WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 252 -
19. April 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . die mit vier 18D- und zwei 13D-Veranstaltungen extrem volle Woche nach den Osterferien liegt hinter dem Slotracing Westen. Nun geht's wieder in den Regelbetrieb und 2-3 Events pro Woche . . .
Im Laufe der kommenden Woche fahren die Duessel-Village Jungs ihre Saktasu NASCAR in Vohwinkel und am anstehenden Wochenende teilen sich die 245 und die Trans-Am die Wochen(end)tage – jeweils mit ihrem zweiten Lauf. Die 245 geht am Samstag an den Niederrhein und zwar nach Kamp-Lintfort; und die Trans-Am gastiert am Sonntag erstmalig in Coesfeld im tiefsten Münsterland . . .

Die Nr. 252 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet durch Andreas Rehm von der abgeschlossenen LM'75 Saison 2010. Dann geht's Schlag auf Schlag mit Erkenntnissen zum aktuellen Geschehen weiter: Nick Speedman war bei den Craftsman Trucks im Dorf, Taffy Ullrich bei der Classic Formula im Pott, Sebastian Nockemann bei der DPM-West in Bottrop und Karl-Heinz Heß bei der GT/LM in Dortmund – lediglich vom Winston-Cup in Moers gibt's keinen Bericht . . .
Die ruhige, anstehende Woche spiegelt sich bei den Vorberichten wieder: Es geht „nur" um 245 und Trans-Am; Autoren sind wie immer RalfS und Andreas Rehm. Dazu hat Andreas Päppinghaus News aus dem „Heaven" !!

Inhalt (zum Anklicken):

- LM'75
  Saison 2010
- Craftsman Truck Series
  2. Lauf am 14. April 2010 in Düsseldorf
- Classic Formula Day
  1. Lauf am 17. April 2010 in Gelsenkirchen
- DPM-West
  2. Lauf am 17. April 2010 in Bottrop
- GT/LM-Serie
  2. Lauf am 17. April 2010 in Dortmund
- Gruppe 2 4 5
  2. Lauf am 24. April 2010 in Kamp-Lintfort
- Trans-Am
  2. Lauf am 25. April 2010 in Coesfeld
- Slot Car Heaven e.V.
- News aus den Serien
  Saison 2010

LM'75
Saison 2010

geschrieben von Andreas Rehm

Am Sonntag, den 11.04.2010 beendete die LM75 Rennserie die nunmehr vierte Saison im Renncenter Soest mit der Rekordteilnehmerzahl von 25 Startern.

Starterfeld Klasse 1

2007 schickte das Veranstalterduo Andrea und Patrick Fischer das erste Mal die Fahrer der LM Boliden auf die Strecke. „LM" bedeutet in diesem Zusammenhang nicht Le Mans, sondern steht für Langstreckenmeisterschaft. Gemeint sind hier die Vorbildfahrzeuge ab Baujahr 1975, die an diversen Langstreckenrennen teilgenommen haben bzw. auch aktuell daran teilnehmen. Im Maßstab 1/24 wird in zwei Klassen differenziert, so dass an einem Rennsonntag jeweils zwei Rennen gefahren werden. In der Klasse 1 finden sich Fahrzeuge z.B. der Vorbildklassen GT2, GT3,

GTS, N-GTS, GTX, etc. und in der Klasse 2 die Vorbildklassen GT1, LMP, GR.5, GR 6., GR.C., etc.

Im Slotsport unterscheiden sich die beiden Klassen lediglich durch die Spurbreite, diese ist in Klasse 1 auf 78 mm begrenzt, während das Gewicht der Rennfahrzeuge in beiden Klassen mindestens 180 gr. (Karo min.50 gr.) betragen muss. Gefahren wird mit den bewährten Fox-Motoren.

Nach den zarten Anfängen im Jahre 2007 mit ca. 10 bis 12 Startern fanden sich in den letzten Jahren immer mehr Begeisterte, so dass sich in der abgelaufenen Saison immerhin zumindest 18 Starter pro Rennsonntag einfanden.

Starterfeld Klasse 2

2010 wurde die Serie im Januar auf dem bekannten Kurs des ScaRaDo in Dortmund gestartet, gefolgt vom Rennen in Schwerte. Damit war das Thema Plastikschiene für dieses Jahr erledigt und Rennen 3 konnte man auf dem schnellen Holzgeläuf in Düsseldorf verfolgen. Beim CCT Soest wurden dann abschließend nochmals Holzplanken unter die Rennreifen genommen.

Die Ausgangslage für den Saisonabschluss war ausgesprochen spannend. André Brocke und Patrick Fischer gingen punktgleich auf Position 1 liegend in die Rennen. Nur wenige Zähler voneinander getrennt kabbelten sich Ralf Thöne, Andrea Fischer und Tobi Schützke um die folgenden Plätze und auch die Position 6 war mit Andreas Rehm und Thomas Diessle ebenfalls doppelt besetzt. Also beste Voraussetzungen für einen spannenden Rennsonntag.

Der Gewinner des Tippspiels

Nach packenden Rennen stand gegen 20:00 Uhr das Tages- und Meisterschaftsergebnis fest.

In launiger Runde wurde von Patrick Fischer die Siegerehrung vollzogen und Urkunden an alle Teilnehmer, sowie sehr dekorative Glaspokale für die drei Erstplatzierten verteilt.

Gesamt Platz 3

Gesamt Platz 2

Gesamtsieger 2010

Sachpreise gab es danach noch für alle bei der gut ausgestatteten Tombola zu gewinnen.

Insgesamt kann man von einer sehr erfolgreichen Saison sprechen, bei der es sehr ansehnliche Fahrzeuge auf technisch hohem Niveau zu bestaunen gab.
Dies lässt die Veranstalter Andreas und Patrick Fischer sehr positiv gestimmt bereits schon jetzt wieder an der Planung für die kommende Saison arbeiten.

Wer sich weitergehend informieren und einen Blick in das Reglement werfen möchte, dem sei die Homepage der Serie www.lm75.de wärmstens empfohlen.
Dort gibt es auch Informationen über das am 22.August in Soest stattfindende Teamrennen mit Fahrzeugen der Klasse 2. Noch bestehen hier Nennungsmöglichkeiten!

Abschließend einen großen Dank an die gastgebenden Clubs! Die Serie ist überall herzlichst aufgenommen und betreut worden!
Und natürlich einen ebenso großen Dank an die Sponsoren der Serie. Hier sind zu nennen: Slotracing-Werk, Jens Scaleracing, die Zeitschrift „Powerslide“, Brillen Spormann, slotshop-resch, der ScaRado und natürlich Fischer-Modellbau.
Vielen Dank für Eure Unterstützung!

Text: Andreas Rehm
Fotos: Patrick Fischer

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / LM’75

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 14. April 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . letzten Mittwoch trafen sich die NASCAR Truck Racer zu ihrem 2. Lauf auf der Bahn der SOKO Keller . . .

…der Tagesseiger Oliver Stork☺☺ mit Manfred Stork !!

