemal – fragt sich nur, ob sie a) überhaupt nach Kopenhagen anreisen und b) ob sie ihre Talente heuer auch unter Beweis stellen werden . . .

Porsche Power allenthalben bei der DKPM in 2009 . . .

Fassen wir zusammen: PQ1 und Kraner Racing haben sicherlich einmal mehr den Favoritenstatus inne. Eher die Verfolgerrolle sind Bad Boys, NASCAR, PQ2 und 3, Racefun und ggf. Pro V-12 zuzuweisen. Welches dieser sechs Teams die beiden favorisierten Crews letztlich wird schrecken können, dürfte mutmaßlich erst am Freitag Abend etwas transparenter werden . . .

Technisches

„Alles neu macht der Mai“ dürfte das Motto der DPM 2010 über Himmelfahrt werden. Die technischen Bestimmungen für die EPC wurden gründlich überarbeitet, um die Chancengleichheit weiter zu erhöhen und dem ein oder anderen „Spitzentänzer“ in Sachen Reglement das Leben ein wenig beschwerlicherer zu machen . . .

Einher mit den neuen Regeln für 2010 ging ein dezenter Versuch, der „Einheitskarosserie“ vom Typ Porsche 911 GT1 Evo die Flügel ein bisschen zu stutzen. Größere Vorderräder, eine strikt reglementierte Karosseriebreite sowie ein kürzerer Radstand treffen zu aller erst einmal den sieggewohnten „Evo“, auf welchen in der EPC mehr 90 Prozent der Teams setzten. Ob und inwieweit dies tatsächlich gelungen ist, kann vielleicht schon die DKPM zeigen – und dürfte allein deshalb viele DPM Fahrer mit Interesse nach Kopenhagen blicken lassen. Fraglich ist nur, ob bzw. wie konsequent die kurze Vorbereitungszeit von den Teams zur Umsetzung der neuen Regeln bzw. zum Einbau der neuen Teile genutzt wurde . . .

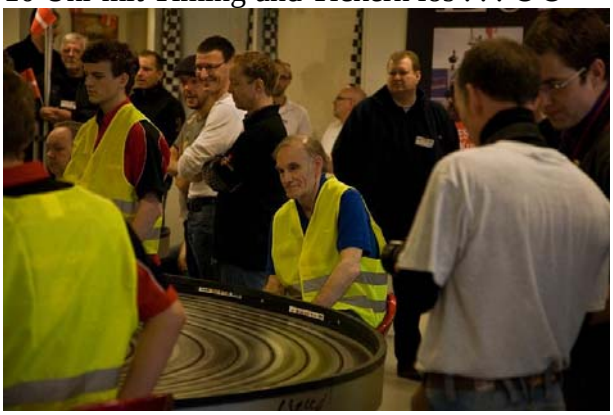
Mediales

Für die DKPM 2010 wird wie in den zwei Vorjahren der Monitor des im „Racefun“ verwendeten Zeitnahmesystems „Lapmaster“ direkt ins Internet gespiegelt !! Und der bewährte „Live Ticker“ wird ebenfalls das Geschehen der beiden DKPM Tage in Kopenhagen begleiten . . .

Wer also am Freitag und Samstag Rundenzeiten, Ergebnisse sowie Nachrichten von der DKPM verfolgen möchte, klicke bitte hier:

DPKM - Live Timing **DKPM - Live Ticker**

Sagen wir ’mal, an beiden Tagen geht’s gegen 10 Uhr mit Timing und Tickern los . . . ☺☺



DKPM 2009 – volles Haus im „Racefun“ . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Plafit Racing

Nachfolgend die Detailinformationen zur Veranstaltung am nächsten Freitag und Samstag:

Adresse

Racefun ApS
Krondalvej 7
DK-2610 Roedovre,
Dänemark
(Tel. +45 2991 9191 Keld)

URLs

Racefun dk
Plafit Dänemark

Strecke

31m, Holzbahn, 8-spurig

Historie

2009 (21 Teams)

1	Plastikquäler	982,91
2	Kraner Racing Team	976,17
3	NASCAR Slot Racing	973,22
4	Bad Boys	967,24
5	Plastikquäler 2	967,22
6	Afondo Slot Restart	957,91
7	Racefun	947,64
8	Blitzstart Racing	938,77
9	Vaillante Racing	936,45
10	HMC	932,81

