WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 349 -

2. April 2012

Editorial ....

Moin Folks . . . am vergangenen Samstag bestritt die 18D Fraktion alleinig das westliche Slotracing. Der NASCAR Winston Cup fuhr den Auftakt in DU Buchholz und der Grand Slam absolvierte den 3. Testtag in Köln . . .

Am Osterwochenende herrscht Ruhe auf den Bahnen des Westens. Erst am übernächsten Wochenende geht's dann weiter. Und erneut ist ausschließlich 18D Time: Die GT/LM bestreitet den Saisonstart beim SRC Köln und die NASCAR Winston Cup Piloten müssen auch gleich wieder 'ran – und zwar bei SCR Niederrhein in Moers . . .

Die Ausgabe 349 der „WILD WEST WEEKLY" beginnt mit dem nachgeholten Bericht vom 1. Lauf zur DTSW West in Swisttal. Weitere Reports stammen vom NASCAR Winston Cup in Duisburg sowie von den Test- und Einstellfahrten des Grand Slam in Köln . . .

Hinsichtlich irgendwelcher Vorberichte ist hingegen Flaute zu verzeichnen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DTSW West
  1. Lauf am 17. März 2012 in Swisttal
- Grand Slam
  Testtag am 31. März 2012 in Köln
- NASCAR Winston Cup
  1. Lauf am 31. März 2012 in DU-Buchholz
- News aus den Serien
  Saison 2012

DTSW West

1. Lauf am 17. März 2012 in Swisttal

geschrieben von Jens Gerlach

Highlights :

- ✓ **39 Starter im Spiel**
- ✓ **Motorpool hat sich als umsetzbar herausgestellt**
- ✓ **heißes Rennen – Regler brannte in der Hand**
- ✓ **Fam. Kuhn in der 2b in Höchstform**
- ✓ **verdammte Computertechnik**
- ✓ **glänzend aufgelegte Gastgeber**

Die WDTSW startete mit dem ersten Lauf am 17.3. in ihre dritte Saison. Wie das Jahr zuvor sollte der Auftakt wieder auf dem beliebten Geläuf der 1A-Slotpiste stattfinden.

Die Teilnehmer wurden zeitnah über die Änderungen in einem Vorbericht informiert und somit sollte es eigentlich zu keinen großen Überraschungen kommen. Die größte Unbekannte bestand für die Veranstalter in dem für 2012 eingeführten Motorpool in der Klasse 1. Hierzu wurden die Motoren bei 3V 5Stunden eingelaufen. Ein Vorabtest trieb den Verantwortlichen dann die Schweißperlen auf die Stirn. Viel zu träge und müde – keinerlei Fahrspaß war zu verzeichnen. Also noch einmal die 150 Motoren genommen und dann bei 6V 10 Stunden laufen lassen (das Summen habe ich immer noch im Ohr). Leider war dann keine Zeit mehr die Motoren im Vorfeld zu testen. Also schnell beim Bahnbetreiber angefragt, ob ein frühzeitiges Erscheinen an den Bahn erlaubt ist. Jürgen, ein guter Gastgeber wie immer, stimmte zu und so konnte dann freitags gegen 12:00 Uhr mal ein Motor nach dem erneuten Einlaufen getestet werden. Großes Durchatmen – alles Paletti. Motoren laufen und haben bums – Glück gehabt. Von Alex, der seine Motoren wegen beruflichen Fehlens am Samstagvormittag bereits am Freitag probieren durfte, kam dann weitere Entwarnung. Motoren sind super. Das erste Mal das sich ein wenig Entspannung einstellte.

Fangen wir aber vorne an. Die Bahnöffnungszeiten waren mit 17:30 Uhr angegeben, aber bereits deutlich zuvor füllten sich die großzü-

gigen Räume der 1A-Slotpiste. Ein Großteil der Starter wollten einfach das Training und das anschließen nette „Get Togehter“ nicht verpassen.
So tröpfelten dann nach und nach die Weitreisenden ein. Die Nordfraktion mit Vollmi, Mirze und Michael. Der Süden mit Robert und Udo. Moment, da stimmt doch was nicht. War doch das Rennen als Gemeinschaftsevent mit dem Süden ausgeflaggt worden. Da fehlen doch zumindest mal die Veranstalter der sDTSW. Aufklärung über zumindest das Verbleiben von Fola konnte schnell per Facebook ausgemacht werden. Wo die anderen beiden verschollen waren, ließ sich bis zum Ende der Veranstaltung nicht mehr klären.
Ansonsten rückte das Stammteam der DTSW geschlossen an. Neben den „Alten“ durften auch ein paar neue Gesichter begrüßt werden. Als kompletter Neueinsteiger hatte sich Robin eingefunden. Respekt – noch nie auf Holz, noch nie auf einer „Clubbahn“ und schon gar nicht bei einem solchen großen Event. Aber so ist die Jugend. Robin hat einen super Job gemacht und ist klasse gefahren. Hoffen wir, dass wir Ihn bald wieder sehen. Ebenso neu am Start das Carbon Hornet Team mit Frank und Michael. Die Jungs haben Autos an die Bahn gestellt, die wirklich höchsten Scale Ansprüchen genügten. Klasse gemacht. Dann Griff noch ein Heimascari in der 1A zum Regler. Dirk fuhr einen schnellen Stiefel – leider nur gehandikapt durch ein kleines Problem im Qualifying, dazu später mehr. Ebenso neu in der DTSW Max – der dann die Riege der Holländer (oder heißt es korrekt Niederländer?) vervollständigt.
Ansonsten gibt es zum Freitag nicht allzu viel zu berichten. Das Training verlief ruhig und gesittet. Die Ersten waren auch relativ schnell austrainiert und zogen sich bereits gegen 21:00 Uhr ins Hotel zurück, um die lokale Getränke Industrie zu unterstützen. Pünktlich um 23:00 Uhr wurde dann die Veranstaltung bzw. das Training beendet. Ein Wiedersehen mit den meisten gab es dann im „DTSW Stammhotel“ aus dem letzten Jahr, wo in großer Runde noch bis 02:00 Uhr gefachsimpelt wurde.

Der Wecker klingelt ungemütlich früh und mit halb geschlossen Augen wurde nach der Fernbedienung gegriffen. Zumindest das Q1 des ersten Formel1 Laufes wollte nicht verpasst werden.

Also auf zur Bahn, wo dann pünktlich um 08:30 Uhr die Spannung freigegeben wurde. Zum Thema Spannung ist noch zu sagen, dass diese Aufgrund der Besonderheiten der Bahn, wie auch wegen den Poolmotoren vorab auf 12V für beide Klassen festgelegt wurde. Im Nachhinein kann diese Entscheidung als goldrichtig angesehen werden.

