

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 157 -

28. April 2008

Editorial

Moin Folks . . . Duessel-Village 250, Vintage Slot Classic sowie C/Team-Cup bildeten das Slotracing Wochenende im Westen. Die NASCAR auf Sakatsu Chassis waren bereits am Freitag Abend in Heerdt auf Achse. VSC und C/West tobten am Samstag - die einen in Kottenheim und die anderen in Schwerte . . .

Das nächste Wochenende ist ein Verlängertes - und steht ganz im Zeichen der DPM, was aber die Classic Formula und die Trans-Am nicht wirklich daran hindert, am Samstag in Engelskirchen bzw. am Sonntag in Herzebrock ihre Rennen auszutragen . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 157 umfasst Rennberichte vom NASCAR Winston Cup am vorletzten Samstag (Nick Speedman) sowie vom Duessel-Village Auftakt (André Kaczmarek) und der Vintage (Thomas Willner) am zu-

rückliegenden Wochenende.

Die Vorschau beinhaltet alle drei avisierten Veranstaltungen: DPM (Schleichender), Classic Formula (Taffy Ullrich) und Trans-Am (Andreas Rehm) werden „beschrieben“ . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
2. Lauf am 19. April 2008 in Moers
- Duessel-Village 250
1. Lauf am 25. April 2008 in Düsseldorf Heerdt
- Vintage Slot Classic
3. Lauf am 26. April 2008 in Kottenheim
- DPM
2. Lauf zur EPC vom 1. bis 3. Mai 2008 in Dietzenbach
- Classic Formula Day
2. Lauf am 3. Mai 2008 in Engelskirchen
- Trans-Am
4. Lauf am 4. Mai 2008 in Herzebrock

NASCAR Winston Cup

2. Lauf am 19. April 2008 in Moers



geschrieben von Nick Speedman

...zum zweiten Lauf der Saison haben die Jungs vom SRC Niederrhein wie gewohnt eine perfekte Vorbereitung durchgeführt. Jürgen Tapaß war hierbei auf der Seite der Gastgeber der Hauptakteur. In sportlicher Sicht zeigte Andreas Laufenberg, wo die Meßlatte zu liegen kommt. Und hatte ganz nebenbei ein groß Teil der Rennleitung übernommen. Aber



... der Jüngste Teilnehmer Luke konnte seine Belobigung bei der Siegerehrung gar nicht fassen !!

zunächst kamen insgesamt 21 Nascaro's nach Moers. Natürlich hätte sich Manfred Stork 4 Startgruppen gewünscht, aber mit dreien ist ein Renntag auch ganz gut ausgefüllt. Die Rennasse Caro und Christian der Schnitzler Family sowie Justin Pasch fehlten auch dieses mal. So kamen mal wieder die alten Hasen zu einem guten Punkteergebnis. Und diese sind schon seit vielen Jahren die treuen Mitfahrer in den beiden NASCAR Serien mit den Kunststoff Fahrwerken.

Kompakt . . .

- **Andreas Laufenberg gewinnt die Tageswertung mit 3 Runden Vorsprung !!**
- **Peter Recker folgte auf P2 vor Manfred Stork**
- **der SRC begrüßte 21 startwilligen Racern.**

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Shakedown . . .

... für alle ankommenden Gäste war klar, dass heute ein entspannter Renntag anstehen würde. Es kam keine übertriebene Hektik auf, denn Manfred Stork hatte am Vorabend bereits die passende Übersetzung mit 15:42 bei 26er Rad-durchmesser überprüft. Damit konnten alle kurz eine Abstimmungsfahrt unternehmen. Wer länger trainieren wollte, fand immer einen Platz auf den Rennsitzen von Moers. Durch die Trainingsfaulheit war der notwendige Standard Grip für ein Rennen mit GP Reifen noch nicht erreicht. Daher kommt unter den Fahrern aus dem Mittelfeld immer wieder der Wunsch, dass die Topfahrer doch mal zuerst starten sollten. Dann sollen die mal sehen, wie es ist ohne perfekten Grip . . . (oh jetzt sehe ich meinen Manfred wieder zum Hörer greifen, um mir mitzuteilen, dass das nicht so gewesen war ☺☺).



Da werden schon die Starter in den PC eingegeben !!

Die techn. Abnahme . . .

... die techn. Abnahme wurde wie immer durch den Serienchef und einem hilfsbereiten Fahrer durchgeführt. Bei den NASCAR hat sich das Reglement so in das Unterbewusstsein eingebrannt, dass Nachbesserungen an den vorgestellten Fahrzeugen normal nicht notwendig sind. Manfred betrachtet daher mit besondere Aufmerksamkeit das Klebeverhalten der Reifen. Die Haftprobe wird einen genormten 50 Gramm schweren Gewicht mit zwei kleinen Polystyrol Plättchen von 0,5 mm Dicke durchgeführt. Dabei dürfen die Polystyrol Plättchen nicht länger als 1 Sekunde am Reifen haften bleiben, wenn das Fahrzeug hinten angehoben wird. Wie bei jeden Rennen erhal-

ten die 6 Besten in der Tabelle von Manni vorbereitete Reifen, die am heutigen Tage knapp 26 mm Durchmesser hatten. Natürlich fordert Manfred auch die Fahrer auf, die mal als Gaststarter auftreten, aber zu den Besten gehören, sich ebenfalls gestellte Reifen zu montieren.



... Winston Cup Buick !!

Heat 1 . . .

... in der ersten von 3 gebildeten Startgruppen fuhr direkt der jüngste Teilnehmer namens Luke den alten Hasen. Und er bot ein zügiges und perfektes Rennen und wurde auch dafür belohnt, dass ihm nicht die Laterne zugesprochen wurde. Diese durfte erst einmal Freddy halten.

Die mittlere Startgruppe hatte Andreas Laufenberg in ihren Reihen. Damit war dem Berichterstatter klar, dass er bis zu 20 mal in den 24 Minuten überholt würde. Aber Andreas war gnädig und beließ es bei neun Überwindungen. Das reichte aber bereits für P1 mit 142,43 Rd.

Die besten 7 nach vorliegenden Tabellenstand waren bereit, zum Start in der dritten Startgruppe. Davon gehörten vier zu den ganzen heißen Kandidaten für den Tagessieg. Jedoch war allen klar, dass die 140 Rd. überschritten werden müssen. Drei der Vier hatten damit kein Problem und ganz besonders Patrick Meister als Laufsieger sah sich nahe am Andreas Laufenbergs Vorgabe mit 141,34 Rd. Peter Recker erlangte P 3 mit knappen 18 Teilstrichen vor Manfred Stork. Für Spannung war gesorgt und die Rückrunde konnte starten.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6** A. Laufenberg, P. Meister, P. Recker, M. Stork, N. Durukanli, A. Thierfelder



... Chevi von André Tellmann !!

Heat 2 . . .

... der Sinn des Regrouping nach dem Listing aus Heat 1 führt die leistungsmäßig gleichstarken Fahrer und Katja Overbeck zusammen. Damit sind in der Folge die einzelnen Startgruppen kampfbetonter und mit mehr Fleiß bei der Sache. Für den Heat 1 hatte sich der gesamte Fanclub von Luke eingefunden. Wobei dieser natürlich aus Oma, Opa und Tanten bestand. Die Schulkameraden waren wohl nicht eingeweiht worden, und somit waren noch ein paar Stehplätze an der Bahn frei. Was wäre gewesen, wenn Luke nicht Opfer eines technischen Defektes geworden wäre, der letztlich zum Austausch des Rennbolids geführt hatte. Er musste das Rennen mit dem Serien T-Car von Manfred Stork fortsetzen.

Die zweite Startgruppe kämpfte wacker um die Ehre und zum Schluss waren auch alleine 10 Fahrer innerhalb von 135 - 132 Rd. Die ganz Schnellen hatten im Heat 1 ihre Boliden zu sehr heran genommen, sodass keiner mehr die 140 Rd. erreichen konnte. Andreas Laufenberg unterstrich nochmals seine Führungsrolle und erreichte P 1 im Heat 2. Zwischen M. Stork, Jürgen Tepasß P3 und Peter Recker lagen nach dem Ausrollen nur 16 Teilstriche. Damit erreichte Peter Recker mit seinem Vorsprung aus Heat 1 in der Addition P2 gesamt. Einen Erfolg für den in der alltime Liste auf P2 geführten Mitstreiter der NASCAR Serien.

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6** A. Laufenberg, M. Stork, J. Tepasß, P. Recker, P. Meister, A. Thierfelder, M. Hackstein

Siegerehrung . . .



... Bravo Andreas zum Tagessieg!!

...die hilfreichen Hände machte sich direkt an die Arbeit die beiden Laufergebnisse zu ad-dieren, während Manfred die Urkunden entsprechend beschriftete. Der Cup Sieger der Jahre 2003 + 2004 wurde heute zum Tagessieger.

Ergebnis Tageswertung. . .

die **TOP 6** A. Laufenberg, P. Recker, M. Stork, P. Meister, J. Tapaß, A. Thierfelder

Credits . . .

... allen voran an die Gäste, die mit ihren intensiven Vorbereitungen für spannende Rennen gesorgt haben.

