

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 128 -
1. Oktober 2007

Editorial

Moin Folks . . . die DPM war das Highlight des Wochenendes - auch für den Westen ! Darüber hinaus wurde am zurück liegenden Wochenende nur der Classic Formula Day in Gelsenkirchen durchgeführt . . .

Das verlängerte nächste Wochenende erlebt den Oldtimer Grand-Prix in Mettmann und am Sonntag den 4. Lauf zum Käfer-Cup bei den Carrerafreunden in Schwerte . . .

Ausgabe 128 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet von der PDM und vom CFD. Die Vorschau widmet sich kurz dem OGP und noch

kürzer der 245 easy*, die am 13. in Witten ihre erste Saison abschließt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DPM
am 28. und 29. September 2007 in Erzhausen
- Classic Formula Day
am 29. September 2007 in Gelsenkirchen
- Oldtimer Grand-Prix
vom 4. bis 7. Oktober 2007 in Mettmann
- **245 easy***
3. Lauf am 13. Oktober 2007 in Witten

DPM

am 28. und 29. September 2007 in Erzhausen

Die 9. Auflage der Deutschen Plafit Meisterschaft (DPM) sah 48 Teams zu je drei Fahrern im hessischen Erzhausen am Start, was somit auch in 2007 die größte Slotracing Veranstaltung Deutschlands gewesen sein dürfte. Befahren wurde



8 Spuren, Concept Holzbahn, 46m lang - der nur für die DPM montierte Kurs . . .

Kompakt . . .

- 144 Fahrer in Erzhausen . . .
- Sieg für A.C.R. Racing . . .
- SKR with Zink und Plastikquäler komplettieren das Treppchen . . .
- Kraner und Bad Boys enttäuschend . . .
- NASCAR, Slot Mittelrhein und Teuto Corse dürfen zufrieden sein . . .

Adresse

Bürgerhaus Erzhausen
Rodenseestr. 5
64390 Erzhausen bei Darmstadt

Url

www.plafit.de

Strecke

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

Vorgeplänkel

Im Vorbericht war von 5½ westlichen Teams auszugehen. Vor Ort stellte sich heraus, dass noch mehr Jungs und Mädels den Weg nach Darmstadt auf sich nahmen, um an der DPM teilzunehmen:

Slot Mittelrhein mit Peter Juchem, Hansi Rodenberg und Dirk Wolf geht ebenso zumindest als ½ West durch wie auch die **Roadrunner's**, die mit Uwe Hartmann sowie Manuela und Klaus Schnitzler antraten. Die 50% Regelung gilt letztlich auch für das Team **Vaillante**: Deren Chef Uwe Bönisch ist als altgedienter NASCAR- und OGP-Mitstreiter im Westen nicht unbekannt - und die alten Hasen Thommy Becker und Peter Hartmann zählen eindeutig zum Westen. Ebenfalls dabei aus Minden, am östlichen Rand von NRW: **OWL-Weser-**

Slot mit Urgestein Willi Miebach, Andreas Ruhe und Heiko Sander. Weitere alte Bekannte: Leo Chili Racing mit Frank Schüler sowie Bernd und Carsten Starke, die lange Zeit in der F.R.A. GT Serie im Westen unterwegs waren sowie deren Betreiber Frank Zenk, der beruflich bedingt mittlerweile in der Mitte fährt und dem Team Blitzstart vorsteht.



Die Corvette von Leo Chili Racing . . .

Somit wäre die Addition locker bei etwa 8 Teams angelangt. Allein vier dieser Teams waren im Vorjahr in den Top 6 der DPM zu finden - Kraner-Racing siegte sogar. Da fahren also keine Loser nach Süden . . . ☺☺:

- A.C.R. Racing, Kottenheim
- Kraner-Racing-Team, Neudorf
- NASCAR Slot Racing, Duisburg
- OWL-Weser-Slot, Minden
- Piccomat, Köln
- Plastikquäler, Dortmund
- Roadrunner's, Andernach
- Slot Mittelrhein, Weißenthurm
- Teuto Corse, Melle
- Vailante Racing, Wiernsheim

Dass bei der DPM mit starker Konkurrenz aus dem In- und Ausland zu rechnen war, musste allen Beteiligten klar sein. Dennoch ging man in den Teams frohen Mutes zur Sache - zählt die DPM doch zu den Highlights des Jahres . .

