

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 199 -

9. März 2009

Editorial

Moin Folks . . . recht vielfältig verlief das erste Märzwochenende. Freitag und Samstag fand der EPC Auftakt in Kopenhagen mit zwölf-facher westlicher Beteiligung statt, am Samstag die Börse in Spenge und am Sonntag der 3. Lauf zur LM'75 in Vohwinkel . . .

Die kommende Woche bietet vier Veranstaltungen an vier Tagen: Der Mittwoch sieht den Auftakt zur neuen Saison für die Craftsman Trucks in Duisburg, der Freitag eventuell (!?) den 1. bzw. 2. Lauf der Duessel-Village, der Samstag den 1. Lauf zur NASCAR Grand National bei der SOKO Keller und der Sonntag den Saisonstart der GT/LM in Schwerte.

Endlich passiert also wieder etwas mehr im Westen . . . ☺☺

Ausgabe 199 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet vom EPC Auftakt im Racefun in Rødovre . . .

Bei den Vorberichten wird etwas mehr Vielfalt geboten: Nick Speedman weiß etwas zu seinem Grand National Heimspiel zu schreiben. Und ein paar Zeilen zum Auftakt der GT/LM-Serie gibt es ebenfalls . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- EPC
 - 1. Lauf am 6. und 7. März 2008 in Kopenhagen
- NASCAR Grand National
 - 1. Lauf am 14. März 2009 in Düsseldorf
- GT/LM-Serie
 - 1. Lauf am 15. März 2009 in Schwerte

EPC

1. Lauf am 6. und 7. März 2008 in Kopenhagen

„Go North!“ lautete wie im letzten Jahr der Slogan für den Auftakt zur EPC („European Plafit Championship“). Ein Besuch in Rødovre – in unmittelbarer Nähe von Kopenhagen gelegen – läutete auch 2009 wieder die aus drei Rennen bestehende internationale Meisterschaft ein . . .

Zur DKPM fehlten leider etliche der sonst immer bei der EPC anzutreffenden spanischen Teams, sodass die Veranstaltung zum deutsch-dänischen Länderspiel unter Beteiligung einiger weniger schwedischer und spanischer Gäste wurde. Dies sollte jedoch weder dem Format der Veranstaltung noch den spannenden Rennen Abbruch tun . . . ☺☺

Ach ja, deutsche Nachbarn aus dem Norden der Republik waren ebenso Mangelware . . . ☺

Kompakt . . .

- 21 Teams mit 63 Fahrern aus 4 Ländern treffen sich zum EPC-Auftakt in Kopenhagen . . .
- erneut gute Organisation der Tage durch die Racefun Crew . . . !!

- Freitagstraining sieht Bad Boys, Kraner und NASCAR stark . . .
- aber: Doppelpole in Quali für PQ, dann NASCAR, Kraner und Vaillante . . . !!
- klare Entscheidungen im Rennen – nur Bad Boys und PQ2 bieten Hochspannung bis zur letzten Sekunde . . .
- Scuderia Highland, Minimale, X-Rookies und PQ2 im Pech . . .
- Sieg für Plastikquäler vor Kraner und NASCAR . . .
- zwei dänische Teams in Top 10: Racefun auf P7 und HMC auf P10 . . .

Strecke

Racefun ApS
Kronalvej 7
2610 Rødovre
Dänemark

URLs

[Racefun dk](#)
[Plafit Dänemark](#)

Strecke

31m, Holzbahn, 8-spurig



Der Kurs im Racefun . . .

Preliminary

Die 2008er DKPM-Veranstaltung wurde von den Jungs im Racefun grundsolide durchgeführt – und so machten sich mit einer Ausnahme wieder alle deutschen Teams, die im Vorjahr am Start waren, auf die Socken nach Kopenhagen. Eine neue Belegschaft – das Team Vaillante – kam hinzu, was in Summe 9 deutsche Crews ergab:

Team	DKPM-Platzierung 2008
NASCAR Slot-Racing	2
Kraner Racing Team	3
Bad Boys	5
Plastikquäler 2	6
Plastikquäler	8
Blitzstart Racing	10
X-Rookies	11
Peco Racing	20
Vaillante Racing	./.

