

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 209 -

25. Mai 2009

Editorial

Moin Folks . . . die vergangene Woche bot Duessel-Village 250 am Dienstag, DSC-West am Samstag in Dortmund sowie DPM von Donnerstag bis zum Sonntag Morgen in Dietzenbach. Insbesondere letztere Veranstaltung, obwohl im Hessischen durchgeführt, sah mehr Westler am Start, als alle bisherigen Events in der heimatlichen Region . . . ☺☺

Am kommenden Pfingstwochenende ist Verschnaufen angesagt. Nur der NASCAR Winston Cup fährt in DU Mündelheim . . .

Die Abteilung „Report“ in der „**WILD WEST WEEKLY**“ Ausgabe 2009 schaut selbstredend zurück auf das Wochenende: Aus Dietzenbach

berichtet der Schleichende und André Kaczmarek lieferte einen Doppelbericht zur Duessel-Village nach . . .

Die Vorschau fällt deutlich kompakter aus – Ingo Heimann blickt auf den Lauf Nr.3 des NASCAR Winston Cup . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Duessel-Village 250
2. Lauf am 28. April 2009 in D-Lierenfeld
- DPM
2. Lauf zur EPC vom 21. bis 23. Mai 2009 in Dietzenbach
- NASCAR Winston Cup
3. Lauf am 30. April 2009 in Duisburg

Duessel-Village 250

2. Lauf am 28. April 2009 in D-Lierenfeld

geschrieben vom André Kaczmarek

...Rennbericht zum 2. Lauf im SOKO Keller



...das Logo der Duessel-Village 250

Es geht weiter!

Die NASCAR Boliden im Maßstab 1:24 trafen sich zum 2ten Lauf der diesjährigen Duessel-Village 250 am 28.04. im SOKO Keller.

Bereits einen Tag vorher öffnete Nick Speedman die Tore der „Keller-Bahn“ weit um zum Training und „Grip-Auffahren“ zu bitten.



Die Serie mit amerikanischen Karossen und dem einfachen Sakatsu Chassis bzw. Thunder Stockcar Chassis aus dem Hause Jens Scalering fährt weiterhin nach dem offiziellen Sakatsu NASCAR Reglement.

Kompakt . . .

- Gewinner: Erneut André K. vor Dirk N. - Dritter diesmal Patrick F.
- 10 Fahrzeuge und Fahrer am Start
- 2 Startgruppen á 5 Fahrer

Adresse

SoKo-Keller
Astrid-Lindgren-Grundschule,
Leuthenstraße 50
40231 Düsseldorf – Lierenfeld

Url

www.soko-keller.de

Strecke

Holzbahn, 4-spurig, 33m lang



... Fahrerlager mit NASCAR Trucks

...das Training:

Der zweite Lauf der DV250 Saison startete bereits am 27.04 mit dem Training im SOKO Keller. Da erstmalig am nächsten Tag Motoren ausgegeben werden sollten, welche ein 12er Ritzel hatten, nutzen einige Fahrer die Chance neue Übersetzungen zu testen.

Erstaunlicher Weise hatte dann am Ende der Trainings-Session jeder für sich etwas ganz anderes heraus gefunden und so hörte man dann beim Dienstagstraining alles Mögliche an Empfehlungen zwischen 12-41 und 12-49....

Alle Fahrer, welche am Montag nicht vor Ort waren, nutzten nun die letzten Minuten vor dem Rennen doch noch eine passende Übersetzung zu finden und weiteren Grip auf die Bahn zu fahren.

Erstmals in diesem Jahr wurde die SOKO Bahn zwar vor dem Training gereinigt, aber (wie üblich im Keller) ohne Gripmittel aufbereitet.

Der ein oder andere Fahrer hatte damit schwer zu kämpfen, speziell nach dem ersten Drift, folgten immer weitere unbeabsichtigte.

Und so war das meist benutzte Werkzeug am heutigen Renntag: Klebeband zum Reifenreinigen.



... Klebeband im Einsatz

...die technische Abnahme:

Pünktlich um 20.00 Uhr startete Rennpate Frieder L. dann mit der technischen Abnahme und der Ausgabe der vorbereiteten Slotvision Motoren. Diese waren bereits mit einem 12er Plastik-Motorritzel versehen, sowie mit 0,75 Silikonkabel und Anlötclipsen für den schnellen Einbau.

Einige der Fahrer entschieden sich jedoch die bereits im Fahrzeug fest verlegten Kabel zu belassen und diese einfach an den ausgegeben Motor anzulöten.

Obwohl auch dieses mal wieder akribisch geprüft wurde, konnten auch heuer keine Mängel gefunden werden.



... technische Abnahme im Keller

...das Qualifying:

Entsprechend der Ausschreibung der DV250 gibt es ab dem zweiten Lauf kein Qualifying mehr, sondern man startet in der umgekehrten Reihenfolge der Meisterschaftstabelle, während neu hinzugekommene Fahrer dann beim ersten Stint am Ende des Starterfeldes platziert werden.

...die erste Start-Gruppe:

So starteten dann in dieser Gruppe die erstmalig in dieser Saison angetretenen Patrick Fischer, Manfred Stork, Nick Speedman, Michael (Müllli) Müller und Peter Seidemann.

Gleich vom Start weg setzte sich eine Dreiergruppe mit Patrick, Manfred und Ingo ab. Mülli, der mit der Gesamtpomformance seines Fahrzeugs nicht zufrieden war, genau wie Peter, der unter chronischem Gripmangel litt, konnte den Dreien nicht folgen.



... die erste Startgruppe

Alle drei schenkten sich nichts und kämpften über alle vier Spuren hinweg Stoßstange an Stoßstange um jeden Zentimeter. Am Ende konnte sich Manfred, erneut auf dem Leihwagen aus dem Heidehenker Team angetreten, knapp vor Patrick (mit frisch angeschliffenen Reifen) und dem Hausherrn Ingo durchsetzen.

Manfred S.	112,58
Patrick F.	111,92
Ingo H.	111,23
Michael M.	99,54
Peter S.	88,54

...die zweite Start-Gruppe:

In der zweiten Startgruppe traten nun die 5 Fahrer an, welche auch am ersten Rennen teilgenommen hatten.

Frieder Lenz, bereits gestresst durch Motorenausgabe und Fahrzeugabnahme, erwischte einen rabenschwarzen Tag und landete mit grade einmal 99,55 Runden am Ende in dieser Startgruppe. Auch der fliegende Holländer Charlie war mit der Leistung (seiner oder der des Fahrzeugs?) nicht unbedingt zufrieden, klagte über Gripmangel, kam aber 6 Runden weiter als Frieder. Auch Andreas Filitz, im letzten Jahr noch mit Platz 1 und Platz 2 im SOKO

Keller gelang es diesmal nicht, seine Leistung zu wiederholen und fuhr mit 110 Runden nur auf P3 in dieser Gruppe.



... die zweite Startgruppe

Vorne weg gaben Dirk Neuhaus, noch immer auf seinem grade bei Kindern beliebten Scooby-Doo Ford, und der Heidehenker André auf dem FedEx Chevy die Schlagzahl vor. Gleichauf kämpfte man sich über die einzelnen Spuren bis am Ende André der Glücklichere war, da Dirk am Schluss der letzten Spur durch einen „kreischenden Leistungsverlust“ die Speed nicht mehr ganz mitgehen konnte. Ursache hierfür war jedoch nicht, wie zuerst von der Rennleitung befürchtet, ein gelöstes Motorritzel, sondern das Achsritzel hatte sich gelockert.

André K.	116,93
Dirk N.	114,87
Andreas F.	110,17
Charlie S.	105,25
Frieder L.	99,55



... Fahrer „bei der Arbeit“

...das Re-Grouping:

Entsprechend des Zieleinlaufs des ersten Stints

André K.	116,93
Dirk N.	114,87
Manfred S.	112,58
Patrick F.	111,92
Ingo H.	111,23
Andreas F.	110,17
Charlie S.	105,25
Frieder L.	99,55
Michael M.	99,54
Peter S.	88,54

gab es nun das Re-Grouping für den zweiten Lauf.



... Schnacken während des Re-Groupings

...die erste Start-Gruppe:

Peter, der nun vor dem zweiten Stint seine Reifen noch einmal neu abgezogen hatte, war nun in der Lage die Pace von Michael und Frieder mit zu gehen und so kämpfte man gemeinsam Runde um Runde. Vorne hatten sich jedoch Charly und Andy bereits beim Start abgesetzt. Dieses Duell konnte Andreas allerdings dann am Ende dank weniger Fahrfehlern mit 4 Runden Vorsprung für sich entscheiden.



