

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 179 -

20. Oktober 2008

Editorial

Moin Folks . . . drei Veranstaltungen scheinen der aktuelle „Wochenend-Standard“ des Westens zu sein ☺ Am zurück liegenden Wochenende bildeten die DSC-West in Witten, die NASCAR Grand National in Moers und die DTM in Schwerte diesen Dreierpack . . .

Kommende Woche geht es mit dem 6. Lauf zur GT/LM in Bad Rothenfelde, dem Finale zur Vintage Slot Classic in Engelskirchen sowie der Slotmania weiter . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 179 bietet im „Reporting“ FIA GT (vom vorletzten WE), DV-250, DSC-West, den 12h Teuto und DTM. Das Keyboard quälten dafür Marcus Hasse, Nick Speedman, Kai-Uwe Schott, Andy Lipold und Andreas Päppinghaus . . .

Bei den Vorberichten geht's kaum übersichtlicher zu: Nick Speedman schaut auf die Craftsman Trucks, der Schleichende auf die GT/LM Premiere bei den Teutonen und Andreas Päp-

pinghaus gibt eine Vorschau auf das um eine Woche auf den 20.12. verschobene Atzwentz Rennen zum C/Team-Cup . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- FIA GT
 - 2. Lauf am 11. Oktober 2008 in Bergneustadt
- Duessel-Village 250
 - 6. Lauf am 14. Oktober 2008 in D-Lierenfeld
- DSC-West
 - 5. Lauf am 18. Oktober 2008 in Witten
- 12h Rennen der SRIG-Teuto
 - am 18. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde
- DTM
 - 1. Lauf am 19. Oktober 2008 in Schwerte
- Craftsman Truck Series
 - 2. Lauf am 22. Oktober 2008 in Düsseldorf
- GT/LM-Serie
 - 6. Lauf am 25. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde
- C/Team-Cup
 - Atzwentz Rennen
 - am 20. Dezember 2008 in Wuppertal

FIA GT

2. Lauf am 11. Oktober 2008 in Bergneustadt

geschrieben von Marcus Hasse

FIA GT West Das zweite Rennen der FIA GT-West - wie die Serie mittlerweile heißt - stand nun endlich am 11.10.2008 im Hause von Ralf Lange (RL-Slotracing) in Bergneustadt an.



Jens Gerlach hatte sogar schon vor dem offiziellen Training die für ihn nahe gelegene

Rennstrecke für Abstimmungs- und Trainingszwecke genutzt, somit war freitags vor dem Rennen auch schon genügend Grip vorhanden. Zum eigentlichen Training erschienen neben dem Veranstalter nur einige wenige Racer, aber das sollte sich am Samstag ändern!



Am Renn-Samstag konnten insgesamt 12 Starter begrüßt werden - leider war Andrea Fischer verhindert, wir hoffen aber auf eine Teilnahme

im SoKo-Keller im November (Gute Besserung).



Nachdem Marion Lange alle GT-Piloten mit leckerem Frühstück und Kaffee - der übrigens dauern vorhanden gewesen ist - versorgt hatte, konnte dann gegen 12:30 Uhr das erste Mal die Startampel angeworfen werden!

Marcus Hasse, der von Andreas Ausfall profitierte startete auf Spur 1, Jens Gerlach auf 2, Patrick Fischer auf 3 und Udo Müller auf 4. Marcus, testete ein Auto, welches eigentlich als Leihfahrzeug gedacht war und konnte einfach keinen Blumentopf gewinnen. Jens war einfach zu schnell unterwegs! Patrick dahinter, konstant schnell wie gewohnt und Udo kam auf die Idee, evtl. zur kurz übersetzt zu sein, da bei ihm das Auto auch nicht richtig vorwärts ging.

Bevor die nächste Gruppe über die Startlinie fahren konnte, gab es leider noch einige Probleme mit der Zeitnahme, es musste zwei Mal neu gestartet und sogar der erste Turn nochmals gefahren werden. Aber Dank Jens Gerlach lief dann doch erst einmal wieder alles.



In der zweiten Gruppe fuhr Neuling Frank Förster wie ein junger Gott und lief hinter Dit-

mar Schortmann ein. Michael Moes konnte den Bahnbesitzer Ralf Lange souverän hinter sich halten.

In der dritten Startergruppe zeigten sich die Erfahrungen von Benjamin Karweg mit der Kombo Moosgummi auf der Holzbahn. Trotzdem konnte der Präsident des CC Oberberg Andreas Höne den Lauf für sich entscheiden. Jochen Theis aber im Nacken von Benjamin und Frank Nell ließ sich auch nichts nehmen - er auch auf einem Leihauto des Veranstalters unterwegs.

Nach dem leckeren Mittagessen, für den auch Marion Lange gesorgt hat - vielen lieben Dank! - ging es in den zweiten Heat. Wer mochte, konnte jetzt noch das Auto optimieren oder gar austauschen (erneute Abnahme obligatorisch).



Nun neu gemischt ging die dritte Startgruppe in den Fight. Leider war Udo nicht zu lang übersetzt, sondern sein Motor hatte einfach keinen richtigen Biss - da müssen wir noch mal ran!



Vor dem Start der 2. Gruppe schlug der PC von Ralf Lange dann ein weiteres Schnippchen, fiel mal eben komplett aus und regte sich gar nicht mehr. Jens ??? Herr Gerlach konnte auch dieses Hardware Problem lösen und baute auf die Schnelle Grafikkarte und RAM Bausteine um. Jetzt lief es dann fehlerfrei bis zum Ende - einige sahen sich schon frühzeitig auf der Couch zum Länderspiel Deutsch gegen Russland.

Die zweite Gruppe veranstaltete nichts Spektakuläres, Marcus konnte mit ach und Krach auf den 8. Gesamtplatz fahren, damit ist Jens Gerlach nun an der Spitze der Gesamtwertung. Patrick hat nur 2 Punkten Rückstand auf Marcus - Düsseldorf wird sehr heiß werden...



In der Top-Gruppe wurde dann die Schlacht der Giganten ausgetragen, Frank hatte die Räder von links nach rechts getauscht und fuhr leider drei Runden weniger als im ersten Lauf. Ditmar und Jens hatten das Messer zwischen den Zähnen. Hätte Ditmar nicht zu große Vorderräder gehabt, die in der Karosserie seiner C6R geschliffen haben - wer weiß, ob Jens doch noch gewonnen hätte? Andreas hatte leider kein Glück, da sein Leitkiel teilweise sperrte und er dadurch beim Einsetzen Zeit verlor.

Schlussendlich gewinnt Jens mit einer Runde insgesamt vor Ditmar und Andreas. Benjamin

konnte sich durch gute Fahrleistungen auf den vierten Platz fahren. Wären die technischen Probleme nicht gewesen, wäre sicherlich mehr drin gewesen. Patrick nahm sich den fünften Platz mit nach Hause und Newcomer Frank mit einer $\frac{3}{4}$ Runde nur dahinter auf Platz sechs.



Alles in allem war es ein schöner Renntag und wir danken Ralf und Marion Lange für die Gastfreundlichkeit, das leckere Essen, never ending Kaffee und den wohl sortierten Shop, der alles hergibt, was das Slotracer-Herz begehrt...

Hoffen wir auf ein ähnlich dichtes Starterfeld im SOKO Keller Düsseldorf. Es werden u.a. die Jungs von 1zu24slot.de und Gecko Racing erwartet. Hier kann es wieder spannend werden, da die SOKO Bahn High-Speed mit Geschick des richtigen Regelns verbindet.

Wir danken dem Gastgeber und allen Teilnehmern für den Teamgeist, die Fairness und den schönen Renntag und freuen uns auf den nächsten Lauf der FIA GT West.



Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West / FIA GT](#)

Duessel-Village 250

6. Lauf am 14. Oktober 2008 in D-Lierenfeld

geschrieben von Nick Speedman



...das Logo zur Rennserie...

Wer kennt es nicht, das NASCAR 124 Logo auf der Navigatorleiste des Scaleracing Forum. Dahinter verbirgt sich ein einheitliches Reglement auf einem Sakatsu Standard Chassis. Unter den regionalen Events ist jetzt das Duessel-Village 250 eingeordnet. Da es ursprünglich vier Bahnen im Düsseldorfer Stadtgebiet gab, wurde die Rennserien auf acht Wertungsläufen angesetzt. Außerdem lag es Nahe als Erkennung den Medienhafen mit den NASCAR Emblemen zu versehen mit dem Slogan:



Kompakt . . .

- Andreas Filiz siegt zum zweiten Mal mit einer Runde Vorsprung !!
- Dirk Neuhaus auf P2 . . .
- DV 250 begrüßte 14 startwillige Racer . . .

Strecke . . .