Ergänzt wurde diese Völkerwanderung logischerweise durch dänische Heimteams – exakt 10 an der Zahl. Etwas dünner sah es bei anderen Nationalitäten aus: Nur ein spanisches Team („Afondo Slot Restart“) fand den Weg nach Dänemark – das war „poor“ ☹ Schließ-lich stellte man im Vorjahr noch 5 Teams. Hier scheint sich die Spekulation zu etablieren, mit DPM und PWS ließen sich auch zwei gewertete Ergebnisse für die EPC zusammen bekommen. Offiziell wurde jedoch die schwierige wirtschaftliche Situation für das Fehlen der

Iberer verantwortlich gemacht.

Die schwedischen Nachbarn waren in 2008 gar nicht vertreten und entsandten heuer mit „Hjärup SRC“ ebenfalls eine Crew . . .

Die 31m Holzbahn im Racefun war für die meisten der Teilnehmer schon eine alte Bekannte – und wurde wie erwartet erneut auf allen 8 Spuren befahren. Das Grip Niveau war von Beginn an gut – und änderte sich im Verlauf des Wochenendes nicht mehr. Dies

spiegelten auch die Rundenzeiten im Vergleich zum Vorjahr wider: Von Beginn des Trainings an waren 5.6er Zeiten auf den schnellen Spuren 1 bis 4 möglich – und auch im Rennen wurden diese Rundenzeiten von den Topteams erzielt. Die absoluten Topwerte aus 2008, als ACR und beide PQ Teams im Training auch 5.5s in Serie fuhren, waren allerdings nicht zu sehen. Ein oder zwei ganz hohe 5.5er Zeiten zeigten die Plastikquäler am Freitag – das war's aber auch . . .



Es kann losgehen: Die NASCAR Fahrzeuge vor dem 1. Training . . .

Das **Training** am Freitag bestand aus insgesamt 4 Durchgängen á 8*3 Minuten. Das war ein bisschen dünne – eine Session mehr bzw. längere Fahrzeiten wären locker möglich gewesen, ohne den Zeitplan zu überdehnen. So kamen zwischendrin immer einmal wieder Längen auf . . .



Ein Nickerchen zwischendurch war möglich . . .

Von den vier Trainingsdurchgängen wurden drei mit eigenem Material bestritten und ein weiterer Durchgang mit ausgegebenem Material – also Motor und Rädern . . .

Wirkliche Aussagen vermochte nur diese letzte Session zu geben: Hier standen die Einsatzfahrzeuge im Renntrimm auf der Bahn. Bis dahin dokumentierten Bad Boys, Kraner und die spanischen Afondo, dass sie ihre Hausaufgaben für 2009 gemacht hatten: Man war munter mit guten Zeiten ganz vorn dabei. Ebenfalls an der Spitze: NASCAR, die bereits im letzten Jahr eine Topleistung im Racefun zeigten. Nicht so recht an das Feuerwerk im 2008er Training knüpften die zwei PQ Teams an: Man sortierte konzentriert aus und setzte überwiegend die T-Cars auf die Bahn, um die Einsatzfahrzeuge zu schonen. Lediglich wenige Spitzenzeiten deuteten an, dass man mit den erstgenannten Teams würde wohl mithalten können – von Überlegenheit jedoch keine Spur . . .



PQ Teams blieben im Training „unauffällig“ . . .

Unklar auch der Leistungsstand des dänischen Spitzenteams Racefun. Im Vorfeld hatte man sich mit 5.5er Zeiten auf Spur 3 geoutet und Anspruch auf die Top 5 erhoben. Man ließ

jedoch das Einsatzfahrzeug während des gesamten Trainings in der Box, sodass verbindliche Aussagen zur Performance unmöglich waren . . .

Die **Materialausgabe** war durch ein gelungenes Raumklima geprägt !☺ Jeweils 14 Folks werkten im Schweiß ihres Angesichtes in einem Raum ohne Fenster daran, ihren Fahrzeugen und Rädern den letzten Schliff zu geben und die gestellten Motoren einzubauen.

Ein wahrer Härtestest, speziell für die schnellsten Teams der letzten Trainingsgruppe !☺ Aber auch diese Prüfung wurde binnen der vorgegebenen 30 Minuten problemlos absolviert . . .