Ferner zählten zumindest A.C.R., Kraner und die Plastikquäler (PQ) zum engeren Favoritenkreis auf den Sieg - oder zumindest eine Top-Platzierung. Jedoch mussten auch NASCAR und Piccomat auf die erweiterte Rechnung - war man doch im Vorjahr auch gut im Rennen (P6 bzw. P11) . . .



Mitfavoriten bei der Teambesprechung . . .

(erster Arbeitstitel: „PQ zeigen sich von ihrer besten Seite“ . . . ☺☺)

Training und Quali (Freitag)

Bevor es nochmals zu den Teams geht, werfen wir einen Blick auf die Rahmenbedingungen bei der DPM. Die Bürgerhalle in Erzhäusen bot ausreichend Platz, war jedoch nicht ganz so großzügig dimensioniert wie ihr Pendant in Wixhausen in den beiden Vorjahren.

Im Vorraum war von Uwe Bönisch eine 4-spurige Carrera Strecke errichtet, welche am gesamten Wochenende von Besuchern und Teilnehmern ausgiebig genutzt wurde. Faszinierend zu sehen, dass auch etliche Holzbahnspezialisten daran ihre Freude hatten . . .

Dr.Slot wurde extra verpflichtet, den Teams mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Er konnte etlichen Folks wirklich weiter helfen - jedoch sorgten manchmal Scham oder Unwissenheit für einigen Leerlauf beim DPM-Doktor . . .



Ein Foto von quasi welt-historischer Bedeutung - Dr.Slot trinkt Kaffee . . . !!

(bei Bedarf kann ein zweites Foto vom Tasseninhalt angefordert werden - es war definitiv Kaffee !!)

Wenden wir uns nun aber noch einmal kurz den mehr oder weniger westlichen Teams, ihrer endgültigen Aufstellung sowie ihren Fahrzeugen zu:

A.C.R. Racing (Alex Ortmann, Caroline Schnitzler und Ralph Seif). Ohne Caro fuhr man in den Vorjahren auf den 4. und 2. Rang. Laut Vorbericht war man auf Sieg programmiert - und dieser sollte mittels eines 911 GT1 errungen werden. Die Quali auf der Spur 8 absolvierte Caro Schnitzler.

Kraner-Racing-Team (Andreas Laufenberg, Thomas Nötzel und Christian Schnitzler). Das Sieger Team aus 2006 (P3 in 2005) strebte erneut eine Platzierung in den Top 5 an. „Waffe“ war der Porsche 911 GT1 - allerdings griff man kurzfristig auf den Vorjahres-Wagen zurück. In die Quali ging Thomas Nötzel als Fahrer.

NASCAR Slot Racing (Manfred Stork, Patrick Meister und Oliver Stork). Bisher erzielte man P6 und P11. Mit $\frac{2}{3}$ neuer Besetzung wollte man das Vorjahresergebnis halten, evtl. sogar verbessern. Auch die Duisburger griffen auf einen Porsche 911 GT1 zurück. Die Quali nahm Oliver Stork in Angriff.



Hier arbeiten die Jungs von NASCAR Slot Racing am Fuhrpark . . .

OWL-Weser-Slot (Willi Miebach, Andreas Ruhe und Heiko Sander). Das Team erlebte seine DPM Premiere. Ein Porsche 911 GT1 rollte an den Start. Für die Quali griff Heiko Sander zum Regler.

Piccomat (Nezih Durukanli, Marcus Hasse und Ditmar Schortmann). Im Vorjahr schafften die kölschen Jungs P11. Im Vorfeld gab's wenig Infos - aber auch hier war der Porsche 911 GT1 erste Wahl. Letztlich musste jedoch das Vorjahresauto 'ran, weil der 2007er nach

Crash nicht mehr zeitgerecht instand zu setzen. Die Quali fuhr Marcus Hasse.