SOKO-Keller
Astrid Lindgren Schule
Leuthenstraße 50
40231 Düsseldorf

Url

[SOKO - Keller](#)

Strecke

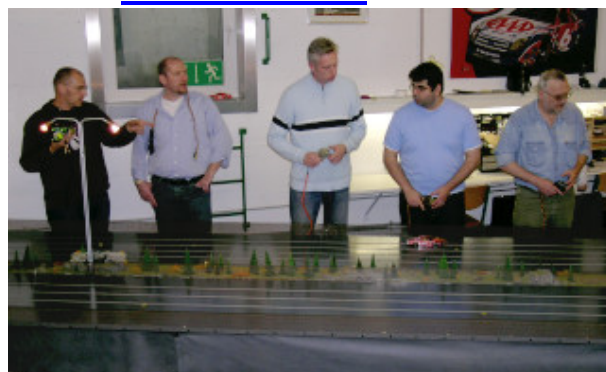
4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95m - 34, 25m ohne Längenausgleich

Jetzt sind bereits 6 Wertungsläufe Geschichte und die längste Bahn in Düsseldorf mit dem Namen "Laguna Negra" ist nicht mehr in Betrieb. Zum Glück konnten die Duessel-Village People noch den 5. Lauf auf der Amoslot Bahn durchführen. Mittlerweile ist das Ladenlokal auf der Schinkelstraße in Düsseldorf geräumt und die Slotparts werden jetzt über den Webshop [amoslot](#) versandt. Wir danken Oscar Hernandez für die schöne Zeit im seinem Renncenter und auf der bekannten 40 Meter Holzbahn und wünschen viel Erfolg mit dem Webshop.



...das Starterfeld am heutigen Abend !!

.. mit dem Weg in eine neue Zukunft hat die Gruppe der 1zu24 Slotter aus dem Raum Düsseldorf bereits den Antrag auf die Gründung eines gleichnamigen Vereins gestellt. Alle Informationen zur Clubgründung und der Weiterführung der Rennserien, könnt ihr auf der Website www.1zu24slot.de nachlesen.



...Trainingsfahrt, und Ratschläge gibt es auch !!

...das Training:

.. bereits vor 2 Wochen hatten die SOKO Keller Kinder die DV-250 NASCAR's zum

Training nach Lierenfeld eingeladen. Die Resonanz war schon sehr groß, sodass auch an diesem Tage die Verpflegung der Gäste auf Basis von Grillfleisch als abgemessen erschien. Bereits vor drei Wochen hatten die Racer Simsek und Horn ihre Abstimmungsfahrten durchgeführt - natürlich ohne dass die anderen davon wissen durften ... ☺☺

Dirk N. und Andreas F. sind jetzt die aussichtsreichen Anwärter auf den Meistertitel, wobei Dirk mit 4 Siegen die Nase noch ein weites Stück voraus hat. Die beiden wurden bereits während des freien Trainings die stärksten Siegesanwärter für den Abend ausgemacht. Thorsten Szugger und Andre+ konnten man als die Geheimfavoriten betrachten.



...technische Abnahme durch die beiden Serienchefs Frieder und Andre+

..zur technischen Abnahme fanden sich dann 14 Fahrer mit ihren Rennboliden bei der Rennleitung Frieder und Andre+ ein. Wie immer konnte an keinem der Fahrzeuge gravierende Mängel festgestellt werden. Wie auch.?? – Was wäre gewesen, wenn das Nachfolgemodell des nicht mehr verfügbaren Sakatsu Chassis bereits im Verkauf wäre. Dann hätte jeder einen zweiten oder auch dritten Boliden bereits fertig gestellt, der dann auf die jeweilige pers. Tagesform abgestimmt wäre. Aber leider lässt sich der federführende Händler mit der Auslieferung noch etwas Zeit.

Wir werden an dieser Stelle immer mal davon berichten, wie sich das neue Chassis dann auch bewährt. Vermutlich gibt es noch ein ausreichendes Potential an zukünftigen Mitstreitern für die DV-250 in und um Düsseldorf, wenn es wieder das Chassis zu kaufen gibt.

...von der Rennleitung wurde nach dem Gesamtergebnis die Startaufstellung ermittelt. Damit wurden heute 2 x eine 5er Gruppe und eine 4er Gruppe an den Start gebeten und so hieß es dann um 20:30 Uhr endlich:

"GENTLEMEN, START YOUR ENGINES!"



...das Rennen läuft !!

...zum ersten Heat

...traten in bei voller Raumbeleuchtung die NASCAR Enthusiasten aus dem Rheinland an. Wobei nicht eindeutig geklärt wurde, ob nun Thorsten Szugger oder Peter Fröbel aus Brühl die weiteste Anfahrt hatten. Aber beiden und auch den anderen wollen wir an dieser Stelle für ihre Kampfbereitschaft danken. Das Grip Niveau auf der Bahn war ausgezeichnet und die Abflüge äußerst selten, sodass sich die Einsetzer doch vermehrt in Unterhaltungen mit dem Nachbarn befanden.



...immer wieder nett die Vollausrüstung der Fahrzeuge !!

Das störte die Racer auf dem Track nicht weiter und es wurde fair gekämpft. Bei Abflügen in der 230 grad Kehre am Ende der Fahrerstandsgeraden lässt den benachteiligten Racer immer den Blick nach einen möglichen Schul-

digen schweifen. Und dann kann dass auch mal der Einsetzer sein. Sollte sich der Mitstreiter Holger hier vom Nick auf den Schlips getreten fühlen, so darf ich mich hier für mein Verhalten entschuldigen. Ich wünsche mir, dass er alsbald wieder mit mir zusammen fährt. Es war halt eine gefühlte Ewigkeit.



...nachdem jetzt unser Gulf Bobbycar im Meilenwerk auf einen Käufer wartet, überwintert Dirk's Cross-Honda im Keller !!

Tageswertung Heat 1, 4 x 3 min ...

Die TOP 5 in Kurzform: A. Filiz, D. Neuhaus, Th. Szugger, M. Stork, A. Kaczmarek



...anderseits

...gehe ich davon aus, dass Holger am kommenden Tag beruflich viel zu tun hatte, und sich daher nicht von allen verabschieden konnte. Jedenfalls waren wir zum zweiten Heat nur noch 13 Racer. Aber vorab luden die SOKO Keller Kinder zur Stärkung ein. Dirk Theuring war in den Herbstferien in Domburg und hatte den Machern von Frikandeln kräftig zugesehen, um diese mit allen Tricks, aber vom Grill und nicht aus der Fritüre herzustellen.



... Frikandeln á la Dirk !!

..damit wurde die traditionelle Rennpause im Keller eingelegt. Und es durfte emsig diskutiert werden. Das Hauptthema war sicherlich die Unterzeichnung der Gründungsurkunde des SRC 1zu24Slot. Und der zukünftigen Schritte zu einem neuen Club im Raume Düsseldorf.



...Mittagspause um 22:00h !!

...der Heat 2,

...machte dann die Schar der Slotter zu mutigen Racern. Im Halbdunkeln, nur mit der Bahnbeleuchtung, wurden jetzt die Bremspunkte erfüllt. Und wie es so kommt im Leben, verbesserten noch einige Ihre Rundenergebnisse. Aber unangefochten blieb Andreas Filiz der Führende in beiden Heats. Manfred Stork hatte zwischendurch das erste Einsatzauto von Andre+ getestet, und wünscht sich genau das für den nächsten und damit 7. Lauf. Damit war der Renntag gegen 23:30h mit der

Siegerehrung abgeschlossen und es ging ans Fazit.



...Markus (Meister) im Hockrennleiterstand der SOKO Keller !!

Tageswertung Heat 2, 4 x 3 min ...

Die **TOP 5** in Kurzform A. Filiz, D. Neuhaus, Th. Szugger, M. Stork, I. Heimann

Ergebnis des 6. Laufes:

Platz	Fahrer	Runden
1	A. Filiz.	175,70
2	Dirk Neuhaus.	174,67
3	Th. Szugger	172,92
4	M. Stork.	169,12
5	I. Heimann	165,42
6	A.Kaczmarek	165,11
7	F. Lenz.	162,92
8	Th. Horn	160,80
9	P. Seidemann	160,08
10	P. Fröbel	155,71
11	M. Müller.	154,49
12	M. Simsek	153,69
13	Rolf Neuhaus	152,11
14	H. Riedel	79,60



...NASCAR Nachtrennen !!

Fazit:

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

...alle haben sich einen fairen und begeisterten Kampf auf der SOKO Keller Bahn geliefert. Und so stehen die Fahrer bald wieder in den Startlöchern, um am 18. November auf der DSC-Holzbahn bei Tobias Cremer im Autorennbahncenter Düsseldorf sich erneut der Herausforderung Düssel-Village 250 zu stellen.



...die Boliden stehen dann wieder am Start!!

...leider war es diesmal auch nicht gelungen, alle DV 250 Fahrer zu einem Renntermin zu vereinen. Berufliche Verpflichtungen und weitere Gründe lassen immer wieder Lücken im Fahrerfeld klaffen.

..in der kommenden Saison werden wir sicherlich aus den Erfahrungen der 2008er Saison noch einige Verbesserungen durchführen. Ich denke hierbei besonders daran, die Fahrzeit so zu verlängern, dass auch wirklich die 250 Rennrunden erreicht werden. Natürlich ohne auf die Pause zu verzichten. Lunchpakete sind zwar eine Lösung, um die Pausenzeit zu verkürzen, aber vielleicht sollten wir den jeweiligen Renntag zügiger beginnen.

...natürlich hat es den SOKO Keller Kindern ein Mordsspaß gemacht, Euch als Gäste zu haben. Auch wenn wir zum Schluss noch schnell schauen mussten, wie unsere Bahn unter den schwarzen Moosstreifen wirklich aussieht. Denn dann konnten auch wir wieder beruhigt schlafen.