„Dicke Luft“ bei der Materialausgabe . . .

Aber zurück zur letzten Trainingssession mit den Einsatzautos: Hier legten sich die schnellen Teams erstaunliche Zurückhaltung auf. Oft wurden nur wenige Runden gedreht und das Fahrzeug anschließend abgestellt. Oder man düste im gestreckten Trab um den Kurs – es sollte nur nichts mehr beschädigt werden . . . !!

Ausnahme waren lediglich die Bad Boys, bei welchen ziemliche Hektik ausbrach, weil das Einsatzfahrzeug bockte wie ein alter Gaul. Man hatte – aufgrund des vermuteten überproportionalen Reifenverschleißes – die Bodfreiheit großzügig dimensioniert, was dem 911 GT1 aber überhaupt nicht bekam . . .

Die nachfolgende **technische Abnahme** brachte keinen Aufruhr. Die üblichen Kleinigkeiten waren rasch behoben, sodass man sich mit zeitlichem Vorlauf den nächsten Programmpunkten widmete . . .

Der erste dieser Punkte war die Wahl des schönsten Fahrzeuges. Hierzu wurde der gesamte Fuhrpark auf der Start- und Zielgeraden

aufgereiht und ausgiebig betrachtet und fotografiert . . .



Wer ist der Schönste im ganzen Land . . . !?

Blieb die **Quali** als freitäglicher Höhepunkt. Man begann das Spektakel mit 15 Minuten vor Plan, lost die langsamste Spur 8 aus und wertete die schnellste Runde aus einer Minute Fahrzeit. Zumindest 4 Runden waren zu absolvieren . . .

Bereits die ersten Starter machten deutlich, dass die Acht in der Ruhepause ordentlich Grip entwickelt hatte – man sammelte in fast jeder Ecke geradeaus. U.a. erwischte es Minimale (P12), Blitzstart (P15) und Neckcheese (P20) besonders heftig . . .

Aber auch die Topteams taten sich teilweise recht schwer. Kaum ein Fahrer kam ohne Abflug über die Minute Fahrzeit . . .



DKPM-Fuhrpark vor der Quali . . .

Eine positive Überraschung schafften hingegen Vaillante (mit Peter Hartmann am Regler) auf P5 und die X-Rookies auf P10. Die Gastgeber brachten ebenfalls zwei Teams in die Top 10: Racefun (P7) und HMC (P9) . . . Ganz vorn zeigten beide PQ Teams, dass mit

ihnen im Rennen zu rechnen sein würde. JanS stellte das PQ2 Auto knapp vor NASCAR (Patrick Meister) und Kraner (Andreas Laufenberg) auf Rang 2. Die Pole ging deutlich an das Plastikquäler Team Nr.1, herausgefahren von Christian Schnitzler . . .

Das dänische Team „Superslot Old-Boys“ wechselte übrigens während der Quali den Motor, als das Fahrzeug nach einem Abflug sang- und klanglos stehen blieb . . .

Nachfolgend der „Highscore“ der Quali in der Übersicht:

1	Plastikquäler	5,774
2	Plastikquäler 2	5,897
3	NASCAR Slot Racing	5,911
4	Kraner Racing Team	5,947
5	Vaillante Racing	6,002
6	Afondo Slot Restart	6,004
7	Racefun	6,103
8	Bad Boys	6,146

Tag 1 der DKPM war zeitig beendet und die Teams widmeten sich den Nachbetrachtungen bzw. den abendlichen Verlustierungen ☺

Racing

Der Samstag Morgen begann sehr langschläferfreundlich mit dem Rennen der ersten Startgruppe ab 10:00 Uhr – dazu versammelten sich die 5 langsamsten Teams der Quali, um 8*12 Minuten Fahrzeit hinter sich zu bringen. Die anderen zwei Startgruppen sollten anschließend mit vollen acht Teams an den Start gehen . . .

Prominentestes Team in dieser Startgruppe war Ichiban, welches man nach den Trainingsleistungen schon weiter vorn vermutet hätte. Die Jungs entschieden die Gruppe

auch locker für sich – und verfolgten anschließend mit Spannung das Rennen der 2. Startgruppe, um zu schauen, wen man von diesen acht Teams noch verblasen haben könnte . . . ☺☺

Die Pest am Hals hatten Highland, die so

ziemlich alles an ihrem Fahrzeug einmal anpacken mussten und diverse Male die Box aufsuchten. Das brachte die rote Laterne . . .