... die erste Gruppe

Andreas F.	111,90
Charlie S.	107,83
Frieder L.	99,05
Peter S.	98,54
Michael M.	97,86

...die zweite Start-Gruppe:

Hier konnten die anderen Fahrer nun ein enges Kopf an Kopf Rennen aller 5 Fahrer sehen.

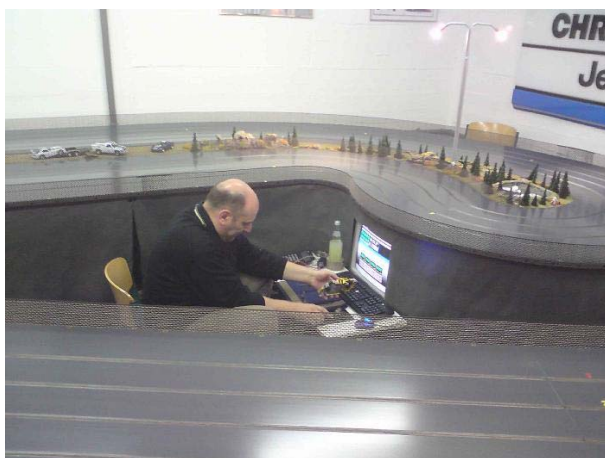
Dirk, nun wieder mit fest angezogenem Achsritzel unterwegs, machte direkt vom Start an die Pace. Als einer der besten Fahrer in dieser Serie sah man auch erneut keine Fehler von ihm und so konnte er am Ende diesen Stint mit 1,5 Runden Vorsprung für sich entscheiden. Dahinter kamen dann knapp getrennt André, Patrick, Manfred und Ingo auf die Plätze.

Dirk N.	118,55
André K.	117,20
Patrick F.	116,81
Manfred S.	115,67
Ingo H.	114,89

...das Endergebnis:

Das Ergebnis des heutigen Tages sah dann wie folgt aus:

P	Fahrer	Gesamt	Lauf 2	Lauf 1	Punkte
1	André K.	234,13	117,20	116,93	150
2	Dirk N.	233,42	118,55	114,87	140
3	Manfred S.	228,25	115,67	112,58	120
4	Patrick F.	228,73	116,81	111,92	130
5	Ingo H.	226,12	114,89	111,23	110
6	Andreas F.	222,07	111,90	110,17	100
7	Charlie S.	213,08	107,83	105,25	90
8	Frieder L.	198,60	99,05	99,55	80
9	Michael M.	197,40	97,86	99,54	70
10	Peter S.	187,08	98,54	88,54	60



... Rennleiter bei der Arbeit

Tabelle:

In der Gesamtwertung sieht es nach dem zweiten Lauf dann wie folgt aus:

Rang	Fahrer	Punkte	Teiln.
1	André K.	300	2
2	Dirk N.	280	2
3	Andreas F.	230	2
4	Charlie S.	200	2
5	Frieder L.	200	2
6	Patrick F.	130	1
7	Manfred S.	120	1
8	Ingo H.	110	1
9	Holger R.	100	1
10	Michael M.	70	1
11	Peter S.	60	1

Fazit:

Bereits in ein paar Tagen geht es am 19.05 auf der Bahn des SRC 1zu24slot e.V. weiter. Dieser Rennbericht folgt direkt im Anschluss an diesen!

...Rennbericht zum 3. Lauf auf der Laguna Negra

Kompakt ...

- Gewinner: Dirk N. fährt einen eindrucksvollen Sieg vor Andreas F. und Patrick F. ein!
- 10 Fahrzeuge und Fahrer am Start
- 2 Startgruppen á 5 Fahrer

Adresse

SRC 1zu24slot e.V. – Renncenter
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf - Wersten

Url

www.1zu4slot.de

Strecke

Holzbahn, 5-spurig, 40m lang



... die Strecke im neuen Renncenter

...das Training:

Bereits früh an diesem Tag trafen die ersten Fahrer im neuen Renncenter ein. Wusste man doch, dass dort die Türen ab ca. 17.00 Uhr geöffnet werden.

So verwunderte es nicht, dass bereits früh die Fragen nach Motorenausgabe und technischer Abnahme durch den Raum klangen....

...die technische Abnahme:

Aber erst zur offiziellen Zeit um 20.00 Uhr startete in Abwesenheit des leider erkrankten Rennpaten Frieder Lenz (von dieser Stelle noch einmal gute Besserung) André K. die Motorenausgabe und Rennabnahme.



... technische Abnahme

Erneut entschieden sich viele Fahrer die fest verlegten Kabel zu belassen und diese einfach an die ausgegeben Motoren anzulöten.

Einigen Fahrern wurde während der technischen Abnahme dann erhobene Zeigefinger gezeigt mit der Bitte, für das nächste Rennen dann doch neue Reifen zu schleifen, da das aufgezoogene Material an der Grenze war.

Ebenso wurde dann eindeutig beschlossen, dass ab dem nächsten Lauf alle Arten von Motorkühlern verboten sind!



... Parc Fermé

Da man heute den Fahrer mehr Fahrzeit bieten wollte, entschied man sich 2 Stints á 5 Minuten pro Spur zu fahren. Und so wurde direkt von Beginn an gepusht, um diesen Abend mitten in der Woche nicht erst weit nach Mitternacht enden zu lassen.

...die erste Start-Gruppe:

In dieser Gruppe starteten dann die erstmal in dieser Saison teilnehmenden Mehmet S., Thomas H., und Thorsten S. gemeinsam mit den bereits angetretenen Michael M. und Peter S.



... Fahrzeuge am Start

Ein glänzend aufgelegter Mehmet legte hier vom Start weg die Pace vor. Dicht an seiner Stoßstange blieben Peter, der wohl seine Reifen nach dem SOKO Keller noch einmal überarbeitet hatte, Thomas H. sowie Mülli. Thorsten kämpfte im ersten Turn eigentlich mehr mit sich und seinem Fahrzeug und immer wieder einmal sah man sein NASCAR abseits des Slots stehen.

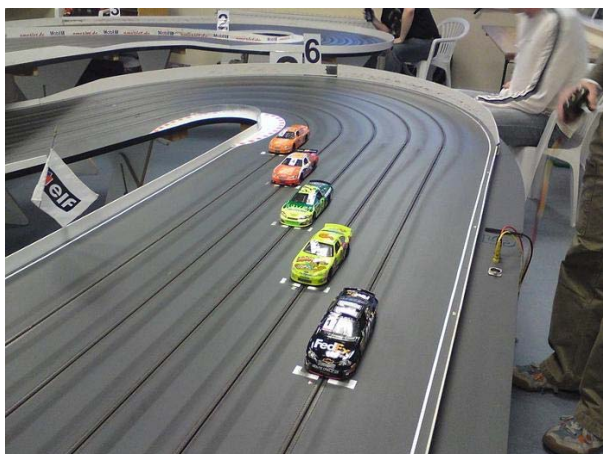
Mehmet S.	156,02
Peter S.	152,62
Thomas H.	151,21
Michael M.	149,11
Thorsten S.	139,66



... schnelle Einsetzer und Fahrer

...die zweite Start-Gruppe:

In der zweiten Startgruppe traten nun 5 Fahrer an, welche in der Gesamttrangliste weit oben standen.



... Fahrzeuge am Start

Mit André Kaczmarek (Sieger der ersten beiden Läufe), Dirk Neuhaus (bereits nach dem Training Favorit auf dieser Strecke im frisch überarbeiteten Scooby Doo), Andreas Filitz (immer einer der schnellsten auf seiner Heimbahn), Patrick Fischer (immer für eine Überraschung gut) und Charly Stegmanns (der fliegende Holländer, der nur in Fahrzeugen in „Oranje“ unterwegs ist) startete nun die zweite Gruppe. Und direkt nachdem die Startampel auf Grün schaltete konnte sich Dirk auf Spur 2 absetzen. Andreas und Patrick (Spur 3 und 4) schafften es nicht, zu diesem Zeitpunkt an seiner Stoßstange zu bleiben. André haderte mit seinem Chevy, welcher sich viel zu kippelig

zeigte und Charly spielte ein ums andere mal „Schildkröte“ und überlegt nun für das nächste Rennen wohl, auch das Chassis in Orange zu lackieren, da dieses öfter zu sehen war als die Karosse ☺ und nachdem sich bei ihm auch noch das Motorritzel löste und er einen neuen Motor einbauen musste, landete er leider weit abgeschlagen auf dem letzten Platz.