Wie geht es weiter:

...noch zwei Läufe stehen aus. Beide noch auf super Holzbahnen im Düsseldorfer Stadtgebiet. Auch wenn die Reihenfolge der ersten

drei Plätze schon ziemlich zementiert ist, bleibt doch für alle das Gemeinschaftserlebnis eines Rennabends . . .

Termine:

7.Lauf ARBC 18. November 08

8.Lauf/Endlauf Minerva 2. Dezember 08

Und denkt immer dran:



Die Luft zittert -

Die Erde vibriert -

Der Rhein in Flammen

Die NASCARs sind in Düsseldorf

UND DU BIST DABEI SEIN...!!



...ein Blick in Frieders Slotkoffer !!

Gruß an unsere Gäste, besucht uns mal und bleibt immer im Slot (www.1zu24slot.de)

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / D-V 250

DSC-West

5. Lauf am 18. Oktober 2008 in Witten

geschrieben von Kai-Uwe Schott

Vorgeplänkel

2008 ist das erste Jahr, in dem die DSC West in Witten gastiert und dann gleich der Endlauf. In der WWW Nr.178 wurde ja schon berichtet, dass dieser Renntag noch einige interessante Rennen liefern würde. Somit konnte man gespannt dem Event entgegenblicken.

Das freie Training am Freitag ab 16:00h war dementsprechend wohl eines der am besten besuchten Trainingsfreitage der ganzen Saison. Es wurde geschraubt, gefachsimpelt, getestet, ... und dann ging es wieder von vorne los. Der Abend war folglich sehr lang. Auch im Vorfeld waren an diversen Clubabenden etliche bekannte DSC Gesichter zu sehen gewesen. Bei einem (Name der Red. bekannt) hatte man sogar den Eindruck, dass er nach Witten umgezogen war, um besser trainieren zu können ☺☺

Renntag

Am Samstag wurde der Raceway kurz vor 8:00h geöffnet. Wenig später kamen schon die ersten Trainingswütigen und stellten ihre Au-

tos auf die Bahn. Bei lecker Kaffee und Brötchen wurden dann die neu gewonnen Erkenntnisse mit den Erfahrungen des Vorabends verglichen, untereinander ausgetauscht und den Erst-Samstags-Trainierern mitgeteilt.

Es herrschte ein behändes Treiben mit den üblichen Teilhandlungen die da wären: Schrauben, Testen, Schleifen. 30 Teilnehmer wollten es noch einmal wissen.



Mensch mach hinne, Kai

Um 11:00 gab es dann die übliche „Ansprache“. Der Tagesablauf wurde kurz von Kai-Uwe Schott skizziert. Dies dauerte Andreas

Rehm zu lang, da er noch einen individuellen Trainingsrückstand verspürte. Er ermunterte Kai-Uwe sich kürzer zu fassen. Dem Wunsch wurde entsprochen ☺

Zeitgleich eröffnete Frank Hermes und Uwe Drewermann die technische Abnahme für die kleine Klasse. Beanstandungen gab es keine.

Pünktlich um kurz nach 12:00h ging dann die **erste Startgruppe** - bestehend aus Kristina Wolferts, Hans-Jürgen Anschütz, Frank Görner, Lars Döbler, Michael Dietze und Carsten Cramm - auf die Strecke.



Erste Startgruppe in der Klasse 1

Gleich in der ersten Runde gab es die erste Terrorphase. Danach ging es aber erstmal ruhig zur Sache. Lars vor Michael und Hans-Jürgen. Die Rundenzeiten lagen zwischen 12,1Sek. und 13,6Sek. Kristina wollte auf der Spur 1 nicht akzeptieren, dass ihr 911er nun mal den Knick vor der ersten Brücke nicht mit Vollgas ging. Wahrscheinlich ein Fehler des Mechanikers Daniel Drangusch ☺ Nachdem dann Lars in einer Runde zweimal draußen war, übernahm Michael im zweiten Turn die Führung. Hans-Jürgen versuchte, sich auf Spur 1 vor all zu vielen Überrundungen zu retten. Christina war nun auf Spur 3 und hatte die Aufholjagd mit ihrem roten Porsche gestartet. Nachdem sich das Feld ein wenig sortiert hatte, gab es im dritten Turn nun die packenden Zweikämpfe. Kristina schenkte Hans-Jürgen nichts. Bei Lars und Michael ging es um den Laufsieg. Im vorletzten Turn wurden dann die Einsetzer etwas mehr strapaziert. Ob es an dem nachlassenden Grip oder an den Nerven der Fahrerinnen äh der Fahrer lag, blieb unklar. Lars jedoch kam am besten aus den Tumulten heraus und baute seine Führung auf Michael aus. An den hatte sich fast unbemerkt Hans-

Jürgen angeschlichen. Danach kamen Kristina, Carsten und Frank ins Ziel. Letzterer hatte allzu häufig mit technischen Wehwehchen seines Camaros zu kämpfen gehabt.

In der **zweiten Startgruppe** waren zwei Corvetten, ein Maurer-Porsche ☺, eine Alpine, eine Cobra und ein GTO unterwegs.



Zweite Startgruppe in Klasse 1

Pilotiert wurden diese von Ralf Lastring, Ralf Gördel, Daniel Drangusch, Uli Hütwohl, Markus Schneider und Sascha Bablisch.



Hier sollte dann mal gleich eine Duftmarke gesetzt werden. Denn mit Ralf L., Ralf G. und Markus standen gleich drei starke Heimfahrer an der Bahn. Obwohl auf Spur 1 gab Ralf L. gleich so Gas, das er fast allen auf und davon fuhr. Nur Ralf G. konnte ihm folgen. Ab dem zweiten Turn war eigentlich schon alles klar. Ralf L. vor Ralf G. vor Markus (die Heimfahrer). Dann kam Uli vor Daniel und vor Sascha, wobei die letzten beiden nach Meinung der Red. auch die anspruchsvollsten Autos bewegten. Doch dann passierte doch noch was! In den letzten 10 Runden des letzten Turns schob sich Ralf G. vor Ralf L. Also eine Corvette vor eine Corvette. Also ein Heimfahrer überholte

den anderen. Also wenn die Nachnamen nicht wären, wäre es vielleicht sogar egal gewesen. Aber so? Ralf Gördel gewinnt den Lauf mit 151,16 Runden vor Ralf Lastring mit 151,01 Runden. Jungs, das war eine Top-Leistung, die von den anderen erst einmal übertroffen werden musste.

In der **dritten Startgruppe** kamen 2 Vetten, eine Alpine, ein Jag und ein Ferrari zum Einsatz.



Dritte Startgruppe in Klasse 1



Die Fahrer waren Sascha Weger, Uwe Drevermann, Anna Sommer, Dennis Grabow, Michael Rettler und Patrick Fischer. Von Anfang an zog Patrick fort. In den ersten beiden Turns schenkten sich Dennis und Michael nichts, wobei Dennis das bessere Ende für sich hatte. Dann kamen Uwe, Sascha und Anna. Im dritten Turn (Patrick weiterhin weit vorne) ging Michael wieder an Dennis vorbei. Doch dann kam die Zeit von Sascha. Er drehte seine Vette nun mal richtig auf und ging erst an Uwe, dann an Dennis und auch an Michael vorbei. Dadurch inspiriert vernaschte Uwe dann auch noch mal Dennis und so lautete der Zieleinlauf: Patrick, mit unglaublichen 155,84 Run-

den, vor Sascha, vor Michael, vor Uwe, vor Dennis und vor Anna.

Die **vorletzte Startgruppe** bestand aus 2 Vetten, einem Jag, einem 911er, einer Cobra und einem Ferrari.



Vierte Startgruppe in Klasse 1

Die Fahrer hierzu hören auf die Namen Frank Hermes, Günter Grabow, Günther Bennecke, Thorsten Szuggar, Mehmet Simsek und Dummy.



Äh? Was war passiert? Leider musste Michael „Iceman“ Kaltenpoth aus beruflichen Gründen fern bleiben und so rutschte Lutz Müller aus dieser in die letzte Startgruppe. Dummy alias Thomas Reich fuhr mit einem unvorbereiteten Ferrari von Patrick Fischer nur so mit ☺, um die Spur sauber zu halten.

Hier ging der Red. (zumindest einem Teil davon) ein wenig die Luft aus. Was gab es auch schon großartig zu berichten? Frank vorne, Mehmet dahinter, dann Thorsten, dann Günther B. vor Günter G. (das h macht den Unterschied). Am Ende war dann der Günter aber vor dem Günther. Mit 155,46 Runden blieb Frank hinter Patrick Fischer. Mehmet kam auf

nur 153,18 Runden. Das sollte noch Folgen haben ☺☺

Im **letzten Durchgang** wurde der Alpine Cup gespielt. Drei gegen den Rest bestehend aus einer Cobra, einem Jag und einem 911er.



Nun musste sich zeigen, ob sich der Trainingseinsatz von Dieter Sommer, Frank Schauff und Kai-Uwe Schott bezahlt gemacht hatte - oder ob André Brocke, Lutz Müller oder Andreas Rehm (sozusagen out-of-the-box) das Morgentraining reichen würde.