Auch Viking war mit dem Fahrzeug Setup wenig zufrieden – und wechselte mitten im Rennen die Übersetzung. 15:48 war denn doch arg lang – und die Maschine kochte folgerichtig. Erst keine Performance, dann eine länger dauernder Getriebewechsel - das war P4 . . .

Die schwedischen Hjärup sammelten Erfahrungen mit der für sie ungewohnten Fahrzeugklasse und liefen, bis auf ein paar Schleiferprobleme, unbedrängt auf P3 dieser Gruppe ins Ziel . . .

Neckcheese sah lange Zeit wie der sichere Sieger aus – man ließ jedoch auf der langsamen Spur 8 zu viele Federn und Ichiban zog entspannt vorbei. Da blieb den Jungs nur P2 und ein beeindruckendes Teamshirt . . .



Beeindruckendes Teamshirt: Neckcheese . . . ☺

In der **zweiten Startgruppe** war dann einige Prominenz versammelt: U.a. die stark eingeschätzte Scuderia Minimale, welche nach Aussagen der Gastgeber für die Top 8 gut sein sollten. Oder Blitzstart als Vorjahreszehnte sowie die altgedienten X-Rookies . . .

Minimale burnte auf Spur Vier sehr überzeugend los, trafen in Runde 35 ein anderes, im Weg herumliegendes Fahrzeug im Kreisel und gingen zu Boden (bzw. besser ihr Fahrzeug

landete ebendort). Im Anschluss fehlten ein bis eineinhalb Zehntel bei den Rundenzeiten und es wurden immer wieder kleinere Reparaturen fällig. Mehr als P3 in der Gruppe war somit nicht mehr möglich. Aber die Jungs haben wunderbar gefightet . . . !!



Die 2. Startgruppe muss schaffen . . .



Während die schnellen Jungs der 1. Gruppe Pause haben . . .

Die dänischen HMC lagen fortwährend mit Minimale im Infight und profitierten von deren Problemen. Mit am Ende knapp 8 Runden Vorsprung belegte man P2 dieser Gruppe und war mit Rang 10 in der Gesamtwertung zweitbestes dänisches Team . . . !!

Noch flotter umrundeten Blitzstart den Kurs, absolvierten 938,77 Runden, erfuhren sich den Gruppensieg und kamen in der Gesamtwertung gar auf den 8. Platz nach vorn. Der Neuling im Team David Schneider erbte die \$!\$-Spuren 6 bis 8 und legte den Grundstein für den Erfolg – die Routiniers Frank Zenk (Mittelspuren) und Frank Schüler (schnelle Spuren) schaukelten die Sache dann konzentriert ins Ziel. Mehr war realistisch für die schnellste Corvette im Feld nicht drin. Zu P7 der Tageswertung fehlten 9 Runden . . .

Dass auch ältere Menschen mithalten können, belegten die Superslot Old-Boys mit P4 dieser Gruppe. Sie fielen aber hinter Ichiban zurück und erzielten den 13. Rang „over all“ . . .

Peco mit Helmut Collard, Harald Mieth und Kurt Petri am Regler fuhren ihre Corvette C6 unauffällig auf P5 der Gruppe und den 15. Rang insgesamt . . .

Superslot DK vermeldete ebenfalls keine Probleme und P6 bzw. P16. Dafür war Gimle Racing von technischen Schwierigkeiten gebeutelt und deutlich unter Wert geschlagen . . .

Ach ja – X-Rookies . . . die sind nicht vergessen, sondern abgeschlagene Achte dieser Gruppe geworden ! Ein Rattenschwanz an Problemen führte immer wieder zu Pitstops. Erst nach dem Rennen konnte die Ursache lokalisiert werden: Ein wandernde Leitkielmutter war der Quell allen Übels. Hochgradig ärgerlich für GuRi, „den Chef“ sowie Axel Bernhard . . .