SOKO-Keller Mann Freddy wartete bereits ab 18:00h vergebens auf die ersten Trucker, die zum Training erscheinen sollten. Umso mehr freute es uns, als 90 min. später die Duisburger Fahrgemeinschaft mit Ralf Neumann☺☺ auftauchte. Ralf, seit langem Mündelheimer Slotter, hatte sich endlich überreden lassen, auch auf einer anderen Bahn zu starten. Leider haben wir diesmal Andreas Trebsdorf vermisst. Aber Holger arbeitet an der Optimierung seines Boliden für den nächsten Lauf.

…und da war uns sein Urteil doch viel Wert. Daher freute es uns besonders, wie er um 22:30h voll zufrieden und mit lobenden Worten den Heimweg angetreten hatte. Was lag dazwischen. Die folgenden Zeilen geben einen kurzen Abriss des Geschehens.

…Craftsman Trucks im Parc Fermé !!

Kompakt . . .

- **Oliver Stork holt bereits den 2. Tagessieg 2010 Gratulation !! ☺☺**
- **beste Quali mit 7,392 sec. auf Spur 2 ging ebenfalls an Oliver !!**
- **alles Werben half nichts, leider nur 9 Racer am Start !!**

Adresse

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url
SOKO - Keller

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

Die SOKO-Keller…

…hätten gerne mehr Gäste zum Rennabend erwartet. Aber mit den 9 Startwilligen war auch ein guter Rennabend möglich, trotz einer wirklich lustigen Panne beim Editieren des Rennprogrammes. Der Tagessieger wurde überhaupt nicht berücksichtigt und musste mit dem Synonym Volker an den Start gehen. Aber Oliver hat auch in solchen Situationen die Ruhe weg.

Zum Thema Bausatzbeschaffung: Es besteht immer noch ein Engpass beim Revell Ford NASCAR Truck.

...Einer trainiert, Einer referiert und Einer hört fast andächtig zu !!

Auch...

…diesmal wurde die Quali durch Losentscheid bei der technischen Abnahme festgelegt. Gut, dass der Berichterstatter die Eins gezogen hatte, sodass nicht unserem Gast Ralf diese Ehre zu Teil wurde. Wie immer muss man einige Runden gefahren sein, um sich wieder an unsere Holzbahn zu gewöhnen. Die Auslosung ergab, dass die Quali auch heute auf Spur 2 gefahren wird. Die Zeiten der Quali lagen zwischen 7,392 sec und 7,908 sec für die schnellste Runde. Die beste Quali Zeit erreichte Oliver Stork. Schnell waren danach die zwei Startgruppen à 5 Racer formiert und Ingo übernahm den Dienst als Rennleiter.

…die Startgruppe 1 als Startgruppe Chevie..??

Mit…

…Startgruppe 1 als 5er Gruppe ging der Abend weiter. Es wird dieses Jahr durchgängig fünf Minuten je Spur gefahren. Die NASCARO`s Manfred Stork, Volker Schulte, Holger Krampitz, Ralf Neumann und Achim Schulz als Nachrücker gingen an den Start. Nach ab-

solvierten vier Spuren hatte Manfred die Nase eindeutig mit 159,56 Rd. vorne. Achim lieferte sich einen schönen Kampf mit Ralf, während Holger schon eine Runde vor war.

...in der Startgruppe 2 gingen dann Oliver Stork Ingo Heimann, Andreas Thierfelder und Freddy Eirmbter an den Start. Aller Voraussicht nach könnte es in dieser Startgruppe einen Fight zwischen Andreas und Oliver geben. Diese beiden sind bei den fast wöchentlichen Clubrennen in Mündelheim immer im Infight unterwegs. Freddy und Ingo hatte in dieser Gruppe eigentlich nichts zu melden. Sie waren nur durch die konstante Quali in die schnelle Startgruppe geraten. Nach den 4x5 Minuten rollte dann Oliver mit 160,55 Rd. (P1) aus, gefolgt von Andreas mit 159,06 Rd. (P3). Damit war Oliver der Tagessieger ☺☺ beim SOKO Keller Craftsman Lauf.

…wie immer mal eine Startgruppe Ford !!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform: Oliver Stork, M. Stork, A. Thierfelder, Volker Schulte, Freddy Eirmbter

Damit konnte Oliver den zweiten Saisonsieg einfahren. Die Spannung für die nächsten Rennen ist gegeben, da Andreas und Manfred punktgleich auf P2 folgen.

Für Heute verabschieden sich die IG Truck Racer und verweist auf den 3. Lauf der Saison 2010, am 9. Juni 2010 – wie immer ab 19:00h – beim SRC 1zu24slot e.V. gegenüber dem Meilenwerk in Düsseldorf.
Das wird ein besonders starkes Rennen, da der Laguna-Negra Track einen Höllengrip hat. Bei meinen Besuch letzten Freitag zur dort ausgefahren GT Challenge zeigte mir Dirk Neuhaus mit seinem Nissan R390 wie anstrengend eine 7,4 sec. Runde sein kann.

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
3.	09.06.2010	Düsseldorf	SRC 1zu24slot e.V.
4.	22.09.2010	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
5.	13.10.2010	Düsseldorf	SOKO Keller
6.	08.12.2010	Duisburg	SRC Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Truck

Classic Formula Day

1. Lauf am 17. April 2010 in Gelsenkirchen

geschrieben von Nick Speedman und Taffy Ulrich

Neues Spiel, neues Glück!

Die Classic Formula Days sollten am 17.04. mit der tiefgreifendsten Reglementänderung seit Bestehen der Serie in die neue Saison starten.

Die Veranstalter hatten sich aufgrund der Problematik, dass die bisher verwendeten PU-Reifen nicht mehr in einheitlicher Mischung und damit vergleichbarem Verhalten am Markt sind, für einen Wechsel auf veranstalterseitig gestellte Moosgummireifen entschieden.

CFD Veranstalter Taffy und PitHart…!!

Testfahrten auf Holzbahn und Carrera-Schiene hatten zu der Entscheidung beigetragen. Ralf Lange aus Bergneustadt konnte für die Produktion der Serienräder wie der von den Teilnehmern zu verwendenden Trainingsrädern gewonnen werden. Die zunächst favorisierten ProComp-3 Räder erwiesen sich als zu gripschwach für die leichten Formelboliden, daher fährt die CFD jetzt auf Sigma Black Magic-Reifen.

Kompakt . . .

- **16 Formula Racer kamen zu SiP. Die Umsetzung der kleinen Reglementsänderungen verzögerte den Start in die Saison 2010.**
- **Platz 1 der Klasse Formula 65 ging an Bernd Hämmerling☺☺ vor Ingo Heimann**
- **Platz 1 der Klasse Formula 70 ging an Ingo Heimann ☺☺ vor Robert Willner ……**
- **Brabham BT33 von „Aljossy“ Chris Joswig bekommt den Preis „Best of Show“**
- **Die Jungs von Slot im Pott waren exzellente Gastgeber**

Wie schon in den vergangenen Jahren gehört in den CFD Rennplan ganz fest die Veranstaltung in

Adresse

Slot im Pott
Buerer Str. 85
45899 Gelsenkirchen Horst

Strecken

Der Club ist mit zwei vierspurigen Carrera-Bahnen sehr unterschiedlicher Charakteristik ausgestattet:

Der sogenannte „Mountain-Kurs“ wird für die Rennen der Formula 65 genutzt und ist ca. 20,5m lang.