Nach 25 Minute Netto-Fahrzeit ergab sich der folgende Zieleinlauf:

Dirk N.	171,28
Andreas F.	167,23
Patrick F.	164,24
André K.	158,12
Charly S.	139,16

...das Re-Grouping:

Entsprechend des Zieleinlaufs des ersten Stints

Dirk N.	171,28
Andreas F.	167,23
Patrick F.	164,24
André K.	158,12
Mehmet S.	156,02
Peter S.	152,62
Thomas H.	151,21
Michael M.	149,11
Thorsten S.	139,66
Charly S.	139,16

gab es nun das Re-Grouping für den zweiten Lauf.

...die erste Start-Gruppe:

Thomas, heute mit einem sehr schnellen und sicheren Fahrzeug unterwegs, gab dieses mal direkt ab dem Start Gas und konnte sich so schnell von Peter und Michael absetzen. Am Ende setzte er sich mit 6 Runden gegenüber diesen beiden durch. Peter und Mülli dagegen kämpften Rundenlang mit einander und erst auf der letzten Spur konnte sich Peter, dank zweier Abflüge von Mülli knapp durchsetzen.

Thomas H.	158,62
Peter S.	152,54
Michael M.	151,65
Thorsten S.	143,92
Charly S.	143,87



... Thomas gibt Gas

...die zweite Start-Gruppe:

Dirk, Andreas und Patrick waren nun heiß auf den zweiten Lauf, machten sich doch alle Drei noch Hoffnungen auf den Gesamtsieg an diesem Tag. Doch erneut vom Start weg konnte sich Dirk wieder absetzen.

Nachdem ab der zweiten Spur schon abzusehen war, dass es heute keine Chance gab, Dirk den Sieg streitig zu machen, änderten auch Andreas und Patrick die Strategie auf die von André und Mehmet und es ging nur noch da drum den Platz, sowie das Fahrzeug sicher nach Hause bringen. So kamen dann alle mit weniger Runden ins Ziel als noch im ersten Stint:

Dirk N.	168,96
Andreas F.	166,67
Patrick F.	163,96
André K.	160,92
Mehmet S.	158,56

...das Endergebnis:

Das Ergebnis des heutigen Tages sah dann wie folgt aus:

P	Fahrer	Gesamt	Lauf 2	Lauf 1	Punkte
1	Dirk N.	340,24	168,96	171,28	150
2	Andreas F.	333,90	166,67	167,23	140
3	Patrick F.	328,20	163,96	164,24	130
4	André K.	319,04	160,92	158,12	120
5	Mehmet S.	314,58	158,56	156,02	110
6	Thomas H.	309,83	158,62	151,21	100
7	Peter S.	305,16	152,54	152,62	90
8	Michael M.	300,76	151,65	149,11	80
9	Thorsten S.	283,58	143,92	139,66	70
10	Charly S.	283,03	143,87	139,16	60



... Zuschauer beim Rennen

Tabelle:

In der Gesamtwertung sieht es nach dem zweiten Lauf dann wie folgt aus:

Rang	Fahrer	Punkte	Runden	Teiln.
1	Dirk N.	430	937,01	3
2	André K.	420	919,2	3
3	Andreas F.	370	916,19	3
4	Charly S.	260	840,32	3
5	Patrick F.	260	556,93	2
6	Frieder L.	200	547,97	2
7	Michael M.	150	498,16	2
8	Peter S.	150	492,24	2
9	Manfred S.	120	228,25	1
10	Mehmet S.	110	314,58	1
11	Ingo H.	110	226,12	1
12	Holger R.	100	322,09	1
12	Thomas H.	100	309,83	1
14	Thorsten S.	70	283,58	1

Fazit:

Die ersten drei Läufe dieser Saison liegen hinter uns und insgesamt haben bereits 14 Teilnehmer an den Rennen teilgenommen.

Hoffen wir doch einmal, dass ein Termin

kommt, an dem alle Fahrer können.

Der nächste Lauf wird am 23. Juni auf der Bahn des SRG Neuwerk in Wuppertal statt finden.

Hinweise hierzu findet ihr sowohl auf unserer Webseite, wie auch auf der Webseite des SRG: <http://www.srg-neuwerk.de/>

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen 10 feste Anmeldungen vor, so dass wir auch in Wuppertal wieder ein schönes Starterfeld erwarten.

Voranmeldungen für die weiteren Veranstaltungen nehmen wir über unsere Webseite <http://www.1zu24slot.de> entgegen.

Ebenso findet sich eine ausführliche Tabelle unter <http://www.1zu24slot.de>, sowie auch das aktuelle Ergebnis dieser als Download.

Wie geht es weiter:

Saison	Termine	Strecke
2009		
Lauf 4	Di 23. Juni 09	SRC Neuwerk
Lauf 5	Fr 04. Sep. 09	SRC 1zu24slot
Lauf 6	Di 06. Okt. 09	SoKo Keller
Lauf 7	Di 10. Nov. 09	SRC Neuwerk
Lauf 8	Di 08. Dez. 09	Minerva

See you on the track

André

<http://www.1zu24slot.de/>

Alles weitere gibt's hier:

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

DPM

2. Lauf zur EPC vom 21. bis 23. Mai 2009 in Dietzenbach

Die Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) bleibt auch in ihrem 11. Jahr das Highlight im deutschen Scale Slotracing. Mit dem Bürgerhaus in Dietzenbach haben die Veranstalter im Vorjahr eine würdige Stätte für die Austragung des zweiten Laufs zur European Plafit Championship (EPC) aufgetan und konnten heuer in etablierter Infrastruktur das Großereignis angemessen organisieren . . .

Allein die mediale Ausstattung des Bürgerhauses sprengt die üblichen Dimensionen bei Slotracing Veranstaltungen: Vier (!!) Großleinwände wurden mittels Beamer bedient – und übertrugen Informationen von der Strecke und der Zeitnahme. Und am Ende des Tages zur Siegerehrung sollten noch weitere Register gezogen werden . . . ☺☺



Kompakt . . .

- 11. DPM in Dietzenbach mit 56 Teams und 168 Fahrern . . .
- internationale Beteiligung – vor allem aus Übersee – in 2009 geringer . . .
- DPM Rennsamstag bietet gut 15 Stunden dramatisches und spannendes Racing . . .
- Westen kann durchweg zufrieden sein . . . !!
- tolles Finale nach den Rennen . . .
- Titel erstmalig für „Plastikquäler“ . . .
- auf dem Podest weiterhin „Kraner“ und Titelverteidiger „ACR“ . . .
- auch EPC Titel nach zwei Läufen an „Plastikquäler“ (2 Siege); P2 sicher für „Kraner“ (2 zweite Plätze); nur P3 noch offen . .

Strecke

Bürgerhaus Dietzenbach
Offenbacher Str.11
63128 Dietzenbach

URL

www.dietzenbach.de

Strecke

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

Vorgeplänkel

Der dritte Tag der DPM scheint nunmehr fix zu sein. Allerdings wurde zu Gunsten einer strafferen Organisation und besseren Dienstleistung aus der Zweiteilung an Bahnen und Finalen wieder eine einzige große Veranstaltung – und somit der Himmelfahrts-Donnerstag zu einem zusätzlichen Trainingsangebot für die Teams . . .

Darüber hinaus blieb der bestens bewährte **Ablauf** der DPM erhalten. Lediglich die Anzahl der zugelassenen Teams stieg von 48 auf 56 – und damit die „Länge“ von Freitag und Samstag: Ab 7:00 Uhr Früh durften die interessierten Slotracer im Bürgerhaus antreten . . . ☺☺

Der Vorbericht in der [WWW Nr. 208](#) führte bereits die mehr oder weniger westlich besetzten Teams auf: Mit 14 **Teams** sollte immerhin ¼ des Feldes vom Westen bestritten werden. Ein weiteres Viertel mach-

ten die internationalen Teams aus – der Rest entstammte überwiegend den Regionen Mitte und Süd; aber auch „Ost“ war erneut mit zwei Teams beteiligt . . .