Kai-Uwe schien wohl am besten trainiert zu haben, oder sein Auto war durch diverse Trainingsabflüge am besten „gerichtet“ ☺ Er zog das Feld hinter sich her. Die Verfolger Frank und Dieter lieferten sich einen harten Kampf, bis Frank infolge technischer Probleme Dieter ziehen lassen musste. Der Rest fuhr ein relativ ruhiges Rennen, wobei aber auch nach der Hälfte des Rennens die Positionen noch nicht endgültig waren. Ließ sich die Leistung von Patrick noch knacken? Frank hatte weiterhin Probleme mit der Stromversorgung seiner Cobra. Damit fiel er als Siegesanwärter für diese Gruppe aus. Vor dem vorletzten Turn lagen Kai-Uwe und Dieter in der gleichen Runde mit ca. einer halben Runde Vorsprung für Kai-Uwe. Dieser musste nun auf die langsame Spur 1 und Dieter auf die schnelle Spur 4. Aufgrund einer Terrorphase verlor Dieter zu Anfang dieses Turns eine knappe Runde, doch nach der Hälfte des vorletzten Turns zog er an Kai-Uwe vorbei. Aber es blieb noch einen Turn spannend. Zu Beginn dieses Turns flog Kai-Uwe ab, was Dieter ein wenig mehr Luft verschaffte. Dieter schien aber immer noch die Rundenzahlen von Frank Hermes und Patrick Fischer im Visier zu haben. So nun wurden Nerven gezeigt. Die Helfer bekamen Arbeit.

Dieter war einmal draußen und Kai-Uwe fuhr locker zwei Zehntel schneller als Dieter. Dieter durfte sich keinen Fehler mehr erlauben. Und schon war es passiert. Dieter flog gleich zwei Mal raus und Kai-Uwe zieht vorbei. Strom aus: Kai-Uwe gewinnt diesen Lauf mit 153,19 Runden (und das war **ein Teilstrich** mehr als Mehmet Simsek) vor Dieter. Dahinter laufen Andre, Frank, Lutz und Andreas ein.

Das **Ergebnis der Klasse 1** lautete: Patrick Fischer vor Frank Hermes vor Kai-Uwe Schott vor Mehmet Simsek und vor Dieter Sommer.

Nun gab es das Re-Grouping, die Abnahme der Klasse 2 Autos durch Lutz Müller und Günter Grabow und - für viele viel wichtiger - Kuchen ☺☺ Gegen 16:15h ging es dann weiter mit den großen Autos.

Im **ersten Durchgang Klasse 2** waren Kristina Wolferts, Sascha Bablisch, Carsten Cramm, Anna Sommer, Frank Görner und als Dummy ... äh nee – **jetzt fuhr Thomas Reich richtig mit** ☺☺



Trotz hohem Verkehrsaufkommens (passiert zwangsweise, wenn man deutlich schneller als seine Mitspieler unterwegs ist) legte der Heimascari Thomas eine schnelle Runde nach der anderen hin. Trotz etlicher Terrorphasen gewann Thomas dieses Lauf mit 157,09 Runden. Dahinter ging es aber heftig zur Sache. Sascha und Kristina schenkten sich nichts. Frank und Carsten ebenso wenig. Am Ende liefen hinter Frank Sascha, Kristina, Anna („Papa, ich hab ein Rad ab“; Anm. Red.: Gute Mechaniker scheinen Mangelware zu sein), Carsten und Frank ein.

Im **zweiten Lauf der Klasse 2** traten dann Günther Bennecke, Uli Hütwohl, Lars Döbler,

Daniel Drangusch, Michael Dietze und Hans-Jürgen Anschütz gegeneinander an.



Euregio, gegen Siegen gegen Solisten. Ob Ulli und Günther hier ihre Erfahrung ausspielen konnten? Ob Hans-Jürgen besser mit seinem 917K besser zurechtkam als mit seiner Cobra? Entspannte Atmosphäre in der Gruppe vor dem Start. Erst einmal setzte sich Daniel mit seinem Chappy ab. Euregio fuhr schön dicht zusammen und lieferte sich in der Anfangsphase einen harten Kampf um Platz 2. Auf jeden Fall ging es hier schon viel ruhiger zu und die Einsetzer konnten sich entspannen. Günther drehte auf den Mittelspuren mächtig auf und übernahm Platz 2. Auch Hans-Jürgen schien das mittlere Geläuf besser zu liegen. Er pirschte sich langsam an Lars heran und überholte ihn. Michael konnte sich aber erwehren. Der Chappy an der Spitze zog allen davon. Bravo Daniel. Dahinter kamen Michael dann Günther vor Uli und Hans-Jürgen. Aufgrund technischer Probleme abgeschlagen der Sachse Lars.

Markus Schneider, Sascha Weger, Michael Rettler, Uwe Drevermann und die Grabows bestritten den **dritten Lauf der Klasse 2**.



Sage und schreibe vier 917K gegen einen GT40 und einen 412P. Letzterer ging mit Uwe erst einmal mächtig nach vorne. Sascha im Nacken, der wiederum von der Familie Grabow verfolgt wurde. Im dritten Turn übernahm Sascha die Führung und Uwe wurde kurzfristig nach hinten „durchgereicht“. Bis dahin waren der Slot-Michel auch noch gut dabei und Markus mittendrin. Im zweiten Teil des Rennens zog Uwe wieder an, ohne noch an Sascha rankommen zu können (Laufsieg mit 153,19 Runden). Hinter den beiden lief dann der Sohn vor dem Vater (beide aus dem Hause Grabow) ein. Markus vernaschte noch Michael. Und Letzterer will definitiv in 2009 mit einem neuen GT40 auflaufen. Sagte der Slot-Michel das nicht schon 2006 ??? ;-)))

Im **vorletzten Durchgang der Klasse 2** traten dann Ralf Lastring, André Brocke, Frank Schauff, Lutz Müller, Andreas Rehm und Thorsten Szuggar an.



Diesmal sind es fünf 917 gegen einen GT40. Tja Thorsten hatte von Sascha Weger (sein Lieblingskonkurrent) schon eine mächtige Vorgabe erhalten. Konnte er das besser? Zu Anfang ging erst einmal Lutz steil nach vorne. Dahinter Frank und dann Andreas. Zwischen Andreas und Frank ging es um Platz 4. Noch vor Ende des ersten Turns geht Frank an Lutz vorbei. Danach setzte Frank sich immer weiter ab und Lutz hatte Andreas im Nacken. Ralf drehte nun auch auf. André, ganz Wolf im Schafspelz, lag in Lauerstellung. Noch im zweiten Turn geht Ralf dann zuerst an Andreas und dann an Lutz vorbei. André hatte genug vom Warten und zog ebenfalls an Andreas vorbei. Im dritten Turn konnte Ralf den Vorsprung von Frank kein bisschen verringern. André schnappte sich Lutz. Andreas kam im-

mer mehr unter Druck und musste auch noch Thorsten vorbei lassen. So war am Ende Frank mit 157,40 Runden Laufsieger (damit mehr als Thomas Reich) vor Ralf vor André vor Lutz, vor Thorsten (151,74 Runden waren zu wenig für Sascha Weger) und vor Andreas.

Im **letzten Lauf** der DSC-West Saison 2008 standen Patrick Fischer, Frank Hermes, Kai-Uwe Schott, Mehmet Simsek, Dieter Sommer und Ralf Gördel.



Hier herrschte ein gewisser McLaren-Überschuss. Der einzige Ferrari musste sich dann noch zweier 917K erwehren. So nun, das Finale der Klasse 2 stand an. Es musste sich nun zeigen, wie viel die Zeiten von Thomas Reich und Frank Schauff wert waren. Es galt 157 Runden zu knacken.

Nach dem Ergebnis der kleinen Klasse hatte Mehmet sich wohl noch einiges vorgenommen. Sofort nach Start gaste er mächtig an. Kai-Uwe direkt dahinter. Kai-Uwe musste aber schon bald abreißen und auch Frank ziehen lassen. Und der Rest? Patrick kämpfte mit der Spur 1 und Dieter ging nur mäßig auf Verfolgungsjagd. Danach gab es auf den verschiedenen Spuren jede Menge packender Positionskämpfe und Überholvorgänge. Mehmet musste sich dann auch irgendwann dem wahnsinnigen Speed von Frank geschlagen geben und sich vorerst mit Position 2 begnügen. Dann hörten auf einmal alle ein lautes Kratzen und Schleifen. Das war eindeutig der 917K von Mehmet. Die kurze Reparatur durch Frank Schauff kostete Mehmet mehr als eine Runde und Mehmet fiel in dem dichten Feld hinter Kai-Uwe zurück, der mittlerweile auch Dieter und Patrick hatte ziehen lassen müssen. Ralf fuhr souverän und entspannt sein eigenes Rennen. In dem vorletzten Turn lagen noch 4 Fahrer in einer

Runde. Es versprach also ein spannendes Finale zu werden. Doch nun kam die Zeit von Frank. Dieser setzte sich ganz locker ab und knackte am Ende des Rennens sogar die Sperrzeit. Und das nicht nur einmal 😊 Aber nur Frank Hermes konnte Frank Schauff und Thomas Reich noch überflügeln. Aber wie? Satte 159,09 Runden stand auf der Uhr. Dahinter lief Dieter mit ca. 40 Teilstrichen Vorsprung auf Patrick ein. Dann kam Mehmet mit einer halben Runde Vorsprung auf Kai-Uwe. Ganz in Ruhe und souverän beendete Ralf seinen Lauf.

Das **Ergebnis der Klasse 2** lautete: Frank Hermes vor Frank Schauff vor Thomas Reich vor Dieter Sommer vor Patrick Fischer.