…der berühmte Mountain Course bei SiP!!

Der zweite, schnellere Kurs ist ca. 26,5m lang und traditionell das Geläuf für die Formula 70. Mit einer langen Vollgasgeraden und einigen schwierigeren Ecken ist er nicht unbedingt etwas für Anfänger...

…Boxengasse der großen SiP Bahn…!!

Der Trainingsabend..

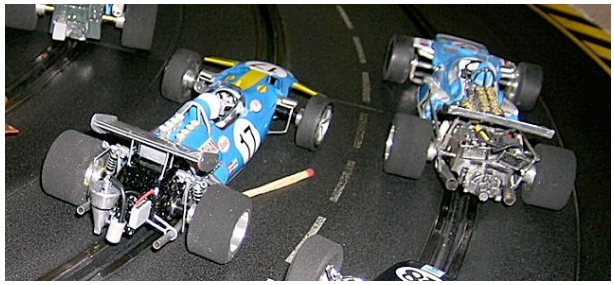
…wurde von den Jungs von Slot im Pott über eine Info im Forum für Donnerstag, den 15.04. angekündigt. SiP ist seit einiger Zeit eine hervorragende Trainingsadresse für die Abstimmung der Fahrzeuge mit Moosis. Somit konnte sich Nick Speedman diese Möglichkeit nicht entgehen lassen, seinen Boliden mal einen kurzen Ausritt zu gönnen.
Freundlicherweise hatte er sich auch bereit erklärt, sich diesmal am Rennbericht in Form von Text- und Bildvorlagen zu beteiligen, was dem Veranstalter viel Arbeit abgenommen hat. Hierfür vielen Dank!
Wie so häufig waren mehr Clubmitglieder, als CFD Racer zum Trainingsabend erschienen. Aber das gemeinsame Klönen ist auch fester Bestandteil eines Besuchs eines befreundeten Clubs.

Jo Siffert im Lotus 49…!!

Aber entscheidend sollte ja das Verhalten der gut eingefahrenen Boliden bei Wechsel von DOW alter Mischung auf die neuen Moosis sein. Also drauf mit den neuen Reifen, andere Distanzen ausgewählt und los ging es mit dem Kurvenflitzen. Jürgen aus dem Kreis der Caracho Racer hatte auf dem Mountain Course mal ganz heftige Zeiten vorgelegt. Nick Speedmans Nachfrage, wieso denn sein Cooper so abginge, wurde einleuchtend begründet: Ein bisschen mehr Seitenspiel vorne, Karbonachse vorne, hinten Titanachse – na, dachte Nick, das sind Sachen, dafür ist mir der Euro doch zu schade. Aber hinten neue Lager, die könnte ich einbauen.
Weiter wurde gerade bei den „Formel 65“ Boliden die Stromstärke auf zwei Spuren mit 10 V gegen 11 V getestet. Jürgen und Aljossy waren für die 10 V.

Heckdetails bei den Formel 65 Boliden…!!

Ronald und Nick eher für die 11 V. Damit war klar, hier musste mal bei Taffy zu Hause ein Anruf getätigt werden, um einen Zwischenbericht abzusetzen.
Nick gefielen die 11V besser – und so wurde auch am Renntag für die Formula 65 von den Veranstaltern entschieden.



Brabham BT33 und Matra MS120: viele Details!

An den oberen Bildern kann man gut erkennen, dass ein Teil der Slotfreunde sich besonders im Heckbereich der Boliden viel Mühe bei der Ausgestaltung der Details gemacht haben. Damit wurden auch häufig die Felgen etwas schmaler gestaltet, um die max. Breite nicht zu überschreiten. Andererseits wurden auch Felgen mit Innenbund verwendet, um einen Teil der Bremsanlage mit darstellen zu können. Damit eignet sich nicht jeder bereits bestehende Boliden zum Umrüsten auf die neuen Felgen.
Besonders stark traf es Andreas Huth, der eine ganze Reihe von wirklich tollen Boliden besitzt, aber aus maßlichen Gründen in der Formula 70 doch auf eine sogenannte „Optik-Grotte“ zurückgreifen musste. Dafür waren aber die Fahrwerke top. Andreas ist in unserem Kreis der einzige, der seine Boliden auf die alten Formel Fahrwerke der 70er-Jahre Carrera Formelautos aufbaut und diese so mo-

difiziert hat, dass dabei ganz erheblich schnelle Cars herauskommen!

Bauprojekte von Andreas Huth..!!

Abschließend noch kurz die Impressionen der Klasse Formula 70. Ronald Eidecker war emsig dabei, das Gripniveau der großen Bahn auszuloten und Tom Vössing begutachtete die erreichten Rundenzeiten. Alle schienen sehr zufrieden und auch Nick hatte den Eindruck, dass die beiden folgenden Kurven nach den kurzen Geraden bei Start/Ziel und am Fahrerstand vorbei mit ordentlichen Halbgas noch angegangen werden konnten. Das sonst so häufig vernommene „sschhumm“ nach einen Einschlag fehlte irgendwie bei den Moosi Reifen. Damit war der Trainingsabend für Nick nach drei Stunden beendet. Wohl hatten die anderen noch ein wenig länger die SiP Jungs ☺☺ vom Schlafen abgehalten. Dafür an dieser Stelle ein recht herzlichen Danke schön.

Die Wahl „Best of Show“ . . .

...ist von Beginn an fester Bestandteil der Classic Formula Days. Das Ziel der Veranstalter, ein starkes Gewicht auf ein optisch ansprechendes, möglichst dem Original entsprechendes oder zumindest zeittypisches Äußeres der Formelrenner zu legen, ist durch das diesbezüglich immer wieder veränderte Reglement dokumentiert. Die letzte Änderung lautete: „Karosserien fest verschraubt, kein „Wackel“ mehr“. Dies nimmt den Cars zwar etwas Performance, erlaubt es aber, die modellbauerischen Details stärker zu betonen.

Die Wahl „Best of Show”..!!

Diesmal hatten es die Teilnehmer besonders schwer, denn es bestachen gleich mehrere Boliden mit einer geradezu phänomenalen Detailverliebtheit. Darunter mehrere Matra (MS11, MS120..), sowie der Lotus 49 von Thomas Menke (siehe oben „Jo Siffert“).

Ronald Eideckers Matra mit GfK Motorattrappe !!

Definitiv der Schönste von allen aber war diesmal nach Mehrheitsmeinung der Brabham BT33 von Aljossy, gebaut aus einem antiquarischen Heller-Kit und mit vielen gelungenen Lösungen im Heckbereich:

Der Concours Gewinner..!!

Nun zu den eigentlichen Rennen. Für die Veranstalter war die Organisation der Reifenausgabe Neuland. Und das merkte man. Trotz vorher eingeholter Ratschläge von Ralf Schaffland, der mit dem Thema „Materialausgabe“ als Organisator in verschiedenen Serien erhebliche Erfahrung hat, ging dies erst im zweiten Anlauf – also beim Rennen der Formula 70 – reibungsloser über die Bühne.

Park Fermeé der Formula 65…!!