Nach einer kurzen Trainingsphase wurde dann gegen 09:15 Uhr mit der Ausgabe der Poolmotoren begonnen. Das von den Veranstaltern befürchtet Chaos blieb Gott sei Dank aus und alle Teilnehmer sammelten friedlich die Motoren ein. Auch das anschließende Training und Testen der Motoren verlief deutlich unspektakulärer als gedacht. Ab 11:00 Uhr wurde dann für die bereits Austrainierten zur Abnahme gebeten und dann Final um 12:00 Uhr nach reichlich Trainingszeit die Bahn stromlos geschaltet. Von der technischen Abnahme gibt es keinerlei große Zwischenfälle zu berichten und somit konnte pünktlichst mit dem Qualifying begonnen werden.

Die Geschichte des Qualifying ist schnelle erzählt – 39 Starter, 3 Runden auf Spur 3 und die schnellste Runde zählt. Alles relativ unspektakulär bis Dirk zum Regler greift. Beim Motoreinbau etwas die Farben verwechselt und leider keinen Funktionstest mehr durchgeführt, schießt das Auto unter den ungläubigen Blick des Fahrers nach hinten – 39 und damit letzter Startplatz.
Nach der Quali dann noch schnell die Gruppeneinteilung durchgeführt und schon konnte es mit der Startgruppe 1 ins Rennen gehen :

Startgruppe 1:

Robin Clemens, Volker Schneider, Mario Kreim, Niklas Mages, Michael Kaul, Michael Unger, Dirk Hövelmann

Diese Startgruppe wurde vor allem durch das Duell von Mario und Michael geprägt. Konnte der eine den anderen niederkämpfen, folgte anschließend ein Fahrfehler und das Spiel begann von neuem. Letztendlich hatte Mario etwas die Nase vorne.
Robin, wie bereits beschrieben, trat zu seinem ersten Rennen überhaupt an. Was besonders bemerkenswert war, dass er trotz Neueinstieg ein sicheres Rennen mit sehr wenigen Abflügen auf die Platte zauberte. Glückwunsch zum gelungenen Einstand!
Seinen Einstand, allerdings nur in der DTSW, gab auch Michael Kaul. Michael bisher in Wermelskirchen vermehrt unterwegs und mit einem Start in der OEPS auf der Fahreruhr, fuhr ein beherztes Rennen. Nicht oft genug erwähnen kann man das modellbauerisch sehr ansprechende Fahrzeug.
Volker, schon in seiner dritten Saison am Start, brachte ein neues Fahrzeug mit. In den letzten Jahren immer auf einen Masa MC12 vertrauend, kam jetzt ein Ford GT zum Einsatz. Auch hier zeigt die Leistungskurve steil nach oben. Dirk, ein wenig nach Hinten durch das vermasselte Quali gereicht, zeigte dann im Rennen aber was mit Bahnkenntnissen alles geht. Abgeschlossen wurde die Gruppe durch unseren Decal Spezi Niklas Mages (Nikdraw).

Startgruppe 2:

Carsten Levertz, Ingo M., Andrea Fischer, Sebastian Gassner, Thomas Strässer, Frank Hackländer

Karsten aus Cassel - nein meinte natürlich Carsten aus Kassel, wie immer mit seinem Auto konkurrierend wer die meisten Decals hat - der Fahrer oder das Auto brachte wieder eine Klasse Leistung auf seinem Audi R8. Carsten seit Anfang an zum wDTSW Tross gehörend, ist einfach nicht weg zu denken (er passt auch Abends auf uns auf und kann im Notfall auch als Meinungsverstärker helfen).
Daneben schon für seine Verhältnisse in einer frühen Startgruppe - Ingo. Ingo bekam einfach den Grip nicht in den Griff. Eigentlich läuft der Ford GT wie ein Uhrwerk, diesmal fraß er sich aber fest - somit war dann final auch keine bessere Platzierung möglich. Als Trost lief es dann in der Klasse 2B direkt besser.
Daneben dann unsere schnelle Dame Andrea, wie immer ein solides Rennen fahrend und nur ein wenig gehandicapt durch eine Verletzung am Arm. Gerüchte besagen, dass Andrea nach dem Rennen vom Drücken eine Blase am Fin-

ger hatte :-). Neben dem F458 dann ein Amerikanisches Dickschiff pilotiert von Sebastian. Nach Fabrikatswechsel geht es hier auch richtig voran.
Der Besitzer des BMW ist leicht auszumachen. Scheinbar hat Thomas einen 1.000er Pack der Decals gekauft - somit ist eine hervorragende "Fahrer Indentity" geben. Sehen doch seine Fahrzeuge über alle Klassen gleich aus - nur die Farbe variiert. Ansonsten wieder guter Job - Platz 2 in der Klasse1B.
Der Porsche 997 wurde von dem zweiten Fahrer der Carbon Hornets Frank ins Rennen geschickt. Ebenso wie bei Michael, ein Auto in traumhafter modellbauerischer Ausführung und gut Liegen tat er auch noch.

Startgruppe 3:

Mirko Müller, Thomas Vollmer, Heinz-Peter Schumacher, Frank Hermes, Günter Benecke, Jürgen Landsberg

Norden trifft auf Heimascaris. Am Start die schnellen nDTSW Nordspitzen mit Mirko und Thomas. Hatten die beiden zwar das Training auf Kosten der Geselligkeit frühzeitig am Freitag eingestellt, ging es Samstag aber mit genügend Ehrgeiz ins Rennen. Durchsetzen mussten sich die beiden vor allem gegen die Heimascaris Heinz-Peter und natürlich Bahnchef Jürgen. So recht wollte dann aber weder der Masa von Heinz-Peter noch der Porsche von Jürgen gehen. Ein guter Platz 21 und 24 waren aber möglich. Die Gerüchteküche besagt, dass Heinz-Peter seinem Masa abschwören wird und in Richtung eines McLaren nach denkt.
Komplettiert wurde die Truppe durch das Siegener Slotracing Uhrgestein Günter, der zum ersten Mal einen Pagani Zonda an den Start brachte und das mit beachtenswertem Erfolg. Mister DSC und abonnierter Seriensieger Frank - am Start auf F458 - bekannt schnell und gekonnt unterwegs. - Es ist eine Freude dich dabei zu haben.