Apropos internationale Teams: Für die sonst in so großer Zahl beteiligten spanischen Teams galt in 2009 die Devise „Klasse statt Masse“ – man entsandte nur drei Teams, die aber sämtliche mit schnellen Jungs bestückt waren. Der sonst übliche japanische „Betriebsausflug“ zur DPM fiel ebenfalls dem Rotstift zum Opfer – die Wirtschaftskrise beeinflusst anscheinend auch das Slotracing . . . ☹☹

Als Ausgleich dafür weiteten die unmittelbaren Nachbarn ihr Engagement ein wenig aus: Dänemark, Italien und die Schweiz waren in

2008 nur jeweils mit einer Crew vertreten – und rollten heuer mit 3 bzw. jeweils 2 Teams an den Start . . .



Die Top 8 der letztjährigen DPM (und Favoriten 2009) auf dem „Serviertablett“ . . .

Der wie üblich im Vorbericht gelesene **Kaffeesatz** bugsierte „A.C.R.“, „Bad Boys“, „Kraner“ und „Plastikquäler“ in die Favoritenrolle. Sofern die Teamaufstellung wie angekündigt bliebe, müsse ferner mit den spanischen „Allmodelli“ gerechnet werden. Diese mussten aber kurzfristig absagen, sodass den Kollegen von „Criccrac“ diese Rolle zufiel. Den Teams „Dr. Slot Juniors“, „NASCAR“, „No Limits“ und „Plastikquäler 2“ wurde die Verfolgerrolle zugedacht – und eventuell auch ein bis zwei weiteren spanischen Teams. Darüber hinaus wurde avisiert, dass die DPM 2009 nochmals stärker besetzt sei als im Vorjahr. Und in diesem Zusammenhang wurde auch den schnellsten Länderteams aus Dänemark oder der Schweiz eine Top 20 Platzierung zugetraut . . . ☺☺



„Bad Boys“ sorgten für ein Stilleben mit Rosen im Fahrerlager . . . ☺☺

Hinsichtlich der Schlagzahl gab das Orakel für die Top ein Überschreiten der 750 Runden

vor. Schließlich habe man diese Steigerung bislang noch in jedem Jahr geschafft . . . ☺☺ Und weil's so schön unglaublich ist, nachfolgend nochmals die Übersicht aus der letzten WWW (wohlgemerkt bei unveränderten technischen Rahmenbedingungen !!):

Jahr	Sieger	2. Platz	3. Platz
2006	735,18	726,35	724,16
2007	743,12	742,19	739,12
2008	749,41	747,19	744,12

Last but not least soll nachfolgend nochmals zwecks Einstimmung das Abschneiden der westlichen Teams in den letzten drei Jahren zusammen gefasst werden:

		Platzierung im Jahr			
#	Team	No.	2008	2007	2006
1.	A.C.R. Racing	#11	1	1	 (2)
2.	A.C.R. Junior Racing	#64			
3.	Kraner Racing	#12	2	5	 1
4.	Kraner Racing 2	#44	16		
5.	MMK-Racing	#52	52	... (48)	(46)
6.	NASCAR Slot Racing	#16	6	9	 6
7.	Piccomat	#53	39	34	 11
8.	Plastikquäler	#18	7	3	 4
9.	Plastikquäler 2	#45	10		
10.	Rossija	#63			
11.	Slot Mittelrhein.....	#47	15	16	 32
12.	Slot Racing COE1	#65			
13.	Teuto Corse	#57	31	23	 24
14.	Vaillante Racing	#58	42	22	



Im Fahrerlager war an drei Tagen jede Menge Action angesagt . . .

Training (Donnerstag)

Letztmalig ausschlafen durften die beteiligten Teams eventuell am Donnerstag. Erst um 11:30 Uhr kam Strom auf die Bahn, um den heimischen Teams insgesamt drei Trainings-sessions zu ermöglichen. Allerdings stand für

die meisten Slotracer davor noch die mehr oder weniger beschwerliche Anreise ins Hessische. Die internationalen Gäste hatten für den Trip nach Dietzenbach mehr Zeit: Ihre drei Sessions fanden erst ab 19:00 Uhr statt . . .

Recht aufschlussreich: Keines der Teams fehlte am Donnerstag !! Naturgemäß waren nicht immer alle Fahrer der Crews anwesend – jedoch blieben zu keiner Zeit im Training einzelne Spuren frei. Auch die internationalen Teams waren spätestens am Donnerstag Abend komplett vor Ort . . .

Die zusätzlichen Trainings- und Abstimmungsmöglichkeiten fanden bei den Teams großen Anklang, denn so einfach der DPM Kurs aussieht – er ist sehr schwierig zu bewältigen. Ferner müssen die Fahrzeuge sowohl in beiden Außenbereichen als auch in der Mitte möglichst gleichmäßig gut funktionieren (was sich am Renntag übrigens häufig als Problem herausstellen sollte !) . . .

Dementsprechend wurde der Donnerstag gut genutzt – beispielsweise durch:



Schrauben – hier die drei Ingenieure der „Plastikquäler“ . . .



Zeitschreiben (auch die der Konkurrenz ☺) – hier „Kraner 2“ am Werk . . .



Sport – hier ein Paar verlassene „Latschen“ der „Dr. Slot Juniors“, die Fußball spielten . . . ☺☺



Testen – u.a. des technischen Equipment . . .



Telefonieren – „Teuto Corse“ hatte z.B. eine Standleitung nach Melle geschaltet . . . ☺☺

Bahnbrechende Erkenntnisse brachte der Donnerstag zwar nicht, jedoch sorgte der zusätzliche Tag für eine entspanntere Grundstimmung. Der Zeitrahmen für die Teams war eben großzügiger, das Gedränge aufgrund der Trennung in heimische und internationale Teams nicht so groß – und (wichtig !!) das Gripniveau auf der DPM Bahn von Beginn an hoch bzw. konstant. Spätestens nach dem ersten Durchgang war die Bahn auf dem später

auch im Rennen herrschenden Niveau – und erlaubte somit ernsthaftes Schaffen am Setup der Fahrzeuge . . . !!

Da für die deutschen Teams der erste Tag um 19 Uhr beendet war, blieb ausreichend Zeit für einen entspannten Ausklang: Man traf sich auf der Terrasse des Bürgerhauses, veranstaltete eine Fete in der Wagenburg vor der Halle oder ging gemütlich Essen . . .



Für die heimischen Teams war nach 19 Uhr Schluss und ausreichend Zeit zum Fachsimpeln im Biergarten des Bürgerhauses . . .

Training (Freitag)

Der Freitag sollte der „Großkampftag“ für alle Beteiligten (also Teams und Organisation) werden. Der Ablauf gab drei Trainingsdurchläufe für alle vor, dann die Teambesprechung, die Materialausgabe und die technische Abnahme sowie eine abschließende Session mit dem ausgegebenen Material. Die Quali und die Wahl zum Concours d'Elegance sollten den zweiten Tag abschließen . . .



Teambesprechung

So ganz „nebenbei“ waren für die Organisation darüber hinaus viele Kleinigkeiten zu erledigen: Die Reihenfolge bei der Quali auszulösen, Parkgutscheine auszugeben, zusätzliches Material zu verkaufen, die Konstellation von Fahrern und Spuren abzufragen, das aus-

zugebende Material zu kennzeichnen – und selbstredend unzählige Fragen zu beantworten, denn „Lesen“ zählt anscheinend nach wie vor nicht zu den bevorzugten Tätigkeiten der wertsten slotracenden Kollegen . . . ☺☺



Die Räder liegen bereit zur Kennzeichnung . . .

Kommen wir zum zweiten Dreierblock des Trainings – immer noch mit eigenem Motor und Rädern bestritten . . .

Die Spitzenteams probierten heftig – oft lagen die Zeiten auf nicht nachvollziehbar hohem Niveau. Es wurden fortwährend Komponenten ausgetestet – und vehement gepokert, um die Konkurrenz über das eigene Leistungsvermögen im Unklaren zu lassen. Nur ein Mal gingen den Chefs der favorisierten „ACR“, „Kraner“ und „PQ“ die Zügel durch – und Auto um Auto wurde auf die Bahn gestellt. Da fielen reihenweise 7,1er Zeiten und sogar zwei 7,0er waren angesagt. Jedoch war der Spuk binnen Minuten vorbei und die Zeiten pendelten erneut auf ganz anderem Niveau . . . ☺☺



Ob „Dr. Slot“ bereits am Freitag die Nase tatsächlich voll hatte, ist nicht überliefert . . . ☺☺

Derweil zogen die „Normalsterblichen“ ihr Programm ohne diese Spielchen durch, sodass ein recht gutes Gesamtbild möglich wurde. Die Verfolger bestätigten im wesentlichen ihre Rolle – lediglich „Bad Boys“, „Dr. Slot Juniors“ und „NASCAR“ bereiteten ein bisschen Sorge. Speziell die Kids aus Bayern grantelten ein wenig, weil zur Spitze ein bis zwei Zehntel fehlten und „Dr. Slot“ keine Mittel fand, dieses Gap zu schließen. „Criccrac“ vermochte hingegen zu überzeugen – vor allem auf den hohen Spuren.