Bei der Wahl zur Best-of-Show gewann die schöne kleine Cheetah von Uwe Drevermann.



Glücklicher Best-of-Show-Sieger ;-)))

Nun begann der „festliche“ Teil der Veranstaltung.



DiSo bedankte sich in einer kurzen Ansprache bei allen Akteuren, den Sponsoren und den Wittenern als Ausrichter des letzten Laufs 2008.

Dann folgte die Siegerehrung. Das dritte Mal in Folge gewann Frank Hermes die DSC-West. Gefolgt von Dieter Sommer und André Brocke.



Anschließend erfolgte die Krönung des Rookie of the year ... und dies wurde Ralf Lastring ☺



Ralf nahm den Wander-Pokal von Andrea Fischer (Vorjahresgeehrte) entgegen. Ein-vom-andern-Stern-Slotter kommentierte die Verleihung mit den Worten „Ralf, wenn Dir das dreimal hintereinander gelingt, darfst Du den Pokal behalten“ ☺☺

Zum Schluss stand noch die Tombola auf dem Programm.



Der Gabentisch war reich gedeckt ☺ und es gab viele glückliche Gesichter.

Zum Abschluss noch ein paar Impressionen ☺



Ich könnte auch böse ...



... und wenn Du nicht Platz machst ...



„Ich hab Feuer gemacht. Ich bin ein Mann.“
Glücksbenedictungen von Andreas, nachdem er erfahren hatte, dass auch sein Auto eine 11,4er Zeit gehen konnte ;-)))



Familienglück



Echt fettich, aber glücklich



Wieso ist der einen Teilstrich vor mir):- ((



Schon wieder der Schott mit seiner Kamera

Bis 2009 wünschen Euch allen das Beste
Kai-Uwe Schott
Und
Ralf Lastring

... die diesen Quatsch verzapft haben.

PS: ... eine ganz wichtige Erkenntnis soll Euch aber nicht vorenthalten werden. In Witten gibt es definitiv den besten Nudelsalat zwischen Rhein und Ruhr ☺☺ Danke Euch Jungs vom Raceway Witten!!!

**Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West / DSC-West](#)**

12h Rennen der SRIG-Teuto am 18. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy Lippold

Jedes Jahr im Oktober, wenn sich die Saison langsam dem Ende zuneigt, steht in Bad Rothenfelde das Langstreckenrennen der S.R.I.G. Teuto auf dem Programm. Wie schon in den Jahren 2005 und 2007 ging es auch diesmal wieder über die 12 Stunden Distanz. 2006 gab es nur ein 6 Stunden Rennen, allerdings fuhr man damals auch mit Slot-it Autos im Maßstab 1:32.

Bereits im vergangenen Jahr hatte sich der Scaleauto Procomp 3 Moosgummireifen als hervorragender Langstreckenreifen erwiesen. Damals hatte die S.R.I.G. Teuto quasi eine Vorreiterrolle übernommen, indem man den bei der „Deutschen Plafit Meisterschaft“ verwendeten Reifen einsetzte. Inzwischen setzt sich der Procomp 3 Reifen immer mehr durch. Einige Clubs stellen ihre Clubserien auf diesen Gummi um und mit der Gruppe 2 4 5 und dem SLP-Cup gibt es im Westen zwei überregionale Rennserien, die ganz auf diese Pneus setzen.



Einmarsch der Gladiatoren. Gleich geht's los.

Als 2005 das erste 12 Stunden Rennen geplant wurde, hatte möglichst große Chancengleichheit oberste Priorität. Das fing schon bei der Zusammenstellung der Teams an. Es wurde sorgsam darauf geachtet, dass sich keine überstarken Teams bildeten. Man setzte sich vielmehr vorab mit den Teamchefs zusammen und bildete möglichst ausgewogene Fahrerzusammensetzungen, wobei ebenfalls darauf geachtet wurde, dass die Teams personalmäßig gleich stark besetzt waren. Außerdem wurden hohe Mindestfahrzeiten vorgegeben, so dass es nicht passieren konnte, dass z.B. der Starfahrer eines Teams die meiste Zeit am Drücker und

das schwächste Teammitglied den Dauereinsatzer machte.

Beim Fahrzeugmaterial gab es strikte Vorgaben. Jedes Team erhielt einen Bausatz und ein Fahrwerk und musste aus diesen Komponenten sein Einsatzauto aufbauen. Das Resultat war ein sehr ausgewogenes Rennen, welches über die gesamte Distanz spannend blieb.

Auch im folgenden Jahr behielt man diese Philosophie mit den 1:32er Slot-it Autos bei. 2007 sollten es dann Fahrzeuge nach dem C/West Reglement sein. Dahinter stand der Wunsch mehrerer Teilnehmer, ein in Bezug auf die Typenvielfalt bunteres Feld zusammen zukriegen. Das Resultat war allerdings nicht so berauschend. Das C/West Reglement lässt einfach zu viele Freiheiten zu. Die Streuung im Gesamtergebnis war schon gewaltig. Somit war für die Organisatoren in diesem Jahr klar, dass es „Back to the roots“ gehen sollte, und da bot sich mit den SLP-Cup Autos auch gleich eine vielversprechende Alternative an.



Skeptischer Blick von Wolfgang Ullrich. Ob das gut geht !?

In diesem Jahr sind einige neue Teilnehmer bei unseren Rennserien erschienen. Wen wundert es da, dass die Organisatoren schon bei der Vorplanung aus dem Vollen schöpfen konnten. Ohne Probleme konnten sechs Teams mit je fünf Teilnehmern gebildet werden. Christoph Müller, Willie Knigge, Wolfgang Ullrich, Achim Schulte, Albrecht Rietz und Andreas Lippold erklärten sich jeweils bereit, ein Team auf die Beine zu stellen. Bei einer gemeinsamen Besprechung erfolgte die Team-einteilung unter dem Aspekt, dass größtmögliche Ausgewogenheit unter den Wettbewerbern

herrschte. Leider gab es dann kurz vor dem Rennen doch noch eine Absage durch einen Fahrer von „TeamFumi“ so dass letztendlich „nur“ 29 Fahrer die 12 Stunden von Aschendorf bestritten.

Wie schon vorab erwähnt hatte man bereits 2007 mit den Scaleauto Procomp 3 Reifen Langstreckenerfahrung gesammelt. So wusste man nun, dass man sehr lange Grip auf die Bahn fahren muss um konstante Bahnverhältnisse zu bekommen. Ali nutzte z. B. mit seinem Team den 3. Oktober für eine ausgiebige Trainingssession. 4 Stunden lang wurde eigentlich nur Grip auf die Bahn gefahren. Erst dann begann die richtige Abstimmungsarbeit. Eine aufwändige Prozedur - aber der Aufwand sollte nicht vergebens sein, wie sich später zeigen sollte.

Der Freitag vor dem Rennen war traditionell als gemeinsamer Trainingsabend angesetzt worden. Dieses Angebot wurde nun besser als im Vorjahr wahrgenommen. Besonders Wolfgang Ullrich nutzte mit seinen Bielefelder Jungs die Zeit, um seinem Fahrzeug den letzten Schliff zu geben.

Am Renntag füllte sich der Bahnraum zunächst nur zögerlich. Gegen 9:30 Uhr fand eine Besprechung der Teamchefs statt. Hier entschied man, gemeinsam den Teams schon vorab die Einsatzmotoren auszuhändigen und nicht wie beim SLP-Cup nur kurze Einrollchecks zuzulassen. Um 10:00 Uhr wurden alle Einsatzfahrzeuge eingesammelt. Dann rief man die Teams einzeln zur Abnahme auf. Dort mussten dann die Einsatzräder montiert werden. Anschließend folgte noch eine 3 minütige Testfahrt mit dem Rennsetup.



Ein kritischer Blick. „Alles klar? Drei – Zwei – Eins – Go!“

Um 11:00 Uhr begann das Qualifying. Auf Spur 3 musste jedes Fahrzeug eine Minute fahren. Dabei wurde die zurückgelegte Distanz gemessen. „TeamFumi“ nutzte die Zeit, um das Einsatzfahrzeug nochmals kurz durchzuchecken. Der Preis dafür war der sechste Platz, aber bei einem Langstreckenrennen spielt die Startaufstellung sowieso nur eine untergeordnete Rolle. Die Pole Position eroberte Thorsten Florijan für das Team „Sunshine“ um Andreas Lippold. Für den Start wählte das Team die schnelle Spur 3.

Als pünktlich um 12 Uhr der Start erfolgte stellte sich die Situation wie folgt dar:

- Spur 1 Team „Kremer Racing“ (Teamchef Wolfgang Ullrich), am Regler Carsten Scholz.
- Spur 2 „Coke Driver“ (Teamchef Achim Schulte), Fahrer Uwe Langenkamp.
- Spur 3 Team „Sunshine“ Teamchef Andreas Lippold persönlich am Drücker.
- Spur 4 Team „Racing Werner“ (die Mannschaft um Willie Knigge) hier Thies Voss am Start.
- Spur 5 „Offener Vollzug“ (Teamchef Christoph Müller) Fahrer Martin Picker.
- Spur 6 „TeamFumi“, am Regler Teamchef Ali himself.



Thorsten mit einem für ihm ungewohnten Getränk.