Startgruppe 4:

Robert Ries, Julian Sander, Patrick Fischer, Dirk Strottmann, Yannick Horn, Jörg Hardt

Robert als Mitte und Süd DTSW Fahrer die Fahne hochhaltend, konnte bereits in der Quali eine Duftmarke setzen. Im Rennen ging es dann auf Platz 20. Hui, da hat Papa dem Sohne aber mal A Material gegeben - Julian auf einer nicht zu übersehenden C6 schnell unterwegs.
Daneben nicht weniger schön oder dezent ein weiterer F458 aus dem Hause Fischer. Ein weiterer C6 pilotiert von dem Serien Sieger der nDTSW (Dirk "ich habe eventuell eine Schraube locker" Strottmann) schnell unterwegs. Diesmal hielten alle Schrauben und Dirk konnte wie immer unspektakulär aber schnell seine Runden drehen. MMMh, der Porsche, den kenn ich doch - aber falsch gedacht, nicht Jockel sondern Yannick am Drücker. Erster Start des SLP Fahrers und Topstars aus Trier in der wDTSW. Besonders gefreut haben wir

uns natürlich über den Besuch eines "1:1" Racers in Persona von Jörg Hardt. Jörg hatte sich bereits im letzten Jahr die Ehre geben und auch diesmal ging es richtig vorwärts. Warum ein ehmaliger Porsche Cup Pilot auf F458 antritt muss noch geklärt werden :-).

Startgruppe 5:

Stefan Kuhn, Thomas Schmitz, Gerd Schumacher, Rüdiger Kress, Marcel Kuhn, Ben Karweg

Die Kuhns, ja die hatten sich was vorgenommen. Fleißig trainiert und schöne Autos gebaut. Entsprechend ging es weit nach vorne. Besonderen Dank geht noch an die Fam. Kuhn, die vor dem Rennen noch die Litze gesäubert haben.

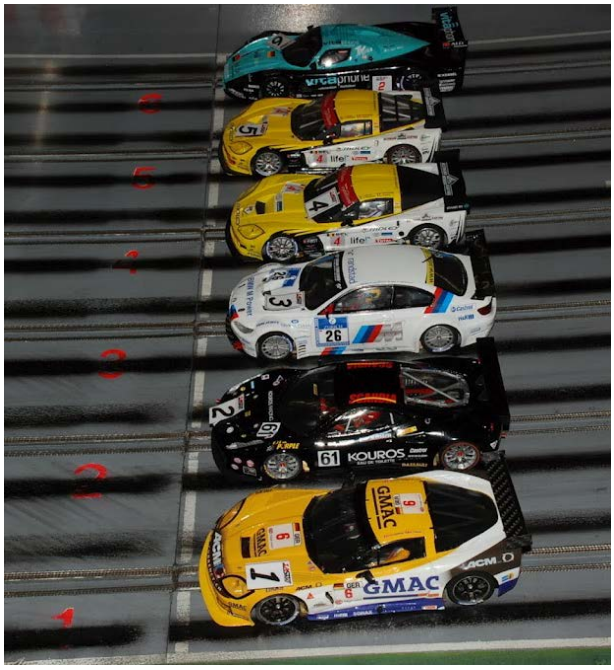
Ebenso am Start Thomas aus der bekannt schnellen Truppe aus Höhr-Grenzhausen - auch hier ging es weit nach vorne. Kommen wir zu den 3 Paganis am Start. Zuerst zu nennen ist Fahrwerksprofi und Heimascari Gerd. Ging es in der Quali noch nicht ganz nach vorne, wurde die Scharte im Rennen mehr als ausgewetzt.

Daneben "Mr. ich mag keine Ladyshaver Motoren und brauche mehr Power" Rüdiger Kress. Mann, war der schnell. Irgendwie scheint er seinen Frieden mit Motoren unter 18V gemacht zu haben. Ganz links auf der Ducati - Ben. Ben, wie immer der Letzte beim Feiern und wie immer schnell beim Fahren. So ganz zufrieden war er allerdings nicht mit Rang 6.

Startgruppe 6:

The Final 6 - hier gibt es nicht viel zu erzählen, was nicht vorher klar gewesen wäre :-). Nick donnert mit Masa (ist das nicht das Auto dem man nachsagt, nicht performant zu sein) vorne weg. Den Speed kann nur Alex auf seiner Corvette mitgehen. Basti, auf einem 1B BMW mit in der Truppe, lässt es richtig fliegen und gewinnt verdient die 1B und wäre auch in der Wertung der 1A ganz schön weit vorne gewesen. Kurz zu erwähnen an dieser Stelle, dass der BMW auf einem neuen DTSW Chassis seine Runden drehte, das nach eigenen Angaben des Erbauers bald seinen Weg in den DoSlot Shop finden wird.

Peter, Martijn und Jens hecheln etwas hinterher und versuchen das Tempo einigermaßen mitzugehen. Jens kann sich in der Truppe der drei Verfolger nach vorne fahren aber leider nur bis in den letzten Turn. Unter ungläubigen Blicken gibt der Regler zuerst Rauchzeichen und versagt dann ganz den Dienst. Der folgende Einschlag beendet dann mehr oder weniger das Rennen.



Jens Gerlach, Martijn de Kanter, Sebastian Nockemann, Peter Juchem, Alex Ortmann, Nick de Wachter

Die Top 3 der beiden Klassen :

Klasse 1A:

1. Nick de Wachter
2. Alex Ortmann

3. Gerd Schumacher

Klasse 1B:

1.Sebastian Nockemann

2.Thomas Strässer

3. Udo Steinbrenner

Nach dem Rennen der Klasse 1 sollten dann die "großen" und "schnellen" Fahrzeuge der Klasse 2 an den Start. Auch hier hatte vereinbarungsgemäß (lt. Fahrer Abstimmung) ein Qualifying zu erfolgen. Auch hier dasselbe Prozedere wie in der Kl.1 . Einziger Unterschied hier, das sich einige Fahrer zurückfallen ließen, um in einer frühen Gruppe zu starten - verständlich bei so manchem langen Heimweg. Also schnell die Gruppierung nach dem Qualifying vorgenommen und dann ..... nichts, Computer steht. Also neu gestartet und Eingabe erneut versucht und dann ..... nichts, Computer steht. Verdammte Technik. Kein Problem, Jürgen behält die Ruhe und löscht einige Datensätze. Danach sieht alles gut aus.

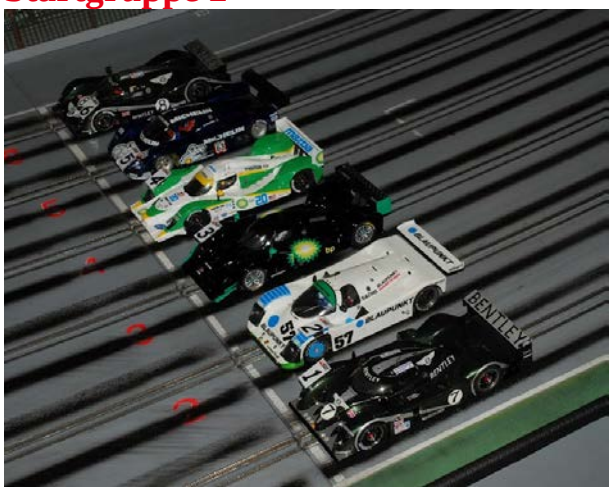
Die Startgruppe 1 kann mit gut 45 Minütiger Verspätung von der Leine gelassen werden.