Blödsinn kam auch in DK nicht zu kurz – im Bild „Sheriff Mirko“ mit seiner Procompgun ☺

Wenden wir uns dem Finale zu: Die besten Acht der Quali mussten den Tagessieger stellen. Bad Boys nutzen das 2-minütige Warm-Up vor dem Rennen für weitere Arbeiten am 911 GT1 – und bekamen den Boliden anscheinend wieder halbwegs flott. Man startete zwar auf der langsamen Spur 8, war von den Zeiten her aber sehr gut unterwegs . . .



Die schnellste Startgruppe . . .

Die Auftaktshow auf der ersten Spur gehörte aber Stephan Bolz von Kraner. Auf der Vier vermochte er lange Zeit die anderen drei Teams auf den niedrigeren Spuren zu halten !! Dort griffen für PQ und PQ2 die beiden Newbees (Mirko Weber und Stefan Waschow) beherzt zu den Reglern und legten ebenfalls einen furiosen Auftakt hin. Das wiederum spornte Altmeister Manfred Stork zu Höchstleistungen an, sodass die erste Runde quasi unentschieden ausging. PQ konnten ein wenig Vorsprung heraus fahren, als sich bei Kraner und PQ2 gegen Ende der Spur einige Fehler einschlichen . . .

Die folgenden zwei Durchgänge standen im Zeichen des Zeitnahmesystems. Erst wurde das PQ2 Fahrzeug nicht mehr korrekt gezählt – anschließend auch der Bad Boys Bolide. Das Ganze kostete einiges an Zeit und Nerven. Aber mit viel Fairness der Teams ließen sich die erzielten Rundenzahlen rekonstruieren, sodass ab der 4. Spur wieder das Renngeschehen in den Vordergrund rückte. Zum Hintergrund: Im Racefun wird keine Lichtschranke verwendet, sondern eine Kontaktzählung, die bis dato immer zuverlässig arbeitete. Nur setzten etliche Teams extrem schmale Schleifer ein, mit welchen das System nicht zuverlässig klar kam. Mit ein paar Handgriffen und etwas Kupferfolie war die Sache dann aber rasch abgestellt . . .

Vaillante mit den Stammfahrern Peter Hartmann und Uwe Bönisch schlug sich in der

schnellen Startgruppe tapfer. Der Leihwagen von NASCAR rollte zuverlässig auf Gesamtrang 9 – man musste nur Blitzstart aus der zweiten Gruppe passieren lassen. Da fiel auch dem vertretenden Junior Till Bönisch ein Stein vom nervös wummernden Herzen . . . ☺☺

Auf den Rängen 6 und 7 (Gruppenwertung ist ab hier auch Gesamtwertung) platzierten sich die beiden Nicht-allemanischen Teams Afondo Slot Restart und Racefun. Die Abstände betrugen in alle Richtungen jeweils etwa 10 Runden (Afondo 957,91 und Racefun 947,64). Gravierende Probleme hatten weder die Spanier noch die Dänen. Deren P7 war deutlich besser als das Vorjahresergebnis – in die Phalanx der schnellen deutschen Teams vermochte man jedoch nicht einzubrechen. Die dänischen Kollegen setzten jedoch auf Pokerface und das einzige Statement kam vom Racefun Fahrer Morten Iversen: „Wir hätten gedacht, wir wären heran – und dann legen die wieder zu !!“ (zum Hintergrund: Mit den erzielten Leistungen wären beide Teams im Vorjahr in die Top 5 gefahren) . . .

So richtig spannend wurde es nur gegen Ende zwischen Bad Boys und PQ2. Letztere hatten beim Richten der Schleifer (um die Zeitnahme zum Arbeiten zu bewegen) bereits ein wenig Boden verloren und beklagten anschließend zu geringen Vortrieb, da die Madschraube an einem Rad nicht packte . . .

Dennoch hatten Jan² und Stefan die Bad Boys sicher im Griff – bis zur technischen Kontrolle vor dem letzten Durchgang. Nach Crash war die Grundplatte krumm – und so die Bodenfreiheit zu gering. Ein Herzschlagfinale folgte, welches um 20cm im Ausrollen zu Gunsten der Bad Boys ausging . . .

Derweil waren an der Spitze die Positionen bezogen:



Marshall Weste zu heiß gewaschen !? ☺☺ !?



Knappe Entscheidung: Bad Boys (vorn im Bild) extrem knapp vor PQ2 (blaues Fahrzeug) . . .