...Manni der sich über die 3 Startgruppen gefreut hat. Wie immer hatte er für die gestrandeten ein T-Car bereit stehen. Somit konnte jeder ein ansehnliches Ergebnis einfahren.

... an den SRC Niederrhein, der mit vielen Clubmitgliedern für einen Reibungslosen Ab-

lauf der Veranstaltung sorgte. Und an Jürgen Tapaß, der die Bahn prima vorbereitet hatte.

... an die perfekte Rennleitung, die mit Übersicht die schlimmsten Crashes zu verhindern wusste !!



... Buick von Markus Hackstein...!!

Vorschau . . .

Der harte Kern der Nascar Winston Cup Racer wird am Samstag, den 31.05.08 beim SRC Mündelheim zum dritten Lauf der Saison starten. Das wird dann wieder eine riesen Gaudi geben, vorausgesetzt Markus Hackstein kommt wieder zum Kuchenanschneiden.

Für heute danke ich allen die den Weg an den Niederrhein gefunden haben und zum Gelingen des Renntages so fleißig mitgeholfen haben.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / NASCAR neu](#)

Duessel-Village 250

1. Lauf am 25. April 2008 in Düsseldorf Heerdt

geschrieben von André Kaczmarek

Rennbericht zum Lauf 1 Minerva

oder "Alt-Ehrwürdige" Minerva erwacht unter dem Donnern von 14 NASCAR zu neuem Leben" - oder "Wie fahre ich wie im Rausch 20 Runden Vorsprung vor dem Feld ein" . . .

Endlich war es so weit! Nach wochenlanger Vorarbeit ging nun endlich die DV250 zu Ihrem ersten Lauf an den Start. Ab dem Nachmittag trafen so langsam die Fahrer mit ihren heißen Boliden auf der Minerva ein und das Fahrerlager füllte sich stetig. Schon beim ersten beschnuppern der Bahn durch die Teilnehmer konnte man das Glitzern in den Augen des ein oder anderen sehen als er endlich die Minerva zum ersten Mal live vor sich sah. Direkt durch die Tür des Fahrerlagers thront die imposante Steilkurve mit einem ca. 55 Grad Banking und einem Außendurchmesser von ca. 5 Meter. Welch ein Anblick!



Steilkurve der Minerva

"Wow... und da geht es gleich im Vollgas durch..." - so und so ähnlich waren Sätze von den Fahrern zu hören...

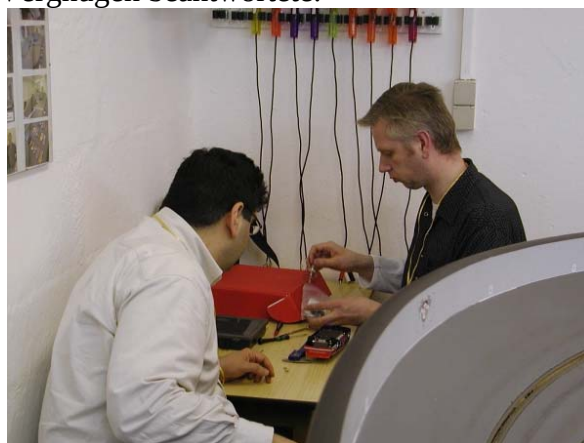
Das Training:

Keiner ließ es sich lange nehmen und jeder packte in Windeseile sein Equipment aus (wunderschöne neu aufgebaute NASCARs in allen Farben und Varianten kamen zum Vorschein) und ab ging es zum ersten Testen auf die Bahn. Obwohl 95% aller Fahrzeuge für die Serie neu aufgebaut waren, einige Autos bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal ein Roll-Out gesehen hatten, liefen eigentlich alle Autos direkt auf Anhieb recht rund.



... Fahrerlager auf der Minerva

Hier und da wurde noch ein bisschen mit der Übersetzung gespielt, der ein oder andere musste noch ein bisschen an seiner Karosse schleifen (denn lautes Kratzen in der Steilkurve zeugt leider nicht von Schnelligkeit, sondern von zu wenig Bodenfreiheit, trotz der eingehaltenen 0,8 mm), doch alles in allem waren fast alle Teilnehmer mit Ihrem Fahrzeug zufrieden. Mit einem der Organisatoren, Frieder L., hat diese Serie einen Fachmann im Bereich der NASCAR an Bord, der auch an diesem Abend wieder allen Fahrern mit offenem Auge und Ohr zur Verfügung stand und alle auch noch so kleinen Fragen bzgl. Abstimmung, Karosse oder Fahrverhalten mit großem Vergnügen beantwortete.



...Im Fahrerlager wird noch geschraubt

Die technische Abnahme:

Bei der technischen Abnahme zeigte sich dann, wie alle Fahrer sich strikt an das offizielle Sakatsu Nascar Reglement gehalten hatten und trotz der intensiven Kontrollen durch die zwei Rennkommissare, Frieder L. und André K., konnten keine gravierenden Mängel

an den Fahrzeugen gefunden werden. Zwar wurde dem ein oder anderen noch eine "freundliche Empfehlung" für das nächste Rennen mit auf den Weg gegeben und auch die ein oder andere Kleinigkeit direkt vor Ort gelöst, jedoch bestanden alle Fahrzeuge die intensive Prüfung.

Besonders ausführlich wurden besonders die NASCARs der beiden Rennleiter durch die Konkurrenten begutachtet, denn sowohl Mehmet S. wie Oscar H., beide mit der Erfahrung von unzähligen Abnahmen in der DSC und eigenen Markenpokalen, wollten hier nichts dem Zufall überlassen ☺

Das Gruppenfoto:

Das anschließende Gruppenfoto aller Fahrzeuge zeigte allen Teilnehmern, welch ein beeindruckendes Starterfeld solch eine NASCAR-Serie doch hat.



... Blick in die Steilkurve



... Blick über die lange Gerade

14 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Lackierungen und Decals, aufgereiht im Ausgang einer der schönsten Kurven im Rennkalender, lassen auch bei alt-eingesessenen Slotracern noch die Herzen höher schlagen.



... Blick auf das Feld

Das Qualifying:

Endlich ging es los und man konnte den Herzschlag der einzelnen Teilnehmer schon fast im Raum hören, als die einzelnen Fahrzeuge zu ihrem 45 Sekunden Qualifying auf Spur 4 an den Start gingen. Ausgewählt in einer Zufallsreihenfolge reihte sich ein Starter nach dem anderen an um seine Position für das Rennen auszufahren. Da hier nur die Schnellste aller Runden zählte, sah man dann den ein oder anderen übermütigen Abflug, denn irgendwo musste doch noch das letzte Zehntel für eine Verbesserung in der Startauf

Schon im Qualifying zeigte sich dann, wie eng das Feld dank der einheitlichen Technik des Sakatsu Fahrwerks zusammen lag und so trennte am Ende den 1ten vom 10ten nur eine halbe Sekunde. Hier setzte sich André K., knapp vor Dirk N. und Justus G. durch. Eng gefolgt von Andy F., Michael v.B., Frieder L. und Holger R., welche alle im Abstand von 5 Zehntel bei Ihrer schnellen Runden lagen. In der zweiten Startgruppe gingen dann Mehmet S., Thomas H., Oscar H., Chris B., Rolf N., Justus G. und Peter S. an den Start.

Die 1te Startgruppe:

Als erstes ging dann die zweite Gruppe in die Startaufstellung um das erste Rennen der Duessel-Village 250 einzuläuten. Und nach ein paar ermahnenen, sowie aufmunternden Worten durch Rennleiter Frieder L. schaltet die Ampel dann endlich von 5x Rot auf Grün um und die Jagd auf Positionen konnte beginnen. Nach anfänglichen kleineren Ausflügen auf andere Spuren, dem zwischenzeitlichen Aus-testen wie stabil die Banden oder auch andere Fahrzeuge sind, beruhigte sich das Feld dann

aber dem 2ten von 8 Turns wieder und zog munter seine Runden. Einige Fahrer stellten erstaunt dann im Rennen fest, dass ein eigentlich harmlos aussehender Linksknick nach einer Unterführung, doch zu mehr Komplikationen führen kann als man ihm eigentlich ansieht und bei so manch einem Fahrzeug zeigte sich, dass es nicht nur verdammt unruhig werden kann, sondern auch mal schnell den Slot verlässt, wenn man versuchte diesen mit Vollgas zu durchfahren.



Fahrer der ersten Startgruppe.

Andere waren doch immer wieder erstaunt, dass nach einem langen Vollgasanteil durch die Steilkurve mit anschließender langer Start/Ziel Geraden, doch auf einmal eine enge 90 Grad Rechtskurve vor einem auftaucht und setzten den Bremspunkt oft später an als die Fahrzeuge diesen vertrugen.

Über die 8 Turns á 6 Minuten entbrannte dann in der ersten Gruppe ein enger Kampf zwischen Mehmet S. und Oscar H., welchen Mehmet dann nach 525 Runden schließlich mit 4 Runden Vorsprung für sich entscheiden konnte. Beide Fahrer zeigten zu diesem Zeitpunkt schon, dass das Qualifying wohl leider nicht ihr bestes war und sie sowohl von den Rundenzeiten, wie auch der Rundenanzahl, hätten locker in der besseren Startgruppe mit halten können.

Im Mittelfeld lieferten sich Chris B., (der mit Schleiferproblemen an seinem Leihfahrzeug zu kämpfen hatte) und Peter S., (den immer wieder ein lockeres Motorritzel plagte) einen engen Zweikampf. Im letzten Turn konnte sich Peter S. dann mit 2 Runden vor Chris B. durchsetzen. Im hinteren Teil dieser Gruppe kämpften sowohl Thomas H., Justus G., sowie Rolf N., mehr mit technischen Problemen als mit den Gegnern auf der Strecke.

Die 2te Startgruppe:

Nun nahm auch voller Erwartung die Gruppe mit den Besten aus dem Qualifying Aufstellung vor der Startampel. Hier würde sich nun zeigen, ob die Zeiten aus dem Qualifying nur "Eintagsfliegen" waren, oder ob diese sich nun auch im Rennen wieder finden würden.



Fahrzeuge der 2ten Startgruppe.

Dirk N., im Qualifying noch zweiter, führte das Feld durch die ersten noch sehr gesitteten Runden, denn hier wusste jeder Fahrer, dass das Rennen nicht in der ersten Kurve entschieden werden würde. Ab der Mitte des ersten Turns nahmen jedoch auch in dieser Gruppe kleinere Unfälle und Abflüge zu und so bekamen auch hier die Einsetzer alle Hände voll zu tun, die Fahrzeuge wieder in die Slots der nur 10cm breiten Spuren zurück zu befördern, denn schon ein "zu breiter Daumen" konnte den Abflug der nachfolgenden Autos bedeuten.

Nach den ersten 2 Turns lag noch André K. in Führung, der sich mit viel Glück aus vielen der Karambolagen hatte raushalten können, doch von hinten nahte mit großen Schritten Dirk N., der sich und seinen 98er Ford Taurus im coolen Scooby Doo Design immer mehr in einen Rausch fuhr. Lag er nach dem 2ten Turn noch mit 1 Runde Rückstand auf P2, so zeigte er dann ab dem 3ten die Richtung an und die hieß eindeutig "VORWÄRTS!" und lag dort bereits mit 4 Runden vor dem Feld. Doch der Rausch der Geschwindigkeit hielt an, sein glänzend vorbereitetes Fahrzeug lag wie auf Schienen und er brannte eine Bestzeit nach der anderen in das alte Holz der Minerva. Der Vorsprung vergrößerte sich von Turn zu Turn und ohne weitere Abflüge lag er nach 8 Turns, mit 551 Runden satte 20 Runden vor dem zweitplatzierten André K., der seinerseits einen knap-

pen 2 Runden Vorsprung vor Michael v.B. ins Ziel retten konnte. Ein etwas enttäuschter Andy F. landete in dieser Gruppe nur auf P4 und verlor in der Gesamtwertung diesen sogar noch an Mehmet S., der aus der schlechteren Startgruppe heraus sich in die Top 4 fahren konnte. Weiter hinten kämpften Holger R. und Frieder L. mit sich, ihrem Fahrzeug und der Strecke und mussten sich im End-Ergebnis weiteren Fahrern aus der zweiten Startgruppe geschlagen geben. Verdient konnte sich Dirk N. somit die 150 Punkte für den ersten Saison-sieg, sowie auch den Preis für den Sieger, einen NASCAR Race-Truck in 1:24 gesponsert von der eBay Verkaufsagentur CIMAnKa einstreichen.



... Parc Fermé auf der Minerva

Ergebnis:

Platz 1 - 551,06 Rd - Dirk N. Ford Taurus 1998 #9 Jerry Nadeau "Scooby Doo Zombie Island"
 Platz 2 - 531,28 Rd - André K. Ford Taurus 2001 #88 Dale Jarrett "UPS"
 Platz 3 - 529,28 Rd - Michael v.B. Chevy Monte Carlo 2008 #31 Jeff Burton "Cingular Wireless"
 Platz 4 - 525,04 Rd - Mehmet S. Chevy Monte Carlo #05 Robby Gordon Jim Beam rot
 Platz 5 - 523,85 Rd - Andreas F. Chevy Monte Carlo 2007 #24 Jeff Gordon "DuPont Nicorette"
 Platz 6 - 521,05 Rd - Oscar H. Chevy Monte Carlo 2000 #03 Earnhardt Sr. "GM Goodwrench"
 Platz 7 - 518,17 Rd - Justus G. Pontiac 1990 #30 Michael Waltrip "KoolAid" 518,17 7 90
 Platz 8 - 506,61 Rd - Holger R. Chevy Monte Carlo 2002 #20 Tony Stewart "Home Depot"
 Platz 9 - 503,10 Rd - Peter S. Chevy Monte Carlo 2006 #8 Dale Earnhard Jr. "Budweiser red"
 Platz 10 - 501,83 Rd - Chris B. Chevy Monte Carlo 2007 #24 Jeff Gordon "DuPont"
 Platz 11 - 501,05 Rd - Frieder L. Chevy Monte Carlo 2004 #24 Jeff Gordon "DuPont"

Platz 12 - 484,61 Rd - Thomas H. Ford Thunderbird #88 Dale Jarrett Ford Quality Care

Platz 13 - 426,49 Rd - Jens G. Chevy Monte Carlo 1999 #5 Terry Labonte "Kellogg's"

Platz 14 - 358,00 Rd - Rolf N. Dodge Intrepid R/T 2001 #40 Sterlin Marlin "Coors Light"

Fazit:

Am Ende stand bei allen Fahrern aber mehr die Freude über einen gelungen Auftakt der Duessel-Village 250 im Vordergrund vor der eigenen Platzierung. Ein gut durchorganisierter Event, der allen Beteiligten sehr viel Spaß und Freude bereitete, leider minimal getrübt von einer zu früh schließenden Pizzeria. Doch vielleicht war es auch der knurrende Magen, der den ein oder anderen zu so schnellen Runden verleitete.

Am Ende verabschiedeten sich alle Fahrer voller Vorfreude auf den nächsten Event am 30. Mai auf der 40 Meter Plazidus im Hause amoslot. Weitere Veranstaltungen folgen dann auf den Holzbahnen im SoKo Keller, sowie der alten DSC Bahn im hause ARBC.

Voranmeldungen für diese Veranstaltungen nehmen die Rennveranstalter unter <http://www.1zu24slot.de> selbstverständlich noch entgegen. Ebenso findet Ihr dort auch das Ergebnis des ersten Laufs als Excel-File im Download Format, sowie die Gesamttabelle als PDF. Weitere Bilder und Videos zu diesem Event finden sich [hier](#)

Wie geht es weiter:

2.Lauf	amoslot	30. Mai 08
3.Lauf	ARBC	17. Juni 08
4.Lauf	SoKo Keller	19. August 08
5.Lauf	amoslot	05. September 08
6.Lauf	SoKo Keller	14. Oktober 08
7.Lauf	ARBC	18. November 08
8.Lauf	Minerva	2. Dezember 08

Und denkt immer dran: Seit April ist alles anders! Die Luft zittert - die Erde vibriert - der Rhein in Flammen - die NASCARs sind in Düsseldorf - UND DU BIST DABEI .. !!

Gruß und bleibt immer im Slot
 André

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / D-V 250](#)

Vintage Slot Classic

3. Lauf am 26. April 2008 in Kottenheim

geschrieben von Thomas Willner

Am Samstag trafen sich bei herrlichem Wetter 15 Fahrer im Renncenter von Michael Ortman. Der 3. Saisonlauf der VSC stand auf dem Programm.

Taffy Ullrich reiste wie schon im Vorjahr mit seinem prächtigen Porsche 356 an.

Die etwas weniger Glücklichen schauten, staunten und freuten sich an diesem Anblick.



Nirgendwo sonst fährt man so entspannt Rennen wie am Eiffelring. Das andernorts immer wieder beobachtete Schrauben und Bauen hielt sich doch in Grenzen. Vielmehr wurden die Wagen im Training um den Kurs bewegt, der jeweils für gut befundene ausgewählt. Zwischenzeitlich wurden dann aber immer wieder die ausgestellten Raritäten aus Michael Ortman's Sammlung bestaunt.



Gewohnt souverän und entspannt ging dann die technische Abnahme vonstatten. Der Serienchef war gut gelaunt und ließ dann auch 1-2 Zehntel Untermaß gut sein. Pünktlich um 12:30 standen so dann 30 Autos im Parc Fermé.



Die erste von 3 Startgruppen mit 5 Fahrern ging auf die Reise:

Taffy, Berthold Gdanitz, Andreas Huth, Robert Ehl und Thomas Willner nahmen den 29 Meter langen Eiffelring als erste in Angriff.

Was folgte war ein munteres, unaufgeregtes Rennen mit einigen Führungswechseln. Vor allem Robert Ehl mit seinem 1952 BRM und der Serienchef lieferten sich spannende Duelle. Der racinggrüne Lotus 16 war auf den Geraden unglaublich schnell. Bedingt durch die sehr lange Übersetzung holte Robert Ehl in den Kurven aber immer wieder auf. Den Beteiligten hat's Spaß gemacht. Platz 10 für Robert, Platz 9 und Gruppensieg für den Serienchef. Berthold Gdanitz und Andreas Huth fehlte es ein wenig an Feinabstimmung, nicht aber an Fahrfreude, Plätze 11 für Andreas und 13 für Berthold.

Taffy haderte an diesem Tag mit der Technik, mit sich und überhaupt... Platz 15. Beim nächsten Mal wird's wieder besser.

Startgruppe 2

Robert Willner, Jens Themsfeld, Dirk Wolf, Jupp Wingender und Peter Hartmann waren hoch motiviert. Dirk Wolf als Gastfahrer und Heimascari zeigte mit dem Ortman'schen Leihwagen, einem Prima gebauten Lotus 16 wo's lang geht. 164,30 Runden, Gruppensieg und Platz 5.

Jens Themsfeld und sein roter Talbot sind auch ernst zunehmende Gegner, Platz 7 knapp vor Peter Hartmann und seinem 50er Jahre Aerodynamik Wunder, dem Vanwall.

Jupp Wingender ist mit seinem Formelauto noch nicht ganz in der VSC angekommen. Der Lancia Ferrari ist schön gebaut, hier fehlt es

noch ein wenig am Feintuning. Mehr als der vorletzte Platz war nicht zu erreichen.

Das große Drama ereilte Robert Willner. Weil der Vorkriegs Mercedes W163 nach dem Neuaufbau noch nicht komplett fertiggestellt ist, ging es das erste Mal seit Jahren mit einem darum, ein anderes Formelauto zu bewegen. Papas Mercedes W196, in Gelsenkirchen, von Ali G. bewegt noch Gesamtzweiter, war dem Filius zu langsam! Nun gut, Michael Ortmann gab einen 60er BRM als Leihwagen heraus. Ohne eine Trainingsrunde ging es mit diesem Auto an den Start. Nach wenigen Runden wurde das Auto immer langsamer. Ein Hinterrad war nicht festgeschraubt. 6-7 Runden gingen durch die notwendige Reparatur verloren. Mit dem Messer zwischen den Zähnen ging der 14 Jährige die Aufholjagd an. So etwas geht meistens schief, so auch hier. Zu viele Ausrutscher verhinderten eine bessere Platzierung, Rang 12.



Kurz vor dem Start war noch alles gut

Startgruppe 3

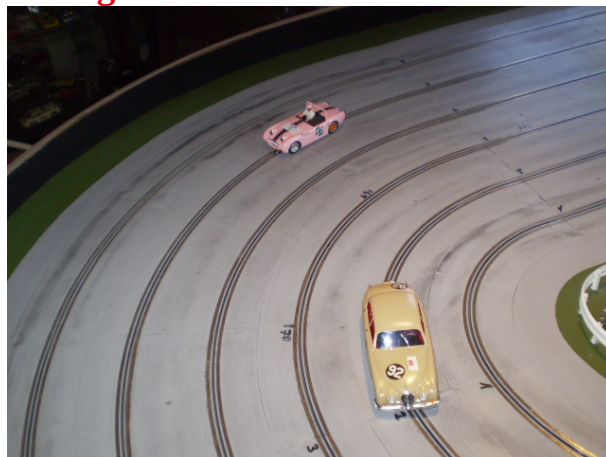
Vor dem Start der letzten Gruppe der Formelklasse war erst einmal Mittagspause. Zu günstigen Preisen konnte der arg geschwächte Rennfahrer lecker Erbsensuppe oder Nudelsalat mit Würstchen zu sich nehmen. Dann war es soweit.

Die starke Oberberger Gruppe und Hausherr Michael Ortmann machten sich daran, den Sieg untereinander herauszufahren. Es ist immer wieder beeindruckend, wie die sooft zitierten 1-2 Zehntel pro Rund heraus gefahren werden und wie wenig Kurvenfehler hier gemacht werden.

Kurzum, Bernd Hämmerling, Vorjahresmaster und in diesem Jahr mit dem festen Vorsatz nur noch schön fahren zu wollen war wiederum

souverän. 2 Runden Vorsprung vor dem verbissenen kämpfenden Jens Gerlach bedeuteten den Sieg. Stefan Laub eroberte den letzten Platz auf dem Siegereppchen, gefolgt von Andreas Höne. Michel Ortmann komplettierte dann, Platz 6.

Vintage GT



Die Vielfalt der Vintage GT Autos an 2 Wagen festgemacht.

Startgruppe 1

Jupp Wingender und Peter Hartmann baten um Start in der ersten Gruppe. Darum fand ein kleines Regrouping statt. Auch die zwei schönsten Autos des Feldes fuhren hier. Andreas Huth mit seinem Healey Froschauge und Bertholds Jaguar MK 2. Komplettiert wurde das Feld durch Taffy.

Es war nicht sein Tag. Der Porsche 550 benötigte zwei Reparaturpausen. Hoffnungslos abgeschlagen mit nur 130Rd. langte es wie in der Formelklasse nur für den 15. und letzten Platz. Taffy nahm aber gelassen.

Berthold und Jupp machten es besser, am Ende nach schöner Fahrt gabs die Plätze 9 und 10. Andreas fuhr mit dem Froschauge Runde um Runde, war aber wegen der sehr schmalen Spur hoffnungslos unterlegen, Platz 12. Peter Hartmann und sein bekannter Ferrari 750 fuhren ein eigenes Rennen. Platz 8.

Startgruppe 2

Hier standen die Gelsenkirchen/Essener Fahrgemeinschaft Robert, Jens und Thomas zusammen mit Dirk Wolf und Robert Ehl. Dirk Wolf erhielt ein Ortmannsches SWB als Leihauto und fuhr...uns allen um die Ohren, das es eine Pracht war. Dank des hervorragend vorbereiteten Autos und des ruhigen überlegenen

Fahrstils gab's 221,30 Runden. Gruppensieg und Platz 2 in der Schlussrechnung.

Robert Ehl fuhr auch ruhig und überlegt, nur ein wenig langsamer mit dem Jaguar SKSS, 195,70 Runden, Platz 13.

Robert Willner war wohl noch immer von dem Formeldebakel beeindruckt und kam mit der schnellen, von Uwe Geißler lackierten Corvette nicht klar. Viele kleine Fehler und Ausrutscher kosteten eine bessere Platzierung. Platz 14 mit nur 193,84 Rd.

Pikanterweise behinderte der Junge Jens Themsfeld sooft, dass man von einer vereinbarten Taschengelderhöhung durch den Serienchef munkelte... Gut dass nicht Jens mit dem Fahren an der Reihe war, Robert hätte die Rückfahrt wohl auf dem Dachgepäckträger absolviert...

Vom Start weg kämpften die Kumpel miteinander um die interne Führung. Der Mercedes von Jens ist bekannt schnell und dem gelben Porsche RS 60 des Serienchefs tat der Chassiswechsel auf Striker sichtlich gut.

Am Ende hieß es 208,48 Rd für Thomas und 207,45 Rd für Jens, Plätze 6 und 7.

Startgruppe 3

Die Beschreibung des Rennens der letzten 5 ist identisch mit dem der Formelklasse. Der Rest des Feldes hatte mit dem Sieg nichts zu tun.



Naja, der mitfahrende Michael Ortmann auch nicht wirklich. Sein SWB hing diesmal nicht am Gas und ging nicht durch die Kurven. Am Ende blieb nur der 11. Platz übrig.

Nach 30 Minuten stand der Sieger fest. Zwischendurch war's spannend und die Zuschauer konnten lernen: Bernd Hämmerling mit dem Morgan Plus 8 fuhr wieder schön, schön schnell. 216,70 Rd., 8 mehr als der Nächstplatzierte, trotzdem nur Platz 5. Einen Wimpermenschlag, 38 Teilstriche mehr bedeuteten für Andreas Höhne Platz 4. Stefan Laub und der gelbe BMW 507 haben Platz 3 abonniert.

Jens Gerlach hat den Mercedes 300 SLR zum derzeit unschlagbaren Auto gemacht. 221,47 Rd., Platz 1. Glückwunsch zu dem verdienten Sieg !!

Ein recht entspannter Renntag ging zu Ende.

Mein ganz persönlicher Dank gilt Michael Ortmann, ohne dessen großes Engagement und die reichhaltige Auswahl an Formelkarosserien, Reifen und Zubehör die VSC nicht so wäre wie sie ist.

Die VSC gibt es wieder am 31.05.08. Gastgeber vor der Sommerpause ist der ScaRaDo.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

DPM

2. Lauf zur EPC vom 1. bis 3. Mai 2008 in Dietzenbach

Die Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) geht in ihre 10. Auflage. 64 Teams (à 3 Fahrer) aus 11 Nationen haben für diese gigantische Veranstaltung genannt. Das größte Kontingent stellen mit 47 Teams naturgemäß die Gastgeber; es folgen die Spanier mit 8 Teams. Dazu sind Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Kanada, Österreich, Schweiz sowie die USA mit jeweils einem Team am Start.

Die DPM ist zugleich 2. Lauf zur European Plafit Championship (EPC), welche aus drei Läufen in Dänemark, Deutschland und Spanien besteht. Der Auftakt in Dänemark sah Anfang März in Kopenhagen gleich 9 deutsche teilnehmende Teams (A.C.R., NASCAR, Kraner, Bad Boys, PQ2, PQ, Blitzstart, X-Rookies und Peco) - davon 5 aus dem Einzugsgebiet der WWW. Am Ende gewann A.C.R. vor NASCAR und Kraner - in Summe fuhren 8 deutsche Teams unter die besten Elf.

Historie

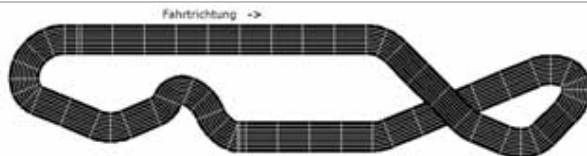
Die Idee der DPM beruht auf möglichst großer Chancengleichheit im gefahrenen Material. So werden Einheitschassis zwingend vorgegeben und auch die Aufbereitung der GT-Karosserien ist strikt geregelt. Der Bison Motor sowie die Moosgummi Räder vom Typ Procomp 3 werden ausgegeben.

Diese Konzeption scheint aufzugehen, wie der Zulauf zur DPM nachhaltig belegt. Der Westen tut sich naturgemäß etwas schwerer mit der Konstellation Holzbahn und Moosgummibereifung - aber auch in der Beteiligung westlicher Teams ist ein klarer Trend abzulesen:

Jahr	Teams
2001	1
2002	-
2003	1
2004	1½
2005	3
2006	5
2007	8

Seit 2005 wird ausschließlich für die DPM eine 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn aufgebaut - sodass zumindest massive Heimvorteile nicht gegeben sind. Auch während der DPM sind die Fahrzeiten auf dieser Strecke

sehr exakt geregelt, sodass kein Team mehr Kilometer darauf zurück legen kann, als seine Konkurrenten . . .



„Grand-Prix“ Kurs: Die 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn wird nur einmal pro Jahr aufgebaut - in 8 *12 Minuten wird darauf die DPM ausgefahren . . .



2008

Für dieses Jahr werden erstmalig 192 Fahrer am Start der DPM erwartet, da die Anzahl der Teams von 48 in den Vorjahren auf 64 erhöht wurde. Dies wurde möglich, weil eine zweite, 4-spurige 30m Bahn installiert wird - auf welcher am Samstag parallel zum Finale (für 48 Teams) das sogenannte B-Finale für 16 Teams ausgefahren wird . . .

Um die Besetzung des Finales am Freitag und Samstags zu ermitteln, wurde ein dritter Veranstaltungstag (der Donnerstag) eingebaut. Hier qualifizieren sich in einem Semi-Finale die acht schnellsten Teams (aus 24) für das Finale. Weitere 40 Teams sind automatisch aufgrund des Vorjahresergebnisses bzw. ihrer Ergebnisse in der EPC für das Finale gesetzt . . .

Teams

In Summe werden 12 mehr oder weniger westliche Teams zur DPM antreten. Als Team Nr. 13 war ursprünglich OWL-Weser-Slot gemeldet. Die Jungs mussten jedoch kurzfristig abspringen, weil Arbeit nun einmal vor geht. Dies ist erneut eine Steigerung gegenüber dem

Vorjahr, als eine vergleichbar großzügige Kalkulation auf rund 8 wild-westliche Teams gelangte . . . ☺☺

Aus westlicher Sicht sind 9 Teams bereits für das Finale gesetzt:

- A.C.R. Racing, Kottenheim
- Plastikquäler, Dortmund
- Kraner-Racing-Team, Duisburg
- NASCAR Slot Racing, Duisburg
- Slot Mittelrhein, Weißenthurm
- Vaillante Racing, Wiernsheim
- Piccomat, Köln
- Teuto Corse, Melle
- Plastikquäler 2, Dortmund

Durch das Semi-Finale am Donnerstag müssen hingegen 3 Teams aus dem Westen:

- MMK-Racing, Duisburg
- Kraner-Racing-Team 2, Duisburg
- NASCAR Slot Racing 2, Duisburg

Teamvorstellung

Aufgrund der drei Nr.2 Teams, welche heuer erstmalig an den Start gehen, erfolgt die Teamvorstellung alphabetisch - zu eng dürften die technischen und organisatorischen Aspekte dieser sechs Teams miteinander verzahnt sein.



Die u.a. Startaufstellung der schnellsten Gruppe vom 1. Lauf der EPC in Kopenhagen weist zumindest 5 westliche Teams mit Favoritenstatus bei der DPM aus (v.u.n.o.): PQ, A.C.R., PQ2, NASCAR und als Sechste Kraner . . .

A.C.R. Racing powered by Ortmann



Siegerfahrzeug des 1. Laufs zur EPC 2008 . . .



Der noch nicht ganz fertig gestellte „Neuwagen“ von A.C.R. . . .

Fahrer: Alex Ortmann, Caroline Schnitzler, Ralph Seif

Historie: In 2005 und 2006 waren Alex und Ralph als „Litzenrocker“ unterwegs und fuhren P4 und P2 ein. „Caro“ war 2005 und 2006 bei NASCAR erfolgreich (P11 und P6) und passt seit letztem Jahr bestens auf die beiden Jungs auf . . . ☺☺

Im letzten Jahr langte es zum Sieg in der DPM - und auch der 1. Lauf zur EPC 2008 in Kopenhagen wurde von A.C.R. gewonnen. Eine gute Platzierung in Dietzenbach würde schon fast den EPC Titel bedeuten, da nur zwei Resultate aus den drei Läufen zum EPC gewertet werden. Dies wäre genial für A.C.R. - aber schlecht für die Motivation anderer Teams, noch nach Barcelona zu gehen . . .

Jedenfalls zählt A.C.R. zwangs-

läufig zu den Top Favoriten für die DPM 2008 - und ein möglicher Sieger muss erst einmal schneller fahren als Alex, Caro und Ralph . . . ☺☺

Fahrzeug(e): Corvette C6R, Porsche 911 GT1

Status: „Unser alter Deckel ist seit Kopenhagen ziemlich mitgenommen, und wir haben sicherheitshalber noch einen neuen Porsche gebaut (der laut Foto beinahe fertig zu sein scheint). Die Zirkus Corvette steht noch wie in Kopenhagen, und die Karren bönnen wie immer (Steif halt ☺)“

Erwartungen: „.... wieder um den Sieg mitfahren. Hat die letzten beiden Rennen auch geklappt Und wir versuchen natürlich, den EM Titel bei der DPM klar zu machen.“

Konkurrenz: „Japan an erster Stelle. Falls sie dieses Jahr durch die Bank gleichstark besetzt sind, wird es verdammt schwer sein, vor sie zu kommen. Bei PQ1 und 2 müssen erst mal die Karren halten ☺☺ Aber ansonsten kommen sie auch für den Sieg in Frage. Bei Kraner wird es nur aufs Auto ankommen und bei NASCAR ist Manni immer für eine Überraschung gut ☺ ... Und Marina Alta traue ich nicht nochmals eine Top 10 Platzierung zu.“

Kraner Racing Team 1 und 2



Kraner Racing im Verlauf von 5 Jahren bei der DPM . . .

Fahrer: Stephan Bolz, Andreas Laufenberg, Thomas Nötzel (Nr.1)

Mario Hausmann, Uli Nötzel, Hans Quadt (Nr.2)

Historie: Kraner Racing ist das erfahrenste Team aus dem Wilden Westen, welches bei der DPM antritt. Seit 2003 ist man ununterbrochen dabei - und fuhr durchweg gute Resultate ein: P7, P4, P3, P1 und P5 waren zu verzeichnen. Auch beim ersten Lauf zur EPC wurde ein 3. Platz nach Hause entführt . . .

Die Ära Gürtzgen war spätestens letztes Jahr beendet, als Teamchef Andreas Laufenberg mit Thomas Nötzel und Christian Schnitzler

antrat. Für 2008 wurde - erstmalig zur EPC in Kopenhagen - Stephan Bolz als dritter Fahrer verpflichtet, da Christian zu den Plastikquälern wechselte . . .

Allein der Blick auf die lange Erfolgsserie der DPM Platzierungen weist aus, dass Kraner Racing in jedem Jahr auf die Liste der Favoriten gehört . . .

Wenden wir uns dem Nr. 2 Team zu. ###

Fahrzeug(e): Porsche GT1

Status: Nr.1: „Auto ist fertig - sogar mit Decals wie sonst gewohnt - Champion Porsche.“

Nr.2: „Auto ist fertig.“

Erwartungen: Nr.1: „Ich bin ja nicht der große Kaffeesatzleser- somit kurz und knapp: Wir wollen ein nicht so schlecht gehendes Auto haben wie im Vorjahr. Der Rest wird sich dann ergeben.“

Nr.2: „Wir schauen mal was so geht.“

Konkurrenz: „ACR, PQ 1 und PQ 2 sind für mich die klaren Favoriten.“

MMK-Racing



Als einziges Team kann MMK für sich behaupten: „Es kann nur besser laufen !“ - schließlich war das o.a. „Roadrunner's“ Fahrzeug in 2007 von technischen Gebrechen gebeutelt . . .

Fahrer: Manuela Schnitzler, Michael Moes, Klaus Schnitzler

Historie: Letzten Herbst fuhren Manuela und Klaus bei „Roadrunner's“ mit - und kamen bedingt durch technische Gebrechen des Fahrzeugs nur auf dem letzten Platz ins Ziel.

Für 2008 muss nun ein eigenes Fahrzeug her und ebenfalls ein eigenes Team. Als Verstärkung fungiert Michael Moes, der noch keine DPM Erfahrung aufweist. Wie weiter unten richtig formuliert, lautet die erste Hürde, das Finale zu erreichen . . .

Fahrzeug(e): Corvette C6R, gebaut von Ralph Seif

Status: „Fertig !!“

Erwartungen: „... als erstes für Samstag qualifizieren. Sollten wir uns qualifizieren, möchten wir gerne unter die Top 20 fahren.“

NASCAR Slot Racing 1 und 2



„Blau-Weiß = NASCAR“ - hier Mannis Workbench anlässlich der DPM 2007 . . .

Fahrer: Patrick Meister, Manfred Stork, Oliver Stork (Nr. 1)

Dieter Clemens, Peter Recker, Uwe Schulz (Nr. 2)

Historie: Die Crew um NASCAR Chef Manfred Stork sind seit 2005 ununterbrochen zur DPM dabei und schaffte bislang die Plätze 11, 6 und 9. Bis 2006 waren Uwe Bönisch und Caroline Schnitzler Mannis Teampartner - seit letztem Jahr bilden Patrick und Oliver die Mannschaft. Die EPC in Kopenhagen belegte, dass mit NASCAR heuer zu rechnen sein wird: Eine verdiente P2 brachten die NASCAR Piloten mit zurück ins Rheinland . . .

Somit muss Manfreds Zielsetzung wohl ernster den je genommen werden . . . ☺☺

Das Nr. 2 Team ist völlig neu im DPM Geschäft, kann aber auf bewährte NASCAR Technik (prepared by Manni) zurück greifen. Von daher wird der Donnerstag Abend für die zwei NASCAR Teams der erste Höhepunkt der diesjährigen DPM: Kann sich die Nr.2 für das Finale qualifizieren . . . !?

Fahrzeug(e): Porsche 911 GT1

Status: „Von 4 Rennerautos sind zwei für das Nummer 2 Team. Allerdings bin ich noch dabei, die 4 Autos zu optimieren. Da findet man immer Kleinigkeiten, die besser zu machen sind.“

Erwartungen: „Zur DPM 2008 habe ich mir vorgenommen, zum ersten Mal mit dem NASCAR Team bei der Qualifikation unter die ersten 8 zu kommen. Das ist mir bis jetzt nämlich noch nicht gelungen!

Das müsste möglich sein, denn wir treten in Bestbesetzung an mit Oliver und Patrick! Und mit der Performance unseres Rennautos in Dänemark sollte es möglich sein.

Die Platzierung aus dem Vorjahr möchte ich natürlich verbessern, aber schau'n wir mal, das möchten wohl bis auf den Sieger alle Teams !!

Für die Fahrer des Nr.2 Teams ist es der erste Start bei der DPM, wobei Peter schon viele Jahre Erfahrungen auf schnellen Holzbahnen hat! Dass sich dieses Team erst im Halbfinale für das DPM Finale qualifizieren muss, ist sicher kein Nachteil. Denn zweifellos kann man aus Handling und Top Speed der Autos beim Halbfinale für das Finale brauchbare Rückschlüsse ziehen !!!“

Piccomat



Lief nicht wirklich gut - das T-Car als Notnagel im Vorjahr . . .

Fahrer: Nezih Durukanli, Marcus Hasse, Dittmar Schortmann

Historie: Ebenfalls seit 2006 düsen die Kölner den Rhein hinauf, um bei der DPM dabei zu sein. Anlässlich ihrer Premiere lief's genial - man fuhr auf P11 ins Ziel. Im letzten Jahr ging die Sache gründlich schief: Im letzten Training wurde das Einsatzauto schwer beschädigt und das T-Car musste 'ran. Das lief aber nicht wirklich gut und man stürzte auf P34 ab. Von daher kann's in diesem Jahr nur wieder besser werden - fraglich ist nur, um wie viel . . . ☺☺

Fahrzeug(e): Porsche 911 GT1

Status: „..... Klarlack ist gerade getrocknet. Die Vorbereitung / Überarbeitung des Vorjahreschassis ist abgeschlossen. Hier noch einen Dank an Manfred Stork, der uns mit Rat und Tat zur Seite stand, wenn auch unter Androhung von Folter ☺☺“

Erwartung: „Besser als Platz 34 (Vorjahr) !!“

Motto: „Alles wird gut !!“

Plastikquäler 1 und 2



Vier Einsatzwagen für zwei Teams . . .

Fahrer: Lukas Neumann, Sebastian Nockemann, Christian Schnitzler (Nr.1)

Justin Pasch, Jan Schaffland, Jan Uhlig (Nr.2)

Historie: Die Plastikquäler verfügen über drei Jahre DPM Erfahrung. Als Platzierungen stehen P2, P4 und P3 in den DPM Annalen. Die ersten zwei Jahre bestand die Mannschaft aus Sebastian Nockemann, Thomas Nötzel und Jan Uhlig - seit letztem Jahr versucht sich Thomas nun bei Kraner Racing und wurde erst durch den „alt-PQ“ Mirko Weber und für 2008 durch ist Christian Schnitzler ersetzt . . .

Jan Uhlig wechselte Anfang des Jahres bei der EPC ins Team Nr.2 und Lukas Neumann besetzte den dritten Platz im Nr.1 Team. Lukas fuhr bereits 2007 einmal die DPM . . .

Böse Zungen behaupteten vor dem EPC Auftakt in Kopenhagen, Team Nr.2 sei nur die „Versuchsabteilung“ und würde nur den Wasserträger mimen. Dänemark dürfte auch Skeptiker eines Besseren belehrt haben. Nr.2 vermochte dort ebenfalls das Tempo von A.C.R. zu gehen und war zusammen mit Nr.1 einzig ernsthafter Konkurrent der späteren Sieger.

Für die DPM 2008 muss Nr.2 Fahrer Marcel Wondel passen und wird durch Justin Pasch ersetzt. Damit wird den großen Schweigern JanS & JanU ein drittes „J“ zur Seite gestellt, welches (zumindest nach außen hin) ebenfalls selten zu vernehmen ist ☺☺ Hier bleibt abzuwarten, ob die drei „J“ den Spruch „in der Ruhe liegt die Kraft“ angemessen umsetzen können . . . !?

Jedenfalls wird man beide PQ Teams kommenden Wochenende nicht aus den Augen lassen dürfen . . .

Fahrzeug(e): Corvette C6R, Porsche 911 GT1

Besetzung: „Schon Dänemark hat gezeigt, dass es sich bei den beiden Plastikquäler Teams um zwei gleich starke Mannschaften handelt und nicht etwa um eine A und eine B Truppe.“

Die Teams sind wie schon in Kopenhagen gleich stark besetzt und sollten fahrerisch vorn dabei sein. Plastikquäler gehen exakt in der gleichen Besetzung an den Start (Christian, Lukas, Sebastian). Marcel hat keine Zeit, so dass Plastikquäler 2 einen Fahrer austauschen (Jan U, Jan S, Justin) - J3 sozusagen ☺☺“

Technik: „Nach den Topzeiten im Training und im Quali in Dänemark sah das Rennen nicht ganz so rosig aus... Neben etwas Rennpech wurde eine Fehlerquelle ausgemerzt und die Fahrzeuge sollten jetzt (wie bisher bei allen drei DPM Auftritten !) zuverlässig laufen. Damit für beide Teams Topmaterial zur Verfügung steht, wurden je 2 Porsche und 2 Corvette vorbereitet. Also 4 komplette Autos! Hier wird nach wie vor von den auf der DPM 2006 gewonnenen Chassis gezehrt.“

Des Weiteren haben wir 2 alte Porsche Karosserien zum trainieren, um die Einsatzkarosserien zu schonen, sowie die ebenfalls überarbeitete S² Corvette.“

Status: „Ist die Erde doch eine Scheibe!? Die PQ sind fertig - es gibt nichts mehr zu tun !!“



Die Erde eine Scheibe . . . !? !?

Erwartung: „Als erstes hofft der Teamchef auf so ein tolles Teamwork wie in Dänemark, das war ganz großes Kino - so macht das ganze auch bei dem Riesenaufwand Spaß !

Die Zielsetzung ist die gleiche wie in Dänemark... Minimalziel: beide Teams in der ersten Startgruppe platzieren - Maximalziel der Doppelsieg ☺☺.

Innerhalb des selbst gesteckten Rahmen ins Ziel laufen wird sicherlich nicht einfach, sollte aber dennoch im Bereich des Möglichen liegen!“

Slot Mittelrhein



Iststand bei Slot Mittelrhein - der „Neuwagen“ fehlt noch (links auf dem Foto das Fahrzeug von der DPM 2007) . . .

Fahrer: Peter (Peju) Juchem, Hans-Werner (Hansi) Rodenberg und Dirk Wolf

Historie: Die drei bierernsten Mittelrheiner sind seit 2006 zur DPM dabei. Im ersten Jahr wurde man noch 32. Im letzten Herbst reichte es bereits zu Platz 16. Folgerichtig wäre nun der Sieg dran . . . ☺☺

Aber Scherz beiseite. Holzbahn und Moosgummi scheint das Ding der gewichtigen Drei aus dem Westerwald zu sein. Man mischt in der HPM mit, in der SLP-Challenge und kann immer wieder gute Resultate vorweisen. Dazu zählt das Team eindeutig immer zu den lustigsten an der Strecke. Somit lautet die Prognose, dass Slot Mittelrhein gute Chancen hat, das Vorjahresergebnis zu halten oder gar noch zu verbessern. Ansonsten möge man sich dorthin bewegen, wo viel gelacht wird. Da sollten die Drei eigentlich zu finden sein . . . ☺☺

Fahrzeug(e): Das scheint am Mittelrhein gar nicht so einfach zu sein !☺!

„Zum einen unsere vorhandenen Fahrzeuge:

- Porsche 911 GT1 (Einsatzfahrzeug DPM 2007, P16 und HPM 2008, Sieg in Höhr-Grenzhausen)
- Porsche 911 GT1 T-Car (zwei Einsätze bei HPM 2008, Platz 2 und 5)
- Corvette C6R (sollte eigentlich bei HPM im Raceway eingesetzt werden; wurde aber nicht !!)

Das neue Auto, ein Porsche GT1, ist noch im Bau - das Chassis steht, die Karosserie ist noch im Karton. Denke, dass ich am Wochenende anfangen zu bauen - dann haben wir noch eine Corvette. Diese werden wir wohl am

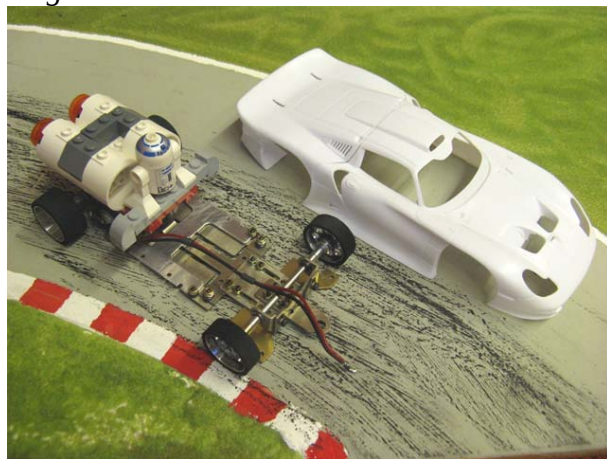
Samstag bei der HPM in Zeilsheim einsetzen. Als Rückversicherung haben wir noch das Vorjahres Auto, welches ganz gut funktioniert hat und auch das T-Car vom letzten Jahr.“

Status: „Wir sind voll in den Vorbereitungen (zumindest ich). Unsere neue Rakete - alles noch streng geheim und ich hoffe du lässt uns nicht auffliegen !! Chassis steht, auf jeden Fall schon mal auf Rädern !!☺ Wir werden höchst wahrscheinlich zwei der noch gar nicht entwickelten Bison 3000 Triebwerke mit Robotorsteuerung einsetzen. Die ersten Tests endeten im Rauputz. Karosserie hab ich schon so gut wie fertig muss nur noch lackiert werden, ist sogar schon gerade.“

Also wer oder was sollte uns aufhalten außer wir selbst !?“

Erwartung: „.... es wäre super, (erneut) unter die ersten 20 Teams zu kommen. Das wird aber bei der Besetzung von diesem Jahr sehr schwer. Auf jedem Fall freuen wir uns schon sehr auf die DPM und hoffen, dort jede Menge Spaß zu haben.“

Konkurrenz: „Ganz vorne sehe ich: A.C.R., Dr. Slot Juniors, No Limits, NASCAR Slot Racing und auch Leo Chili.“



Der Neuwagen inkl. „noch gar nicht entwickelten Bison 3000 Triebwerken“ . . . ☺☺



Und hier die beinahe fertig gestellte Karosserie dazu . . .

Teuto Corse



2007 fuhr dieser 911 GT1 von „Teuto Corse“ auf Platz 23 bei der DPM . . .

Fahrer: Teuto Corse mit Andreas Lippold (Teamchef), Christoph Müller und neu im Team Wolfgang Ullrich.

Historie: „Wechselnde Männerbekanntschaften“ könnte das Motto der nördlichen Brüder lauten. Im ersten Jahr auf der DPM fuhr man mit Florijan, Lippold, Schulte-Wilkes und landete auf P24. Im letzten Herbst sollten Florijan, Lippold und Müller 'ran - Ersterer musste aber gesundheitsbedingt kurzfristig durch Justin Pasch ersetzt werden. Man belegte Rang schließlich 23 . . .

Für dieses Jahr lautet die Besetzung nun Lippold, Müller, Ullrich - wobei abzuwarten bliebe, durch wen Christoph Müller kurzfristig ersetzt werden muss . . . ☺☺

Linear fortgeschrieben, müssten die Teutonen heuer auf P22 einlaufen - aber es scheint, als würden die bei der DPM zu überspringenden Hürden von Jahr zu Jahr höher!? Denn in 2007 musste man für einen einzigen Rang nach vorn gleich 14 Runden mehr zurück legen . . . !!

Fahrzeug(e): Porsche 911 GT1, Honda NSX

Status: „Wir setzen das Vorjahresauto mit leichten Veränderungen ein. Bis jetzt haben wir nur das Startgeld überwiesen und das Hotel gebucht. Am Auto noch nichts gemacht - GT/LM und SLP-Cup gehen vor . . . ☺☺“



Schenkt man den Ausführungen des Teamchefs Glauben, ist der 2007er Fuhrpark von „Teuto Corse“ auch der 2008er . . . ☺☺

Vaillante Racing



Perfekte Teambekleidung - Vaillante bei der DPM 2007 . . .

Fahrer: Tommy Becker, Uwe Bönisch, Peter Hartmann

Historie: Uwe Bönisch war 2005 und 2006 fester Bestandteil der erfolgreichen NASCAR Crew - und brachte im Vorjahr erstmalig ein eigenes Team an den Start. Hier mussten die westlichen Urgesteine Tommy und Peter erst einmal den unbekannten Kurs erlernen. Aber P22 brachte sicher die Qualifikation für dieses Jahr . . .

Fahrzeug(e): Porsche 911 GT1

Status: Drei Fahrzeuge stehen zur Auswahl. Tommy hat noch einen neuen Porsche gebaut; dazu kommen das Einsatzfahrzeug und das T-Car aus dem Vorjahr.

Erwartung: Uwe ist verwöhnt von seiner Zeit bei den NASCAR Piloten und meint, heuer sollte man schon in die Top 10 vorstoßen können. Letztlich sei das Ergebnis aber egal - im Vordergrund ständen Freude und Spaß. Und der wird garantiert spätestens am Abend im Teamwohnmwagen aufkommen . . . ☺☺

Kaffeesatz

Allenthalben ist im Vorfeld „die Japaner“ zu vernehmen. „SKR with Zink“ hinterließen in 2006 (P5) und 2007 (P2) einen starken Eindruck und zeigten zudem einen deutlichen Aufwärtstrend bei der Fahrzeugbeherrschung. Logisch, dass nun unterstellt wird, die Jungs aus Fernost hätten nichts verlernt - und eine weitere Steigerung könne dann nur noch „Sieg“ bedeuten . . . ☺☺

Darüber hinaus dreht sich mutmaßlich alles (bzw. vieles) um die üblichen Verdächtigen:

A.C.R. sind sicherlich favorisiert - sowohl die letzte DPM als auch der erste Lauf zur EPC gingen an dieses Team. Beide PQ Teams gehören zum erweiterten Favoritenkreis. Bad Boys und Kraner Racing benötigen nach DPM 2007 und EPC Auftakt wohl noch etwas Aufschwung; dann passt's auch hier wieder.



P2 im Vorjahr - der japanische 911 GT1 . . .

NASCAR hat in Kopenhagen eine blitzsaubere Leistung abgegeben - gelingt das auch in Dietzenbach, sind sie vorn mit dabei. Ferner müssen No Limits wieder verstärkt mit auf den Deckel, hat doch PO einen zweiten jugendlichen Stürmer ins Team geholt. Und über das „jugendlich“ landet man zwangsläufig bei den Dr. Slot Juniors, die bereits im letzten Jahr mit dem in Trier vorbereiteten Boliden auf P6 fuhren . . .

Die EPC Champs 2007, das spanische Cricrac Team, vermochten in Kopenhagen nicht so recht zu überzeugen. Aber immerhin schlägt für die drei Spanier P4 bei der letzten DPM zu Buche - man sollte sie folglich ebenfalls mit auf die Rechnung nehmen . . .

Bestplatziertes spanisches Team in Kopenhagen war Marina Alta, die sich dort allerdings nicht nur Freunde machten. Immerhin fuhr das Vater & Söhne Team 2007 in Barcelona auf P2 und konnte auch bei der DPM eine gute P14 belegen. Dass man in Dietzenbach aber in den Kampf um die Spitze eingreifen kann, steht kaum zu erwarten . . .

Und sonst !? Die großen Unbekannten . . . ob bzw. mit welchen neuen Teams aus dem In- und Ausland zu rechnen sein wird, sollten das Semi-Finale sowie der Freitag zeigen. Dafür wird's dann ja den Live Ticker geben . . .