Und auch die Anwarter auf die Top 20 gaben überwiegend ein gutes Bild ab: „ACR Junior“ kamen bei ihrem ersten DPM Auftritt gut klar, „Kraner 2“ war überraschend schnell und die etablierten Kräfte wie „Jäger“ oder „Slot Mittelrhein“ ließen es so ordentlich krachen, dass sich bei den Verfolgern die Sorgenfalten auf der Stirn vertieften. Allenthalben war zu vernehmen, dass die Rennen extrem eng werden würden – und sich niemand vorzeitig zurücklehnen dürfe . . . ☺☺



Das Regiezentrum auf der Bühne des Bürgerhauses . . .

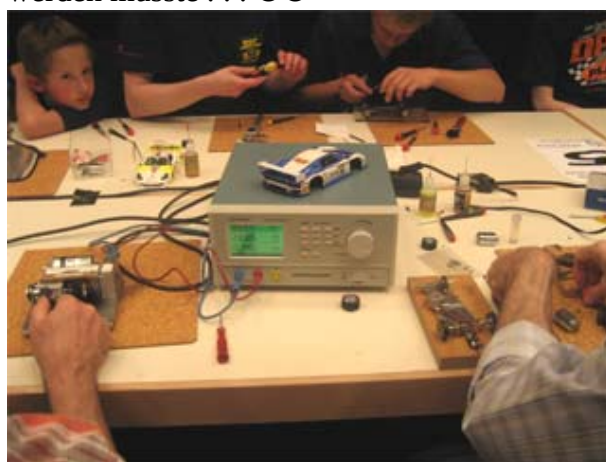
Materialausgabe (Freitag)

Ab 15:10 Uhr am Nachmittag wurde es für die ersten Teams ernst (da hatten diese bereits einen 8-Stunden-Tag absolviert ☺). Die Materialausgabe stand an. Derweil sollten noch sechs Gruppen ihr drittes und letztes freies Training des Tages bestreiten . . .

Binnen eine halben Stunde waren der ausgegebene Motor zu verbauen sowie die Hinterräder zu schleifen und anzubringen . . .

Das machte speziell die weniger erfahrenen Teams bereits im Vorfeld recht nervös, jedoch musste letztlich niemand im vierten Trainingsdurchgang die Montagetätigkeit fortsetzen – man wurde also immer rechtzeitig fertig, auch

wenn oft bis zur allerletzten Sekunde geschafft werden musste . . . ☺☺



Materialausgabe „NASCAR“ – ob das Teil auch Espresso kocht . . . !? !? ☺☺



Materialausgabe „ACR Junior“ – mit 6 Mann am Werk . . . ☺☺

Anschließend gingen die Fahrzeuge in die technische Abnahme, wo Mike Hampel und Peter Höhe die Hauptlast der Arbeit trugen und die Chassis und Karosserien nach Checkliste überprüften. Diskussionen wurden insofern vermieden, als die Teams bei der technischen Abnahme nicht zugegen waren . . . ☺☺



Technische Abnahme . . .

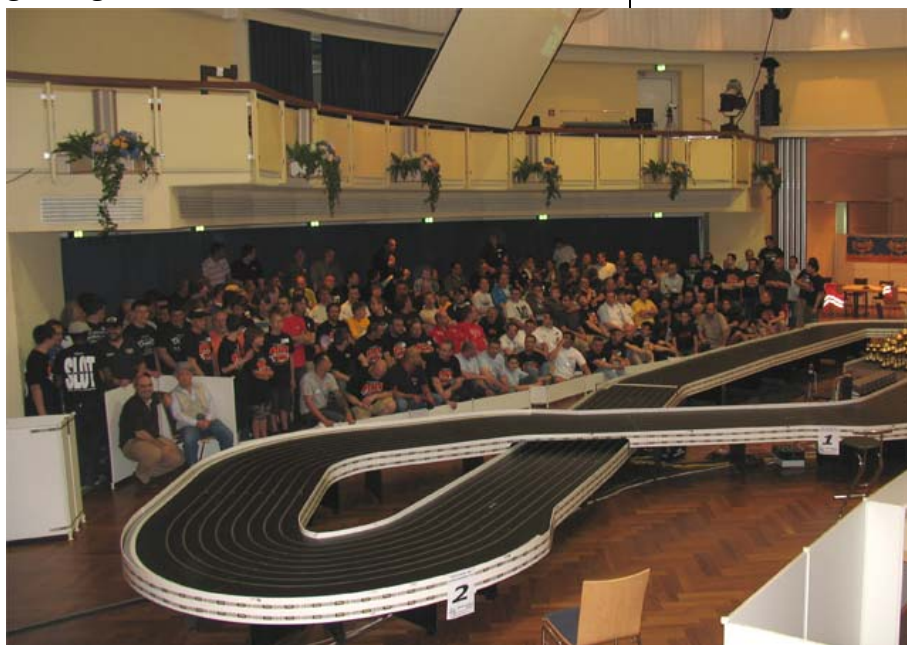
Erschreckend hoch war die Fehlerrate, welche die technische Abnahme zu Tage förderte. Insbesondere die zu geringe Bodenfreiheit wurde extrem häufig bemängelt und musste während des letzten Trainings korrigiert werden (wie alle anderen Mängel auch) . . .

Abschlusstraining (Freitag)

Die acht Teams, welche als Erste die Materialausgabe passiert hatten, gingen pünktlich um 18:00 Uhr in den Trainingsdurchgang mit den ausgegebenen Motoren und Rädern . . .

Auffällig war die geringe Quote an Fahrzeugen, welche zu Beginn jeder Gruppe auf der Bahn stand. Teilweise war nur ein Slotcar unterwegs, der Rest arbeitete in der Boxengasse an den Fahrzeugen. Bis zur zweiten Spur war das Feld dann zumeist komplett, um dann gegen Ende wieder extrem auszudünnen. Schließlich stand die Quali an, auf welche die Cars letztmalig vorbereitet werden konnten . . .

Freies Training und Materialausgabe (vor Plan !) blieben voll im Zeitplan – das Abschlusstraining unter Aufsicht führte dann aber doch noch zu einem leichten Verzug im Fahrplan, sodass das Gruppenfoto etwas später angefertigt werden musste . . .



Die Teilnehmer der DPM 2009 . . .

Quali (Freitag und Samstag)

Die Quali war für 22:00 Uhr angesetzt. Letztlich wurde es fast 23:00 Uhr, bis das erste Fahrzeug auf die Strecke ging. Ausgelost wur-

de die Spur 3. Da die Strecke zwischenzeitlich geruht hatte, wurde die Spur zuvor mittels eines Dummys ordentlich befahren. Binnen einer Minuten durfte Service am Fahrzeug gemacht und so viele Runden als möglich gedreht werden. Die schnellste Runde des jeweiligen Teams wurde gewertet . . .

Die Strategien waren höchst unterschiedlich. Die einen burnten direkt los und nutzen die Minute an verfügbarer Zeit für die Suche nach der Bestzeit. Die anderen schauten nach den Schleifern, rollten die Räder ab – und kamen so nur auf 2 bis 4 gezeitete Runden . . .

Welches Verfahren am Ende aufging !?

Na auf jeden Fall das der Favoriten !! Denn die düsten unisono auf die Plätze 1 bis 3. Die Reihenfolge war insofern wenig aussagekräftig, als „PQ“-Fahrer Thomas Nötzel mit seiner Leistung eher unzufrieden war („da geht noch mehr !“) und „Kraner“ nach dem Abschlusstraining noch den Motor tauschte, der somit noch keinen Meter gerollt war. Am Ende sah die Sache dann wie folgt aus:

1. A.C.R. 7,139
2. Plastikquäler..... 7,180
3. Kraner Racing Team 7,221
4. Cricrac 7,258
5. Plastikquäler 2 7,279
6. No Limits..... 7,310
7. Bad Boys 7,318
8. KIK Racing 7,341
9. Dr. Slot Juniors... 7,342
10. NASCAR..... 7,349
11. Jäger Team 7,357
12. Peco Racing..... 7,363
13. A.C.R. Juniors ... 7,399
14. SG Stern 7,403
15. BE-NE-Racing .. 7,406
16. Engage Models.. 7,406
17. Leo Chili Racing 7,418
18. Blitzstart Racing 7,418
19. Race-a-way 7,422
20. Slot Mittelrhein . 7,422
21. Bahnmeister 7,452
22. Top Speed Racing..... 7,478
23. Kraner Racing Team 2 7,494
24. Grenzlandslot 7,497
25. MSK-Slotracing 7,500

26. Afondo Slot Restart.....	7,510
27. HMC.....	7,537
28. Piccomat.....	7,548
29. Slot Pirates	7,554
30. MSCB.....	7,563
31. PCC Junior Team	7,575
<u>32. Slotgemeinde.....</u>	<u>7,582</u>
33. Slot-Tigers.....	7,583
34. Racefun	7,587
35. MMK-Racing	7,588
36. H.B. Männchen	7,602
37. Dr. Slot	7,648
38. Teuto Corse	7,660
39. Reifenschlotzer.....	7,662
<u>40. No Respect</u>	<u>7,687</u>
41. X-Rookies	7,695
42. Dream Ch'Team	7,702
43. Slot Connection	
44. D.T. Racing	
45. Scuderia Minimale	
46. KMS Insiders	
47. Slot Racing COE 1	
<u>48. Wit(s)ch-Power</u>	
49. ADF Racing	7,819
50. Team Franken I	7,857
51. Rossija.....	7,885
52. AMC Nassauer Land.....	7,931
53. Riverside Slotracing.....	8,039
54. Marina Alta	8,062
55. Kuppelwächter	8,363
56. Vaillante Racing.....	9,356

Vorne gab es eigentlich keine Überraschungen – „Dr. Slot Juniors“ und „NASCAR“ verfehlten die schnellste Startgruppe nur auf der letzten Nachkommastelle . . .

Aber „Peco“, „BE-NE“ oder „Engage“ hatte niemand in der zweiten Startgruppe erwartet. Dieselbe Aussage galt mehr oder weniger auch für „Race-a-way“ und „Topspeed“ in der dritten Gruppe . . .

Eher unterhalb der Erwartungen fuhren „Bahnmeister“ und „Mittelrhein“ (3.Gruppe), „Dr. Slot“ (4. Gruppe) sowie „X-Rookies“ (5. Gruppe) . . .

Völlig ab stürzten die spanischen „Marina Alta“ und „Vaillante“ – erstere aufgrund eines Defektes (wie sich später heraus stellte; das Motorritzelt drehte durch) und zweite, weil das

Slotcar zu viel Grip aufbaute und keine schnelle Runde zustande kam . . .

Die Westteams außerhalb der ersten Startgruppe glänzten nicht gerade, verbauten sich aber ansonsten ihr Ergebnis im Rennen nicht – und blickten am Abend eher optimistisch auf den nächsten Tag . . .

Rennen (Samstag)

Früh übt sich, wer ein rechter Slotracer werden will !☺ Die Jungs, die in der Quali die geruhsamsten Runden gedreht hatten, durften um 7:30 Uhr zum Rennen antreten – und hätten die Chance gehabt, zum zweiten Frühstück bereits wieder zu Hause zu sein. Dafür war der Auftritt der schnellen Jungs für ca. 13 Stunden später vorgesehen. Das ist eben das Leid von Großveranstaltungen . . .



Löffeln für den Sieg – Eisessen in der Sonne von Dietzenbach für Teile von „ACR“, „Dr. Slot“, „Kraner“, „MMK“, „NASCAR“, „No Limits“, „PQ“ und „PQ2“ . . .

Die wichtigste Botschaft zuerst: Die Bahnbedingungen blieben am Renntag im Vergleich zum Training ziemlich konstant, sodass die erarbeiteten Setup halbwegs passen sollten. Grundsätzlich war das Gripniveau höher als im Vorjahr (blieb aber fahrbar) . . .



DS-Zeitnahme auf Team-Notebook . . .

Ivan Basas brachte das DS-Zusatzmodul für eine webservergestützte Zeitnahme mit und mit dessen Hilfe konnten die Teams quasi am Platz dem Rennverlauf folgen und viele tiefergehende Auswertungen nutzen. Leider blieb der Gebrauch des Systems auf das Bürgerhaus beschränkt, sodass für die Zuschauer zu Hause die Webcams und der Live Ticker ausreichen mussten . . .



Die Tribüne im Bürgerhaus war durchweg gut besetzt – auch mit „Nicht-Teilnehmern“ . . . !!

Gefahren werden sollten die Rennen zu je 8 * 12 Minuten – in Summe also 96 Minuten.



Nachkontrolle . . .

In der **ersten Startgruppe** vermochten „Vaillante“ auch im Rennen nicht zu überzeugen und verfehlten die 700er Marke mit 694,05 Runden (am Ende P46 in der Gesamtwertung) deutlich. Besser machte es „Franken I“, welche diese Gruppe nach enttäuschend verlaufender Quali mit 714,06 Runden (P33) sicher gewann . . .

Die Sieger der **zweiten Startgruppe** heißen „X-Rookies“ (726,12 Runden, P21). Der S.R.I.G. Teuto Ableger „Rossija“ machte einen guten Job und kam bei seinem ersten DPM-Auftritt auf 695,38 Runden (P44).

In der **dritten Startgruppe** waren mit „MMK“ und „Teuto Corse“ gleich zwei Westteams am Start. Der zweite Gruppenrang ging an „Dr.Slot“ mit 727,25 Runden (P20), die jedoch den im Vorjahr gefahrenen Wert als eines der wenigen Teams nicht übertrafen. Dieses Kunststück schafften jedoch sowohl „MMK“ als auch „Corse“ deutlich: „MMK“ wurde zwar durch Schleiferprobleme ein wenig ausgebremst, endete aber bei guten 719,07 Runden (P28). Und „Corse“ schaffte noch 2 Runden mehr (721,11 Runden, P26). Was die Crew – die ohne Teuto-Boss Andy Lippold antrat – sichtlich zufrieden stimmte! ☺

Den Gruppensieg fuhren jedoch die Schweizer „No Respect“ ein, die zum ersten Mal bei der DPM mitmischten. 730,26 Runden sollten zu P16 reichen und die zweitbeste Leistung eines internationalen Teams darstellen !! Die dänischen „Racefun“ hatten leichte technische Probleme und sich sicherlich mehr als die erzielten 722,05 Runden und P25 erwartet . . .

Für „Piccomat“ sah es in der mittleren, **vierten Startgruppe** wieder nach der üblichen Tragödie aus: Nachdem Startfahrer Marcus Hasse fürchterlich schnell und dennoch fehlerfrei losfuhr, brannte sein Regler ab und mehr als 4 Runden waren beim Teufel. Danach lief's aber problemlos – und vor allem sehr zügig, sodass doch noch 729,05 Runden (P19) zusammen kamen.



Der Livestream von den 24h am Ring lockte deutlich mehr Besucher ans „Public Notebook“ als der letzte Spieltag der Bundesliga . . . ☺☺

Die **fünfte Startgruppe** wurde von „Blitzstart“ und „Leo Chili“ angeführt. Die zwei Corvette C6R dieser Teams wurden beide von Frank Schüler gebaut und fuhren in der Quali folglich dieselbe Zeit !☺ Im Rennen distanzierte das Juniorteam „Leo Chili“ die älteren Herren jedoch deutlich: 731,24 Runden (P15) für „Chili“ und 724,45 Runden (P22) für „Blitzstart“ . . .

Dazwischen schoben sich mit einer guten Leistung die österreichischen Grenzlandslot mit 729,13 Runden (P18). Weniger überzeugend fiel das Resultat von „Bahnmeister“ aus, welche im Vorjahr noch in der schnellsten Startgruppe starteten: Man kam nur auf 723,04 Runden und P23 – da vermochten auch die vier von Patrick Brau gefahrenen Spuren nichts dran zu ändern . . .