Zeitplan

Freitag, 5. März 2010

08:00h Bahnöffnung
10:00h Beginn freies Training (insgesamt vier Durchgänge)
15:15h Beginn Materialausgabe
17:30h Beginn Pflichttraining (mit ausgegebenem Material)
20:00h Quali

Samstag, 6. März 2010

09:00h Bahnöffnung
10:00h zwei „Warm-Up“ Rennen mit ausgegebenen Plafit Fahrzeugen
12:00h Rennen Startgruppe 1
14:00h Rennen Startgruppe 2
17:00h Siegerehrung

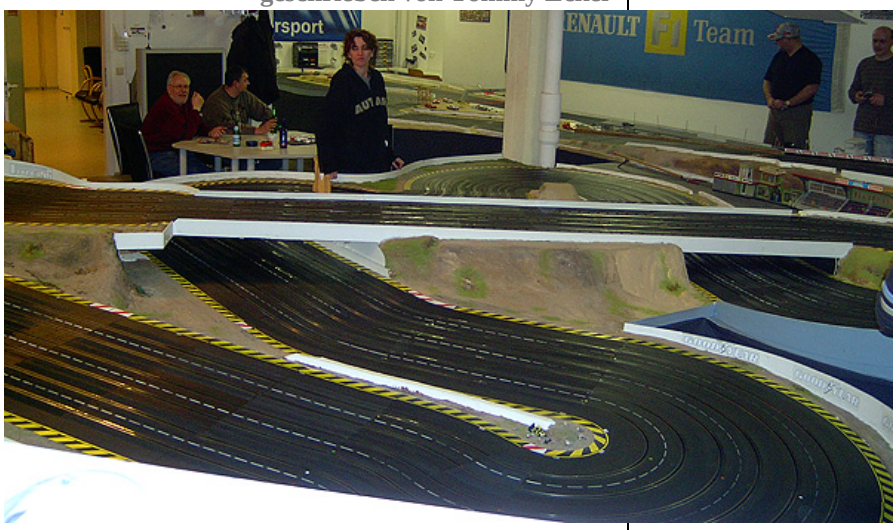
2008 (24 Teams)

1	A.C.R.	976,49
2	NASCAR Slot Racing	968,61
3	Kraner Racing Team	962,94
4	Marina Alta	949,31
5	Bad Boys	945,27
6	Plastikquäler 2	944,64
7	Tim Comacra	942,68
8	Plastikquäler	942,34
9	Criccrac	932,91
10	Blitzstart Racing	921,42

Z-West

3. Lauf am 6. März 2010 in Witten

geschrieben von Tommy Eckel



Raceway aus Sicht der Rennleitung – 49,1 Meter Hammerlayout!

Wer will Witten widerstehen?

Offensichtlich kaum einer, denn 15 trainingswillige Z-Westler bevölkerten ab 18 Uhr die Räume des Raceway anlässlich des Zusatztrainings am Freitagabend!

Dank aktiver Streckenführung durch die Wittener erkundeten die Gäste aus Köln, Moers, Schwerte und Wuppertal die bösen Ecken der anspruchsvollen Bahn. Getreu der Devise „Man kann nicht jedem Tag die Schraube erfinden, also benutzt man sie“, verweise ich auf Ralf Lastrings Streckenbeschreibung aus der WWW 227. Wer den Trainingtermin am 05.03 nicht wahrnehmen kann, sollte sich diese Beschreibung unbedingt gründlich ansehen.

Gute Streckenkenntnis ist in Witten die Grundbedingung für eine gute Platzierung und anders als in Schwerte kann man sich hier nicht über guten Grip um die Bahn mogeln ☺

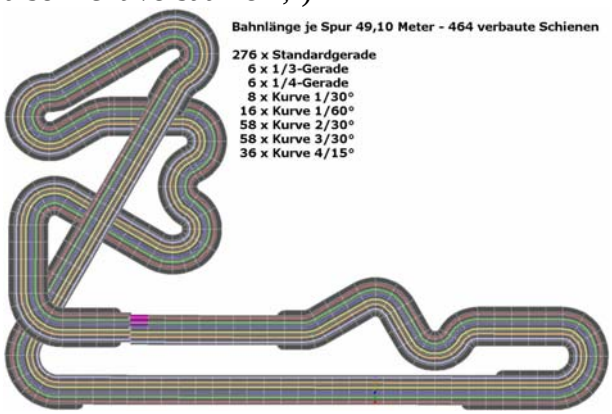
REICHlich Infos für die Z-West!!!