Die PQ waren auf und davon. Lediglich ein einseitig gelöster Heckflügel (verfing sich in einer Marshall Weste) verursachte noch ein wenig Nervenflattern bei den Herren Nockemann, Schnitzler und Weber. Die einseitige Befestigung hielt jedoch allen weiteren Belastungen Stand, sodass das Trio im Ziel knapp sieben Runden Vorsprung aufwies . . .

Ähnlich sicher und ungefährdet lief Kraner mit Neuzugang Nick de Wachter und den altge-

dienten Stephan Bolz und Andreas Laufenberg auf P2 ein. Denn NASCAR kam gegen Ende auf den schnellen Spuren 1 und 2 noch einmal gewaltig auf – es sollte jedoch um 3 Runden nicht ausreichen. Auch Kraner hatte seine bangen Minuten, als man mehrfach im Kreisel mit Afondo aneinander geriet – und kurz vor Schluss SteBolz in einen herumliegenden Konkurrenten krachte und sich das Fahrzeug auf dem Weg auf den Fußboden befand. Glücklicherweise vermochte ein aufmerksamer Marshall den 911er noch abzufangen . . .

Noch ein paar Takte zu NASCAR: Die Jungs rückten zeitig aus dem Fokus, weil sie ab Spur 3 erst einmal die langsamen Spuren in Angriff nehmen mussten. Das machte Youngster Patrick Meister mit Bravour – auf der Acht gehörte ihm sogar die Tagesbestzeit. Dem Mittelfeldspieler Ditmar Schortmann flatterten zwar die Nerven – aber auch er packte seine Aufgabe bestens. Und Manfred Stork zeigte einmal mehr, dass der den Kurs in Rødovre wirklich mag: Bei den Spurbestzeiten rangierte er auf P3 (Spur 1), P3 (#2) und P2 (#3) – also i.d.R. schneller als das ganze junge Gemüse . . . ☺☺



Schneller als das junge Gemüse . . . ☺☺

Over and Out

Mit etwas zeitlichem Verzug war die dritte DKPM somit entschieden – und zwar i.d.R. mit deutlichen Abständen. Die ursprünglich favorisierten Teams hatten sich am Ende wieder vorn platziert. Der Rekord von ACR aus dem Vorjahr wurde um 6,5 Runden verbessert – und auch die gesamte Spitze machte, wie schon oben aus dänischer Sicht beschrieben, einen gewaltigen Satz nach vorn – die Top 5 fuhren in Summe 64 Runden mehr als 2008 !!

Das Endergebnis der DKPM 2009 sieht wie folgt aus:

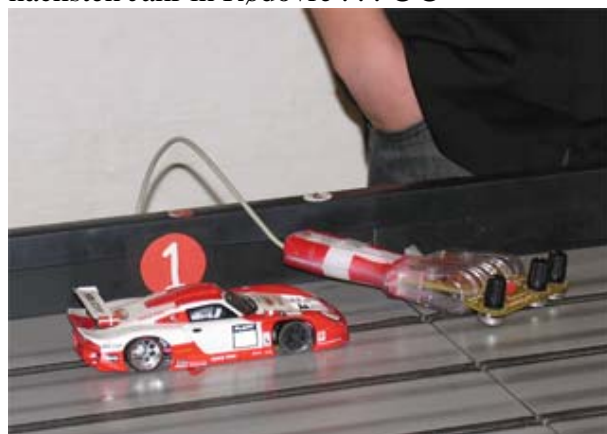
1 Plastikquäler		982,91
2 Kraner Racing Team		976,17
3 NASCAR Slot Racing		973,22
4 Bad Boys		967,24
5 Plastikquäler 2		967,22
6 Afondo Slot Restart		957,91
7 Racefun		947,64
8 Blitzstart Racing		938,77
9 Vaillante Racing		936,45
10 HMC		932,81

Die anschließende Siegerehrung brachte Pokale für die ersten drei Teams und viel Beifall für die Gastgeber vom Racefun . . . !!



Siebertypen in neuem Team-Outfit . . .