„Sunshine“ legte gewaltig los. Der Wagen ging gut. Ok, nach der Pole Position war das ja auch zu erwarten. Nach 35 Minuten zeigte der Computer 281 Runden, fünf Runden mehr als das zweitplatzierte Team „TeamFumi“. Nun übernahm aber mit Nicolas Hohlt der jüngste Fahrer im Teilnehmerfeld bei Team „Sunshine“, während David Rietz bei „Teamfumi“ zum Regler griff. Nach weiteren 35 Minuten ergab

sich eine neue Situation. „Teamfumi“ nun mit 560 Runden in Führung. Fünf Runden dahinter Wolfgang Ullrichs „Kremer Racing Team“ auf Platz zwei. „Sunshine“ mit 537 Runden auf Platz fünf zurückgefallen. Die Mannschaft von Christoph Müller haderte mit der Technik. Wenn ein Topfahrer wie Hartwig Rietz nur 264 Runden in seinem Turn zusammenbringt, muss das am Auto liegen.



Früh übt sich. Vom Tellerwäscher zum Teamchef !? ☺☺

„TeamFumi“ begann nun langsam aber sicher, die Führung auszubauen. „Kremer Racing“ etablierte sich auf Position zwei. „Coke Driver“ und „Racing Werner“ lieferten sich dagegen ein spannendes Duell um Platz drei. Um 14:40 Uhr stoppte „Offener Vollzug“ um eine vermeintlich klemmende Achsdistanz gängig zu machen. Als das keinen nennenswerten Erfolg brachte, entschloss man sich um 14:55 Uhr zum Motorwechsel. Bei diesem Stopp wurde außerdem ein schleifendes Vorderrad lokalisiert. Nach dem Boxenhalt ging es besser, allerdings war die Konkurrenz nun weit enteilt.



Offener Vollzug: Humor ist wenn man trotzdem lacht.

Um 16:35 Uhr gelang es „Kremer Racing“, den siebten Heat zu gewinnen. Bis dahin hatte „TeamFumi“ außer dem ersten Durchgang alle Heats gewonnen. In der Gesamtwertung lag Alis Mannschaft nun siebzehn Runden vor den Bielefeldern. Bei „Sunshine“ hatte man sich darauf konzentriert nicht den Kontakt zu Position drei und vier abreißen zu lassen. Im achten Turn gelang es Poldi den gelben Porsche von Position fünf auf Platz drei vorzufahren. Thomas Franke gewann diesen Heat für „Kremer Racing“. Leider musste Maik Zoglauer von „Racing Werner“ wegen einer dringenden privaten Angelegenheit die Veranstaltung vorzeitig verlassen. Der Ausfall dieses guten Fahrers bedeutete für das Team einen herben Verlust.

Im nächsten Durchgang eroberte Fabian Holthöfer für „Coke Driver“ Position drei zurück. Im elften Heat verdrängte Werner Baumgart von „Racing Werner“ Team „Sunshine“ von Position vier. Der Konter erfolgte umgehend. Dann im dreizehnten Durchgang gelang es Thorsten Florijan sogar den Heat für „Sunshine“ zu gewinnen. Nun lag man wieder mit einer Runde Rückstand hinter den drittplatzierten „Coke Driver“. Bis dahin hatte „TeamFumi“ alle Heats gewonnen. Der Vorsprung auf die an Position zwei fahrenden „Kremer Racing“ betrug nun schon 48 Runden.



Young Guns. Wir sind die Zukunft !!

Die nächsten Heats waren ein Schlagabtausch zwischen „Sunshine“ und „Coke Driver“. Während alle anderen Positionen bezogen waren, wogte der Kampf um Platz drei hin und her. Den Höhepunkt erreichte das Duell im letzten Heat. „Sunshine“ führte mit sieben Runden Vorsprung, musste nun aber auf die

schwierige Spur eins. „Coke Driver“ hatte dagegen die schnelle Spur 4 zu absolvieren. Während alle Teams bereits mindestens einen Radwechsel durchgeführt hatten rollte der gelbe „Sunshine“ Porsche immer noch auf dem ersten Reifensatz. Für eine so lange Distanz mit nur einem Radsatz lagen noch keine Erfahrungswerte vor und so entschloss sich Poldi als ein Teilnehmer meldete, der Porsche würde schon aufsetzen, schweren Herzens zum Radwechsel. Der Stopp dauerte drei Runden und so wurde dieser letzte Durchgang zum Herzschlagfinale. Thorsten Florijan spielte seine ganze Routine aus und brachte den „Sunshine“ Porsche mit einem Vorsprung von dreizehn Teilmetern vor dem „Coke Driver“ Boliden ins Ziel. Im Nachhinein zeigte sich, dass der Radwechsel unnötig war. Nach elfeinhalb Stunden betrug der Raddurchmesser noch 26,3mm. Es war auch noch ausreichend Bodenfreiheit vorhanden.

„TeamFumi“ siegte mit einer Gesamtdistanz von 5.109,15 Runden vor „Kremer Racing“ 5.044,62 Runden. Auf den weiteren Plätzen folgten „Sunshine“ (4.915,98 Runden), „Coke Driver“ (4.915,79 Runden), „Racing Werner“ (4.870,38 Runden) und „Offener Vollzug“ (4.822,25 Runden).



Ali und die goldene Leuchte von Aschendorf. Momo siegt mit Plafit !☺!☺

Veranstaltungen dieser Art leben davon, dass es Helfer gibt, die zu einem reibungslosen Ablauf beitragen. Bei der S.R.I.G. Teuto sind schon 2005 die Teams aktiv in die Veranstal-

tung eingebunden worden. Das heißt, dass jedes Team zu festgelegten Zeiten die Rennleitung übernehmen und sich auch mal um den Thekendienst kümmern muss. Dieses Konzept hat in all den Jahren gut funktioniert. Es setzt allerdings auch ein gewisses Vertrauen voraus. Das immer alles so gut klappt, ist ein Indikator dafür, wie harmonisch die Dinge in Bad Rothenfelde laufen. Trotzdem gibt es auch hier Helfer die mehr leisten als sie eigentlich müssten. So kam z.B. Willi Miebach vorbei, um den Grill zu bedienen obwohl er gar nicht aktiv am Rennen teilnahm. Gleiches galt für Joachim Schulz, der es sich nicht nehmen ließ, auch für diese Veranstaltung eine eigene Urkunde zu entwerfen.

Bereits im Vorfeld waren einige Helfer auch in Bezug auf den anstehenden GT/LM Lauf emsig mit Bauarbeiten am Renncenter beschäftigt. Thomas Hüge, Ilja Tubes und Thorsten Florijan gestalteten den hinteren Raum neu. Und im Bahnraum stattete Achim Schulte jeden Schrauberplatz mit einem Stromanschluss aus. Außerdem wurden zwei zusätzliche Zeitenmonitore fest installiert. Die Generalprobe beim 12 Stundenrennen verlief reibungslos. Die GT/LM kann kommen ☺.



Beim nächsten Mal zieht Euch warm an ☺.

Alles weitere gibt's hier:

www.schlitzrennen.de

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

DTM

1. Lauf am 19. Oktober 2008 in Schwerte



Schon eine halbe Stunde vor der offiziellen Öffnungszeit trafen die ersten Slotracer ein, um beim Eröffnungsrennen der neuen Saison dabei zu sein. So kamen die seit Jahren bekannten (Stammfahrer) und auch neue DTM-Fans zusammen.

Vom ersten Augenblick an wurde eifrig trainiert und getestet. Eigentlich ist der Kurs bei den „Carrera Freunden Schwerte“ den meisten gut bekannt. Nur dieses mal gab eine neue unbekannte: Die neue Reifenmischung. Wie wird sie sich verhalten? Was machen die anderen? Wie kommen die zurecht? So gibt es doch mittlerweile, fast schon zu viele, verschiedene Mischungen aus der neuen Produktion um hier einen Vergleich anzustreben.

Technische Abnahme:

Pünktlich um 11:00 durften dann auch die ersten Autos zur technischen Abnahme gebracht werden. Hier hatte Marcel Wondel alles fest im Griff. Hier und da mal zu breit oder zu leicht, bedeutete eben, mach's nochmal. Doch letztendlich konnten alle die Hürden der technischen Abnahme nehmen.



Im Vorfeld wurden die Autos noch einer einfachen Concourwertung unterzogen.

Nach ein par kleinen Nachbesserungen, lag das Niveau auch in dem erwarteten Rahmen. So konnten die meisten die 10 Punkte für sich verbuchen.



Schnell noch mal testen ☺

Qualifying:

Vor dem Rennen kommt das Qualifying.

Hier sollte sich zuerst zeigen, wer sein Auto am besten beherrscht. So kommt es doch auf eine schnelle gezeitete Runde für die Startaufstellung an. Zum Qualifying kamen dann die Autos der alten DTM Klasse zum Einsatz. Nach 11 mal 1 Minute sah die Startaufstellung für das Rennen wie folgt aus:

01. Christian Schnitzler
02. Marcel Wondel
03. Jan Päppinghaus
04. Manuela Schnitzler
05. Andreas Rehm
06. Günter Grabow
07. Andre Brocke
08. Klaus Schnitzler
09. Andreas Päppinghaus
10. Dennis Grabow
11. Jan Dürholt

Ingo Vorberg und Roy Sprenger hatten leider nur jeweils ein Auto für die neue DTM Klasse. Somit nahmen sie nicht an der Qualifikation teil und müssen sich beim Rennen der neuen DTM hinten anreihen.