Als relativ problemloser Modus operandi erwies sich die folgende Variante: Reifenausgabe -> Montage unter Aufsicht –> Fahrzeugabnahme –> Parc fermeé -> Rennbeginn mit dreiminütiger Einrollphase vor dem eigentlichen Rennlauf. Die für das

Rennen der „Formula 65“. . .

gewählte Organisationsstruktur jedoch war noch suboptimal, so dass das Rennen erst mit erheblicher Verspätung starten konnte.

Vor dem Start muss das Programm entsprechend vorbereitet werden…!!

16 Teilnehmer wurden in 4 Startgruppen aufgeteilt, Thomas Ginster von SiP verzichtete als 17. generös im Sinne eines reibungslosen Ablaufs auf seine Teilnahme, da die Rennsoftware von SiP ein Durchschleifen eines fünften Teilnehmers in einer Startgruppe nicht erlaubt. Er übernahm stattdessen den Rennleiterposten und sorgte außerdem zusammen mit Tom Vössing für das leibliche Wohl der Teilnehmer. Beides gelang vorzüglich, wie an dieser Stelle einmal gesagt werden muss!

Das Starterfeld der Formula 65…!!

Das erste Rennen zeigte schon, dass die Hoffnung der Veranstalter, durch die Ausgabe einheitlichen Reifenmaterials die Rennverläufe enger werden zu lassen, sich erfüllen sollte. Beinahe alle Teilnehmer kamen mit den neuen hinteren „Schluffen“ gut zurecht, die Cars waren mit einem breiteren und besser auszulotenden Grenzbereich ausgestattet. Lediglich der als Leihfahrzeug eingesetzte Cooper der Veranstalter, ein schon durch die Kämpfe mehrerer Saisons gekennzeichnetes Car erwies sich noch als wenig performant (dies wird bis zum nächsten Rennen geändert).

Viele spannende Rad-an-Rad-Zweikämpfe ergaben sich und die Teilnehmer waren durchweg einverstanden mit den neuen Verhältnissen. Das Grip Niveau der Sigma Black Magic Reifen erlaubt kontrollierte Drifts, der Finger am Abzug ist dennoch mehr gefordert. Am meisten Probleme hatte damit noch Jochen Wulf, für den diesmal nur der letzte Platz herauskam. Am besten konnte es dagegen Bernd Hämmerling, dessen Porsche 804 sich auf dem kurvigen Bergauf-Bergab-Kurs als potentestes Fahrzeug präsentierte. Seine 175,19 Runden konnten von keinem getoppt werden. Jedoch waren ihm Nick Speedman mit 174 und Andreas Huth mit 173 Runden dicht auf den Fersen. Als absolut erfreulich kann bezeichnet werden, dass die Plätze 4-15 sich dann jeweils

fast exakt um eine Runde unterschieden, ein Ergebnis, das es in den sechs Jahren seit Bestehen der Serie so noch nie gegeben hatte. So waren an sich alle mit dem erzielten Ergebnis recht zufrieden, bis auf den Neustarter Jürgen Olschewski, der sich aufgrund der Ergebnisse seines Donnerstagstrainings eine bessere Position erhofft hatte, aber vom Reglerpech verfolgt war. Taffy mal vor seinem Veranstalterkollegen „PitHart“ (Peter Hartmann) zu sehen, das hat es auch schon lange nicht mehr gegeben.

Die Top 5: B. Hämmerling, I. Heimann, A. Huth, Christian Joswig, Rolf Krause

Robert Ehl immer gerne bei den CFD dabei…!!

Nach dem Lauf gab es erst mal eine Pause, die von den Teilnehmern zur Stärkung mit einem vorzüglichen Nudelsalat aus SiP Produktion, sowie Würstchen und Frikadellen genutzt werden konnte, denn 5 Minuten Fahrzeit pro Spur verbrennen doch ganz schön Energie. Außerdem gab es auch jenseits der Formelrenner interessantes zu sehen...

Noch kein Formelrenner...!!

Währenddessen machten sich die Veranstalter an die Ergebnisauswertung, das Einsammeln der Räder und an die Besprechung der weiteren Organisation. Die anfänglichen zeitraubenden Fehler wollten sie nicht wiederholen. So funktionierte denn der weiter oben erwähnte zweite Anlauf der Reifenausgabe schon wesentlich besser, auch wenn es sicher noch Potenzial für eine weitere Straffung des Ablaufs gibt.

Taffy bei der Orga (ab ins Kabuff!), im Vordergrund die Preise

Nachdem alle wieder ausreichend gestärkt waren, startete ohne große Verzögerung das

Rennen der „Formula 70“ . . .

und wurde zur spannenden Angelegenheit. Die Rundenzählung hatte leider einen Fehler, so dass die Rundenergebnisse unter einem gewissen Vorbehalt stehen.

Startfeld der „Formula 70“

Ganz vorbehaltlos kann man zumindest eines sagen: Nick Speedman hatte seinen Matra MS11 gnadenlos auf Erfolg getrimmt. Der Einbau neuer, leichtgängiger Kugellager brachte die gewünschte Spritzigkeit, der Wagen lag wie angesaugt auf der Strecke und sein Fahrer war in großer Form. 145 Runden waren ganz und gar uneinholbar. Die anderen Fahrer hatten das Gefühl, gelegentlich nur noch Kondensstreifen zu sehen.....Abgesehen von den

ärgerlichen Rundenzeiten-Zählfehlern hatten dennoch fast alle Fahrer ihren Spaß bei diesem Lauf.

Ingo (Nick Speedman) auf großer Fahrt..!!

Sogar Jochen Wulf wurde nicht Letzter (mit eigenem Indy-Eagle)! Jürgen Olschewski war es diesmal, er hatte sich viel vorgenommen, aber unter Rennbedingungen, mit den neuen Rädern, erwies sich sein Setup als nicht besonders tauglich, so dass er nach kurzer Zeit zum Bedauern der anderen Fahrer seine Stecker zog.

Dass man mit dem gleichen Car ganz unterschiedlich unterwegs sein kann, zeigte sich am BRM H16-Leihwagen der Veranstalter, den Ewald Fischer auf Platz 14, Tom Vössing als Heimascari jedoch lediglich nach Abziehen der Reifen über Tesaband auf Platz 3 pilotierte.

Derselbe Leihwagen auf Platz 3 und 14..!!

Auch dieses Car hat in den vergangenen drei Jahren schon viel mitgemacht, diesmal passierte ihm nichts. Wie schon oben von Nick Speedman für die Trainings-Session beschrieben, war auch im Rennlauf selber das typische „ssst-bumm“ wesentlich seltener zu hören, als früher mit den PU-Reifen.

Robert Willner fuhr mit seinem schon bekannten ziemlich potenten BRM (auch ein Neulack macht die Grotte nicht schöner) einen hervorragenden zweiten Platz ein. Leider hatte der schöne Matra MS120 von Bernd Hämmerling mit Eigenbau-Chassis-Mix noch Probleme, den Strom von der Bahn zum Motor zu transportieren, so dass ein Fahrzeugwechsel nötig wurde – damit waren die Siegchancen dahin. Die weiteren Platzierungen sind, wie immer, in den Rennserien West zu finden.