Diese hatten den Beifall mehr als verdient: Eine blitzsauber vorbereitete Bahn, funktionierende Abläufe, ein prima Catering sowie eine absolut unaufgeregte Art, eine solche Großveranstaltung souverän durchzuziehen. Herzlichen Dank dafür – und mutmaßlich bis zum nächsten Jahr in Rødovre . . . ☺☺



Nächstes Jahr wird wieder eine Schuppe „Danish Dynamite“ zugelegt . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Plafit Racing](#)

NASCAR Grand National

1. Lauf am 14. März 2009 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

... die 13. Saison der NASCAR Grand National Slotcars startet am kommenden Samstag bei SOKO Keller in Düsseldorf.

In der Einreihung der Rennen erhält dieses dann die Zählnummer 251. Auch für die jetzt beginnende GN Saison war es nicht nötig, das Reglement zu modifizieren oder zu erweitern. Alle bekannten Grundmaße und Gewichte werden weiter gefahren. Das erleichtert die Vorbereitung der Fahrzeuge wieder ganz erheblich.



... Blick die Gerade hinauf !!

Manfred Stork hatte beim 250sten Rennen in Kamp-Lintfort doch einige alte Slotter mit dem GN Bazillus infiziert. Durch einige Zusagen, wieder mit zu fahren, wird er diese Woche wieder mit der Vorbereitung von Leihfahrzeugen und das Anfertigen von Leihreifensätzen stark ausgelastet sein.



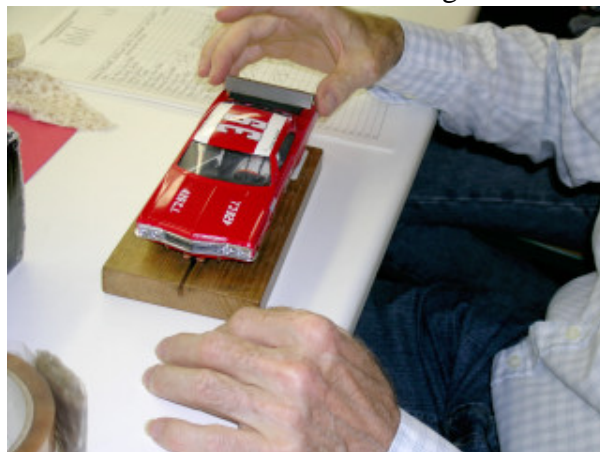
... Freddy's neuer 63er Galaxie !!

Die SOKO Kellerkinder freuen sich schon auf die Gäste und versuchen die Randbedingungen, so gut es möglich ist, herzurichten. Daher

ist am Dienstag kein Fahrtag, sondern ein Putz- und Instandsetzungstag. Natürlich wird auch die Holzbahn von dem DOW Grip befreit und astrein gesäubert. Irgendwie war der zurückliegende Winter staubiger als sonst.

Dies und das ...

... Manni Stork wird dann am Freitag mit den anderen Trainingswilligen den GP Tires Grip aufbringen. Für den Renntag werden dann wieder zusätzliche Schutzmaßnahmen zur Abwehr von Slotcar-Crashes eingebaut. Trotz 12cm Spurabstand neigen die NASCAR an der einzigen langgezogenen Kurve zu nicht böse gemeinten Abdrängmanövern. Da sollen zusätzliche Kunststoffelemente die NASCAR vor Blessuren schützen. Am Samstag fahren wir beide Läufe wieder im Uhrzeigersinn.



... gewissenhafte Abnahme !!

Zum Start der neuen Saison es ist immer wieder spannend zu beobachten, welcher der alten Kämpen wieder eine volle NASCAR Saison fahren möchte. Manfred ist hier sicherlich besser informiert als der Berichterstatter. Letzten Freitag signalisierte mir die Schnitzler Familie eine Starterzahl von acht NASCARO's. Wobei hier bereits Bob Clark und Ralph Seif mit gezählt wurden. Hinzu kommt noch Stephan Bolz, der bis zum eigenen gebauten Fahrzeug noch Manfreds Leihfahrzeuge bewegt. Ob Bob und Ralph bereits mit speziellen Eigenbau-chassis antreten ist nicht überliefert. Dann würde in der Uni Dortmund der Kohlefaser-schnitzer Sebastian Nockemann sicherlich noch eine neue Kreation aufbauen. Der Rest der gemäßigten Truppe, wie „Meinereiner“

wird sich wohl nur mit Wartungsarbeiten beschäftigen, damit der Renntag nicht zu Debakel wird und die Technik gewohnt ohne Macken läuft.