Startgruppe 1

Max Ziemerink, Michael Unger, Thomas Vollmer, Volker Schneider, Dirk Strottmann, Dummy

Mensch Strotti, jetzt sind mal alles Schrauben fest und Du fährst einen schönen Stiefel und dann bricht Dir dein Leitkielschwert. Ansonsten wäre es wohl noch deutlich weiter nach vorne gegangen.
Michael auf seinem Mercedes kann auch gut das Tempo mitgehen und so entwickelt sich eine schön spannende Gruppe. Max hatte im Vorfeld leider nur geschafft, ein DTSW taugliches Auto für die Kl.1 zu bauen. Für die Kl.2 musste dann sein Gunnar (Clubfahrzeug) herhalten. Die Performance war durchaus beachtlich. Die schlechte Concours Bewertung ließ dann leider kein weiteres nach vorne fahren zu. Ansonsten Vollmi wie immer in der Kl2 mit Plastik schnell unterwegs und auch Volker konnte seinem 962KH richtig die Sporen geben.

Startgruppe 2



Michael Kaul, Udo Steinbrenner, Sebastian Gassner, Frank Hackländer, Günter Benecke

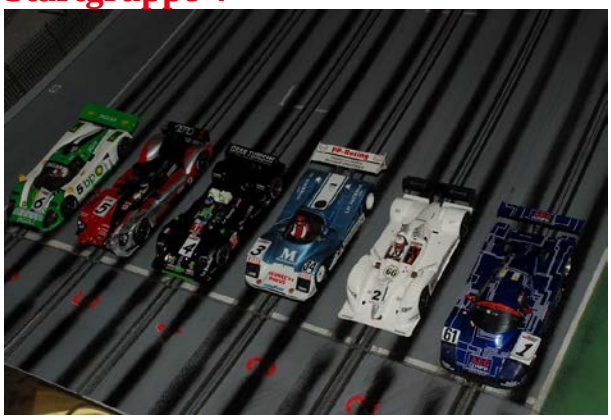
Hier trafen dann mal die beiden Fahrer der Carbon Hornet direkt aufeinander. Über die schön gebauten Autos wurde vorab ja bereits berichtet. Im Rennen lief es dann genau so schön mit knappen Vorsprung für Michael. Günter seit einigem Rennen seinem wunderschönem C52 abgeschworen, jetzt auf einem Klasse 2A C9 unterwegs konnte Platz 11 einfahren. Ein wenig unglücklich schaute Sebastian mit seinen Bentley. Schönes Auto, Top Chassis , Motor 5 mal getauscht aber irgendwie immer noch keine vernünftigen Zeiten. So war leider nur Platz 22. möglich.

Startgruppe 3

Carsten Levertz, Frank Hermes, Mario Kreim, Andrea Fischer, Julian Sander, Jürgen Landsberg

Ein tolle Gruppe oder das who is who des Slotracing. Jürgen als Bahnbetreiber auf Courage, Julian als Sohnemann von Serienchef Mario auf Acura, Andrea die schnelle Slotracing Dame auf neuem Lola, Mario himself auf Gunnar, Frank - mir gehen ein wenig die Superlativen aus - auf Courage und Carsten der wDTSW Haudegen auf Bentley. Hier wurde alles geboten was Slotracing ausmacht - faire Zweikämpfe, ein paar Dramen und letztendlich Julian als Sieger der Startgruppe 3.

Startgruppe 4



Patrick Fischer, Ben Karweg, Robert Ries, Stefan Kuhn, Yannick Horn, Thomas Schmitz

Uih, schon wieder ein Gunnar, diesmal pilotiert von Robert. Konnte Robert bereits in der Mitte einige Siege einfahren, reichte es hier zu Platz 4.

Patrick mit C9 und eigenem Chassis unterwegs konnte man seine Zufriedenheit durchaus vom Gesicht ablesen. Wurde schon der C9 beim Finale 2011 erfolgreich in Düsseldorf eingesetzt, konnte an die gute Performance angeknüpft werden. Platz 5. in der Endabrechnung.

Ben mit seinem Acura wieder sehr gut unterwegs aber blieb etwas hinter den eigenen Erwartungen zurück. Letztendlich trotzdem ein guter 10. Platz.

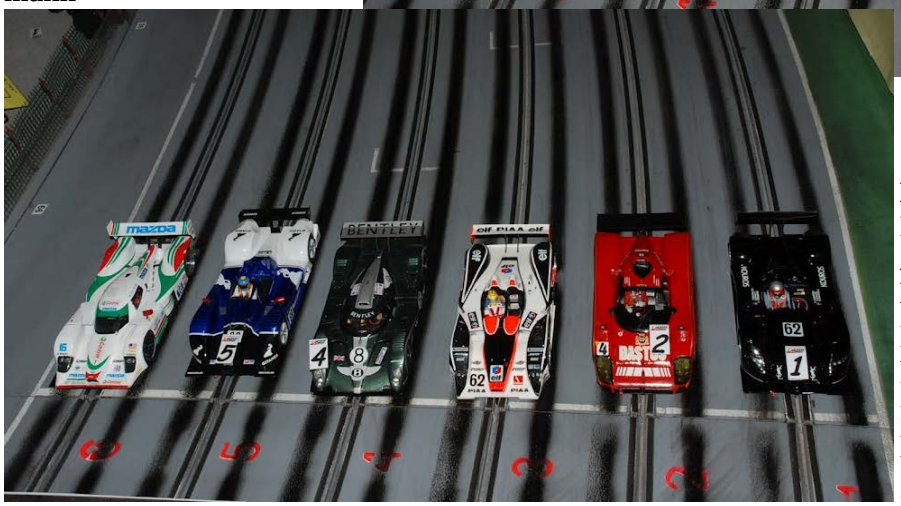
In dieser Gruppe begann dann auch der Stern der Fam. Kuhn massiv zu leuchten. Selten zuvor haben wir Stefan so schnell und fehlerlos gesehen. Großes Kompliment !!!!!! Platz 9.