Die Top 5: I. Heimann, R. Willner, Th. Vössing, A.Huth, P.Hartmann

Zum Abschluss gab es die Siegerehrung. Da die Classic Formula Days ja lediglich Tageswertungen kennen und keine, die Saison durchlaufende Serienwertung vorgenommen wird, endet jeder einzelne Renntag mit einer Siegerehrung. Der diesmalige mit einiger Verspätung, aber nach entsprechender vorheriger Ansage blieben (fast) alle Fahrer bis zum Schluss an Bord – pardon, bei „Slot im Pott“.

Hier sind die Gewinner:

Best of Show – Aljossy

„Aljossy“ Christian Joswig nimmt als Trophäe einen Lotus 49 in 1:43 mit nach Hause.

Bernd Hämmerling – Sieger„Formula 65“

Bernd Hämmerling freut sich über eine Grafik mit Motiv aus dem großen Preis von Monaco 1962 für seinen ersten Platz im Rennen der

„Formula 65“, sowie Ingo Heimann über einen Wandverzierer in gelb-orange aus dem Formel 1 Lauf 1968 in Spa als Preis für seinen Sieg in der „Formula 70“.

Ingo Heimann – Sieger“Formula 70“

Mit Dank an die Gastgeber und guten Wünschen für die Heimreise bei strahlendem Sonnenschein beschlossen die Veranstalter den Renntag.

***„Allez les bleus !!“*, die Hellblauen sind vorne! Alle? Nicht alle…!!**

Dies und das, Vorschau . . .

- Es war wieder einmal sehr schön in Gelsenkirchen. Das ist nicht nur unter anderem, sondern sicher auch maßgeblich Thomas Ginster und Tom Vössing zu verdanken, den beiden „guten Seelen“ von „Slot im Pott.“
- Die Umstellung auf Moosgummireifen hat sich nach Meinung der Teilnehmer und der Veranstalter bewährt. Noch zu beseitigende organisatorische Schwächen bei der Reifenausgabe / Fahrzeugabnahme können diesen Eindruck nicht schmälern.
- Die Teilnehmer sollten darauf achten, ausschließlich die im Reglement aufgeführten Trainingsräder zu verwenden und insbesondere die Hinterachsen passend abzulängen, damit es bei der Montage der Rennreifen nicht zu Problemen mit den Felgeneinsätzen kommt.
- Die Veranstalter behalten es sich in Zukunft vor, Fahrzeuge mit ungenügender Optik nach vorheriger Ansage von den Rennen auszuschließen.

Worauf dürfen sich die Zuschauer freuen…??

Beim nächsten Rennen am 26. Juni 2010 auf der Holzbahn von Ralf Lange in Bergneustadt werden die Karten neu gemischt.
Wer einmal hereinschnuppern will, ist herzlich eingeladen, aber: Vorsicht, Suchtgefahr!

Reglement / Karosserieliste

Das aktuelle Reglement und die aktualisierte Fahrzeugliste können in den **Rennserien-West** unter „Classic Formula“ abgerufen werden.
Für alle weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.

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

DPM-West

2. Lauf am 17. April 2010 in Bottrop

geschrieben von Sebastian Nockemann

Der zweite Renntag zur DPM-West führte die Teilnehmer zum Rennbahncenter Bottrop.
Die gleichen 6 Teams, wie schon in Soest, wollten weitere wertvolle Erfahrungen für die Deutsche Plafit Meisterschaft, die in exakt 4 Wochen stattfindet, sammeln und gemeinsam schrauben, fachsimplen und Rennen fahren.

Gegen 8 Uhr stand als erstes das obligatorische Bahnputzen auf der Tagesordnung. Eine gute Stunde wurden JanS und Sebastian, die auf ihren dritten Serienausrichter JanU aufgrund von baldigen Prüfungen / Lernen verzichten mussten, dabei von HaJü, Marius und Reiner unterstützt.
Pünktlich um 9Uhr erscheinen Siggi und Andreas im Bahnraum, um die Putzkolonne bei Kaffee und Brötchen anzufeuern - so kennen wir unsere Schwerter Jungs, immer einen lockeren Spruch auf der Zunge!
Das die Putzprozedur mit konstanten Bahnbedingungen und gleichmäßigem Grip belohnt wurde, bedarf schon fast keiner Erwähnung mehr.

Die „Putzkolonne“ beim Luftholen . . . !☺

Nach und nach trudelten auch die anderen Teams ein, so dass, das Training nun richtig beginnen konnte. Pünktlich um 14 Uhr wurde mit der Materialausgabe und dem anschließenden Warm Up begonnen. Team Rossija stürmte vom Start los – aber leider rückwärts, worauf Hendrik nur locker meinte „*Wir wissen immerhin schon mal, das Auto fährt !*“. Weitere Auffälligkeiten gab es nicht, so dass direkt zur Wagenabnahme und anschließenden Qualifikation gehen konnte.

Im Koffer fanden sich durchaus „Japaner“ und „C6R“ – das Rennen war einmal mehr jedoch den 911ern vorbehalten . . . !?

Qualifikation

Sechs Teams bedeuten logischerweise eine Startgruppe, so dass die Quali Platzierung nicht sooo entscheidend war. Daher versuchten einige Teams, sich eine bestimmte Spur für den Start zu erfahren, von der sie sich einen taktischen Vorteil erhofften. Einzig auffällig war, dass PQ3 nach super Trainingszeiten, erstaunlich griplos schienen. Gesucht wurde die schnellste Runde während 1min Fahrzeit.

Quali Ergebnis:

1 SRIG Teuto.....7,207s
2 C-F-S 7,221s
3 DoSlot.....7,241s
4 PQ1 .....7,315s
5 Rossija 7,399s
6 PQ3 .....7,611s

Rennen

Wolfgang vom Team **SRIG Teuto** war wie in Soest allein und somit sehr froh, dass Rossija ihm kurzfristig ihren dritten Fahrer Michael Lukatz (Lucky) ausliehen. Einige Teilnehmer fragten sich, ob er wohl auch im Mai auf der DPM alleine anreisen wird ☺. Lucky hatte dabei die schwierige Aufgabe, als absoluter Bahnneuling an der Seite von Wolfgang zu bestehen, der die Bahn schon vom SLP-Cup her kennt. Im zweiten Rennen des Tages gelang dies dann aber schon sehr gut. Technisch

scheint das Team gut vorbereitet. Quali Sieg, schnelle Rundenzeiten, sowie Platz 6 und Platz 5 in den Rennen zeigten mit Bahnerfahrung und in voller Besetzung ist auch noch mehr möglich!

Fährt Wolfgang für „Teuto Corse“ allein nach Dietzenbach !?☺☺

Rossija verklebte zu Trainingsbeginn erst einmal Spoiler im großen Stil. Schon die Qualifikation zeigte, auf dem zügigen Bottroper Bahnlayout kommt ihr Auto nicht so gut zurecht wie zuletzt in Soest. In der Pause zwischen den beiden Rennen, wird ein Fehler ausgemacht und auch beseitigt, dennoch performen Hendrik und Slawa im ersten Rennen in der Rundenabrechnung etwas besser – waren die Beiden vielleicht im zweiten Durchgang etwas übermotiviert und wollten Clubkollegen Teuto mit Gewalt halten? Was im zweiten Rennen nicht gelang. Dies bedeutet Platz 5 im ersten, Platz 6 im zweiten Rennen. Schließlich gelang dann es aber doch noch in der Endabrechnung. Mit 779,75 Runden zu 781,05 Runden schlägt Team Rossija im Clubinternen Duell das Team Teuto und sichert sich Tagesgesamt Platz 5 und in der C-Wertung Platz 3.
Mit wichtigen Erkenntnissen und Hausaufgaben blickt Rossija zuversichtlich auf die DPM.