Wegstrecke Witten

Die Wittener raten zu einer 20.5er Wegstrecke, damit auf den Außenspuren Brems- wie Beschleunigungspunkte auf den Punkt gefahren werden können. Für die Gäste bedeutet dies ausreichend Bremskraft, aber auch maßvolles Beschleunigen!

Die Z-West Rollerfraktion favorisiert dagegen eine 21.3er Wegstrecke, was aber nur mit einem satt liegenden Einsatzwagen machbar ist ☺

Das Freitagstraining dürfte zu diesem Thema wahrscheinlich weitere Erkenntnisse bringen, also nicht versäumen ;-)



Räder

Für Witten sind die Radgrößen 24.7 mm bis 23.4 mm in den Durchmessern in der Mehrheit nun kleine Radsätze. Wie immer hier nun wieder der Appell, die Bodenfreiheit zeitig auf die Größe der kleinen Einsatzräder zu überprüfen und ggf. mit passenden Hinterachsböcken und ausreichend Distanzen anzureisen.

Gut gelaunte Z-West Zaungäste

Die Jagd ist eröffnet!

Das Führungstrio Hühn-Holthöfer-Szugger bekommt nicht nur durch die Wittener Thomas Reich, Ralf Lastring und Ralf Goerdel schwere Konkurrenz, sondern auch durch die Familie Brandalise, Marcus Hasse und Udo Kaina. Also nix mit „Spaziergang“ zum ersten Meistertitel der Z-West !☺

Ü60-Champ Reinhard Mischalek

Zeitplan

Freitag, den 05.03. beginnt das freie Training ab 18 Uhr. Am Renn-Samstag, den 06.03. wird die Bahn ab 9 Uhr zum Training geöffnet, die Wagenabnahme mit Ausgabe der Räder und Motoren ab 10.30 Uhr und das Rennen wird ab ca. 12 Uhr gestartet. Anhand der zahlreichen Meldungseingänge sind vier Startgruppen wahrscheinlich. In diesem Falle wird ein Heat mit 6 x 10 Minuten gefahren, damit der Zeitplan nicht in die Primetime ausufert.

Es wurde stramm trainiert bis in den späten Abend...

Adresse

Der Raceway Witten ist in der Jahnstraße 13 in 58455 Witten zu finden. Infos und Wegbeschreibung auf www.raceway-witten.de

Die Kölner haben Spaß ☺☺☺

Anmeldung

Mit Blick auf einen zeitlich überschaubaren Rahmen, ausreichend Fahrzeit und entspannter Atmosphäre ist die Starterzahl wieder auf 30 begrenzt. Eine Startmeldung per EMAIL oder Telefon bis einschließlich 03.03. Pflicht, sofern noch nicht abgegeben.

Wir sehen uns am 6. März in Witten,
mit rennsportlichen Grüßen,

Euer Tommy Eckel

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Z-West

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

DPM

Die Ausschreibung für die DPM 2010 (Deutsche Plafit Meisterschaft), die am Himmelfahrtswochenende vom 13. bis zum 15. Mai 2010 in Dietzenbach bei Frankfurt ausgetragen wird, liegt vor . . .

Die Einschreibungsphase ist vergleichsweise kurz und läuft zwischen dem 12. März und dem 21. März 2010 !!

Ferner sind Reglement und Homologationsliste für die DPM nun auch in der deutschsprachigen Ausführung verfügbar. Das Regelwerk ist gegenüber den in den Vorjahren gültigen Ausführungen massiv überarbeitet, um die Chancengleichheit weiter zu erhöhen . . .

DTSW West

Der für den 20. März 2010 geplante Auftakt bei 1zu24slot e.V. in Düsseldorf muss aus organisatorischen Gründen verlegt werden. Ein neuer Termin steht noch nicht fest . . .

Alles weitere gibt's hier:

DPM

Rennserien West – DTSW West

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	○ ○ neuer Auftakt am 13.3.
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟠 ○
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	○ ○ ? neuer Auftakt am 22.5.
DTM		✓	○ ○ ○ ○
EPC	✓ / ✓	✓	🟠 ○ ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ? ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ?
Trucks	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟠 ○ ○ ○