

WILD WEST WEEKLY

 - Ausgabe 158 -
5. Mai 2008

Editorial

Moin Folks . . . die DPM in Dietzenbach ging über drei Tage von Donnerstag bis Samstag und war Großereignis des Wochenendes bzw. des Jahres. Dazu tagten am Samstag die Classic Formula sowie die Trans-Am - beide am Sonntag . . .

Nächstes Wochenende ist erneut verlängert - Pfingsten steht an. Dies hindert die westlichen Slotracer nicht wirklich an der Ausübung ihres Hobbys. Samstag fahren die NASCAR Grand National in Bad Rothenfelde und am Sonntag die GT/LM in Kamp-Lintfort.

Ausgabe 158 der „**WILD WEST WEEKLY**“ beinhaltet vom zurückliegenden langen Wochenende zwei Rennberichte. Über die DPM

schreib der Schleichende und über die Trans-Am Andreas Rehm . . .

Den Blick auf das Pfingstwochenende richten Nick Speedmann (NASCAR) und erneut der Schleichende (GT/LM) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DPM
2. Lauf zur EPC vom 1. bis 3. Mai 2008 in Dietzenbach
- Trans-Am
4. Lauf am 4. Mai 2008 in Herzebrock
- NASCAR Grand National
3. Lauf am 10. Mai 2008 in Bad Rothenfelde
- GT/LM-Serie
2. Lauf am 11. Mai 2008 in Kamp-Lintfort

DPM

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

Zum zehnten Mal war am Wochenende die Deutschen Plafit Meisterschaft (DPM) angesagt. In den letzten Jahren hat sich diese Veranstaltung zum Megaevent im deutschen Slotracing entwickelt. Im Jubiläumsjahr wurden die Dimensionen erneut ausgedehnt. Letztlich reisten insgesamt 61 Teams mit je drei Fahrern reisten ins Hessische Dietzenbach (bei Darmstadt), um den Deutschen Plafit Meister zu ermitteln . . .



Der große, 8-spurige Grand-Prix Kurs - für die DPM 2008 aufgebaut im Bürgerhaus von Dietzenbach . . .

Kompakt . . .

- in Dietzenbach treffen 183 Fahrer zur zehnten DPM zusammen . . .
- neue Location ein echter Zugewinn für die DPM . . .
- fast 24 Stunden Racing auf zwei Bahnen . .
- hochspannende Rennen finden in dramatischem Finale ihren Höhepunkt . . .
- Titel erneut für A.C.R. . . .
- Ferner Kraner Racing und No Limits auf dem Podest . . .
- EPC Titel nach zwei Siegen bereits an A.C.R. vergeben . . .

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

Vorgeplänkel

Ein dritter Tag, ein neuer Austragungsort, eine zweite Bahn, mehr Teams, optimierte Abläufe . . . dies sind einige der Schlagworte, unter welchen die DPM 2008 lief. Im Folgenden werden diese Aspekte sicherlich behandelt. Hier soll es aber noch einmal kurz um die westliche Sicht der DPM gehen . . .

Die Beliebtheit der DPM im Westen steigt weiter an, obwohl die Rahmenbedingungen im Westen mit überwiegendem Betrieb auf Plastikschiene und DOW Bereifung deutlich von den DPM Parametern abweichen. Nach rund acht Teams im letzten Herbst gingen, großzügig gerechnet nun **12 westliche Mannschaften** an den Start:

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



Das Regiezentrum - zwei unabhängig voneinander arbeitende Zeitnahmesysteme für den Grand-Prix Kurs sowie die Rennleitung . . .

Gehen wir noch einmal kurz die westlichen Crews durch (ausführlich wurden die Teams ja bereits in der [WWW Nr. 157](#) vorgestellt):

Mit **A.C.R.** (Alex Ortmann, Caroline Schnitzler und Ralph Seif) sind drei „alterfahrene“ DPM Teilnehmer, die Vorjahressieger sowie die Gewinner des ersten Laufs zur EPC

am Start. Das Team ist sicherlich - gemeinsam mit den japanischen „New Wave“ - leicht favorisiert . . .

Die längste DPM Erfahrung weist **Kraner Racing** 1 und 2 (#1: Stephan Bolz, Andreas Laufenberg, Thomas Nötzel / #2: Mario Hausmann, Uli Nötzel, Hans Quadt) auf. P7, P4, P3, P1 und P5 lautet die Bilanz seit 2003. Zuletzt (DPM und EPC) lief es nicht ganz so rund; dennoch ist Kraner #1 wie in jedem Jahr Mitfavorit. Team Nr.2 ist vollkommen neu dabei und muss zuerst durch das Semi-Finale . . .

MMK-Racing (Michael Moes, Klaus und Manuela Schnitzler) ist erstmalig als eigenständiges Team bei der DPM. Die Schnitzler Seniors schnupperten allerdings bereits im Vorjahr DPM Luft - wenn auch eher unglücklich. Am Donnerstag Abend wird sich zeigen, ob der Speed für das Finale reicht . . .

Altmeister Manfred Stork nimmt mit **NASCAR Slot Racing** 1 und 2 (#1: Patrick Meister, Manfred Stork, Oliver Stork / #2. Dieter Clemens, Peter Recker, Uwe Schulz) den vierten Anlauf. P11, P6 und P9 belegen nachdrücklich, dass man jeweils immer gut vorne mitzuhalten vermochte. Gut für die Motivation war aber vor allem P2 beim EPC Auftakt in Kopenhagen !! Überträgt das Team die dort gezeigte Performance auf Dietzenbach, muss das Nr.1 auf die Liste der Mitfavoriten !! Team Nr.2 muss am Donnerstag ins Semi-Finale, um die Zeichen für das weitere Vorgehen zu setzen . . .



Der hintere Teil der Bühne wird für Besprechungen, die Materialausgabe sowie die technische Abnahme verwendet . . .

Das Kölner Team **Piccomat** (Nezih Durukanli, Marcus Hasse, Ditmar Schortmann) ist zum 3. Mal in Folge dabei. Die Bilanz ist

durchwachsen: P11 und P34. Für 2008 soll es wieder besser laufen als im letzten Herbst . . .

Ebenfalls recht fundierte DPM Erfahrung bringen die **Plastikquäler** 1 und 2 (#1: Lukas Neumann, Sebastian Nockemann, Christian Schnitzler / #2: Justin Pasch, JanS, Jan Uhlig) mit. Man lief bislang auf P2, P4 und P3 ein. Die PQ weisen zwei recht gleichmäßig besetzte Teams auf und unterscheiden sich somit ein wenig von Kraner und NASCAR, bei welchen die Ziffer gleichzeitig auch den Teamstatus ausdrückt. Nach der zuletzt guten Vorstellung bei der EPC zählen beide PC Teams zum erweiterten Favoritenkreis . . .

Slot Mittelrhein (Peter Juchem, Hansi Rodenberg, Dirk Wolf) ist das dritte Mal in unveränderter Besetzung dabei (P32 und P16). Man gedenkt erneut ein „gewichtiges“ Wort im Fight um die Positionen unmittelbar hinter der Spitze mitzureden . . . ☺☺

Auch **Teuto Corse** (Andreas Lippold, Christoph Müller, Wolfgang Ullrich) ist zum dritten Mal dabei. In den Vorjahren etablierte man sich solide im Mittelfeld (P24 und P23). Dies heuer zu wiederholen wird eine erneute Leistungssteigerung erfordern . . .

Die längste Erfahrung im Slotracing dürfte **Vaillante Racing** (Tommy Becker, Uwe Bönnisch, Peter Hartmann) mitbringen. Auch wenn man als Team erst zum zweiten Mal dabei ist (Vorjahr P22), summieren sich für dieses Team „Jahrzehnte“ an Erfahrung auf . . .



Fahrerlager I. (im Hintergrund) . . .

Kurz noch zum **Kaffeesatz**: Bei allen Unwägbarkeiten einer solchen Großveranstaltung waren die Teams A.C.R. und New Wave aus Japan schon leicht favorisiert. Dahinter reihten sich mehrere Teams ein, welchen realistische Chancen auf das Treppchen zugebilligt wur-

den. Die Liste umfasste im Vorfeld u.a. Bad Boys, Criccrac (Spanien), Kraner Racing, Dr. Slot Juniors, Leo Chili, NASCAR Slot Racing, No Limits, PQ1 sowie PQ2. Allerdings enthielt diese Gleichung eine Menge Unbekannte. Das Semi-Finale am Donnerstag würde sicherlich schon etwas Aufschluss geben - und der lange Freitag eventuelle Prognosen weiter absichern . . . ☺☺



Und das Fahrerlager II. . .

Semi-Finale (Donnerstag)

Den neuen, dritten Tag der DPM nahmen diejenigen Teams in Angriff, welche sich nicht über das Vorjahresergebnis bzw. die EPC automatisch für das Finale qualifiziert hatten. 24 Teams sollten diesen Tag auf dem großen, 8-spurigen Grand-Prix Kurs bestreiten. Der Ablauf entsprach in allen Komponenten dem DPM Final Freitag - jedoch stand am Ende des Tages das Qualifikationsrennen über 8*6 Minuten . . .

Aus **westlicher Sicht** waren folgende drei Crews am Semi-Finale beteiligt:

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

Für alle drei Teams galt es, im abschließenden Rennen ab 18:00 Uhr unter die Top 8 zu gelangen, um am Samstag bei Finale dabei zu sein. Sollte dies nicht gelingen, stände am Samstag das sog. B-Finale auf der kürzeren 4-spurigen Strecke an . . .

Sowohl Kraner als auch NASCAR hatten mit den Nr.2 Teams somit die Gelegenheit, den gesamten Fuhrpark bereits einen Tag früher auszusortieren. Ob dies in Hinsicht auf die zwei folgenden Tage einen Vorteil bringen würde, blieb abzuwarten - änderten sich doch

im Vorjahr die Gripverhältnisse im Laufe des Freitags massiv, sodass einige Teams gegen Abend in arge Schwierigkeiten gerieten . . .



DPM Ablauf in Fotos dokumentiert: 1. Teambesprechung . . .

Der Semi-Final Donnerstag weist denselben **Ablauf** auf wie das Finale am Freitag. Jedes Team darf die Bahn innerhalb fest geregelter Zeiten drei Mal für jeweils eine halbe Stunde befahren. Dazwischen werden die Teamchefs gebrieft. Innerhalb der drei Sessions muss die Bahn erlernt, die Spuren auf die Fahrer aufgeteilt, das mutmaßlich passende Fahrzeug sowie dessen Setup „erfahren“ werden - keine wirklich leichte Aufgabe !!

Nach den drei freien Sessions erfolgt die Materialausgabe und -montage, an welche sich das letzte Training (nur noch mit dem Einsatzfahrzeug) anschließt. Auch hierfür steht wiederum eine halbe Stunde Zeit zur Verfügung. Nach der Materialausgabe findet die technische Abnahme statt und es gelten Parc Fermé Regeln . . .

Sobald alle (am Donnerstag nur) 24 Teams diese Prozesse durchlaufen haben, geht's an das sog. Pflichttraining (landläufig auch Quali genannt). Hierzu stehen maximal 40 Sekunden Zeit zur Verfügung, in welchen maximal 3 Runden (davon eine Einführungsrunde) absolviert werden dürfen. Die hierbei erzielten Bestzeiten regeln die Startaufstellung für die Rennen . . .

Klingt simpel - oder !? Für die Teams ist dies jedoch Stress pur. Im Unterschied zu vielen anderen Veranstaltungen, wo Zeitpläne eher Orientierungshilfen sind, müssen diese bei der DPM (allein schon aufgrund der schieren Masse an Teams) zwingend eingehalten werden. Da muss in den Teams konzentriert und mög-

lichst arbeitsteilig geschafft werden. „Schwätzen“ sollte auf den Zeitraum verschoben werden, wenn das Einsatzfahrzeug das freie Abschlusstraining absolviert hat. Das wäre am Donnerstag der Nachmittag - und am Final Freitag sogar der Abend . . .



Ablauf 2: Training, für jedes Team strikt reglementiert . . .

Die **Quali** über maximal 3 Runden bzw. maximal 40 Sekunden entschied am späten Freitag Nachmittag Dr. Slot locker für sich. Als einziges Team fuhr man eine 7.9er Zeit. Aber - Überraschung ! - Klaus Schnitzler stellte die MMK Corvette auf P2, gut vier Zehntel vor dem nächsten Verfolger. Auch Kraner Racing 2 (P6) und NASCAR Slot Racing 2 (P8) schafften es noch in die schnellste Startgruppe der letztlich 21 angetretenen Teams . . . Allerdings belegten die Platzierungen von Slot-Tigers (P9), Slottec (PP12) und Wit(s)ch-Power (P14), dass der neue Qualimodus durchaus starke Nerven und eine fehlerfreie Fahrt voraus setzte. Der Autor hatte alle drei Teams nach den vier Trainingssessions als Kandidaten für die Top 8 und somit die Finalteilnahme gesehen . . .



Ablauf 3: Materialausgabe . . .

Das **Rennen** für am Semi-Finale teilnehmenden Teams sollte über die halbe DPM-Distanz gehen - also über 8 *6 Minuten führen. Wie das gesamte Wochenende hielt auch dieses Rennen etliche Überraschungen für die Crews bereit . . .

Dr. Slot fuhr einen ungefährdeten Sieg heraus. NASCAR 2 zauberte Teamchef Manfred Stork ein breites Grinsen ins Gesicht und lief - knapp 6 Runden zurück - auf P2 ein. Eine weitere Runde zurück nahm auch Kraner 2 die Hürde, lief auf P4 ein und würde im Finale dabei sein. Dazwischen schob sich noch das Team Franken I.

Die zwei sächsischen Teams Slot-Tigers und L.E. Slot belegten die Ränge 5 und 6, wobei Letztere durch einen Boxenstop zurück geworfen wurden. Die Liste der Finalteilnehmer komplettierten die Teams Slotgemeinde und PCC Junior . . .

MMK hatte es also nicht geschafft. Man lief mit etwa 6 Runden Rückstand auf P8 auf dem 12. Rang ein. Das Getriebe bereitete während des Rennens einige Kopferbrechen - ein Mal musste die Corvette sogar angeschoben werden, weil das Motorritzel keinen passenden Zahn zum eingreifen fand . . .

Aber auch Slottec und Wit(s)ch verpassten die Finalteilnahme. Ein Debakel also für den orakelnden Autor . . .



Ablauf 4: Technische Abnahme (Mike muss abnehmen ☺) . . .

Nachfolgend das vollständige Ergebnis des Semi-Final Rennens:

Nr. Team	Runden
#71 Dr. Slot	359,15
#76 NASCAR Slot Racing 2	353,34
#74 Team Franken I	353,11
#72 Kraner Racing Team 2	352,19

#64 Slot-Tigers	350,10
#77 L.E. Slot	349,31
#84 Slotgemeinde	348,42
#88 PCC Junior Team	347,32
#66 KMS Insiders	347,04
#63 Wit(s)ch-Power	344,38
#81 Team Slottec	343,27
#68 MMK-Racing	341,37
#85 Reifenschlotzer	340,38
#64 Slot Pirates	340,36
#75 Top Speed Racing	334,43
#83 D.T. Racing	331,03
#61 Rock Racing	330,39
#78 PCC-Team 08	328,08
#73 Sporby Fun	326,37
#82 Raceway Seniors	323,32
#67 Rock Racing II	314,19

Gegen 22:30 Uhr wurde der erste Tag der DPM (voll im Zeitplan) beendet. Für die Veranstalter und die zahlreichen Helfer bot dieser Tag eine gute Generalprobe, um die zahlreichen Änderungen im Ablauf mit halber Teilnehmerzahl zu erproben . . .



Ablauf 5: Komplettierung der Fahrzeuge im Boxenbereich . . .

Training und Quali (Freitag)

Vorab ein paar Worte zur neuen Location, dem Bürgerhaus Dietzenbach. Das Gebäude ist relativ neu und bot ein tolles Ambiente sowie eine geniale technische Infrastruktur: Zwei riesige Leinwände gaben Informationen der Zeitnahme weiter und eine dritte Leinwand wurde mit Filmaufnahmen stationärer Kameras „gefüttert“. Auch die attraktive „Shopping-Mall“ in 200m Entfernung erhöhte den Unterhal-

tungswert für die Teilnehmer beträchtlich - so tauchten z.B. am Samstag etliche Folks ab, um der Quali der DTM in Mugello im Media Markt beizuwohnen . . . ☺☺

Ein hoch engagiertes, permanent verfügbares Gebäudemanagement tat ein Übriges, um alle auftretenden Fragen zu beantworten und die wenigen entstehenden Probleme auszumerzen. Hier schon einmal ein recht herzlicher Dank an Andreas, Sebastian und ihre Helfer . . . !!

Jetzt aber zum **Training** !! Durchgängig extrem flott unterwegs waren eigentlich nur A.C.R. und No Limits – ausschließlich diese beiden Teams zeigten 7.2er Zeiten auf den schnellen Spuren 2 und 3. A.C.R. war hierbei mit Alex Ortmann am Regler den berühmten Tick schneller - wobei allerdings No Limits Pilot Kevin Krollmann am Freitag gesundheitlich stark angeschlagen war . . .

Als Verfolger profilierten sich von den Rundenzeiten im Training her die Bad Boys, Kraner Racing und Plastikquäler (Nr.1) - auch NASCAR war nicht weit entfernt. Auf Augenhöhe fuhren ferner die zwei spanischen Teams Criccrac und Abina Slot Racing. Das japanische Team New Wave hatte mit den altbekannten und extrem schnellen SKR wenig gemein - und musste schnell von der Liste der Favoriten gestrichen werden . . .

Drei Trainingssessions mit netto weniger als 3 Minuten Fahrzeit pro Spur bieten wenig Spielraum für das Erlernen der Bahn bzw. das Abstimmen des Fahrzeugs. Dementsprechend angespannt ging es am Freitag während des Trainings zu. Den Höhepunkt erreichte die Anspannung während des dritten Durchgangs - hier musste das Fahrzeug für das Rennen heraus gefiltert werden. Anschließend ging es in die Materialausgabe und die technische Abnahme. Die vierte und letzte Session wurde im Renntrimm gefahren - die cleveren Teams ließen es hier geruhsamer angehen, um das Einsatzauto nicht zu gefährden . . .

Bis zur Quali ergaben sich dennoch zahlreiche mittlere und große Tragödien: Beispielsweise ging das schnellste Fahrzeug von Kraner Racing kurz nach Mittag bei einem schweren Crash über die Bande und war ein vorläufiger Totalschaden. Nachdem der Wagen endlich wieder rannte, knallte es im 4. Training erneut recht heftig und eine weitere Instandsetzung

stand an. Zu diesem ungünstigen Zeitpunkt erwischte es auch das Fahrzeug der Plastikquäler 2 sehr heftig. Die Reparatur gelang dem Ingenieursduo Jan² zwar halbwegs, aber wertvolle Trainingszeit ging verloren - die gerade dieses Team mit zwei auf der DPM-Bahn unerfahrenen Fahrern hätte noch gut gebrauchen können . . .



Das ausgegebene Material ist immer gekennzeichnet - auch die Chassis aus dem Semi-Finale, welche im Finale wieder eingesetzt werden müssen . . .

Ab ca. 22:45 Uhr kam dann wirklich Spannung auf. Die **Quali** sollte die Startaufstellung für das Finale regeln. Befahren wurde die schwierige Spur 7. Die Teams hatten maximal 40 Sekunden in Summe Zeit - allerdings durften nicht mehr als 3 Runden gefahren werden ! Einige Teams machten folglich innerhalb der verfügbaren Zeit noch einen kurzen Service und reinigten die Räder bzw. versahen die Schleifer mit bereitgestelltem Voodoo. Gänzlich anders gingen die Teams der 10er-Gruppe vor: Kurz vor Ende der vierten Trainingssession gingen alle Teams in die Box und frischten die Fahrzeuge für die Quali auf. Als der „Schlussgong“ ertönte, rollte nur noch Kraner Racing auf der Strecke . . .

Den Auftakt in der Quali machten die acht Teams, welche sich über das Semi-Finale qualifiziert hatten. Erneut setzte Michael Ulbrich für Dr. Slot die Bestzeit, NASCAR 2 und Kraner 2 fuhren exakt in die Mitte dieser acht Teams . . .

Früh als Zehnte gingen anschließend PQ2 auf die Strecke. JanS fuhr 7,727s heraus, was lange Zeit der Bestwert bleiben sollte. Lediglich Bahnmeister mit Patrick Brau am Regler vermochten sich bis zur Halbzeit noch zwi-

schen PQ2 und Dr. Slot zu schieben. Teuto Corse (Christoph Müller) sortierte sich vorläufig direkt hinter Kraner 2 ein, während Tommy Becker für Vaillante nicht so gut klar kam und auf Kurs letzte Startgruppe fuhr. Ebenfalls mit 8.2er Bestwert rangierte Piccomat mit Quali Fahrer Marcus Hasse an der Grenze zur langsamsten Startgruppe. Die Kölner hatten - wie im Vorjahr - nicht den Stammfahrer für diese Spur in die Quali geschickt ... !?

schwand im Mittelfeld - gemeinsam mit X-Rookies noch deutlich hinter Teuto Corse. Das war jetzt nicht der Bringer ... !?

Blieben die acht Top Teams der 10er Gruppe: Christian Schnitzler fuhr die PQ auf Platz 2; Lukas Hofmann die No Limits auf die 3. Position. Die Dr. Slot Juniors landeten auf P4 und Caro Schnitzler platzierte A.C.R. (ähnlich wie im Vorjahr) „nur“ auf den 5. Rang. Die P6



Der „Fuhrpark“ der DPM 2008 - sortiert nach dem Ergebnis der Quali. Die schnellsten Fahrzeuge einer Startgruppe stehen jeweils am oberen Bahnrand ...

Die Teams der 30er Gruppe vermochten an den Topzeiten nicht viel zu ändern. Nur Abina Slot Racing schob sich auf P3 dazwischen. Die japanischen New Wave brachten keine fehlerfreie Runde zustande, rutschten ans Ende des Feldes und beamten Piccomat in die zweite Startgruppe ...

Von den vorletzten acht Teams wurde dann mehr erwartet. Aber lediglich Bad Boys setzten mit 7.600s einen neuen Bestwert. Marina Alta sortierte sich noch hinter Abina ein und die Jäger direkt hinter Dr.Slot. Mittelrhein ver-

und P7 blieben bei Plastikquäler 2 und Bahnmeister. Criccrac belegte den letzten Rang der schnellste Startgruppe ...

Es fehlen zwei Namen !! Kraner operierte unglücklich - das Auto klang in der Quali wie ein Sack Nüsse. Auf die Spitze fehlten plötzlich zwei Zehntel. Die erzielte Zeit bedeutete schließlich P9 und somit „best of the rest“. NASCAR hingegen stützte ziemlich weit ab und fand sich neben Teuto Corse im Mittelfeld wieder. Folgerichtig (!!?) haderte Teamchef Manfred Stork noch am Samstag Früh mit dem neu eingeführten Quali Modus ...

Nachfolgend sämtliche Quali Zeiten in der Übersicht:

Nr. Team	Bestzeit
#22 Bad Boys	7.600
#12 Plastikquäler	7.609
#16 No Limits.....	7.618
#15 Dr. Slot Juniors	7.638
#11 A.C.R.	7.641
#57 Plastikquäler 2	7.727
#51 Bahnmeister	7.768
#13 Criccraarc	7.784
#14 Kraner Racing Team	7.811
#37 Abina Slot Racing	7.886
#25 Marina Alta	7.889
#71 Dr. Slot.....	7.918
#17 KIK Racing.....	7.950
#24 Jäger Team.....	7.973
#84 Slotgemeinde	8.000
#52 Team Franken II	8.003
#43 Berggru	8.009
#77 L.E. Slot.....	8.010
#76 NASCAR Slot Racing 2	8.012
#23 Tim Comacra	8.016
#33 ALGT Team	8.019
#58 Blitzstart Racing	8.027
#72 Kraner Racing Team 2.....	8.027
#31 Slot Terrassa	8.034
#36 Racefun.dk	8.053
#35 Cursa Sport	8.058
#26 SG Stern.....	8.070
#53 Teuto Corse.....	8.074
#18 NASCAR Slot Racing	8.074
#28 X-Rookies	8.079
#74 Team Franken I.....	8.083
#55 AMC Nassauer Land	8.098
#65 Slot-Tigers	8.107
#27 Slot Mittelrhein.....	8.115
#46 Canam Queens.....	8.142
#54 Share the Spirit	8.173
#34 Engage Models Racing.....	8.181
#48 Slot Connection	8.209
#45 Piccomat	8.259
#56 Raceway Frankfurt	8.283
#47 Vaillante Racing	8.298
#21 Leo Chili Racing.....	8.371
#38 Grenzlandslot	8.380

#88 PCC Junior Team	8.382
#41 Nighthawks.....	8.404
#44 Dream Cht'eam.....	8.423
#42 Peco Racing	8.829
#32 New Wave.....	11.891

Somit ergab die Quali einige faustdicke Überraschungen. Positiv sicherlich die früh gestarteten PQ2 und Bahnmeister in der schnellsten Gruppe. Auch Slotgemeinde und Franken II hatte niemand in der zweischnellsten Gruppe gesehen. Prima auch die Nr. 2 Teams von NASCAR und Kraner in der drittschnellsten Gruppe . . . !!

Mehr oder weniger abgestürzt hingegen waren SG Stern, NASCAR und X-Rookies in der viertschnellsten Gruppe sowie Mittelrhein und Piccomat, die noch eine Gruppe weiter hinten starteten . . .

Übelst erwischte es ferner Vaillante und Leo Chili, die am Samstag Früh als Erste auf die Strecke mussten . . .

Für alle Teams gleichermaßen galt jedoch, dass im Laufe des Samstags für alle 48 Teams noch 96 Minuten Racing angesagt waren, in welchen die Resultate der Quali gründlich auf den Kopf gestellt werden könnten . . . ☺

Rennen (Samstag)

144 Fahrer aus 12 Nationen nahmen am Samstag Früh mit leichter Verspätung in insgesamt 6 Startgruppen den Rennbetrieb auf dem großen Grand-Prix Kurs auf. Parallel dazu sollte ab dem Mittag das B-Finale mit 12 Teams auf der kürzeren, vierspurigen Bahn starten. Die Fahrzeit betrug auf beiden Bahnen jeweils 96 Minuten - also 8 *12 Minuten im Finale und 4 *24 Minuten im B-Finale . . .



Die kleine Bahn, auf welcher das B-Finale ausgefahren wird . . .

Der Rennbeginn für die **erste Startgruppe** am Samstag war grausam. Trotz Einfahren der Bahn fehlte noch Einiges an Grip. Erst ab der 3. Spur wurde die Sache so langsam akzeptabel und die Leader von Leo Chili zeigten 7.6er Zeiten auf Spur 5. Am Ende kamen für die „Leos“ 711,24 Runden zusammen, was sie halbwegs versöhnlich stimmte und optimistisch auf eine dennoch gute Platzierung hoffen ließ, hätte dieser Wert doch in 2007 noch P13 bedeutet. Weniger zufrieden waren hingegen Vaillante: 677,34 Runden waren etwa 20 Runden weniger als im Vorjahr . . .



Der zweiteilige Parc Fermé der DPM nimmt alle 61 Fahrzeuge auf . . .

Bereits in der **zweiten Gruppe** belegte Slot Mittelrhein, dass man deutlich mehr Runden als im Vorjahr fahren kann: 725,04 Runden bedeuteten beinahe 19 Runden mehr als 2007 und damit die vorläufige Führung für die drei gewichtigen Herren aus dem Westerwald . . .

In derselben Gruppe fightete Piccomat um einen Platz an der Sonne. Am Ende war eher „Halbschatten“ angesagt: 693,09 Runden waren zwar deutlich mehr als im Katastrophenjahr 2007 - auf den 2006 erzielten Wert fehlten aber immer noch 7 Runden . . .

Mit in dieser Gruppe die „Schweizer Garde“, die sich unter dem Namen Slot Connection tarnte und unter Führung des RPM Chefs Bernie die 700 Marke nur aufgrund eines technischen Defektes verpasste . . .

Bereits die **dritte Startgruppe** war recht prominent besetzt: Cursa Models aus Spanien, Racefun aus Dänemark sowie NASCAR (Team Nr.1 wohlgebetet !!), SG Stern (durch Nick de Wachter verstärkt !!), Teuto Corse und X-Rookies versprachen ein interessantes Rennen.

Beginnen wir mit dem technischen Pech: X-Rookies erlitten einen Kurzschluss an den Kabelclips und liegen zumindest 10 Runden liegen (689,22 Runden total). Aber auch ohne die technischen Probleme lief es nicht wirklich rund - da war wohl verständlicherweise die Arbeit in der Rennorganisation deutlich wichtiger als die Fahrzeugvorbereitung oder das Training !! Ebenfalls nicht optimal aussortiert war SG Stern - Nick meinte, er habe die Zeiten regelrecht aus dem Fahrzeug „rauspressen“ müssen. Aber dafür hatte Fola ein außergewöhnliches Design geschaffen und vermochte am Samstag Abend als kleinen Trost den Pokal für den Concours d'Elegance mit nach Hause zu nehmen . . . ☺☺



Der Parc Fermé nächtigt am Freitag Abend übrigens nicht in Dietzenbach . . . !!

Die drei Dänen vom Team Racefun waren mit den erzielten 701,18 Runden rundum zufrieden. Hatte man doch kurz zuvor den PQ-Rekord auf der Heimbahn unterboten und im Rennen 20 Runden mehr als 2007 gefahren. Das nennt man Aufwärtstrend . . . ☺☺

Teuto Corse lieferte sich ein beherztes Rennen mit den Jungs aus Dänemark um P5 in dieser Gruppe und erzielte schließlich 703,04 Umläufe. Da man Justin Pasch an PQ2 abgab, waren das Plus von 9 Runden eine tolle Leistung, welche die Teutonen unisono ziemlich happy stimmte . . . ☺☺

Bleiben die NASCAR Fahrer No.1 . . . Die unglücklich gelaufene Quali schien Manfreds Mannen so richtig motiviert zu haben. Man börnte, was das Zeug hielt (O-Ton Live Ticker: „NASCAR hat's eilig !“). Bei Halbzeit - man hatte die langsamere Hälfte der Strecke absolviert (Spuren 5, 7, 8 und 6) - standen satte 370 Runden auf den Zählwerken. Zur Erin-

nerung: Die Sieger 2007 fuhren 743,12 Runden. Von daher war die Prognose „deutlich oberhalb 740 Runden“ durchaus realistisch. Jedoch war dann in der zweiten Hälfte ein wenig die Luft 'raus und NASCAR endete bei 740,34 Runden, was immer noch ein traumhafter Wert war und etliche Konkurrenten tief durchatmen ließ . . . !!

Die **vierte Gruppe** sah die beiden Nr. 2 Teams von Kraner Racing und NASCAR am Start. Dieses Mal gelang es den Kraner Jungs, den Spieß aus dem Semi-Finale umzudrehen und NASCAR abzuhängen. Letztere haderten allerdings ein wenig mit Einsetzern, die den blau-weißen Boliden mehrfach falsch einsetzten. Dabei scheinen zumindest zwei Mal auch Runden abhanden gekommen zu sein, weil man auf der falschen Spur die Zeitnahme passierte, dies aber nicht (rechtzeitig) bekannt gemacht wurde. Gegen Rennende fightete jedenfalls Kraner 2 vehement gegen die spanischen Tim Comarca und vermochte sich 719,719,16 vs. 718,40 Runden durchzusetzen. Und auch NASCAR musste bis zuletzt kämpfen: Allerdings zog man mit 712,27 zu 712,19 gegen die Leipziger L.E. Slot knapp den Kürzeren . . .

cing. Und last but not least Marina Alta, welche aus Kopenhagen noch gut in Erinnerung waren . . .

Machen wir es kurz: Abina ging Top Zeiten, hatte aber mehrfach Getriebeprobleme, die massiv Runden kosteten (in Summe mehr als 20 !!). nach 718,40 Runden war für die schnellen Spanier schon Schluss. Dr.Slot und Jäger lieferten sich ein hoch spannendes „Alteisen“-Rennen (einziger Youngster war Pierre Stein bei den Jägern) und bewiesen nachdrücklich, dass sie es trotz der vielen Arbeit in der Rennorganisation noch voll drauf haben: Dr. Slot erzielte 729,40 Runden (das war knapp mehr als No Limits 2007 !!) und die Jäger blieben ihnen mit 727,45 Runden nur wenig schuldig. Im Vorjahr war man übrigens nur 713,36 Runden weit gekommen . . .

KIK etablierte sich mit problemloser Fahrt und 736,42 Runden vorläufig auf P3 der Gesamtwertung. Warum !? Weil Kraner Racing gewaltig vorlegte !! Der Monitor wies nach 96 Minuten 747,19 Runden aus - also ziemlich exakt 4 Runden mehr als der Bestwert aus 2007. Und das, obwohl der Kraner Porsche auf den letzten Spuren nicht mehr perfekt zu funktionieren schien . . . !!



An der Spitze der **fünften Startgruppe** standen mit Kraner Racing und Abina Slot Racing zwei Teams, die im Training richtig flott unterwegs waren. Dazu bekannte Namen aus dem SLP: Dr.Slot, Jäger Team und KIK Ra-

Bleibt das Grande Finale - die **sechste Startgruppe**. Hier wurde zum Einen Highspeed und hochspannendes Rennen erwartet und zum Anderen selbstredend ein vehementer Angriff auf die von Kraner vorgelegten 747,19 Runden . . .

Wie so oft in der schnellsten Startgruppe lagen die Nerven zu Beginn blank. Speziell A.C.R., Dr. Slot Juniors und No Limits lagen mehrfach neben dem Slot. PQ und Bad Boys hielten sich weitgehend heraus - und

gingen prompt in Führung . . .

Aber teilen wir diese Startgruppe zwei Mal: Zum Einen vom Speed her: PQ2, Criccrac und Bahnmeister fehlte das berühmte Quäntchen auf die anderen Teams. Bei Bahnmeister und PQ2 lag dies sicherlich mit an den jeweils

zwei weniger DPM-Bahn-erfahrenen Piloten; ferner hätten Letztere gern etwas mehr Grip gehabt . . .

Die anderen fünf Teams gingen in etwa vergleichbare Rundenzeiten - Unterschiede ergaben sich letztlich eher aus der fahrerischen Besetzung bzw. der Fehlerrate . . .

Zum Zweiten ist in glückliche und unglückliche Teams zu unterscheiden: Bad Boys und beide PQ Teams zählten eindeutig zu den Unglücklichen. Die obligatorische technische Kontrolle nach dem 7. Stint wies für die Bad Boys eine zu geringe Bodenfreiheit aus. Ein außerplanmäßiger Radwechsel stand an - und der ging auch noch ziemlich in die Hose. Man addiere spaßeshalber einfach einmal ~ 5 Runden auf die erzielten 743,40 hinzu . . .

PQ erhielten mehrfach ungebetenen Besuch - und immer ins Heck. Als Folge musste der PQ 911er drei Mal an die Box und das Heck neu befestigt werden. Auch hierfür blieben zumindest 5 Runden liegen und kam somit nur auf 739,37 Runden. Man addiere . . .

Bleiben die PQ2, die ähnlich X-Rookies einen Kurzschluss am Leitkiel verzeichneten, welchen niemand so recht zu erklären vermochte. Jo - auch dies kostete gut 5 Runden (scheinbar der Standard für die schnellste Startgruppe ☺). So wurden für die PQ2 in Summe nur 734,14 Umläufe notiert. Nein - wir addieren hier jetzt nicht . . . !☺!



Die Porsche Dominanz war erneut nicht zu brechen . . .

Wenden wir uns jetzt den glücklicheren Teams zu: Bahnmeister kamen gut durch und auf 725,25 Runden. Criccrac unterlag dem Schlusspurt der PQ und musste sich nach großem Fight mit 739,34 Runden nur äußerst knapp geschlagen geben. Die Dr. Slot Junioren liefen mit 740,44 Runden ein, womit NAS-

CAR um 10 Teilmeter überholt wurde . . .

Überglücklich waren No Limits. Einerseits, weil das Fahrzeug auch nach einem Sturz über die Bande noch Rekordzeiten lief und andererseits, weil 744,12 Runden am Ende zu P3 reichten. Bleiben noch drei überglückliche Fahrer übrig: A.C.R. bekam die Sache erneut in den Griff. Der von Kraner Racing vorgegebene Richtwert wurde locker um 2 Runden übertroffen (749,41 Runden) und die „Bud“ kam auf beinahe weggebrannten Schleifern so eben noch ins Ziel . . . ☺☺

Grats an die Sieger der DPM 2008: Alex Ortmann, Caroline Schnitzler und Ralph Seif !!

Nachfolgend noch ein paar Auszüge aus der Ergebnisliste:

1 A.C.R.		749,41
2 Kraner Racing Team		747,19
3 No Limits		744,12
4 Bad Boys		743,40
5 Dr. Slot Juniors		740,44
6 NASCAR Slot Racing		740,34
7 Plastikquäler		739,37
8 Criccrac		739,34
9 KIK Racing		736,42
10 Plastikquäler 2		734,14
11 Dr. Slot		729,40
12 Jäger Team		727,45
13 Marina Alta		726,40
14 Bahnmeister		725,25
15 Slot Mittelrhein		725,04
16 Kraner Racing Team 2		719,16
.....		
22 NASCAR Slot Racing 2		712,19
31 Teuto Corse		703,04
39 Piccomat		693,09
42 Vaillante Racing		677,34

Ende (Samstag / Sonntag) . . .

Egal ob Glück oder Unglück - am Ende war man sich einig, dass man sich tolle und spannende Rennen geliefert bzw. gesehen hatte und zwar in einer ebenso tollen Umgebung. Für alle Geschlagenen (also die 47 restlichen

Teams ☺) besteht fürderhin Hoffnung: 749,41 Runden sind noch nicht das Ende !! A.C.R. gewann zwar das Rennen, vermochte aber nur drei von acht möglichen Spurbestzeiten einzuheimsen. Zwei gingen an No Limits sowie je eine an Bad Boys, Kraner und PQ. Da geht also noch was . . . ☺☺☺



Die Pokale, welche bei der DPM vergeben wurden . . .

Irgendwann kurz nach Mitternacht wurde die Siegerehrung durch einen filmischen Rückblick (über alle Leinwände) auf drei vollgepackte Tage DPM eröffnet. Das ganze wurde durch Lightshow, Musik und Nebel untermalt. Das hatte was . . . !!

Anschließend gab es jede Menge „Blech“ für Sieger und Platzierte. Concours d'Elegance (Fola Osu), C-Wertung (Marina Alta) und B-Wertung (Cricrac) sowie die Top 10 der DPM wurden mit teilweise riesigen Pokalen bedacht . . .

Am Ende stand das Dankeschön an die zahlreichen Helfer sowie den Kopf des Ganzen: Kurt Petri . . .

Ausblick

Die DPM ist wohl das größte Event, welches Scale-Slotracing-Deutschland aktuell aufzuweisen hat. Inklusive Auf- und Abbau bedeutet die DPM 6 Tage Arbeit von Früh bis Spät. Die 10. DPM war zugleich die größte: Zwei Strecken extra aufgebaut, knapp 200 Slotracer untergebracht, ein ausgefeilter Zeitplan sowie eine extrem aufwändige Organisation. Möglich wurde dies nur, weil zahlreiche Helfer von H&T Motor Racing, der FNS sowie weiterer benachbarter Clubs (i.e. u.a. SRT, Bischofsheim, Trier) beherzt und ausdauernd mitanpackten und während der Veranstaltungstage auch etliche andere Teilnehmer ihre

Eigeninteressen ein wenig zurück stellten und sich zur Mitarbeit verdingten. **Chapeau . . . !!**



Nach getaner Tages Arbeit - ein typischer (!?) Schrauberplatz am Ende des „Stress-Freitags“ bei der DPM . . .

Die Location war den neuen Dimensionen mehr als angemessen. Der Support seitens der Bürgerhaus Crew war grandios. Folglich wird man sich wieder in Dietzenbach treffen. Die Verträge für die DPM 2009 liegen zur Unterschrift bereit. Klar wird es wieder zu Himmelfahrt sein - also vom **21. bis 23. Mai 2009** . . .

Aber zuvor gilt es noch, die dritte Veranstaltung zur EPC zu absolvieren. Diese ist für den **31. Oktober** und **1. November 2008** in Barcelona geplant. Ausgetragen werden soll ein 12h Rennen auf vier Bahnen - die Ausschreibung dazu dürfte in den kommenden Tagen verfügbar sein . . .



Die Teilnehmer der DPM 2008 - die meisten werden kommendes Jahr wieder dabei sein . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Plafit Racing](#)

Trans-Am

4. Lauf am 4. Mai 2008 in Herzebrock

geschrieben von Andreas

Am Sonntagfrüh um 09:00 Uhr trafen sich die Treiber der Trans-Am Serie zum 4. Lauf im ostwestfälischen Herzebrock. Da die OWL Fraktion bereits am Freitag das freie Training genutzt hatte, sah man diese zunächst bei Kaffee und belegten Brötchen, während sich die angereiste Konkurrenz an der Strecke auf die Suche nach passenden Übersetzungen und fehlenden Zehntel machte.

Auf Grund des verlängerten Wochenendes machten sich lediglich 11 Teilnehmer nach der technischen Abnahme um 12:00 Uhr bereit, die Rundenhatz aufzunehmen.

Da die erste Startgruppe aus 5 Fahrern bestand und man Diskussionen über den Verschmutzungsgrad der nicht genutzten Spur im Keim ersticken wollte, wurde die jeweils „freie“ Spur mit einem Dummy besetzt.



Technische Abnahme durch Dennis Grabow und Raphael Gdanitz ...

Rennen Klasse 1:

Das Duell der Startgruppe 1 hieß Ralf Thöne gegen Martin Kranefuß. Munter wechselten sie die Führung und lieferten sich phasenweise interessante Kopf-an-Kopf-Rennen. Lediglich der Junior Dennis Kranefuß konnte zunächst mithalten, ein sich lösendes Motorritzel ließ ihn aber im Laufe des Rennens immer weiter zurückfallen.

Die Dortmunder Jürgen Laschewski und Olaf Rose befuhren erstmalig das Herzebrocker Geläuf und mussten die Heimascaris kampfflos ziehen lassen.

Gegen Ende verlor der Käfer von M.Kranefuß

merklich den Grip und R.Thöne entschied mit seinem schnellen Porsche schließlich die Gruppe für sich.

Die folgende Startgruppe verhielt Spannung, gingen doch mit Andreas Rehm, André Brocke und Uwe Pfaffenbach die Meisterschaftsführenden nebeneinander an den Start. Auch die anderen Drei, Raphael Gdanitz, Günter Grabow und Dennis Grabow, sind nicht wirklich langsam und immer für eine Überraschung gut!

So stoppten dann auch nach dem ersten Umlauf gleich fünf Fahrzeuge in einer Runde. Lediglich der junge R.Gdanitz lag eine Runde zurück.

In Turn 2 setzte sich der vermutlich einzige Fahrer, der Spur 1 wirklich schnell fahren kann, André Brocke, mit einer Runde Vorsprung vom Feld ab und machte deutlich, dass er hier und heute gewinnen will. Verfolger Rehm sah daher auch von weiteren Angriffsversuchen ab und konzentrierte sich auf die Abwehr von Mitbewerber Uwe Pfaffenbach.

Mit einem blitzsauberen Umlauf fuhr R.Gdanitz wie Brocke einen 24er Turn und fand sich plötzlich im Clinch mit Günter Grabow. Dessen Filius Dennis beschränkte sich ab diesem Zeitpunkt auf ein Rennen gegen die Uhr und fiel immer weiter zurück. Während Brocke über die folgenden Spuren Brocke einem ungefährdeten Klassensieg entgegen fuhr, konnte sich Rehm von Pfaffenbach absetzen. Günter und Raphael lieferten sich über viele Runden hinweg packende Zweikämpfe, die schlussendlich Raphael mit 35 Teilstrichen für sich entscheiden konnte.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Brocke, André
2. Rehm, Andreas
3. Pfaffenbach, Uwe
4. Gdanitz, Raphael
5. Grabow, Günter
6. Thöne, Ralf
7. Kranefuß, Martin
8. Grabow, Dennis
9. Kranefuß, Dennis
10. Laschewski, Jürgen
11. Rose, Olaf

Durch dieses Ergebnis rückte das Feld im Meisterschaftstableau wieder dichter zusammen, was natürlich auch den Ehrgeiz für die Klasse 2 anstachelte!

Nach der Mittagspause mit Trans-Am gemäßem BBQ erfolgte das Regrouping und die Big Blocks der Klasse 2 wurden an den Start geschoben.

Da auch hier die erste Startgruppe aus fünf Teilnehmern bestand, wurde kurzerhand Zuschauer Willi Miebach als Dummyfahrer verpflichtet. Dieser kam seiner Aufgabe auch mit sichtlichem Vergnügen nach.



Die Strecke im ostwestfälischen Outback . . .

Rennen Klasse 2:

Vom Start weg machte Dennis G-Punkt klar, dass er die Schlappe aus der Klasse 1 wieder wettmachen wollte und setzte sich gleich vom Feld ab. Verfolger Dennis Kranefuß lag nach Turn 1 bereits eine Runde zurück, allerdings mit ebenfalls einer Runde vor seinem Erzeuger Martin sowie vor Jürgen Laschewski und Olaf Rose. Letzterer musste im folgenden Turn wieder einmal feststellen, dass ein verkantetes Chassis keine optimale Performance bietet und sich solche ein Problem auch nicht von einem Rennen zum nächsten von allein erledigt. Da sollte wohl mal was Neues drunter...

Über die folgenden Spuren setzte sich Dennis Grabow immer weiter vom Feld ab und fuhr einen ungefährdeten Gruppensieg ein, während Martins Hemi auf den Geraden zwar schnell war, jedoch immer mehr durch die Kurven getragen werden musste. Das Auto von Junior Dennis Kranefuß wurde immer unfahrbarer und schließlich musste er auch noch Jürgen Laschewski vorbeiziehen lassen. Dass

dies wenig befriedigend war, konnte man ihm auch sehr deutlich ansehen.

Nun die Top 6 der Klasse 1 !

Andreas Rehm hatte sich schwer vorgenommen, seinen Vorsprung von immerhin 14 Punkten auf dem Meisterschaftstableau zumindest zu wahren. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

Schauen wir uns also mal das Rennen an:

Gleich im ersten Umlauf konnte Rehm eine Runde Vorsprung herausfahren, gefolgt von André Brocke und Uwe Pfaffenbach. Eine weitere Runde zurück kämpften Ralf Thöne und Günter Grabow miteinander. R.Gdanitz musste gleich zu Beginn abreißen lassen und kassierte satte fünf Runden Rückstand.

Konnte André Brocke im Folgenden den Rückstand zunächst egalisieren, stellte Rehm den Abstand in Turn 3 wieder her. Der Dritte, Uwe Pfaffenbach, hielt sich aus dem Kampf der Führenden heraus und musste sich auf einmal der Angriffe von Ralf Thöne erwehren! Dann der vorletzte Umlauf !

Rehm hielt seinen Vorsprung von 1,5 Runden auf Brocke, als sein Firebird plötzlich weniger durch schnelle Zeiten, denn durch ein schäbbiges Schleifgeräusch auf sich aufmerksam machte! Nach gut der halben Umlaufdistanz musste Rehm sein Fahrzeug dann von der Bahn und eine Reparaturpause nehmen.

Notdürftig geflickt und mit einer gehörigen Portion Wut im Bauch kam er zurück an die Bahn und konnte den noch ausstehenden letzten Turn zu Ende fahren. Allerdings waren die 14 Runden Rückstand auf die Spitze nicht mehr aufzuholen und André Brocke gewann auch diese Klasse deutlich vor Uwe Pfaffenbach. Lediglich eine halbe Runde zurück landete Ralf Thöne, der eine wirklich gute Vorstellung bot, auf P3. Günter Grabow, mit Auto, Strecke und Einsetzern hadernnd, sicherte sich noch Rang vier, während Raphael Gdanitz das Schlusslicht bildete.

Das Endergebnis der Klasse 2 liest sich dann wie folgt:

1. Brocke, André
2. Pfaffenbach, Uwe
3. Thöne, Ralf
4. Grabow, Günter
5. Grabow, Dennis
6. Rehm, Andreas

7. Kranefuß, Martin
8. Gdanitz, Raphael
9. Laschewski, Jürgen
10. Kranefuß, Dennis
11. Rose, Olaf

Abschließend natürlich der Dank aller Teilnehmer an Hausherrn Thomas Schweizek und Ehefrau Marion für die freundliche Aufnahme und die prima Versorgung aller Anwesenden !

Der nächste Lauf findet am 01.06.2008 auf der schnellen Holzbahn des Slotrace Speedway in Reken statt. Für alle Trans-Am Treiber völlig

neu, werden hier die Karten sicher neu gemischt !!

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](#)

NASCAR Grand National

3. Lauf am 10. Mai 2008 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Nick Speedman

... jetzt geht es wieder hinaus in die Welt zum dritten Lauf der NASCAR Grand National nach Ashville zu den Mädels und Jungs der S.R.I.G. Teuto. Auch dieses Mal wird es wieder zum Event. Nur muss man einiges an Stehvermögen mitbringen, will man zur anschließenden Maiwoche in Osnabrück, um dort die NASCAR Houseband „Doc Morales“ zu erleben. Dann ist es ohne weiteres möglich, dass man erst um 4 Uhr Morgens wieder in seinem Bett liegt.



„Doc Morales“ mit Willi Knigge

Noch toller treiben es die Jungs von Teuto selbst. Die müssen am Sonntag Morgen ganz ohne ausreichenden Schlaf in Kamp-Lintfort bei der GT/LM antreten. Aber zuerst ist der Samstag dran. In Osnabrück auf der Hasestraße, vor dem schmalen Handtuch spielt [Doc Morales](#) für uns Slotter auf. Und natürlich

wird die S.R.I.G. Teuto komplett anwesend sein und natürlich auch die NASCAR Grand National Fahrer.

Aufschlussreich ist ...

...ein Blick auf das Ergebnislisting der bisherigen beiden Läufe. Bisher haben 4 Fahrer bereits über 300 Punkte erreicht.



...Slot Racing ist immer ein heißes Thema..!



..die eingeschlungene Acht in Aschendorf..!

Manfred und Christian haben je ein Rennen gewonnen. Jetzt hängt alles davon ab, in wie weit die nächsten Renntermine für Christian

koordinierbar sind. Sonst müssen Caroline oder Nezh den Kampf mit dem Altmeister des Slotracing aufnehmen. Aber beim zeitweiligen Trainingsstand von Manfred, wird dies sehr sehr schwierig für die Konkurrenten.

Nicht soviele . . .

...über Bad Rothenfelde schreiben, ermahnt mich immer Andreas von den Teuto's. Wohl über den Club, aber nicht über die touristischen Attraktionen am Rennstrecke. Na, da wollen wir mal auf schlechtes Wetter hoffen, so dass wir nicht um 10:00h die Durchfahrt einer Oldtimerrallye beobachten. Zum Tanzen wollen wir ohnehin nicht und Führungen sind auch nicht unser Ding. Also bleiben wir bodenständig und fahren Grip auf die Bahn.



...kleines Gradierwerk..!

...nach Ulf Setzepfand hat der Club auch mal wieder was fürs Auge getan und eine weitere Ausbaustufe des Infield hinter der Boxengasse fertig gestellt. Da wird sich sicherlich bald eine Fotodokumentation anschließen.

Ansonsten ist die NASCAR GN Serie bei den Teutos immer bombig aufgenommen worden. Die haben bei Ihren Clubrennen deutlich über 20 Starter. In dem Zusammenhang darf ich nochmals auf Nicole Brühl hinweisen, die nach Angabe des Fahrzeug-Typs entsprechend komplette Chassis fräht. Bestellung können erfolgen unter Tel Nr. 02405/95470 - www.modellbaufun.de



„Mister Nascar“ und Ralf auf der Spur nach Leistungsaufnahme Ausreißern..!

Nicole baut auf Empfehlung von Andreas noch ein Chassis mit Angelwinder für die NASCAR bis '59. Hier werden die Teutonen noch mit einer Sonderveranstaltung auf sich aufmerksam machen. Der Anblick der PanAm Fahrzeuge bei der letzten Carrera Panamericana in Duisburg hat sie da besonders beeinflusst.

Die zweite Möglichkeit, ohne viel Dreck in den eigenen 4 Wänden zu verursachen, bietet Andreas Thierfelder mit dem ATH Fahrwerk mit variablem Aufbau. Zwei Fahrwerke sind verfügbar - bezogen auf die Radgrößen der Grand National und Winston Cup Fahrzeuge. Zu bestellen unter [Slotcar chassis and more](http://www.slotcarchassisandmore.com).



...am Samstag wieder Kostüme angesagt..?

...wie immer

... an dieser Stelle wünschen wir den Racern viel Spaß bei der Vorbereitung und eine gute Anreise nach Ashville. Sollten sich Fahrergemeinschaften bilden, dann ruft doch bei mir mal an.

Alles weitere gibt's hier:

NASCAR Grand National

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortsteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

URL

www.schlitzrennen.de

Strecke

6-spurig, Carrera - Track,
mittlere Länge 32,15 m lang

Zeitplan

Freitag, 09. 05. 2008

ab 19:00h Clubabend mit Trainingsmöglichkeit

Samstag, 10. 05. 2008

ab 09:00h - 12:00h freies Training

ab 12:30h Grand National Lauf 1

ab 15:30h Grand National Lauf 2

Samstag, 10. 05. 2008

ab 18:30 h Show Bühne Hasestraße

Maiwoche Osnabrück „Doc Morales“

GT/LM-Serie

2. Lauf am 11. Mai 2008 in Kamp-Lintfort

Nach einem recht überschaubarem Auftakt in Schwerte absolviert die GT/LM Serie am kommenden Sonntag den Lauf Nr. 2 am Niederrhein. Dieses Rennen eröffnet eine Sequenz von insgesamt 4 Läufen am Rhein - Duisburg, Moers und Köln werden über den Sommer folgen . . .

Technik . . .

Wie so oft reicht hier das Recycling des Vorberichtes aus dem Vorjahr völlig aus:

„Beim Rennen in K-L meint der Fahrer zu-
meist, es ginge nun aber überhaupt nicht vor-
ran. „Schuld“ daran sind die langen Geraden
und die zu überwindenden Höhenmeter.

Das macht die Ermittlung der passenden Ü-
bersetzung nicht wirklich leicht: Ist man zu
lang, geht der eh extrem warm werdende Bi-
son Motor im Rennverlauf massiv ein. Ist man
zu kurz, fehlt Speed auf der Geraden.

Als Übersetzungsempfehlung für weitere, indi-
viduelle Tests bleibt's bei 29mm Wegstrecke
pro Motorumdrehung. Bei deutlich mehr wird
es dann schnell zu viel . . . ☺☺“



**Berg und Talbahn mit ~ 70cm zu überwinden-
dem Höhenunterschied und langen Geraden . . .**

Kaffeersatz . . .

Der Prüft ist rasch gelesen. Beim Auftakt wirk-
ten viele Teams nicht wirklich aussortiert bzw.
waren vom technischen Pech verfolgt. Bei
Laufenberg/Nötzel passte alles - folglich ge-
wann man locker.

Mit Nockemann/Schnitzler, Bolz/JanS und
Baum/Pasch zogen in Schwerte gleich drei
hoch gehandelte Teams eine Niete. Bleibt im
Interesse der Spannung zu hoffen, dass es in
K-L besser klappt !! Ergänzen wir noch das
Mixed-Team Ortmann/Schnitzler, sollten die
Aspiranten auf das Treppchen genannt sein.

Das Prinzip Hoffnung gilt ebenso für die zwei-
te Startgruppe, die immer noch fahrerisch stark

einzuschätzen ist. Etliche Teams fehlten in Schwerte, Etliche brachten nicht die erwartete Performance. Vielleicht ist ja auch bei diesen in K-L Besserung in Sicht !?



Die schnellste, „GT-one“ Startgruppe bei der 2008er Premiere in Schwerte . . .

Organisatorisches . . .

Die reichlich vorhandenen Trainingsmöglichkeiten finden sich wie immer im Anhang. Wer allerdings am Dienstag bzw. Donnerstag in K-L aufschlagen möchte, muss sich zuvor kurz jedoch anmelden - sonst steht er u.U. vor verschlossener Tür . . . ☺☺

Der Chef im Ring gibt ferner folgende Radgrößen bekannt:

- Ein rundes Dutzend „jungfräulicher“ Radsätze mit 28mm Durchmesser steht noch zur Verfügung. Diese Räder werden am kommenden Sonntag bevorzugt ausgegeben.
- Das in Schwerte gefahrene Material (es waren 18 Sätze) weist einen Durchmesser von ca. 27,2mm bis 27,6mm auf. Überwiegend sind hierbei 27,5mm Durchmesser zu verzeichnen.

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien-West / GT/LM-Serie

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

Adresse

Plastikmodellcenter Niederrhein
Peter Meister
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.plastikmodellcenter.de

Strecke

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

Historie

2007 (26 Teams)

1. Laufenberg/Nötzel	Toyota GT-one	579,10
2. Ortmann/Schnitzler	Courage C52	573,61
3. Durukanli/Schaffland	Courage C52	573,24
4. Baum/Pasch	Audi R8	569,79
5. Bolz/Schnitzler	Nissan R390 GT1	569,50
6. Bolz/Christians	Courage C52	564,32
7. Gürtzgen/Tepass	Toyota GT-one	562,02
8. Eifler/Schaffland	Ferrari 333 SP	561,59

Zeitplan

Dienstag, 6. Mai 2008

zw. 18:00 und 20:00h Trainingsmöglichkeit *)

Donnerstag, 8. Mai 2008

zw. 18:00 und 20:00h Trainingsmöglichkeit *)

Freitag, 9. Mai 2008

ab 14:30h freies Training (nur ein Mal kostenfrei)

Samstag, 10. Mai 2008

ab 18:00h freies Training (nur ein Mal kostenfrei)

Sonntag, 11. Mai 2008

ab 08:00h Training / Concours

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:00h Rennen

anschließend Siegerehrung

*) Nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung . . . !!

2006 (18 Teams)

1. Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	553,87
2. Bolz/Bolz	Porsche 911 GT1	543,27
3. Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	542,50
4. Christians/Fischer	Porsche 911 GT1	542,49
5. Buchs/Bickenbach	Panoz GTR Coupé	539,25
6. Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	538,81
7. Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	536,39
8. Schaffland/Schulz	Jaguar XJ220 GT	535,56