Aber wenden wir uns der Spitze zu: Den Gruppensieg machten „Kraner 2“ und „Slot Mittelrhein“ unter sich aus. Und das in einem hoch spannenden Finale. Bis kurz vor Schluss konnte Dirk Wolf für die Mittelrheiner das Rennen offen halten – und musste Mario Hausmann dann doch ziehen lassen. Dennoch war sowohl die Vorstellung der Teams beeindruckend, als auch die erzielten Rundenzahlen: „Kraner 2“ (745,11 Runden und P10) und „Mittelrhein“ (744,30 Runden und P11) wären damit im Vorjahr jeweils Dritte gewesen . . . !!

Einige Fahrzeuge aus der 6. Gruppe, in welcher letztmalig auch andere Boliden als der DPM „Standard“ Porsche 911 GT1 zu bewundern waren . . .



Mit der **sechsten Startgruppe** mussten die bisherigen Bestwerte zwangsläufig fallen und die 750 übersprungen werden. Schließlich waren mit „Dr. Slot Juniors“ und „NASCAR“ immerhin zwei Top 10 Team aus 2008 in dieser Gruppe vertreten. Ferner rechneten sich auch die New-Bees von „ACR Junior“ und die erfahrenen „Jäger“ gute Chancen auf den Gruppensieg aus. Und die „SG Stern“ ist ebenso immer für eine Überraschung gut . . .



Der gesamte „Fuhrpark“ der DPM 2009 . . .

Für Letztere blieb die Überraschung allerdings heuer aus. 722,21 Runden spülten Fola und seine Crew auf P24 zurück. Dafür überraschten die „Jäger“ nach furiosem Auftakt („alle Chips auf die Jäger !“) mochte die Corvette auf den hohen Spuren überhaupt nicht laufen – und Jo Welsch verlor die C6R verschiedentlich. Dies konnte in der Mitte und auf den Spuren 1-3 nicht kompensiert werden – 737,33 Runden und P14 waren zwar ein brauchbares Resultat, aber ohne die 7 und 8 wäre da deutlich mehr drin gewesen . . .

Ähnlich formulierte wohl auch Manfred Stork – denn „NASCAR“ kam in der Mitte und auf den hohen Spuren bestens klar; dafür hakete es aber ein wenig auf den Spuren 1-3. Die erzielten 749,31 Runden brachten zwar den Gruppensieg, die vorläufige Führung und in der Endabrechnung P6 ein – aber es wäre durchaus noch etwas mehr drin gewesen . . . !!

Bleiben die zwei Junior

Teams. „Dr. Slot Juniors“ haderten bereits im Training ein wenig mit dem Speed – und es wurde im Rennen nicht besser. Dementsprechend kamen gute 745,15 Runden und P9 zusammen, die aber im Vergleich zum Vorjahr (P5 damals !) klar ein Rückschritt war. Unmittelbar davor liefen „ACR Junior“ mit der „Seifenkiste“ ein. Die drei Junioren fuhren bei ihrer DPM Premiere auf einem in Zusammenarbeit mit Ralph Seif abgestimmten Porsche saubere 747,07 Runden und P8 ein. Das nennt man dann wohl einen gelungenen Auftakt . . .

Womit wir dann beim großen Finale wären. Die **siebte Startgruppe** musste die Entscheidung bringen – und die 750 Runden Marke war immer noch nicht gefallen . . . ☺☺



Hochspannung beim Finale – nicht nur in der Boxengasse . . .

Vor allem aber stellte sich die Frage, wie die anderen fünf Teams mit den vorgelegten Bestwerten aus den bisherigen sechs Startgruppen klar kommen würden. Denn – auch wenn sich die Hierarchie aus 2008 in der Quali nochmals im wesentlichen durchgesetzt hatte – das Training ließ vermuten, dass Verschiebungen im Kräfteverhältnis durchaus möglich sein würden . . .

Der Start der 7. Gruppe verlief deutlich ruhiger als im Vorjahr. Man kam schnell und ohne Terrorphasen in den Fahrfluss – rasch zog sich das Feld leicht auseinander. Bei Halbzeit dienten die „PQ2“ als Gradmesser: Trotz nicht gerade optimalem Fahrverhalten des 911 GT1 auf den oberen Spuren hatte man die Spuren 5-8 mit gleicher Rundenzahl wie „NASCAR“ absolviert . . .

Bis dahin hatte „ACR“ bereits zwei Mal an die Schleifer richten müssen – zwar schnell (mit nur ca. einer Runde Verlust); aber man vermochte sich bis zur Halbzeit nicht entscheidend abzusetzen. Und auch ihr Restprogramm ließ keine unvermittelte Schlussoffensive vermuten. Das Rennen der Top 3 Teams blieb also offen – und die Verfolger auf Distanz. Ach ja: Die Nerven etlicher Teams lagen übrigens ebenso offen . . . !!



Die schnellsten Acht der Quali – alles Porsche 911 GT1 (Spur 1 ist rechts) . . .

Zu klären war im wesentlichen, wer nun von den Teams „ACR“, „Kraner“ und „PQ“ die Nase am Ende vorn haben würde. Ferner, ob einer der Verfolger an diese Drei heran reichen würde . . .



Die erste Runde des Finals: „ACR“ führt . . .

Vergleichsweise entspannt lagen die zwei „PQ“ Teams im Rennen. Die „Plastikquäler“ bestritten das Rennen von der Spitze aus, da man zuerst drei schnelle Spuren fuhr (2, 1 und 3) und auch leichte Probleme (Rempler eines Kollegen bzw. eine um das Vorderrad gewickelte Spurnummer) problemlos überstand. Der Zeitverlust war zwar mit knapp 2 Runden ärgerlich – die Führung vorerst jedoch nicht gefährdet. Und „PQ2“ wussten schon vor Beginn, dass mit dem Startprogramm der Spuren 5, 7, 8 und 6 vorläufig kein Blumentopf zu gewinnen sein würde . . .

Anders sah die Sache bei „Bad Boys“ und „Criccrac“ aus. Erstere kamen nie richtig in Fahrt und fielen früh ans Ende des Feldes zurück. Die Spanier hingegen erlebten etliche Pechstränen: Erst verklemmte sich etwas (eine Spurmarkierung !?) unter dem Schleifer; dann gab gleich zwei Mal ein Regler den Geist auf. Somit war das Frustpotential beider Teams recht hoch – und die Positionen 7 und 8 der schnellsten Gruppe fest vergeben. Man fuhr dennoch ein spannendes Duell um P7, welches „Criccrac“ mit 743,36 zu 742,29 Runden unerwartet noch für sich zu entscheiden vermochte. Das waren die Ränge 12 und 13 der Gesamtwertung; die Gesichter der bis dahin Führenden hellten sich deutlich auf . . .



Die Fahrer dazu (Spur 1 ist rechts) – Kuppel und Leinwände bilden einen beeindruckenden Rahmen . . .

Im weiteren Verlauf rutschten „KIK“ und „No Limits“ hinter „PQ2“ die mit dem Neu-

ling und einzigen echten Nordlicht im Feld (Stefan Waschow) mächtig Gas auf den schnellen Spuren gaben. Am Ende drapiert man sich brav rund um „NASCAR“:

„KIK“ erzielt 747,16 Runden (P7), „No Limits“ kommt nach heißer Fahrt von Lukas Hofmann auf Spur 7 und 8 noch auf 752,32 Runden (P5) und „PQ2“ auf 754,27 Runden (P4). Das liest sich recht simpel, war jedoch bis zur letzten der acht Spuren hart umkämpft und hochgradig spannend !!



Kurz vor Halbzeit entspannt !? „PQ2“ und „PQ“ nebeneinander in Action . . .

Hochgradig spannend ging's auch ganz vorne zu. Die Positionsangaben verraten zwar, dass die Favoriten unter sich blieben, jedoch

war auch hier vor der letzten Spur noch längst nicht alles klar: Die „Plastikquäler“ (Spur 4) hatten Bedenken, dass „Kraner“ (Spur 1) noch aufkommen würde; denn im Vorjahr war die Eins deutlich schneller als die Vier. Glücklicherweise für „PQ“ war dies heuer nicht der Fall, sodass man den Sieg (bei 766,13 Runden) nach Hause fahren konnte. „Kraner“ versuchte das

Unmögliche, musste sich aber letztlich mit 762,34 Runden zufrieden geben. „ACR“ fing sich auf den Schlusspuren rechtzeitig wieder, um eine „PQ2“ Attacke noch abzuwehren. Mit der Rennentscheidung hatte man eigentlich

schon seit Halbzeit nichts mehr zu tun und konnte nur somit noch auf den Faktor Glück hoffen . . .