DoSlot Racing war in Bottrop erstmalig in voller Besetzung mit HaJü, Marius und Reiner am Start. Immer noch mit dem Trainingsbody, wie auch SRIG Teuto, aber jetzt dem Einsatz-Chassis für die DPM unterwegs, wurde in beiden Rennen klar die Leistung aus Soest bestätigt. Absolut konstant belegt Team DoSlot in 4 Rennen, vier Mal Platz 3 und ist somit Sieger der KategorieC Gesamtwertung und holt Platz Zwei der Seriengesamtwertung.
Einzig in der Tageswertung Bottrop verdrängen C-F-S das Team mit 799,66 Runden zu 800,21 Runden knapp auf Platz 4.

Die Vorbereitungs- und Lernkurve der drei Jungs von **C-F-S** (Andreas, Ingo und Siggi) zeigte steil nach oben. Die Erkenntnisse aus Soest wurden sorgfältig und konsequent umgesetzt. Die Mühe wurde dann auch mit Platz 2 im ersten Rennen des Tages und einem sehr knappen Platz 4 (399,28 zu Platz 3 400,48 Runden für DoSlot) im zweiten Rennen belohnt. In Addition der beiden Rennen für die Tageswertung hatten die Schwerter Jungs dann wie schon weiter oben geschrieben, das bessere Ende für sich. Mit Platz 1 in der Tageswertung Kategorie C und Platz 3 in der Tagesgesamtwertung, mit nur einer Runde Rückstand auf PQ3 schien C-F-S dann auch sehr zufrieden!

C-F-S mit steiler Lernkurve . . . !☺

PQ3 fuhren im ersten Rennen für PQ2: Christian und JanU, die diesmal die Zeit zum Lernen nutzen wollten, hieß das zweite PQ Team diesmal Caroline und Thomas.
Im Training waren beide nach kurzer Eingewöhnung auf der neuen Strecke top unterwegs. Im Rennen zeigte Thomas dann direkt auf der Startspur gegen Sebastian Nerven, nach einem Abflug muss kurz am Auto gerichtet werden. Anschließend ist das Fahrverhalten des Porsche nicht immer wirklich berechenbar und die verlorenen Runden wollen erst einmal aufgeholt sein, was Platz 4 im ersten Rennen bedeutet. Das Fahrverhalten wieder leicht verbessert, an die Bahn gewöhnt und deutlich cooler, blasen Caro und Thomas im zweiten Rennen zum kontrollierten Angriff und einem sicheren Platz 2. Erst auf der letzten Spur kann das Team auch Platz 2 in der Gesamtwertung übernehmen.

Für **PQ1** fahren wie schon in Soest: JanS und Sebastian, beide kommen durch Coaching und Serienausrichtung zwar nicht wirklich viel zum Trainieren, kennen die Strecke aber aus zwei SLP-Cup Rennen und können so ihre Routine ausspielen. Die Technik stimmt und hält. So gewinnt PQ1 beide Rennen, sowie die Tageswertung.

„Rudi Ratlos“ studiert die Ergebnisse . . . !☺☺

Ergebnis nach Addition beider Rennen – nach ach einer Fahrzeit der beiden Rennen von je 6x8min sahen die Positionen und Abstände im Überblick wie folgt aus:

1 PQ 1 ..... 813,35 Runden
2 PQ 3 801,27
3 C-F-S 800,21
4 DoSlot..... 799,66
5 SRIG Teuto..... 781,08
6 Rossija 779,75

Fazit

Die DPM-West hatte auch in Bottrop wieder eine lockere und entspannte Atmosphäre, bei der spannende Rennen und neue Erkenntnisse dennoch nicht zur kurz kamen! Sowohl fahrerisch als auch technisch konnten sich alle Teams im Vergleich zu Soest verbessern, womit die DPM-West ihre Intention erfüllt hat. Bis zur DPM haben alle Teams nun genügend Zeit die neusten Erkenntnisse sorgfältig umzusetzen, bis es dann am 13. Mai ernst wird . . .

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

GT/LM-Serie

2. Lauf am 17. April 2010 in Dortmund

geschrieben von Karl-Heinz Heß

Maserati von Kaina/Hahn . . .

Letztlich acht Teams fanden sich am Samstag Früh zum zweiten Lauf der GM/LM Serie ein. Der Top Favorit Marcel Wondel hatte jedoch anscheinend keine Lust, in Dortmund anzutreten !?

Neu dabei war hingegen Volker Kuhl, der mit Willy Schumacher startete, da Wolfgang Schumacher den Peugeot nach dem ersten Rennen in Duisburg zwecks Inspektion zerlegt hat und noch zusammenbauen muss.

Das Team Kaina/Hahn nutzte das Rennen als Training für das Z-West Teamrennen und die Heimascaris Thöne/Gdanitz pilotierten das GT/LM Gastauto.

Kompakt . . .

- **8 Teams im ScaRaDo . . .**
- **Marcel Wondel nicht motiviert . . . !?**
- **Für dem 2. Lauf zur GT/LM Serie im Dortmunder ScaRaDo griff eine Regeländerung: Nach 3 Spuren wurden frische Reifen ausgegeben . . .**

Udo Kaina beim Radwechsel nach der dritten Spur . . .

Alles richten gleich geht's weiter . . .

Erstmals konnten nach der dritten Spur frische Räder montiert werden. Jedes Team nutzte diese Gelegenheit. Einige Teams wollten wohl etwas mehr schrauben !☺ :

- Den Anfang machten das Team Heß/Brüggen: Probleme mit der Stromaufnahme führten zum Richten und Schneiden der Schleifer. Nach gut 5 verlorenen Runden lief der CLR wieder einwandfrei.
- Nach ca. 50 Runden war das Achszahnrad am Peugeot von Vater und Sohn Brandalise zahnlos. Die anschließende Erneuerung kostete 25 Runden und den möglichen Sieg.

- Am Maserati von Kaina/Hahn verabschiedet sich ebenfalls das Spurzahnrad. Nach 15 Runden Rollte der Wuppertaler Maserati jedoch wieder.
- Die Letzen der Mehrfachschrauber waren Manegold/Manegold. Nach dem Radwechsel wollte ein Rad nicht richtig halten – erst nach der dritten Reparatur lief der Audi R10 wieder.

Der CLR von Quadt/Haushalter vor dem Überrunden von Kuhl/Schumacher . . .

Das Team Quadt/Haushalter ging nach dem technischem Defekt des Brandalise Peugeot in Führung und baute diese ständig aus. Bolz/ Christians liefen problemlos auf Platz Zwei ein.
Den Heimascris Gdanitz/Thöne war der GT one zu lang, aber es reichte trotzdem für Rang Drei. Problemlos lief der CLR von Kuhl/Schumacher. Mangelnde Bahnkenntnis verhinderten jedoch eine bessere Platzierung als Rang Fünf.