Plastikquäler (Sebastian Nockemann, Jan Uhlig und Mirko Weber). Bisher schaffte das Team P4 (2006) und P2 (2005). Als Ziel formulierte man „In 1. Startgruppe bleiben.“ Der Fuhrpark bestand ausschließlich aus 911 GT1. Die erste Aufgabe „Quali“ sollte Mirko Weber lösen.

Roadrunner's (Uwe Hartmann, Klaus Schnitzler, Manuela Schnitzler). Das Team von der Rheinschiene (aus Andernach und Duisburg) war ebenfalls erstmalig dabei. Man rollte den einzigen Nissan 350Z im gesamten Feld an den Start. Die Quali war Aufgabe für Klaus Schnitzler.



Roadrunner's Quali-Pilot Klaus Schnitzler hier noch ganz entspannt . . .

Slot Mittelrhein (Peter Juchem, Hansi Rodenberg, Dirk Wolf). Vor den Mittelrheimern ist man nirgends sicher. Dafür bilden die drei i.d.R. das humorigste Team im ganzen Teilnehmerfeld. Beim Einsatzauto hört jedoch der Spaß auf; Peter Juchem baute einen Porsche 911 GT1. Die Quali-Aufgabe übernahm Dirk Wolf.

Teuto Corse (Andreas Lippold, Christoph Müller und Justin Pasch). Kurzfristig sprang Justin für den immer noch erkrankten Thorsten Florijan ein. (Wie oft müssen wir noch „Gute Besserung !!“ wünschen, Thorsten !?). Im letzten Jahr mit P24 sehr zufrieden. Wiederholung der Vorjahresplatzierung war das Ziel, welches der Porsche 911 GT1 erreichen sollte (der NSX blieb in der Kiste). Die Quali „durfte“ Justin Pasch fahren (Rest s.u.).

Vaillante Racing (Uwe Bönisch, Thommy Becker und Peter Hartmann). Die Veteranen wiesen eine reichhaltig bestückte Kleiderkam-

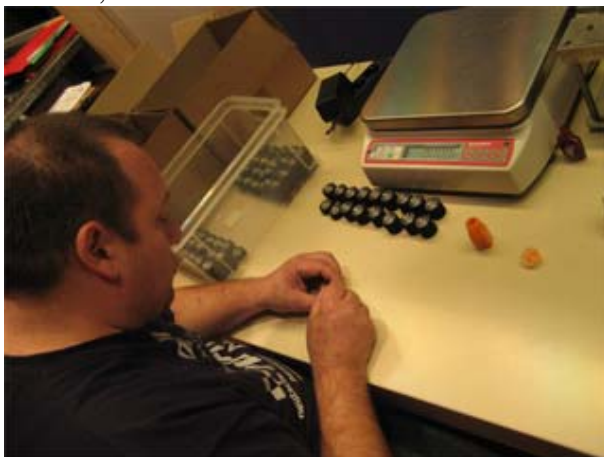
mer auf - der Slotkoffer einen Porsche 911 GT1. Für die Quali wurde Peter Hartmann abgestellt.



Vaillante Racing bei der Arbeit (v.l.n.r.: Uwe, Thommy und Peter) . . .

Drei **freie Trainings** von je einer halben Stunde Dauer mussten allen Teams ausreichen, sowohl die Strecke in den Griff zu bekommen als auch ihre Slotcars abzustimmen. Session I begann um 8:00h, Session II um 11:00h und Session III um 14:00h.

Die vierte 1/2-Stunden Session war bereits als Abschlusstraining definiert, vor welcher das Material (Motor und Räder) ausgegeben und eingebaut sowie die technische Abnahme absolviert wurde. Die 30 Minuten des eigentlichen Abschlusstrainings fanden bereits unter Parc Fermé Bedingungen statt, d.h. Arbeiten am Fahrzeug konnten nur noch vorgenommen werden, wenn Strom auf der Bahn war.



Mike Hampel hatte am Samstag wirklich viel zu tun; neben der Kennzeichnung der Räder blieb das Gros der technischen Abnahme sein Job . . .

Beeindruckend, ganz wie im Vorjahr, die Performance des japanischen Teams SKR with Zink. Die erzielten Zeiten ließen den ein oder anderen Favoriten schwer schlucken. Diffizil:

Der Grip nahm im Verlauf des Trainings deutlich zu. Was zu Beginn gut funktionierte, hatte am Abend arg zu kämpfen. Kraner war zu Beginn gut aufgestellt - dafür wurden die Minen gegen Ende sorgenvoll; ähnlich die Bad Boys. Umgekehrt ging es eher den PQ; zu wenig Grip zu Beginn, aber gegen Ende passte es. Durchweg sorgenfrei die Dame und die Herren von A.C.R. . . .



Jo Welsch bei der Kennzeichnung der ausgegebenen Bison Motoren . . .

Das **Pflichttraining** (also ugs. „die Quali“) bildete den Höhepunkt des Freitags. Gegen 23:30 Uhr musste das erste Team auf die Strecke - die zu befahrende Spur 8 wurde ausgelost. Die Fahrzeit betrug eine Minute pro Team. Die in diesem Zeitrahmen erzielte schnellste Rundenzeit legte die Startaufstellung für das Rennen am Samstag fest.

Im Vorjahr brachte dem japanischen Team SKR with Zink 7,426s die Pole Position. Die Vorgänger von A.C.R. belegten damals mit 7,442s Platz 2 und Kraner reichten 7,529s für Rang 3. Die PQ landeten mit 7,559s auf P6 und fuhren ebenfalls noch in der schnellsten Startgruppe. Die anderen Ergebnisse lauteten: NASCAR (7,756s / P11), Piccomat (8,192s / P33) und Teuto Corse (7,938s / P23) . . .

Das Los entschied über die zu befahrende Spur - und legte die Nr. 8 fest. Dies war die mit

Abstand langsamste Spur des Grand-Prix Kur- ses und brachte etliche Teams bö- s ins Schleu- dern. Die Übersicht barg folglich einige krasse Überraschungen:

- 1. SRK with Zink Racing....P911 GT1..... 7.5803s
- 2. PlastikquälerP911 GT1..... 7.6471s
- 3. KIK Racing.....P911 GT1..... 7.7203s
- 4. No LimitsP911 GT1..... 7.7371s
- 5. A.C.R. Racing.....P911 GT1..... 7.8175s
- 6. Bad Boys.....P911 GT1..... 7.8240s
- 7. Dr.Slot JuniorsP911 GT1..... 7.8360s
- 8. MSC Bischofsheim.....P911 GT1..... 7.8880s
- 11.NASCAR Slot Racing ...P911 GT1..... 7.9005s
- 14.Kraner-Racing-TeamP911 GT1..... 7.9592s
- 18.Slot Mittelrhein.....P911 GT1..... 7.9973s
- 33.Vaillante RacingP911 GT1..... 8.3256s
- 35.PiccomatP911 GT1..... 8.3445s
- 39.Roadrunner's.....Nissan 350Z.. 8:4290s
- 41.Teuto Corse.....P911 GT1..... 8.4980s
- 48.OWL-Weser-Slot.....P911 GT1..... 9.1050s

Was gibt es dazu zu berichten !? Beginnen wir etwas weiter hinten: Teuto Corse ließ Justin Pasch ohne jeder Trainingsrunde auf die Qualispur 8 los. Das brachte nur P41 ein - man konnte sicherlich viel mehr. Piccomat drehte dasselbe Ding. Nicht der Stammfahrer auf Spur 8 ging in die Quali, sondern Marcus Hasse. Der Autor schlägt für 2008 jeweils eine neue Teambenennung vor: Team Clever I und Clever II . . . ☺☺



Kurzfristig ins Team „Clever I.“ gerutscht - Justin Pasch, der die meisten Fotos am DPM Weekend schoss . . . ☺☺

Roadrunner's war's hingegen zufrieden. Sicher in der zweiten Startgruppe. Vaillante hatte mit dem vielen Grip zu kämpfen und kam kaum auf eine gezeitete Runde.