Neben Stefan dann wohl das Auto mit dem größten Radstand. Yannik hatte sich für einen R15+ entschieden und war perfekt in der Lage

das "Dickschiff" gekonnt um die Bahn zu wuchten. Ein mehr als verdienter 11. Rang.
Komplettiert wurde die Gruppe von Thomas. Er legte eine Performance an den Tag, die Ihn wie einen sicheren Zweiten aussehen ließ. Dann ein Abflug und der LK Halter war gebrochen. Aufgeben gibt es nicht bei den Jungs aus Höhr und so wurde blitzschnell der Karohalter mit Sekundenkleber von Alex fixiert und weiter ging die Hatz. Es blieb Platz 9 trotz der Reparaturpause.

Startgruppe 5

Martijn de Kanter, Thomas Strässer, Peter Juchem, Rüdiger Kress, Gerd Schumacher, Sebastian Nockemann



Martijn auf neuem Acura - mmmmmh, warum hat er bloß seine Lola an Sebastian verliehen? War dieser auf dem Leihfahrzeug doch super schnell unterwegs. Martijns neuer Einsatzwagen lief aber auch nicht schlecht. Platz 8 und nur ein paar Teilmeter getrennt von den Plätzen 7. Mit Rüdiger und Platz 6. Mit Peter.
Thomas auf neuem NDW Material unterwegs (und mit demselben Decalbogen wie in der Klasse 1 :-)) konnte direkt mal zeigen, zu was der Jag fähig ist. Platz 2 in der Klasse 2A.
Peter und Rüdiger fighteten das ganze Rennen Rad an Rad. Das bessere Ende dann für den schnellen Mann aus dem Westen.
Gerd auf ganz neuem Material (FLM) unterwegs konnte direkt seine Bahnkenntniss unter Beweis stellen. Zwar im Qualifiying vom Vater knapp geschlagen konnte Gerd das Ergebnis im Rennen zu seinen Gunsten beeinflussen - Rang 3 in der 2B. Komplettiert wurde die Gruppe von Basti - der eigentlich nur die 1B Fahren wollte dann aber doch gerne das Angebot von Martijn annahm den Vorjahreswagen zu pilotieren. Noch einen richtigen Motor eingebaut und Platz 2 stand nach dem Rennen auf der Uhr.

Startgruppe 6

HeinzPeter Schumacher, Ingo Magon, Marcel Kuhn, Alex Ortmann, Jens Gerlach, Nick de Wachter

Die letzte Gruppe - oder kurz bevor der Vorhang fällt. Denke, über Alex und Nick muss meine keine große Worte verlieren.
Nick souverän an die Spitze der Klasse 2a und Alex fuhr mit seinem FLM von niemand erreicht Traumzeiten, die ihm Platz 1 sicherten. Ingo deutlich besser aufgelegt in der 2B als in der 1A, kann das Tempo gut mitgehen und beendet das Rennen als 13. Für mich die größte Überraschung Marcel. Marcel legt ein Höllentempo vor und sieht lange Zeit wie ein Fahrer in Top 5 aus. Leider löst sich die Schraube am Motor und so ist ein kleiner Notstop einzulegen. Somit schafft es sein alter Herr noch an ihm vorbei. Heinz-Peter und Jens beharken sich mehr oder weniger das ganze Rennen um den Platz 4. Heinz-Peter, direkt am Start in einen Unfall verwickelt, muss Jens erst ziehen lassen. Dieser macht dann aber auf der Spur 5 deutlich zu viele Abflüge und somit zum Schluss das verdient bessere Ende für Heinz-Peter - wenn auch nur um ein paar Teilstriche.

Für die Statistik Freunde hier noch die Top 3 Plätze der Klasse 2A und 2B:

Klasse 2A:

1.Nick de Wachter

2.Thomas Strässer

3.Thomas Vollmer

Klasse 2B:

1. Alex Ortmann

2.Sebastian Nockemann

3.Gerd Schumacher

Was gibt es sonst noch zu sagen? Den Gesamtsieg konnte Sebastian für sich einfahren. Damit dürfte es wohl in den nächsten Rennen einen Dreikampf zwischen den "Fast Guns" geben.
Glückwunsch zum Tagessieg !!!!!!!!!

Wo Licht ist, ist auch Schatten:

Generell kann die ganze Veranstaltung als durchweg gelungen mit vielen zufriedenen Gesichtern bezeichnet werden. Ein Kritikpunkt soll aber nicht unerwähnt bleiben. Die Klasse 1B war deutlich schwächer besetzt als in den letzten Jahren (nur 4 Starter stellten sich mit den schmalen Hochhäusern). Problematisch ist bei dem aktuellen Punktevergabeschlüssel, die dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrung. Dies soll jetzt auf keinen Fall die Leistung der 1B Starter diskreditieren, die Situation muss aber beobachtet werden und falls sich an den Starterzahlen nichts ändert, werden wir entsprechend reagieren. Im Moment wäre eine Entscheidung aber deutlich verfrüht.
Ziel ist aber, dass am Ende derjenige den "Topf" mit Heim nimmt, der konstant der Schnellste war und nicht derjenige, der am besten taktiert (auch wenn das natürlich in Maßen zur DTSW gehört).

Was das Thema Motorpool angeht, war es glaube ich auch ein Schritt in die richtige Richtung. Zwar waren wie zu erwarten dieselben Fahrer wieder vorne. Aber das ganze Feld rückte deutlich näher zusammen.
Nicht zuletzt sorgen aber auch ausgegeben Motoren für weniger Diskussionsbedarf. Hier werden wir noch ein paar Rennen abwarten und Erfahrungen sammeln und dann entsprechend die Klasse 2 angehen.

Werfen wir noch ein Blick ins Fahrerfeld: Ein Großteil der DTSW Fahrer sind der Rennserie auch noch nach 3 Jahren treu geblieben und somit hat sich eine Klasse Stammmannschaft gebildet, die den "Spirit" im Westen ausmacht. Garniert werden die Rennen immer wieder durch Gaststarter aus dem Süden und Norden - auch hier zeigt sich wie freundschaftlich die Starter mit einander verbunden sind. Die Kirsche auf dem Sahnehaufen sind dann die Neueinsteiger, die das Feld abrunden. Hier freuen wir uns über jeden einzelnen und stehen gerne

mit Rat und Tat oder auch gegebenenfalls mit Leihfahrzeugen zur Seite.

Auch wenn wir objektiv betrachtet 2012 mehr Starter aus dem Westen beim Eröffnungsrennen hatten als im Jahr 2011, fehlen uns doch ein paar liebgewordene Gesichter. Mal schauen ob diese für Oberberg den wDTSW Tross wieder komplettieren.