Mahlzeit:

Nach dem Qualifying kommt das Rennen? Na-ja fast. Erst einmal gab es eine leckere Mahlzeit. Danke an die Crew von den „Carrera Freunden Schwerte“.

Rennen der alten DTM:

Jetzt geht's los... Um 13:06 standen die ersten Autos an den Start. Auf Spur 6 fuhr ein „Dummy“, um die Spur sauber zu halten.



Nach 6 x 4 Minuten und ungewöhnlich wenigen Terrorphasen gab es dann einen ersten Zwischenstand. Und bereits um 13:40 stand die nächste Gruppe am Start.



Wieder hieß es, 6 x 4 anstrengende Minuten. Denn geschenkt wurde sich hier nichts, kämpften doch hier die schnelleren Fahrer um die beste Platzierung. Schließlich geht es hier um die Startaufstellung für die neue DTM Klasse. Somit wurde dann die Chaostaste im gesamten Rennen auch nur 5 mal gebraucht. Marcel Wondel hat mit 7,469 Sekunden die schnellste Rennrunde gefahren. Die langsamste schnellste Runde lag bei 8,754 Sekunden. Jan Dürholt musste wegen eines technischen Defekts leider schon nach 119 Runden sein Auto in der Box abstellen.

Zieleinlauf der alten DTM:

1. Marcel Wondel
2. Christian Schnitzler
3. Andreas Rehm
4. Manuela Schnitzler
5. Klaus Schnitzler

6. Andreas Päppinghaus
7. André Brocke
8. Jan Päppinghaus
9. Günter Grabow
10. Dennis Grabow
11. Jan Dürholt

Nach dem Rennen der alten DTM folgt in der Regel, dass der neuen DTM. Das soll auch so bleiben. Aber – erst gab es eine schnelle Tasse Kaffee mit Kuchen.

Rennen der neuen DTM:

Gerade mal 14:31Uhr und schon war die erste Gruppe wieder am Start.



Wieder waren je Spur 4 Minuten zu absolvieren. Hier geht es schon etwas „härter“ zu Sache. So hatten die Einsetzer ein wenig mehr zu tun. Liegt es daran, dass hier vielleicht etwas unvorsichtiger gefahren wird, als in der alten DTM? Wer weiß? Naturgemäß liegen die Autos der neuen DTM eigentlich doch besser auf der Straße, also wird von den Rennboliden auch mehr abverlangt.

Als die Uhr 15:15 zeigte, hieß es dann für die nächste Gruppe: „Gentleman start your engines“.



Noch einmal 6 x 4 Minuten und das Ergebnis steht fest.

Zieleinlauf der neuen DTM:

1. Marcel Wondel
2. Jan Päppinghaus
3. Christian Schnitzler
4. Klaus Schnitzler
5. Ingo Vorberg
6. Manuela Schnitzler
7. Andreas Rehm
8. Günter Grabow
9. Roy Sprenger
10. Andreas Päppinghaus
11. Jan Dürholt
12. Andre Brocke
13. Dennis Grabow

Die schnellste Rennrunde wurde von Marcel Wondel gefahren: 7,382 Sek. Die langsamste schnellste Runde lag bei 8,363 Sek.

Im Anschluss an die beiden Rennen wurden die erreichten Punkte beider Rennen zusammen gezählt und das Tagesergebnis ermittelt.

Tagesergebnis:

Rang	Punkte
1. Marcel Wondel	262,00
2. Christian Schnitzler	250,38
3. Jan Päppinghaus	234,98
4. Klaus Schnitzler	231,83
5. Andreas Rehm	231,44
6. Manuela Schnitzler	229,16
7. Andreas Päppinghaus	213,62
8. Günter Grabow	210,83
9. Andre Brocke	205,63
10. Dennis Grabow	188,17
11. Jan Dürholt	174,60
12. Ingo Vorberg	115,26
13. Roy Sprenger	105,93

Das Thema Reifen:

Zum Schluss wurde noch kurz über die Situation des Reifenmaterials diskutiert.

Es stand die Frage im Raum, wie jetzt weiter mit der Problematik umgegangen werden soll. Verschiedene Vorschläge wurden angesprochen. Wie z.B. Moosgummireifen, komplett blaue Reifen, einfach neue Reifen, Planreifen, alte Reifen, und und und . . .

Letztendlich einigten sich alle Teilnehmer darauf, dass ab dem nächsten Rennen, ausschließ-

lich Reifen der neuen Mischungsart zu verwenden sind. Egal ob blau, schwarz oder sonst wie eingefärbt.

Wir vertrauen hier auf die EHRlichkeit aller Teilnehmer.

Es soll bei dieser Rennserie in erster Linie das Hobby im Vordergrund stehen. Was nicht heißen soll, dass der nötige Ernst und Kampfesgeist nicht mitspielen sollen. Aber der Spaß am gemeinsamen Hobby steht im Vordergrund.

Schluss:

Bleibt zum guten Schluss nur noch ein Dank an die Gastgeber der "Carrera Freunde Schwerte", sowie an die Rennleitung und an die Küche. Es war alles in allen ein gelungen gemütlicher Rennsonntag wozu auch alle Teilnehmer beigetragen haben.

Abschließend noch einige Fotos von Fahrzeugen aus dem Rennen. Schön, dass es einige BMW M3 in das Starterfeld geschafft haben. Vielleicht können wir ja auch bald die ersten Mercedes 190E wieder sehen ?



Mercedes CLK, gef. von Jan Päppinghaus



BMW M3 (E30) gef. von Jan Dürholt



Opel Astra V8 gef. von Jan Dürholt



Chevrolet Camaro gef. von Christian Schn.



Chevrolet Camaro gef. von Marcel Wondel



BMW M3 (E30) gef. von Dennis Grabow



Mercedes C-Klasse gef. von Günter Grabow



BMW M3 (E30) gef. von Jan Päppinghaus



BMW M3 (E30) gef. von Günter Grabow



Toyota Supra gef. von Andreas Rehm

Das nächste Rennen findet am Samstag, den 15. November beim SRC Köln statt. Dieses Mal wird auf beiden Bahnen (groß und klein) gefahren.

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der [Homepage der DTM](#) bzw. hier:

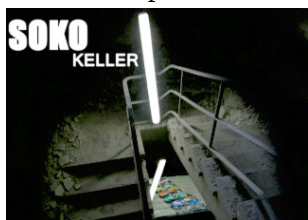
Rennserien West / DTM

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 22. Oktober 2008 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

...zur Kurzsaison der NASCAR Craftsman Trucks steht am kommenden Mittwoch der zweite Lauf an. Nach dem späten Saisonauftakt im September führt der zweite Lauf auf



die schnelle Holzbahn in den SOKO Keller in Düsseldorf Lierenfeld. In der NASCAR Szene wohl bekannt und bisher heiß geliebt.

...da für einige die/unsere Bahn noch Neuland ist, laden wir am Dienstag, den 21.10.08 zum freien Training mit den Truck Boliden ein.



... Starterfeld in DU Mündelheim !!

...neben den bereits bekannten Truck Racern aus dem ersten Lauf in Duisburg Mündelheim werden sicherlich noch 4 Truck-Boliden von den 1zu24 Slottern an den Start gebracht.

...damit dürften wir für den Rennabend ein ausreichendes Fahrerfeld zusammen bekommen. Wie bereits beim Auftaktrennen, wird ein voran gesetztes Qualifying über die Einteilung der Startgruppen entscheiden. Dies ist für eine 4-spurige Bahn noch wichtiger als für die üblichen sechsspurigen Bahnen.

...lassen wir uns also überraschen, wer am Renntag den Weg zum SOKO-Keller findet.

Ordentlich Spaß wird es geben. Und in die Runde gesagt. - der 1zu24 Slotter Dirk Neuhaus war auf Spur eins letzten Dienstag mit konstanten 7,250 sec Zeiten unterwegs.

...wir wünschen allen eine gute Anreise und viel Spaß am Renn und Trainingsabend.



... aktueller 2008er Ford F150 !!

Adresse

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

Url

[SOKO - Keller](#)

Strecke

4-spurig Holzbahn, 31,95 - 34,25m lang

Zeitplan

Dienstag, 21. 10. 2008

ab 19:00h – 22:30h freies Training

Mittwoch, 22. 10. 2008

ab 19:00h – 20:00h freies Training

ab 20:00h Abnahme

ab 20:30h Qualifying

ab 21:00h Rennen 4 x 6 min Craftsman Truck

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Craftsman Truck

GT/LM-Serie

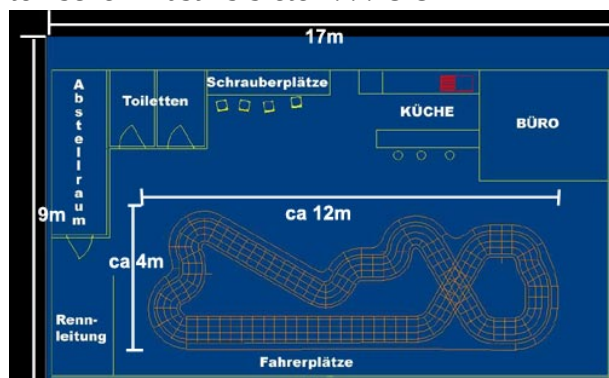
6. Lauf am 25. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde

Nachdem beim letzten Lauf in Köln erste Vorentscheidungen gefallen sind, macht sich die GT/LM auf zu neuen Ufern, um bei den nördlichen Brüdern eventuell bereits die Serie für dieses Jahr zu entscheiden . . .