Slot Mittelrhein grinste breit - und sah für den Renntag eine Chance, die Top 15 zu schaffen, die direkt zum Start bei der für nächsten DPM berechtigen. Kraner machte vor der Quali in

Pessimismus - und behielt leider Recht. Der 911 GT1 war extrem kippelig zu fahren und Thomas Nötzel hatte in seiner Qualiminute etliche Ausflüge ins Grüne zu verzeichnen. Ähnlich erging es übrigens den mitfavorisierten Bad Boys.

NASCAR Slot Racing schickte Oliver Stork ins Rennen, der mit guter P11 heim kam. Ähnlich souverän machte Caro Schnitzler ihren Job und fuhr das Team A.C.R. auf Rang 5. Eine gute Ausgangsposition für das Rennen. Zumal der 911 GT1 während der Quali sicher in der Spur bleib - und das sollte in dieser Quali schon eine ganze Menge heißen !!



Dr.Slot und seine Junioren schauen bei der Quali zu . . . ☺☺

Noch schneller war Mirko Weber für die Plastikquäler unterwegs. Ein sicher liegender 911 GT1 brachte eine ebenso sichere P2 und somit wirklich glückliche PQ. War doch zuvor bei der technischen Abnahme ein unerklärliche Schwund der Vorderreifen zu verzeichnen und der erste ausgegebene Motor nicht wirklich ok. Eine „Zeugenaussage“ von Manfred Stork gestattete erst die Montage eines neuen Aggregats und rettete somit auch den Tag der PQ !!

Ganz vorn fuhren die Japaner von SKR with Zink. Dietmar Schmeer brachte KIK so richtig nach vorn (P3) und auch Kevin Krollmann gab den Veteranen von No Limits neue Hoffnung (P4) - zuletzt redete man dort nur von langen Leitern, die zum Wiederaufstieg aus dem Abgrund benötigt würden ☺☺ Die Bad Boys auf P6 erwischten einen „really bad day“, die Dr. Slot Juniors verblüfften viele Anwesende mit P7 und Peter Vogt vom MSC Bischofsheim gelang mit einer Traumrunde der Sprung in die erste Startgruppe, welche damit komplett war.



Kraner und NASCAR am Boden . . . !? Thomas Nötzel und Patrick Meister beim Sit-In . . .

Fassen wir zusammen: Überwiegend frohe Gesichter in der ersten Startgruppe. Die Bad Boys und Kraner (aus der 2. Gruppe) waren nicht wirklich happy. Piccomat und Teuto Corse verzockten, hatten aber noch ein langes Rennen, um die Geschichte wieder gerade zu rücken . . .

Rennen (Samstag)

Pünktlich um 9:00 Uhr nahmen die ersten acht Fahrer die Regler auf. Gefahren wurden 8*12 Minuten. Jeder Fahrer muss dabei zumindest 24 Minuten Fahrzeit (also zwei Spuren) absolvieren.



Die 48 Slotcars für 2007 vor dem Start . . .

Teuto Corse musste gleich um 9:00h auf die Strecke. Die gediegene Trainingsdisposition wurde mit Frühaufstehen „belohnt“. Startfahrer Justin Pasch kam mit deutlichem Vorsprung von gut 5 Runden aus der Spur 1. Bis zur Halbzeit blieben 2 Runden vom Vorsprung auf das Team des Raceway Frankfurt übrig, der auf der langsamen Spur 8 im 5. Heat erst einmal verloren ging. Auch das spanische Team Cursamodels zog vorbei. Vor dem letzten Heat war Cursa uneinholbar entflohen. Aber das Team Raceway Frankfurt musste auf die langsame Spur 8 und Team Teuto hatte nur 2 Runden Rückstand. Eigentlich eine lösbare Aufgabe für Justin Pasch auf Spur 2. Nach 96 Minuten wies der Monitor 694,24 Runden für Teuto Corse aus. Das waren 6,87 Runden Rückstand auf Cursamodels (701,11 Runden) und P2. Raceway Frankfurt lief 11,78 Runden dahinter auf P3 ein (689,33 Runden).

Team OWL-Weser hatte einen schweren Stand - als Letzte der Quali vermochte man die rote Laterne im Feld erst auf der siebten Spur abzugeben und ging mit gut 2 Runden Vorsprung auf SST in die letzte Spur. Hier musste Andreas Ruhe schließlich auf der Mittelspur 4 die eroberte P7 verteidigen. Das sollte nicht ganz reichen - am Ende war man wieder knapp 2 Runden im Rückstand und bei 644,33 Runden.



Die beiden Teams aus dem nord-östlichen Westen in Eintracht vereint: Teuto Corse und OWL-Weser beim Einbau von Motor und Rädern . . .

Die zweite Startgruppe sah mit Piccomat, Roadrunner's und Vaillante gleich drei westliche Teams am Start. Dietmar Schortmann, Manuela Schnitzler und Peter Hartmann fuhrten die Auftaktspuren.

Piccomat und Roadrunner's gerieten im Verlauf des Rennens in technische Schwierigkei-

ten. Die Kölner büßten durch verlorene Felgeneinsätze und eine gelöste Hinterachse ca. 2 Minuten ein. Ärger waren Roadrunner's dran: Ein Getriebeneubau und diverse Schleiferzipperlein kosteten in Summe gut 9 Minuten Fahrzeit. Somit blieb für Teamchef Hartmann und die Eheleute Schnitzler nur die rote Laterne in dieser Gruppe (591,12 Runden). Die Kölner „piccomaten“ beklagten zu den technischen Problemen zu viel Grip und damit arge Probleme auf den Spuren 6-8, sodass es nur für P5 reichte (678,18 Runden).

Lediglich Vaillante kam halbweges problemlos durch und konnte sich mit 694,24 Runden sicher auf P2 der Gruppe etablieren. Der Sieg in dieser Gruppe ging an Team Franken mit 699,35 Runden. Somit blieb Cursamodels vorerst einmal an der Spitze.

Kurios: Ein Team (nein, nicht aus dem Westen!) verlor ca. 8 Runden, weil der Fahrer nach einem Spurwechsel nicht anwesend war. Er musste erst aus dem Sanitärbereich geholt werden... ☺☺



Die „Dressmen“ von Vaillante im nächsten Outfit... ☺☺

Startgruppe Nr. 3 ging ohne westliche Beteiligung über die Bühne. Die Spanier vom Team Tim Comarca setzten eine neue Bestmarke - und zwar deutlich: 714,33 Runden toppten Cursamodels gleich um gut 13 Umläufe. Auch SG Stern blieb etwa 7 Runden vor Cursa und schob sich damit auf P2 der bisherigen Wertung. Die Blitzstart Jungs von Frank Zenk hatten diverse technische Gebrechen - und kamen auf den letzten Rang dieser Gruppe ins Ziel (658,30 Runden).

In Startgruppe 4 war Slot Mittelrhein an der Reihe. Nach zwei Spuren lagen die Jungs knapp vor dem spanischen Team Marina Alta

in Front. Weiterhin eng zog sich die Story bis nach dem 4. Heat hin. Peter Juchem übergab mit einer Runde Vorsprung, als die Pechsträne der Mittelrheiner begann. Sie wurden mehrfach abgeschossen - irgendwann ging ein Felgeneinsatz verlustig und man musste reparieren. Vor dem letzten Umlauf war „Hoehr“ wieder auf eine Runde heran und musste auf Spur 1 den Spaniern auf Spur 4 die Runde wegbremsen. Letztlich schien die etwas magere Motorleistung die Entscheidung auf der Strecke zu bringen - jedoch musste am Ende der grüne Tisch her halten. Das spanische Team überprüfte gegen Ende das Fahrzeug auf zu geringe Bodenfreiheit, setzte es jedoch erst nach Stromabschaltung wieder auf die Bahn. Der ausgesprochene Rundenabzug führte zu 708,0 Runden für Marina Alta. Die Mittelrheiner blieben mit 706,34 zurückgelegten Runden somit Zweite dieser Gruppe und hielten vorläufig den 4. Rang der Gesamtwertung.