Hier wurde es gefährlich: Volker hat zum Einbau des ausgegebenen Motors die Brille abgesetzt . . . !☺☺

Weiter geht es für die GT/LM Serie „gleich um die Ecke“: Am **22. Mai 2010** bei den Carrera Freunden Schwerte, die kaum 10km entfernt auf der südlichen Seite der A1 angesiedelt sind . . .

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

Gruppe 2 4 5

2. Lauf am 24. April 2010 in Kamp-Lintfort

Die **Gruppe 2 4 5** begann ihre Saison 2010 mit dem voll besetzten und hoch spannenden Teamrennen im ScaRaDo. Am kommenden Samstag steht nun der zweite Lauf an, welcher wieder wie üblich mit einem Fahrer und Slotcars aller drei Gruppen bestritten wird . . .

2, 4 und 5 eng beieinander in K-L . . . !!

Austragungsort ist die schnelle, 6-spurige 44m Plastikbahn bei Meisters in Kamp-Lintfort, was mit fehlendem R1, großzügigen Räumlichkeiten, guten Einkaufsmöglichkeiten und toller Rundumbetreuung gleichzusetzen ist . . .

Strecke / Technik . . .

Hinsichtlich der Streckenbeschreibung bleibt es beim „Recycling“ aus der WWW 137:

In Steno*:* Flüssig zu befahren - schneller Kurs - Kurve 1 fehlt völlig - drei Tunnel verlangen Konzentration - etwa 70cm (!!) Steigung - gefahren wird im Sitzen . . .

Die Übersetzung*:* Ausgangswert für eigene Tests sind ca. 29mm Wegstrecke pro Motorumdrehung . . .

Man beachte bitte das beträchtliche Steigungsniveau - auch ein Schwarzer Carrera Motor kann auf den langen Anstiegen binnen 18 Minuten warm werden, wenn das Übersetzungsverhältnis zu großzügig ausgelegt wird !!

Organisatorisches . . .

Vor das freie **Training** am Freitag Nachmittag und Abend haben die 245 Götter das gründliche Bahnputzen gesetzt. Der Beginn desselben ist auf ca. 14:30 Uhr festgelegt. Wer zu früh kommt, darf mitputzen . . . !☺

Bitte nicht vergessen: In der neuen Saison treten die Ferrari 365 GT4 BB bzw. 512 BB in der Gruppe 5 mit vorbildgetreuem **Heckspoiler** an !! Und zur Einstufung von Karosserien in die einzelnen Gruppen gibt’s ebenfalls News . . .

(grundsätzlich erscheint spätestens jetzt, unmittelbar vor dem ersten Rennen mit allen drei Fahrzeugen ein Blick in die Ausführungsbestimmungen 2010 der 245 sinnvoll ...)

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem 2. Lauf wie folgt dar:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	23,02 – 23,12mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,20 – 24,30mm
4 und **5** (16“)	25,0	24,65 – 24,75mm
5 (19“)	26,75	26,35 – 26,50mm

Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Kaffeesatz . . .

Für Vorabtrainierer: Die **Bahnspannung** beträgt wie immer (in den letzten 10 Jahren !!) glatte 20 Volt.

Die 245 erhält in 2010 anscheinend weiteren Zulauf – zumindest auf der Absichtserklärungsebene ist von locker 25% Zuwachs auszugehen. Dennoch dürfte die **Teilnehmerzahl** aufgrund der Beschränkung durch die Materialausgabe am Samstag Vormittag die Zahl 30 kaum überschreiten. Allerdings haben sich bislang zwei Freiwillige für die vorgezogene Materialausgabe am Freitag gefunden, sodass aktuell noch drei Startplätze verfügbar sind . . .

Mit HaJü Eifler und JanS greifen zumindest gleich zwei der üblichen **Favoriten** in K-L nicht zum Regler. Somit dürfte eine Menge alter und neuer Namen gute Chancen auf vordere Platzierungen haben !! Da in K-L oft enge Ergebnisse erzielt werden und gänzlich unerwartete Namen ganz weit vorn auftauchen, erübrigt sich die Nennung von Favoriten ausnahmsweise. Es dürfte aber definitiv „very exciting“ werden . . . !☺☺

Typisch K-L: Fahren im Sitzen . . . !!

Bezüglich der **Schlagzahl** lag man im Vorjahr aufgrund des geringen Grip Niveaus der Bahn arg hinter den Bestwerten aus der PU-Reifen Ära zurück – Ausnahme war in 2009 Sebastian in der Gr.5 . . .
Und da die Schaffung konstanter Bahnbedingungen eines der Hauptziele der IG245 sind, müssen die 110 bis 111 Runden aus dem Vorjahr auch am kommenden Wochenende als Richtschnur für die Spitze herhalten . . . !☺

Anmeldung

Alle Folks, die beim 2. Lauf der **Gruppe 2 4 5** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .
Derzeit sind noch drei Startplätze verfügbar !?

Die Anmeldefrist für den Lauf in K-L endet am morgigen Dienstag, den **20. April 2010** um Mitternacht !!

Anmeldung 2. Lauf Gruppe 2 4 5 am 24. April 2010 in Kamp-Lintfort . . .

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

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Plastikmodellcenter Niederrhein
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.plastikmodellcenter.de

Strecke

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

Historie

Gruppe 2	2009	(29 Starter)	
1.	Eifler, HaJü	VW Käfer 1303 S	111,35
2.	RalfS	BMW 3.0 CSL	111,12
3.	JanS	Chevrolet Camaro Z28	110,85

Gruppe 4	2009	(30 Starter)	
1.	Kever, Markus	Lamborghini Jota	110,78
2.	RalfS	Lamborghini Jota	109,79
3.	Wamser, Christian	BMW M1 Procar	109,04

Gruppe 5	2009	(30 Starter)	
1.	Nockemann, Sebast.	Mercedes 450 SL turbo	114,55
2.	Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	111,24
3.	JanS	BMW 320 turbo ‘80	111,05

Zeitplan

Freitag, 23. April 2010
ab 14:30h Bahnputzen
ab 16:30h freies Training

Samstag, 24. April 2010
ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Gruppe 2	2008	(34 Starter)	
1.	JanS	Chevrolet Camaro Z28	113,05
2.	Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	113,04
3.	Barm, Reiner	VW Käfer 1303 S	112,62

Gruppe 4	2008	(35 Starter)	
1.	Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	115,05
2.	JanS	Lamborghini Jota	114,26
3.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	113,55

Gruppe 5	2008	(35 Starter)	
1.	Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	115,81
2.	JanS	BMW 320 turbo ‘80	115,25
3.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	114,73

Trans-Am

2. Lauf am 25. April 2010 in Coesfeld

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 25.04.10 macht sich der Trans-Am Troß auf ins tiefste Münsterland! Mit dem Renncenter in Coesfeld steht eine, für die Rennserien im Westen ganz neue Strecke auf dem Terminkalender. Auch für den Betreiber Dirk Pott ist es eine neue Erfahrung, eine überregionale Rennserie zu Gast zu haben und er freut sich schon jetzt darauf, eine schönen Rennsonntag erleben zu dürfen.