... hoffentlich scheint die Sonne außerhalb des SOKO Kellers !!

Wie im letzten Jahr wird der Schrauberraum im Bereich des Treppenhauses eingerichtet. Natürlich mit dem Flair der Schultische aus

der Klasse 4A. Aber wie in den zurückliegenden Jahren wird wohl der Schulhof zum großen Treff erkoren. Dazu wünschen wir uns einen sonnigen Samstag im Rheinland.

Über das hintere geöffnete Tor gelangt ihr zum hinteren Schulhofbereich. Damit stehen ausreichend Parkplätze für die Gäste bereit. Die Leuthenstraße ist eine Einbahnstraße und kann nur durch einen kleinen Umweg von der Rossbachstrasse über die Sudetenstraße erreicht werden.

Wir wünschen allen eine schöne Anreise und viel Spaß bei den Vorbereitungen. Die Jungs von SOKO- Keller werden versuchen euch den Renntag so angenehm wie möglich zu gestalten.

Alles weitere gibt's hier:

[NASCAR Grand National](#)

Adresse

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

URL

[SOKO - Keller](#)

STRECKE

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

Zeitplan

Dienstag, 10. 03. 2009

kein Bahnbetrieb

Freitag, 13. 03. 2009

ab 18:30 h – 22:30h freies Training

Samstag, 14. 03. 2009

ab 09:00h – 12:00h freies Training

ab 11.30h Abnahme

ab 12:30h NASCAR Grand National

GT/LM-Serie

1. Lauf am 15. März 2009 in Schwerte

Am kommenden **Sonntag** nimmt auch die westliche GT/LM-Serie wieder ihren Betrieb auf. Die Planungsphase war etwas steinig. Jetzt stehen 7 Renntermine – den Auftakt erleben, ganz wie in den Vorjahren, die Carrera Freunde in Schwerte . . .



GT/LM in Schwerte 2008 . . .

Technik

Das Reglement blieb stabil – lediglich die Jahreszahl wurde ausgetauscht. Es bleibt also bei allen Fahrzeugen nach GT/LM-Vorbild. Auch hinsichtlich der Bereifung bleibt alles beim Alten: PU-Reifen von Dickel sind angesagt – neues Material, welches dem Serienchef gemäß über bessere Eigenschaften als im Vorjahr verfügen soll.

Logisch, dass die Hinterräder und die Bison Motoren wie immer ausgegeben werden.

Teams

Hinsichtlich der beteiligten Teams herrscht eher Rätselraten. Fest stehen einige Crews aus Wuppertal – z.B. W.Bolz/Christians oder St.Bolz/Wondel. Darüber hinaus sind Nötzel/Quadt sowie Eheleute Schnitzler wieder an

Bord. Zahlreiche andere Aspiranten halten sich aktuell eher bedeckt – auch Serienchef Werner Bolz blickt also dem Saisonauftakt am nächsten Sonntag gespannt entgegen . . .

Fakt ist, dass das Siegerteam der letzten drei Jahre Laufenberg/Nötzel gesprengt ist. Auch St.Bolz/Schaffland haben sich getrennt – ebenso wie Ca.Schnitzler/Wondel. Aktuell scheint sich aus diesen drei Teams mit Bolz/Wondel sicher nur ein Neues gebildet zu haben. Eventuell erlebt die Serie aber zusätzlich ein neues Mixedteam Nötzel/Schnitzler. Das vierte letztjährige Spitzenteam Nockemann/Chr.Schnitzler eiert derzeit noch ein wenig herum, was die 2009er Pläne für die GT/LM betrifft ☺

Im Fehlen des ein oder anderen Spitzenteams liegt aber auch eine Chance für diese Serie, die zu den ältesten im Westen zählt: Eventuell finden ja neue Crews den Weg in die GT/LM, wenn endlich einmal wieder vordere Platzierungen winken . . .



Die eine Hälfte der schnellste Startgruppe 2008 – bislang ist nur einer dieser Sechs sicher wieder am Start . . .

Alles weitere gibt's hier:

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