Wampenquiz: Wem gehört dieser Pullover !?

Die 5. Startgruppe sah erneut zwei West-Teams am Start. Das Kraner-Racing-Team startete mit Christian Schnitzler am Regler nach der verpatzten Quali auf Spur 6. NASCAR Slot Racing ging „nebenan“ auf Spur 5 mit Startfahrer Patrick Meister ins Rennen. Nach dem ersten Heat lagen Kraner und Leo Chili mit jeweils 93 Runden in Führung. Nach der zweiten Spur schob sich das spanische Criccrac Team in Front, Kraner und Leo Chili folgten. Auch auf der 3. Spur hielt Criccrac das Tempo hoch und sich weiterhin eine Runde vor Kraner. Die gute Nachricht: NASCAR hatte die langsamen Spuren 7 und 8 hinter sich - und konnte sich auf die schnellen Spuren freuen. Prompt ging's auf P4 vor; die spanischen Slot Terassa mussten abreißen lassen

und verloren 3 Runden. Sie sollten im Folgenden unter Druck durch die Jäger kommen, die nun auch von den Spuren 7 und 8 herunter waren und nur weitere drei Runden zurück führen. Vorn schob sich Kraner in Front, da Criccrac auf Spur 7 musste - aber das stand den Niederrheinern ebenfalls noch bevor. Es sollte also bis zum Schluss spannend bleiben !!



Das Kraner-Racing-Team bei der Vorbereitung des Porsche 911 GT1 . . .

Vor dem letzten Heat war Criccrac wieder auf eine Runde auf Kraner heran. Und Kraner ging zum letzten Umlauf auf die langsame Acht. Criccrac hingegen hatte die sehr schnelle Zwei auf dem Programm. NASCAR konnte Le Chili überholen, lag eine Runde in Front und musste nach der Zwischenkontrolle zur Nacharbeit kurz in die Box. Die Jäger fahren sicher auf P5. Zwischen Slot Terassa, X-Rookies und Bahnmeister lag genau eine Runde . . .

Die „Instandsetzung“ kostete NASCAR in etwa genau die Runde Vorsprung, sodass die Schlussfahrer Patrick Meister (NASCAR) und Carsten Starke (Leo Chili) die Sache Auge in Auge austragen mussten. Patrick holte mit einer überragenden Leistung die verloren gegangene Runde wieder auf, sodass diese Geschichte 723,41 zu 722,42 Runden zu Gunsten der NASCAR Piloten ausging. Das waren die Positionen 3 und 4.

Kraner verlor hingegen erwartungsgemäß den geringen Vorsprung und musste Criccrac den Gruppensieg überlassen (737,35 vs. 733,36 Runden).

Die Jäger schafften 713,36 Runden und P5. Matthias Eichwald rettete die Ehre der X-Rookies und blieb 9 Teilmeter vor den Bahnmeistern (701,29 zu 701,20 Runden) - Matthias

meinte lapidar, „so wie eigentlich in jedem Jahr !☺!“ . Somit blieb Slot Terassa nur das Schlusslicht mit 699,15 Runden.



„Storks at Work“ . . . Oliver schleift unter kritischem Blick die ausgegebenen Räder . . . ☺☺

Widmen wir uns dem großen Finale. Nach der ersten Spur lagen die PQ zwei Runden vor dem japanischen Team SKR with Zink. Diese konnten lange Zeit das Tempo von Startfahrer Sebastian Nockemann halten, mussten gegen Ende jedoch einen deutlichen Tempoeinbruch verzeichnen. No Limits rangierten auf P3.

KIK und Bad Boys schafften 90 Runden und teilten sich brüderlich P4. Dritter Bruder im Ring war ein Kleiner ! ☺! Die Dr.Slot Juniors hatten ein paar Anfangsschwierigkeiten (die Nerven !?), kamen dann aber ebenfalls genial auf: Gleichfalls 90 Runden. A.C.R. geht die Sache auf Spur 8 etwas ruhiger an und rangiert mit 89 Runden auf P7. Die rote Laterne bleibt dem MSC Bischofsheim.