Nun haben auch die „Plastikquäler“ im fünften Anlauf „ihren“ DPM Sieg und gleichzeitig (wie „ACR“ im Vorjahr) auch den EPC Titel eingefahren . . .

Das Endergebnis der DPM 2009 in der verkürzten Übersicht:

1. Plastikquäler.....	766,13
2. Kraner Racing Team	762,34
3. A.C.R.....	757,19
4. Plastikquäler 2.....	754,27
5. No Limits	752,32
6. NASCAR Slot Racing.....	749,31
7. KIK Racing	747,16
8. A.C.R. Juniors	747,07
9. Dr. Slot Juniors.....	745,15
10. Kraner Racing Team 2	745,11
11. Slot Mittelrhein	744,30
12. Criccrac	743,36
13. Bad Boys	742,29
14. Jäger Team	737,33
15. Leo Chili Racing	731,24
16. No Respect	730,26
17. Peco Racing.....	729,40
18. Grenzlandslot	729,13
19. Piccomat.....	729,05
20. Dr. Slot	727,25
.....	
26. Teuto Corse	721,11
28. MMK-Racing	719,07
44. Rossija.....	695,38
46. Vaillante Racing.....	694,05
54. Slot Racing COE 1	655,37



Pokale der DPM 2009 . . .

Ende (Samstag / Sonntag)

Als kurz vor 23 Uhr die Türen des Bürger-saals endlich geöffnet wurden und Frischluft einließen, waren sieben spannende DPM Ren-nen gefahren – und das überwiegend problem-los: Der Autor hatte im Vorfeld aufgrund der teilweise überraschenden Quali Ergebnisse ei-nige Bedenken, was die Zusammensetzung der Startgruppen betraf. Aber vermeintlich schwä-chere Teams – beispielsweise „Peco“ mit ei-nem vom einzigen Japaner im Feld (Nobushisa Kudoh) gebauten – fuhren in ihren Startgrup-pen wirklich tolle Rennen und konnten ihre guten Quali Ergebnisse überwiegend im Ren-nen bestätigen . . . !!

Es folgte ein Moment des Luftholens sowie die Vorbereitung des Finales der DPM. Die Erwartungshaltung war – nach der Überra-schung im Vorjahr – hoch. Hatte doch damals ein rasch zusammen gestellter Film die drei Tage DPM zusammengefasst. Logisch topten die „Kuppelwächter“ das Vorjahr – zum Film gesellte sich eine Lightshow und ein „Indoor“ Feuerwerk . . . !!

Wirklich beeindruckend, was die Filmcrew der DPM und das Gebäudemanagement des Bür-gerhauses da auf die Beine gestellt hatten !☺



DPM Kurzfilm, Lightshow und Feuerwerk lei-teten die Siegerehrung ein . . .

Bis Mitternacht war dann auch die Sieger-ehrung beendet – und die Teams konnten ent-weder die Heimreise antreten oder zur „After-Race-Party“ im Keller des Bürgerhauses um-ziehen . . .

Schön, dass die Sonderwertungen an die Junior Teams gingen: „ACR Junior“ holte die C-Wertung für Teams, die bislang noch nicht in der Fahrerrangliste der DPM vertreten sind. Und die „Dr. Slot Juniors“ taten selbiges mit der B-Wertung für Teams, deren nicht Fahrer ebendort nicht unter den Top 50 vertreten sind.

Zweite der C-Wertung wurden die schweizer „No Respect“ (die nun sicherlich etwas Respekt vor der DPM haben ☺☺) und Dritte die österreichischen „Grenzlandslot“ . . .



Sieger Concours d'Elegance – C6R von Frank Schüler für das Team „Leo Chili“ . . .

Den Preis für das schönste Slotcar der DPM 2009 (gewählt von den teilnehmenden Teams) erhielt schließlich „Mr. M&M“ alias Frank Schüler für seine Corvette C6R . . . !!☺

Ein persönliche Merci geht jedoch an Michael Schluckebier, der zahlreiche Fotos zu diesem Beitrag beisteuerte . . . !!



DIE Überraschung aus westlicher Sicht: „Kra-ner 2“ belegen unerwartet Rang 10 – und gewinnen P2 der B-Wertung . . . !!



Die Sieger der DPM 2009 . . .

Die **Credits** für die drei Tage DPM im Bürgerhaus können nur allgemein gehalten werden. Zu viele Personen trugen zum Gelingen der Veranstaltung bei . . . !!

Die grundlegende (Organisations-)Arbeit leisteten logischerweise die FNS mit Kurt Petri an der Spitze. Dazu packten aber viele Slotracer aus der Region bei den Vorbereitungen mit an (allein der Bahnaufbau währte fast 2 Tage !) – und an den Veranstaltungstagen waren eigentlich alle Regionen und Nationen in den Ablauf eingebunden und leisteten ihren Beitrag zum Gelingen der Veranstaltung . . . !!

Ausblick

Der dritte und letzte Lauf zur EPC findet wie im letzten Jahr im Rahmen der Plafit World Series (PWS) in Barcelona statt. Geplant ist dieses Saisonfinale erneut als 12h Rennen, welches am **11./12. September 2009** stattfinden wird . . .

Ein erster Entwurf für geänderte technische Bestimmungen für die EPC 2010 (und Folgende) wurde am Wochenende an die Teams ausgegeben. U.a. sollen modifizierte Karosserie- und Motorhalter Verbesserungen bringen. Ferner werden mutmaßlich im kommenden Jahr die Mindestradgrößen vorn und hinten auf 27mm angepasst, um eine größere Vielfalt bei den Bodys zu erzielen. Dazu passt auch die Nachricht, dass weitere Karosserien für die EPC 2010 homologiert werden sollen . . .

Alles weitere gibt's hier:
Plafit Racing

NASCAR Winston Cup

3. Lauf am 30. April 2009 in Duisburg

NASCAR Slot Racing

geschrieben von
Nick Speedman



...traditionell starten die Winston Cup Slotracer zu ihrem dritten Lauf im Kultur- und Freizeitzentrum in Duisburg Mündelheim beim dortigen Slotracing Club. Die 4-spurige Carrera Bahn wird immer mittwochs im Rahmen der Clubabende befahren.



Carrera Track in DU Mündelheim !!

...und das Layout hat es in sich. Da sind schon einige Abende Training notwendig, um die vielen trickreichen Ecken zu umrunden, ohne viel Zeit liegen zu lassen. Für hervorragende Trainingsmöglichkeiten sorgen die Mündelheimer durch eine Vielzahl von Clubrennen, zu denen Gaststarter gerne gesehen werden.



Sprint Cup Racer vor der techn. Abnahme in Charlotte (NC) am 23.05.09 !!

...fast alle Clubmitglieder engagieren sich in den einzelnen Nascar Klassen und fighten dabei häufig um den Tagessieg.



Gemeinsamer schmeckt es am besten !!

...an den ersten beiden Winston Cup Läufen hatten bereits insgesamt 32 Racer teilgenommen. Hierbei hatten Patrick Meister und Andreas Laufenberg jeweils einen Tagessieg eingefahren. Beide NascarO's gelten nicht als häufig gesehene Gäste auf der Mündelheimer Bahn. Daher wird es durchaus interessant, wer sich am kommenden Samstag als Tagessieger feiern lässt. Manfred und Oliver Stork, Jürgen Tepas und Andreas Thierfelder könnten dann zum Kreis der heißen Favoriten gehören. Die Bahn jedenfalls hervorragend präpariert um spannende Rennen zu gewährleisten.



Die Startgruppe der möglichen Tagessieger !!

...also wünschen wir uns nicht nur schönes Wetter, sondern auch 24 Starter, die in 6 Startgruppen auf 4 Spuren Spaß haben werden. Den Rest erledigen die Clubmitglieder um Volker Schulte und Andreas Thierfelder, welche die Rennleitung übernehmen werden. Wie immer wünschen wir den NASCARo's eine gute Anfahrt und viel Spaß am Renntag.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / NASCAR neu](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Kultur- und Freizeitzentrum
Sermerstr. 25
47259 Duisburg (Mündelheim)

Url

[SRC DU - Sued \(Mündelheim\)](#)

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

Zeitplan

Mittwoch, den 27.05.2009

ab 19:00h Clubabend

Samstag, 30.05. 2009

ab 09:00h – 12:00h freies Training

ab 11.30h Abnahme

ab 12:30h NASCAR Winston Cup