Ein letzter Blick sei noch in Richtung Material erlaubt: Hier gab es wie im Vorbericht beschrieben nichts "spektakulär" Neues zu bestaunen. Nach wie vor sind zahlenmäßig die LRD Chassis und NDW(AO) Chassis in der Überzahl. Ebenso häufig anzutreffen Speedslot und BK. Alles in allem keine geheimnisvollen "handgeschnitzten" Chassis, sondern alles sehr dicht an der Serienproduktion und für jeden Fahrer erhältlich. Ein Chassis macht sich auf, in die Phalanx der Etablierten einzubrechen. Wie bereits beschrieben, hat DoSlot ein neues Chassis am Start, was optisch wie auch vom Ergebnis einen sehr guten Eindruck macht. Im Moment noch vorserienreif, soll es aber bald über den Shop zu beziehen sein.

Ebenso soll noch ein kurzer Blick den Deckeln gelten: Ja, Paganis waren auch am Start, aber im Generellen haben wir allen Unkenrufen zum Trotz ein buntes Starterfeld gesehen. Paganis in unterschiedlichen Varianten, C6, Audi, Masa, Porsche, BMW Ford GT, F458 etc. So kann es gerne weitergehen.

Wie geht es weiter :

Das nächste Rennen findet am 5.5.2012 auf der Holzbahn in Oberberg statt. Einen entsprechenden Vorbericht gibt es in den nächsten Tagen.

In diesem Sinne bis Oberberg wo wir wieder die Regler kreuzen werden.

Die Ergebnisse im Einzelnen sind wie immer unter www.rennserien-west.de abzurufen.
Bilder zum Event :
https://picasaweb.google.com/107132595764439460464/1LaufWDTSW2012Swisttal#

Gruß

Euer WDTSW Team
Mario
Jens

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / DTSW West

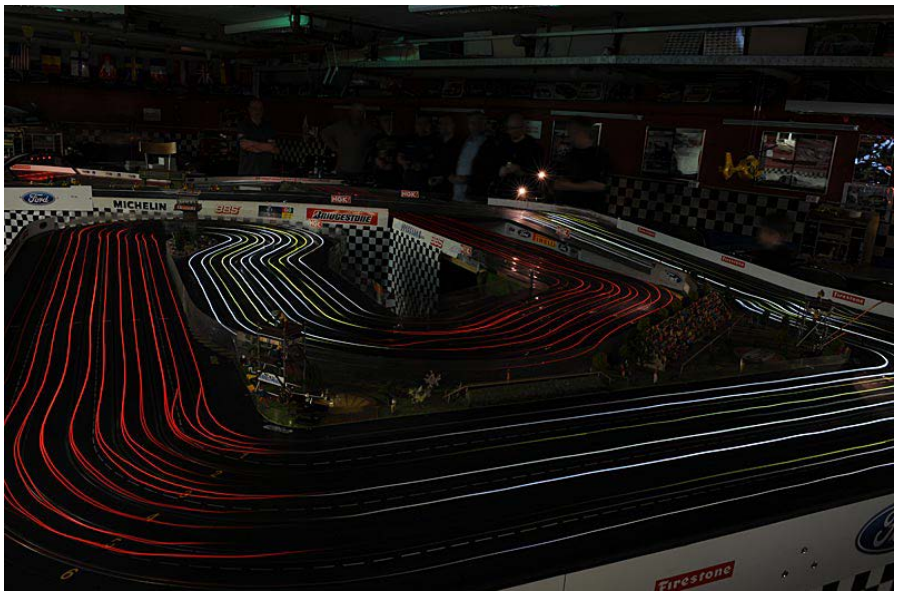
Grand Slam

Testtag am 31. März 2012 in Köln

So langsam weisen die Test- und Einstellfahrten des Grand Slam schon Tradition auf. Testtag Nr. 3 führte am Samstag zum SRC Köln. Ebendort wird am 11. Und 12. Mai 2012 der zweite Lauf der neu konzipierten Serie ausgetragen. Dies nahmen 25 Fahrer aus 14 Teams zum Anlass, am Samstag mehr oder weniger intensiv ein paar Runden auf dem kleinen Kurs der Domstadt zu drehen . . .

Kompakt . . .

- **Teil III der Test- und Einstellfahrten ging in der Domstadt über die Bühne . . .**
- **25 Teilnehmer vertreten 14 (von 18 eingeschriebenen) Teams . . .**
- **„Bahnerkundung“ auf dem kleinen Kurs war das Motto . . .**
- **Favoriten für den 2.Lauf identifiziert!☺**



Köln bei Nacht . . .

Track

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url
www.src-koeln.com

Strecken
6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang
(6-spurig, Carrera, ca. 49,0m lang)

Target

Ging es bei den vorhergehenden zwei Testtagen in Schwerte und Dortmund zum Jahreswechsel für die **Veranstalter** noch im Schwerpunkt um die Erprobung der Instrumente zur Organisation, ging man den Testtag Nr. 3 wesentlich relaxter an. Ein wenig Abstimmung mit den Gastgebern für das Rennen Mitte Mai war erforderlich – ansonsten stand eher der Smalltalk im Vordergrund . . .

Fahrzeuge der Kategorien 3, 4 und 5 warten einträchtig, aber mit Sicherheitsabstand auf den Einsatz . . .

Für die **Teams** war die Erprobung neuer Fahrzeuge weniger relevant als noch vor dem Serien Auftakt im Februar. Logischerweise rollten erneut etliche neue GT2- und GT3-Fahrzeuge erstmalig auf die Strecke – die große Neuheiten Flut blieb jedoch aus. Bemerkenswert waren zumindest die Teams „HeideHenker“ und „HU-Racing“, welche nun endlich die passenden Waffen aus der K2 und K3 einsatzklar hatten (im ScaRaDo war man jeweils noch mit weniger performanten Fahrzeugen am Start).

Somit stand das **Erlernen** des kleinen, 31m langen Kurses beim SRC Köln eindeutig im Vordergrund der Bestrebungen. Die Strecke scheint bei den 18D Fahrern weniger beliebt als die große Bahn sein, welche vordergründig einfacher zu fahren erscheint. Faktisch weisen beide Strecken ihre Tücken auf – auf dem kur-

zen Kurs ist allerdings weniger „Geschwindigkeitsrausch“ als auf der 49m Bahn zu verzeichnen!☺

Vier schnelle Teams an der Bahn (v.r.n.l.): Remo („Nogo“), Hans („HU“), Siggi („Ragtag“) und Ralf (ZuSpätBremser“) . . .

Test as Test can

Das **Bahnputzen** war mit sechs Folks rasch erledigt. Reine PU Strecken benötigen halt nicht so viel Fürsorge . . .