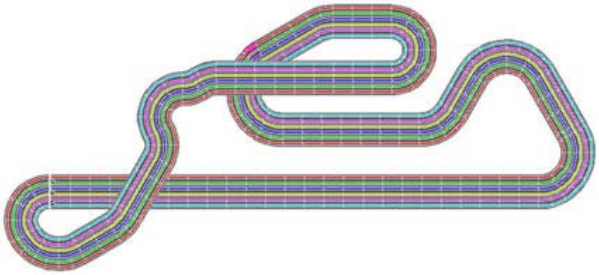
Der 38m Kurs im Racing Center Coesfeld . . .

Informationen zum Renncenter und zur Strecke findet man unter:
www.slotracing-center-coe.de

Und noch'n Foto aus dem Münsterland . . .

Für Hochrechnungen und Mutmaßungen bzgl. etwaiger Favoriten ist es jetzt vor dem zweiten Lauf der Saison natürlich noch deutlich zu früh. Das verschieben wir mal auf einen späteren Zeitpunkt.

Am Samstag, den 24.04.10 besteht die Möglichkeit zu einem freien Training. Wer vorher schon mal üben möchte, kann das natürlich auch während der regulären Öffnungszeiten tun. Dann wie immer zu den üblichen Konditionen des Bahnbetreibers.



Und das zugehörige Streckenlayout . . .

Zum Ablauf des Renntages bleibt auch nur wenig zu sagen:
Das Renncenter Coesfeld wird am Sonntag ab 9:00 Ihr geöffnet sein. Ein letztes Training ist dann bis ca. 11:30 Uhr möglich.
Um 12:00 Uhr wird es dann ernst: Die erste Startgruppe der Klasse 1 wird auf die Reise geschickt!

Damit die Jungs vom gastgebenden Club planen können, werden alle Teilnehmer gebeten, bis spätestens Donnerstag ihre Vornennung an info@transam.eu zu senden. Außerdem sichert man sich dadurch einen kleinen Bonus beim Startgeld !☺

Zur Erinnerung hier nochmals der Rennkalender 2010:

25.04.10 Coesfeld
16.05.10 Soest
13.06.10 Witten
11.07.10 Kamp Lintfort
05.09.10 Schwerte
03.10.10 N.N.
31.10.10 Wuppertal (noch nicht bestätigt)
28.11.10 Dortmund

Die Serienleitung freut sich schon jetzt auf den 2. Lauf und einen gelungenen Renntag !!

Das Reglement sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:
www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet!

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

Slot Car Heaven e.V.

geschrieben von Andreas Päppinghaus

Im Himmel wird weiter Auto gefahren – das steht fest.

Nach ca. 10 Jahren „Rennbahn IG Slot Car Heaven“ flatterte uns (besser gesagt Michael Wagner) irgendwann im Herbst 2009 die Kündigung der Räumlichkeiten an der Uellendahler Straße in Wuppertal Elberfeld in Haus.
War’s das jetzt? Schließlich war es auch nur noch eine Handvoll Leute die sich regelmäßig im Heaven trafen und es schien, als wenn das Interesse immer weniger würde.
Aber das konnte es doch nicht gewesen sein! Also setzte sich der „harte Kern“ im November 2009 zusammen und versuchte, mit dem jetzigen Vermieter eine Einigung zu finden. Doch es sollte nicht sein. So beschlossen wir, neue Räume müssen her? Aber wie und wo und wovon bezahlen? Mit einer Handvoll Leuten? Außerdem sollte in Zukunft die Verantwortung und Arbeit nicht an einer Person hängenbleiben.
Fazit? Wir gründen einen Verein. Gesagt, getan. Somit wurde aus der „Rennbahn IG Slot Car Heaven“ schließlich der Verein „Slot Car Heaven e.V.“ Einige Leute sind nicht mehr dabei, dafür sind andere dazugekommen. Es fand sich immerhin eine ausreichende Anzahl von Mitgliedern, um dieses Projekt zu bewerkstelligen. Was nicht heißen soll, dass wir ausreichend Mitglieder haben. Neue Mitglieder sind bei uns jederzeit willkommen. ☺

Das Ladenlokal von Michael Wagner „Checkered Flag“ wurde dann Ende 2009 geschlossen. Die Produkte von „Checkered Flag“ können weiterhin direkt bei Michael Wagner bezogen werden.

Nun denn. Ein Verein zu gründen war das eine, aber jetzt hieß es erst einmal, wie und wo bauen wir uns eine Rennbahn auf? Wie und wo finden wir Räume, die letztendlich bezahlbar und auch für uns geeignet sind? Also machten sich alle Mitglieder auf die Suche. Zu klein, zu groß und zu teuer, schlechte Lage, keine Fenster, keine Parkmöglichkeiten und und und. Fast schon schien es, dass sich die Suche weitaus schwieriger und länger gestalten sollte, als zunächst angenommen. Letztendlich sind wir dann in Wuppertal Vohwinkel auf dem alten Gelände der ehem. Firma Blumhardt fündig geworden. Hier gibt es zudem genügend Parkmöglichkeiten und wir sind aus allen Richtungen gut zu erreichen.
Wilhelm-Muthmann-Str. 1 in 42329 Wuppertal, das ist unsere neue Adresse.

Nach ein paar Wochen Renovierungs- und Elektroinstallationsarbeiten sind wir jetzt soweit, dass wir in den nächsten Tagen umziehen werden.
Die alte Rennbahnanlage am Uellendahl ist schon abgebaut und verpackt. In den nächsten Wochen werden wir dann eine komplett neue Rennbahn (wieder mit Carreraschiene und 6 Spuren) aufbauen. Komplett neu - das bedeutet auch ein ganz anderes neues Streckenlayout.

Natürlich gibt es noch einiges zu tun. Es muss ja nicht nur „mal eben“ eine Rennbahn aufgebaut werden, auch die Steuerung der Rennbahn und die Schrauberplätze müssen noch

montiert werden, die Küche und der Tresen sind noch in Arbeit und so weiter und so fort.

Also lasst euch überraschen, oder schaut einfach mal vorbei. Denn wir werden uns weiterhin Mittwochsabends treffen und spätestens nach den Sommerferien werden wir dann mit einem großen Fest (natürlich auch mit einem Rennen) unsere Neueröffnung feiern.

Dann geht es weiter mit unseren Rennserien wie Gruppe-C, Mini-Z, usw. Wir planen auch wieder eine Rennserie im M 1:32. Mal sehen wie hier so das Interesse ist.

Aktuelle Infos zum Thema Umzug und zu den Baufortschritten findet ihr auch auf unsere Homepage **Slot-Car-Heaven e.V.** !!

News aus den Serien

Saison 2010

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

Bahnen

Die Wuppertaler Jungs aus dem Slotcar Heaven hat der Baufortschritt in der Duisburger Rennpiste nicht ruhen lassen !☺ Auf den zwei vorhergehenden Seiten wird ausführlich aus „New Heaven“ berichtet – und auf ihrer Homepage unter „Umzug“ kann man die Jungs so richtig schaffen sehen – jedenfalls für die Anfertigung der Fotos . . . !☺☺☺

Wir halten fest: Die neue Adresse lautet:
Wilhelm-Muthmann-Str. 1
42329 Wuppertal

Alles weitere gibt’s hier:

Slot-Car-Heaven e.V.

Terminkalender in den Rennserien-West

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