Der Kurs in Teutonien wurde bislang noch nie von der GT/LM befahren und ist auch für das Gros des Fahrerfeldes absolut neu. Lediglich regelmäßige und reiselustige NASCAR Piloten dürften auf dem 32m-Kurs in Bad Rothenfelde in den letzten Jahren fundierte Streckenkenntnisse erworben haben . . .

Strecke . . .

Der Autor ist mutig – und behauptet, der Kurs in Bad Rothenfelde sei nicht schwierig und somit durchaus erlernbar. Dennoch dürften die vom Bison an 20 Volt befeuerten GT/LM Boliden, die auf neuen DOW rollen, ordentlich Verzweiflungspotential auf den 32 Metern teutonischen Plastiks bieten . . . ☺☺



Der teutonische Bahnraum en detail . . .

Insbesondere die Wedelstrecke gegenüber den Fahrerplätzen dürfte über das Wohl und Wehe so mancher Teams entscheiden . . . !!



Blick vom Rennleiterpult auf den 32m Kurs . . .

Die Übersetzungsempfehlung der Hausherren lautet simpel „wie Schwerte“ - also ca. 27mm Wegstrecke pro Motorumdrehung und sie ist mit Vorsicht zu genießen, da bislang wenig Erfahrungen mit den GT/LM Fahrzeugen in Bad Rothenfelde vorliegen . . .

Die Gastgeber sind jedenfalls bestens für das GT/LM Wochenende gerüstet, steckten sie doch in den letzten Wochen einige Energie in die „Aufrüstung“ der Bahninfrastruktur: Die Schrauberplätze verfügen nun durchgängig über Strom, zusätzliche Zeitnahmemonitore wurden installiert und sogar das „Café“ umgebaut . . . !!



Wie auf vielen Plastikstrecken des Westens herrscht auch in Teutonien am Rande der Strecke liebevolle Detailtreue vor . . .

Kaffeersatz . . .

Der Prütt ist rasch gelesen: Nockemann/Schnitzler müssen in Teutonien als leichte Favoriten gelten, da beide Fahrer den Kurs im Stadtteil Aschendorf recht gut kennen – und die anderen drei schnellen Teams Laufenberg/Nötzel, Bolz/Schaffland und Schnitzler/Wondel eben nicht bzw. nicht so gut . . .

Auf den Favoriten lastet jedenfalls ordentlicher Druck: Nur wenn sie siegen und Laufenberg/Nötzel nicht besser als P3 ins Ziel kommen, bleibt das Championat bis zum Finale im Slotcar Heaven offen . . . ☺☺

Und damit es vorn nicht langweilig wird: Bolz/Schaffland müssen ebenfalls fürchterlich Gas geben, wollen sie nach den problembehafteten zwei letzten Läufen am Saisonende noch den 3. Platz auf dem Treppchen belegen . . .

Für Spannung an der Spitze ist beim 6. Lauf der GT/LM also ausreichend gesorgt. Offen bleibt lediglich, wie sich das Heimteam Lippold/Müller im Fight gegen die vier schnellen Teams positionieren kann – und wie sich eventuell gaststartende Heimteams im mutmaßlich leicht ausgedünnten Feld einsortieren . . .



In Bad Rothenfelde erneut die bevorzugte Waffe von Lippold/Müller - BMW V12 LMR aus dem Vorjahr . . . !? !?

Bisher geben gewöhnlich gut unterrichtete, nördliche Kreise folgende zusätzlich startende Heimteams preis:

- Die 2007er GT/LM Crew Thorsten Florijan und Ilja Tubes will ihren Honda NSX '05 für das Heimspiel gründlich entstauben.
- Ihr T-Car (der Nissan R390 aus Köln ?) soll von Ulf Setzepfand und Nicola Tubes pilotiert werden.
- Und Achim Schulte und Maik Zoglauer haben sogar extra für das GT/LM Gastspiel ein neues Fahrzeug gebaut.

Nachfolgend dann noch 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, 32,15m lang

Ausreichend Stoff also, um den etablierten GT/LM Teams in Teutonia ein wenig Abwechslung zu bieten . . . ☺☺



Wie wird das „Alteisen“ (aus 2007) von Florian/Tubes funktionieren . . . !?

Organisatorisches . . .

Das ausgegebene Material weist nach wie vor alle Dimensionen auf: Die **Radgrößen** streuen zwischen 26,2 und 27,65mm. Deshalb dürfen in Bad Rothenfelde gleichfalls drei Versuche gestartet werden, den geeigneten Radsatz zu erhalten . . .

Für Folks, die den Weg nach Bad Rothenfelde nicht kennen oder sich zu finden zutrauen: Die S.R.I.G. Teuto hat eine [Anfahrtsbeschreibung](#) auf ihrer Webseite . . .

Last but not least der Hinweis für die am Freitag Anreisenden: Die BAB A1 zwischen Köln und Kamen ist aktuell Freitags KEINE geeignete Strecke, den Weg Richtung Norden anzutreten . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / GT/LM-Serie](#)

Zeitplan

Freitag, 24. Oktober 2008

ab 18:00h freies Training

Samstag, 25. Oktober 2008

ab 08:30h Training / Concours

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:00h Rennen

anschließend Siegerehrung

Historie

noch keine !☺

C/Team-Cup

Atzwentz Rennen

am 20. Dezember 2008 in Wuppertal

geschrieben von Andreas Pöppinghaus



Traditionell findet im Wuppertaler Slotcar Heaven zur Adventszeit das jährliche Gruppe-C Teamrennen statt.

Wie in jedem Jahr fahren wir nicht um Pokale, sondern um Weihnachtsmänner.

Der Termin war ursprünglich für den Ersten Advent geplant, wird von uns jetzt aber doch aus Termingründen verschoben.

Das Rennen zählt zum beliebten



Wir weichen mit der Terminverschiebung den Großveranstaltungen SLP Finale sowie 12h von Siegen aus, um allen Fahrern die Möglichkeit zu geben, an unserem Rennen teilzunehmen.

Dieses Jahr wollen wir das Atzwentz Rennen als 1.000 km Rennen mit 3er Teams austragen. Das Rennen wird also nicht auf Zeit, sondern nach Runden gefahren und jedes Fahrzeug muss den Kurs im Heaven genau 1.200 mal umrunden.

Warum ausgerechnet 1.200 ?? Ganz einfach: $1.000 \text{ km} / \text{Maßstab } 1:24 / \text{Meter pro Runde} = 1.194 \text{ Runden}$. Der Einfachheit halber aufgerundet auf 1.200 Runden = 200 Runden je Spur. Das Team, welches die kürzeste Zeit für die 1.200 Runden benötigt, wird Sieger.

Damit das Rennen in einen zeitlich erträglichen Rahmen bleibt, werden max. 12 bis 14 Teams zugelassen.

Wir rechnen mit Fahrzeiten von durchschnittlich 30 Minuten je Spur.

Der genaue Ablauf ist von der Anzahl der teilnehmenden Teams abhängig und wird vor dem Rennen bekannt gegeben. Nur soviel: Das Team, welches gerade fährt, stellt auch den Einsetzer und das 3. Teammitglied ist jeweils für die Autotechnik zuständig (Reifenwechsel, Reparatur usw.).

Teams, die gerade nicht fahren, haben Pause. Selbstverständlich wird sich im Heaven wieder um das leibliche Wohl aller Teilnehmer kümmern.

Es wird nach dem technischen Reglement der C/West gefahren. Die Motoren (schwarzer Carrera mit 14er Messingritzel und Kabelstecksystem) werden vom Club Slotcar Heaven gestellt. Sie werden bei der technischen Abnahme ausgelost und sind nach dem Rennen zurückzugeben. Bei dem Rennen dürfen maximal 3 Sätze Reifen (ja – die alte DOW-Mischung darf es sein) zur Verwendung kommen. Ein Nachschleifen ist erlaubt.

Bei der Anmeldung ist auch die Startgebühr zu zahlen. Diese kann im Club bezahlt oder auch auf das Konto von Michael Wagner / Checkered Flag überwiesen werden. Erst, wenn die Startgebühr bezahlt ist, gilt das Team als gemeldet. Wenn sich mehr als 14 Teams melden, gilt die Reihenfolge der Anmeldung.

[Alles Weitere steht in der Ausschreibung auf unserer Homepage.](#)

Strecke



Zum Kurs im Heaven gibt's nicht viel zu sagen. Fahrerisch eine Herausforderung, hinsichtlich der Infrastruktur ausgereift. Eine Ü-

bersetzungsempfehlung ist hier schwierig. Zu unterschiedlich sind hier die individuellen Vorlieben - 27,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung sind aber ein guter Ausgangswert für weitere Forschungen . . .

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen für Samstag, den 20.12.2008

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Homepage

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35 m lang

Zeitplan

Mittwoch, 17. Dezember 2008

ab 16.00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 19. Dezember 2008

17.00-21.00h freies Training (eigene Motoren)

Samstag, 20. Dezember 2008

10.00-11.30h freies Training (eigene Motoren)

11.00-12.30h Fahrzeugabnahme + Motorausgabe

ab 12.30h Qualifikation

ab 13.00h Start

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien-West / C/West

Slotcar Heaven