Bei den **Fahrzeugen** gab’s endlich den schicken „Portas“ Audi R8 LMS für die „Heidehenker“ – ein K3 Team welches im ScaRaDo noch mit dem K2 Spyker C8 am Start war. Am Ende der Session zeigte der Vier-Ringe-Bolide zwar leichte Auflösungserscheinungen, bis zum Mai sollte er aber wieder glänzen!?☺ Auch „HU-Racing“ hatte endlich den K2 Spyker C8 Laviolette einsatzklar und muss für das Rennen nicht mehr auf den K1 Porsche 911 GT3 R zurückgreifen. Intentionsgemäß lief der Holländer etwas sicherer als der Elfer – geht doch!☺
Die Kollegen von „Ragtag“ aus Schwerte arbeiteten allerdings gegen den Trend und testeten den „Hybrid“ 911 aus. Quasi standesgemäß, war doch Senior Bergmeister zu Besuch.

Gegen den Trend: 911 GT3 „Hybrid“ aus dem Ruhrtal . . .

Ein weiterer Trend führt anscheinend weg von den K5 Autos – warum eigentlich? „Slotcraft“ hatte jedenfalls ein erstes T-Car von Chevrolet am Start und äußerte sich recht zufrieden . . .
Last but not least experimentierte der „Frührentner“ mit dem K1 BMW Z4 VLN und war nicht wirklich begeistert von der erzielbaren Performance auf dem winkligen Kurs . . .

Getestet wurde annähernd 8 Stunden – mehr oder weniger am Stück. Rund zwei Stunden davon ging’s im abgedunkelten Raum um den Kurs. Wobei hier noch einiges an Nacharbeit seitens des SRC ansteht. Die Stromkreise sind nicht sauber getrennt; die Bepfe muckte. Das sollte aber mit etwas mehr Systematik und sechs Wochen verfügbarer Zeit lösbare Aufgaben sein . . .
Nach rund zwei Stunden „Einrollen“ war ein konstantes Grip Level erreicht und die Zeiten lagen zwischen 7.0s in der Spitze und der glatten Acht-Null. „Rutsch“ war ausreichend zu verzeichnen; mehr Grip wurde höchstens von den Ortsfremden gewünscht!☺

Premiere hatte die von Mario Bäsken entwickelte Maschine zum Abziehen der Räder. Die Akzeptanz war gegeben – etwas Nacharbeit hatte Mario allerdings schon identifiziert. Schauen wir, wie’s weiter geht!☺

Marios „Räderabziehmaschine“ . . .

Die Fahrzeuge der schnellen Teams (v.r.n.l.) im Clinch: F430 GT2 von „Nogo“, Gallardo GT3 von „Ragtag“ und Spyker C8 GT2 von „HU-Racing“ . . .

Wie üblich konnten die fahrerisch nicht so stark besetzten, aber mit einem langen Radstand versehenen K4 und K5 Autos von den Rundenzeiten her gut mitmischen. Lediglich über Abflüge vermochte man deren Piloten letztlich abzuschütteln!☺

Und die ersten echten **Favoriten** für den zweiten Lauf konnten ebenfalls und wenig überraschend identifiziert werden: Die mehr oder weniger mit Heimascaris besetzten drei Teams „HU-Racing“, „Nogo“ und „ZuSpätBremser“ gingen die schnellsten und konstantesten Zeiten. Hier vermochten die restlichen Crews nicht wirklich mitzuhalten. Und da in Summe 14 Teams beim Testtag vertreten waren, weist diese Positionsbestimmung durchaus schon eine recht treffsichere Aussagekraft auf . . .

Dahinter geht’s aber ohne klare Ansage weiter. Vom Speed her liegt man dichtauf – und von der Fehlerrate her wohl auch!☺

Und sonst? Der Mercedes AMG SLS von Scaleauto steht unmittelbar vor der Homologation in der K4 (die letzte Fassung der Heckflügelhalter sollte diese Woche noch aus der Fräse laufen). Nach dem White Kit wurden von H&T Motor Racing mittlerweile übrigens auch die ersten fertig bedruckten Karosserien dieses Modells ausgeliefert: #738 VLN als Fertigfahrzeug (SC7021) und #739 VLN als Fertigkarosserie (SC7025B). Sie konnten neben dem Fujimi BMW Z4 GT3 in Köln besichtigt werden. Und auch der Z4 GT3 wird wohl zeitnah als Alternative in der K1 für den Grand Slam zugelassen . . .

Gegen 19 Uhr lichteten sich die Reihen der Testfahrer dann doch erheblich – es war genug geturnt. **Bedankt** an die SRC[ler] für’s Einräumen der „Fahrstunde“ und die allzeit prompte sowie bisweilen auch humorige Begleitung im Catering!

Preview

Ernst wird’s am **11. und 12. Mai 2012**, wenn der Grand Slam den zweiten Lauf beim SRC Köln bestreiten wird. Bis dahin sind noch sechs Wochen Zeit, die Crews und die Fahrzeuge auf Vordermann zu bringen . . .

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Grand Slam

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 31. März 2012 in DU-Buchholz

geschrieben von Ralf Postulka

Mr. Bill France Germany lädt ein.

Und 27 NASCARos folgten seiner Einladung zum Saisonstart.

Schwindel garantiert, die kurvige Bahn in Buchholz

Am Samstag wurde die Winston-Cup Saison 2012 in Duisburg-Buchholz eröffnet.
Dort im Buchholzer Keller, wo Manfred vor 20 Jahren die NASCAR-Serie aus der Taufe hob, trafen sich am Vorabend 15 Trainingswillige. Die Bahn brauchte nicht geputzt werden, da dort immer nur GP-Tires gefahren werden. Aber sie wurde sorgfältig vom Staub und Reifenresten befreit. Umso mehr Zeit also, Fahrer und Auto auf die nicht einfache, kurze und verwinkelte Bahn abzustimmen.

Letztes Training direkt vor dem Rennen

Bahnneulinge lernten aber zunächst mal Untermieter Drehwurm kennen. Wenn's zuviel wurde, konnte man eine Etage höher entspannen. Dort hatte Manfred's Frau Dagmar mit Freundin Gertrud einige Snacks für die Gäste vorbereitet.

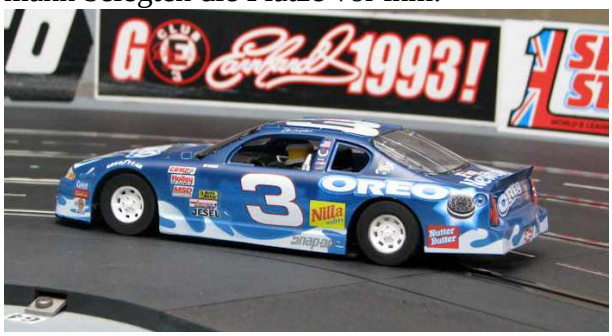
An der Bahn zeigte unterdessen Rolf Krause, dass mit ihm zu rechnen ist.