Alles weitere gibt's hier:

Plafit Racing

Nachfolgend die Detailinformationen zur Veranstaltung am 1. bis 3. Mai 2008:

Adresse

Bürgerhaus Dietzenbach
Offenbacher Str.11
63128 Dietzenbach

URL

www.dietzenbach.de

Strecke(n)

8-spurig, Holzbahn, ca. 46,0m lang
4-spurig, Holzbahn, ca. 30,0m lang

Zeitplan

Donnerstag, 1. Mai 2008

ab 09:00h Hallenöffnung
ab 09:30h freies Training Semi-Finale
ab 14:10h Materialausgabe Semi-Finale
ab 15:00h Abschlusstraining Semi-Finale
ab 17:30h Quali Semi-Finale
ab 18:00h Rennen Semi-Finale

Freitag, 2. Mai 2008

ab 09:00h Hallenöffnung
ab 09:30h freies Training **Finale**
ab 12:30h freies Training B-Finale
ab 15:10h Materialausgabe **Finale**
ab 17:30h Abschlusstraining **Finale**
ab 19:10h Materialausgabe B-Finale
ab 20:00h Abschlusstraining B-Finale
ab 21:00h Quali **Finale**
ab 23:00h Concourse d'Elegance

Samstag, 3. Mai 2008

ab 09:00h Hallenöffnung
ab 10:00h Rennen **Finale** (8 * 12 Minuten)
ab 12:00h Rennen B-Finale (4 * 24 Minuten)
ca. 23:00h Siegerehrung
anschließend After Race Party im „Green Windows Pub“

Historie

2007

1. A.C.R.	743,12 Rd.
2. SKR with Zink	742,19 Rd.
3. Plastikquäler	739,12 Rd.
4. Criccrac	737,35 Rd.
5. Kraner-Racing	733,36 Rd.
6. Dr. Slot Juniors.....	732,19 Rd.
7. No Limits.....	728,45 Rd.
8. KIK Racing	724,17 Rd.
9. NASCAR Slot Racing.....	723,41 Rd.
10. Leo Chili Racing	722,42 Rd.
11. Bad Boys.....	722,14 Rd.
16. Slot Mittelrhein	706,34 Rd.
22. Vaillante Racing	697,15 Rd.
24. Teuto Corse.....	694,24 Rd.
34. Piccomat.....	678,18 Rd.
47. OWL-Weser Slot	644,33 Rd.
48. Roadrunner's.....	591,12 Rd.

2006

1. Kraner-Racing	735,18 Rd.
2. Litzenrocker	726,35 Rd.
3. Bad Boys.....	724,16 Rd.
4. Plastikquäler	723,28 Rd.
5. SKR with Zink	716,32 Rd.
6. NASCAR Slot Racing.....	713,37 Rd.
7. Leo Chili Racing	712,43 Rd.
8. No Limits	708,12 Rd.
9. X-Rookies	704,41 Rd.
10. Bahnmeister.....	704,34 Rd.
11. SRC Köln - Piccomat	700,41 Rd.
24. SRIG Teuto	680,04 Rd.
32. Slot Mittelrhein	666,33 Rd.

Classic Formula Day

2. Lauf am 3. Mai 2008 in Engelskirchen

geschrieben von Taffy



Liebe Slotracer!

Wir laden Euch zum zweiten Classic Formula Day 2008 auf die schnelle Bahn des Carrera-Club Oberberg in Engelskirchen ein.

Bitte beachtet: wegen Verhinderung meines Co-Organisators Peter Hartmann wurde der Termin um einen Tag, von Samstag, den 03.05. auf Sonntag, den 04.05. verlegt !

Nachdem der erste CFD nach dem diesjährigen neuen Reglement in Gelsenkirchen schon

sehr guten Zuspruch gefunden hatte, erwarten wir für dieses Mal, dass weitere Fahrer ihre Renner auch für die neue Klasse „Formula 70“ in Engelskirchen an den Start bringen werden.

Ab 9 Uhr wird die Bahn für alle Trainingswilligen geöffnet sein.

Die Fahrzeugabnahme wird ab 11 Uhr stattfinden, der Rennbeginn ist spätestens für 12.00 Uhr geplant.

Wie immer gilt: der jeweilige Klassensieger erhält einen Preis.

Der schönste Heckmotor-Renner der Klasse „Formula 70“ wird den Preis „Best of Show“ erhalten. Wahlweise wird es sich bei diesem und den weiteren CFD's in diesem Jahr dabei wieder um eine 1:43-Miniatur eines Rennwagens aus der Zeit, oder um einen Kalender mit schönen Aufnahmen historischer Ferrari-Rennwagen handeln.

Boxengeflüster

Wem wird es gelingen, die Heckmotorfahrzeuge am besten auf die Carrera-Schiene abzustimmen? Die Fahrer des Oberberger Clubs

stellen traditionell eine sehr starke Mannschaft. Gleichzeitig stellen sie sich aber auch offen und fair dem Wettkampf, indem sie zugesagt haben, im Vorfeld eine Empfehlung für die optimale Übersetzung zu geben, damit zumindest bei der Einstellung der Fahrzeuge Chancengleichheit bestehen kann. Die Nachricht steht noch aus und wird, sobald sie vorliegt, an alle bekannten Interessenten der Serie weitergemailt. Wer noch nicht im mail-Verteiler ist, kann die Angaben gerne bei mir abrufen.

Wie bekannt wurde, ist die Zeit seit dem letzten CFD wohl von einigen Fahrern genutzt worden, um für die neue Klasse „Formula 70“ eigene Renner aufzubauen. Ein auf modernem Chassis neu aufgebaute Carrera-„Spaghetti“-Ferrari in sehr attraktiver Aufmachung wurde bereits gesichtet. Fährt er so gut wie er aussieht? Ein zweiter ist ebenfalls in der Pipeline, wird möglicherweise von Robert Ehl an den Start gebracht. Jens Gerlach, Favorit des CCO, tritt ebenfalls mit einem eigenen Fahrzeug an. Auch aus dem Großraum Gelsenkirchen sollen gerüchteweise weitere neu aufgebaute Formelrenner an den Start rollen. So hoffen die Veranstalter, dass es an diesem ersten, langen Maiwochenende zu einem möglichst breitem Fahrerfeld kommen wird. Aufgrund der bis-

herigen Erfahrungen sollten doch wohl locker mindestens zwei Startaufstellungen zusammenzubringen sein...

Veranstaltungsort

Carrera Club Oberberg
Ründerother Straße 20
51766 Engelskirchen

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr
Fahrzeugabnahme ab 11.00 Uhr
Rennbeginn 12.00 Uhr

Startgeld

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

Reglement / Karosserieliste

Reglement und aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.

Für alle weiteren Fragen steht [Taffy Ulrich](#) zur Verfügung.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Classic Formula Days](#)

Trans-Am

4. Lauf am 4. Mai 2008 in Herzebrock

geschrieben von Andreas



Am kommenden Sonntag, den 04.05.2008 ist es wieder soweit. Der Trans-Am Clan bestrei-

tet dann seinen vierten Lauf der Saison 2008 auf dem bekannten Kurs des Slotpoint in Herzebrock.

Was soll man sagen? In der Tabelle ist noch alles offen und bei noch sechs ausstehenden Rennen kann allerhand passieren. So hat sich Andreas Rehm zwar bisher einen leichten aber in keinster Weise beruhigenden Vorsprung von 14 Zählern herausgefahren, doch sitzen ihm mit Brocke, Pfaffenbach und Schulz drei absolute Titelanwärter im Nacken. Zwischen diesen Dreien wird es sicherlich heiß hergehen, sind sie doch nur wenige Punkte voneinander getrennt. Insbesondere Andre Brocke, der beim kürzlich absolvierten DSC Rennen

auf der Bahn im ostwestfälischen Outback einen hervorragenden zweiten Platz einfuhr, wird am Sonntag natürlich auf Sieg fahren.

Nicht zu vergessen sind Vater und Sohn Grabow ebenso wie Ralf Thöne, welche die Bahn aus dem FF kennen natürlich so viel Punkte wie möglich abräumen möchten.

Bekannt schnell unterwegs ist Vorjahresmeister Dirk Schulz und sicher nicht zu unterschätzen.

Gleiches gilt für den Dortmunder Uwe Pfaffenbach, der das Herzebrocker Geläuf ebenso gut kennt, wie das des heimischen ScaRado.

Wie sich die weiteren Starter schlagen werden, bleibt abzuwarten, da für einige die Bahn Neuland ist. Auch Vater und Sohn Kranefuß sind schwer abzuschätzen, da hier bisher eine gewisse Konstanz fehlte.



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

Die Bahn steht am Freitag, den 02.05.08 ab 17:00 Uhr zum freien Training zur Verfügung und am Sonntag beginnt der Betrieb wie üblich ab 09:00 Uhr.

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

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf ein spannendes Rennen und rege Teilnahme. Vielleicht schauen ja auch mal Interessierte rein, die sich mit dem Gedanken tragen, in diese schöne Serie einzusteigen.

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

www.trans-am-race.de

Fragen werden gern auch per Mail von [Uwe Pfaffenbach](#), [Michael Woitas](#) und [Andreas Rehm](#) beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)