Samstag Morgen dann trudelten so nach und nach 27 Starter bei Manni und seiner Frau ein. Das hieß 7 Startgruppen, die erste mit Dummy, welche die 4-spurige Strecke unter die Räder nehmen sollten. Da es das erste Rennen war, dazu noch mit neuen starken Fahrern, mischten sich die Gruppen zum ersten Lauf recht interessant zusammen. Am deutlichsten wurde dies in der dritten Gruppe, wo Oliver Stork durchs Feld pflügte, wie das berühmte heiße Messer durch die Butter. Oliver fährt nur einige wenige Rennen, deswegen der Start in dieser eigentlich für ihn zu schwachen Gruppe. Mit 129 Runden zeigte er aber sofort, wo er im zweiten Lauf starten wird: ganz vorne!

Technische Abnahme mit Erläuterung

Doch vorher kämpften noch die etwas schwächeren Fahrer(-innen) um den letzten Platz. Den ließ Charly Steegmans sich aber nicht wegnehmen, weder in Lauf 1 noch im zweiten Durchgang. Reglerprobleme besiegelten die Platzierung. Charly, sonst nur im Grand-National unterwegs, ist einer der Neuzugänge

im Winston-Cup. Tamara, Ralf und Ingo Heimann belegten die Plätze vor ihm.



Dale Earnhardt Jr.'s 2002 Oreo Monte Carlo

Davor auf P 23 die Überraschung in Person des Markus Hackstein: Dieser legte im zweiten Lauf einen gnadenlosen Ritt ohne Rücksicht auf Verluste hin, um sich neun Plätze zu verbessern: P14, gesamt dadurch P16. Zwei weitere Driver, die gut mit der Bahn zurechtkamen, waren Rookie Karsten, der im 1. Lauf auf dem 17. Platz landete und Christian Borchert, der sich dank Peter Recker's Mietwagen auf P 15 wiederfand. Während Karsten dann aber im 2. Heat arg abrutschte (P24), traf Christian dort auf einen Ralf Pistor, dem die hakelige Bahn wohl nicht so behagte. Normalerweise startet er zwei bis drei Gruppen weiter vorne. Die Beiden brauchten dann einige Runden neben- und hintereinander herfahrend, bis sie sich einig waren, wer der Schnellere ist. Ralf machte sich dann in gewohnter Weise aus dem Staub. Bis dahin konnte Christian aber ordentlich Paroli bieten. Die Plätze davor belegten mit Wiedereinsteiger Holger Michels, Thorsten Szugger , Lisa und Frank Kaldewey Driver, die zwischen den Heats konstanter geblieben waren.

Kampfgruppe 2 am Start...

...und die Piloten dazu

In der vorletzten Gruppe setzte sich Uwe Schulz sofort an die Spitze. Die Plätze dahinter waren sehr hart umkämpft und wechselten spurabhängig im Teilmeterbereich. Rolf, anfangs durch einige Abflüge etwas abgeschlagen, kämpfte mit Volker um Platz 2 in der Gruppe, behielt die Nase vorne und machte sich danach noch auf die Jagd nach Uwe, doch dafür reichte es nicht mehr. Der sechste Platz im Gesamt war ihm aber sicher.

Gruppe 2: Uwe ist schon weg, Volker rangiert noch auf Platz zwei

Das hat mächtig Spaß gemacht!

Die Spitzengruppe begann ihren ersten Lauf mit einem Fauxpas von Manni: Ihm liegt die

Vorbereitung seiner Leihautos und die mancher anderer Teilnehmer so am Herzen, dass er darüber sein eigenes vergaß....
Mit falsch montierten Rädern (die Transportreifen waren noch drauf) lief zunächst gar nichts. Der Fairness der Mitbewerber ist es zu verdanken, dass er schnell reparieren durfte und so noch vor Peter, aber hinter Oliver und Patrick landete.

Die Spitzengruppe am Start...

.....mit den dazugehörigen Fahrern

Oliver auf der Flucht vor Manfred

Im zweiten Lauf setzte sich Oliver zunächst in Führung, um sie eine Runde später an Patrick abzugeben. Gleichzeitig wurde sein Auto etwas zu breit für Manni, als die drei nebeneinander die überhöhte Rechtskurve passieren wollten. Peter hielt sich vornehm zurück. Während sich Patrick vom Feld absetzt, macht sich Manni mit Kragenweite 60 vom letzten Platz an die Verfolgung. Zunächst muss Peter dran glauben, etwas später auch Oliver. Patrick baut währenddessen seinen Vorsprung kontinuierlich aus. In Runde 12 des 2. Stints steht bereits Peter zur Überrundung an! Manfred macht's ihm beim Start zum 3. Stint nach und zeigt Peter das Heck. Der Abstand zwischen Oliver und Manfred bleibt zunächst gleich, während Patrick sich weiter langsam entfernt.
Am Ende des dritten Stints legt er sich Peter zur 2. Überrundung zurecht. Oliver auf Spur 3 macht plötzlich Boden auf Manni (Spur 2) gut. Nach dem letzten Spurwechsel kann sich Manni auf 1 wieder von Oliver auf 4 absetzen. Patrick knackt Peter nun doch noch nicht, der rettet sich noch ein paar Runden vor ihm, bis er ihn durch einen Abflug in der Rechts vor Start/Ziel vorbei bittet.

Peter's Schicksalskurve

Währenddessen verkürzt Manni den Abstand auf Patrick, der auf Spur 2 fährt. Als er nur noch 17 Teilmeter entfernt ist, fällt allerdings die Zielflagge.

Manfred und Oliver rundenlang nebeneinander

Eine tolle Veranstaltung ging zu Ende, die ohne das Engagement von Manfred Stork und seiner Frau Dagmar sowie ihrer Freundin Gertrud so nicht möglich gewesen wäre. Während sich Manfred um's Renngeschehen kümmerte, verwöhnte seine Frau die Teilnehmer mit Speis und Trank vom Feinsten. Alle fühlten sich sichtlich wohl und teilweise mussten die Fahrer durch mehrfache Aufforderungen aus dem Wohnzimmer zu ihren Rennläufen gebeten werden.

Bei dieser Geselligkeit fällt's schwer, sich zum Rennen aufzuraffen

Der nächste Lauf zum Winston-Cup findet schon in zwei Wochen beim SRC-Niederrhein in Moers statt.

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Winston Cup

Spaß bei der Siegerehrung

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ / ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟡 ○ ○ ○
Grand Slam	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟡 ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ / ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟡 ○ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 / 🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○