Die schnellste Startgruppe - wo fahren wohl die Dr.Slot Juniors . . . !? !? ☺☺

2. Akt: Die PQ verloren auf Spur 5 massiv an Boden und rutschten auf P2 zurück. In Führung war wieder SKR. Dr.Slot Juniors auf P3. A.C.R. war mit Ralph Seif bereits auf P4

vorgeeilt. KIK und No Limits lagen rundengleich. Die Bad Boys fuhren trotz nicht allzu schlechter Spuren bereits 11 Runden hinter der Spitze. MSC Bischofsheim blieb hinten.

3. Akt: Mirko Weber eroberte auf Spur 7 (!) die Führung von SKR (Spur 5) zurück. MSC Bischofsheim musste reparieren. A.C.R. schloss im Sauseschritt auf. Jetzt P3 - eine Runde fehlte noch auf die PQ, die sich eine Runde vor SKR setzten. Dr.Slot Juniors eine weitere Runde zurück weiterhin auf P4. Dann ein Bruch von 7 Runden auf KIK, die wiederum No Limits eine Runde abgehängt haben. Bad Boys schlossen rundengleich auf.

4. Akt: Die Dr.Slot Juniors attackierten weiter. Jedoch folgten für die jungen Jungs anschließend die langsameren Spuren: Rundengleich mit SKR fährt man auf P2. A.C.R. eroberte die Spitze. PQ rutschten nach Spur 8 auf P4 zurück. Zwischen eins, zwei und drei liegen jeweils nur eine Runde. Bad Boys waren weiter eine Runde vor No Limits. KIK fiel zurück. Der Abstand von MSC Bischofsheim wuchs weiter.

5. Akt: Die PQ beklagten Aussetzer (am Auto !). A.C.R. festigten den Vorsprung. Ansonsten keine Veränderungen an der Spitze. Jedoch egalisierten No Limits den Vorsprung von Bad Boys.

6. Akt: Alex Ortmann und Sebastian Nockemann lieferten sich rundenlang ein Duell auf 50cm Abstand. SKR geht ein ähnliches Tempo. Kevin Krollmann heizt für die No Limits vornweg und bugsierte sie sicher auf P5 - Bad Boys waren nun bereits 5 Runden zurück. KIK weitere 2 Runden dahinter auf P7. Die Spitze: A.C.R. nur noch 2 Runden vor SKR; die PQ eine Runde dahinter.

7. Akt: Ralph Seif startet die Schlussoffensive für A.C.R. - es folgte abschließend die langsamere „Defensivspur“ 7. Mirko Weber machte Druck auf SKR und holte noch vor Halbzeit die fehlende Runde auf. Dann war aber Ende; SKR blieb auf P2. A.C.R. führte nun vor der Schlussspur mit 4 Runden. Die Slot Juniors blieben nur etwa 4 Runden hinter den PQ auf dem 4. Rang. Super ! No Limits und Bad Boys ohne Unterschied. KIK zwei Runden hinter Bad Boys. Bischofsheim auf P8.



Hier war noch alles gerade - die PQ bei der Vorbereitung des 911 GT1 . . .

Letzter Akt: SKR machte Druck – richtig Druck. Das PQ Auto kommt bei weitem nicht so gut wie der japanische 911 GT1 aus den Ecken. Nachdem SKR über eine Runde geholt hatte, nahm PQ-Fahrer Mirko Weber das Tempo heraus und sichert P3.

Damit war die Sache jedoch längst nicht „rund“!! Das Augenmerk richtet sich auf die Führenden: Zwar waren 4 Runden ein solider Vorsprung; jedoch fuhr A.C.R. auf Spur 7 und SKR war zwei bis drei Zehntel schneller auf Spur 2 unterwegs. A.C.R. Schlussfahrerin Caro Schnitzler zeigt immense Nervenstärke, während SKR Meter um Meter aufholte. Am Ende blieb ihr noch knapp eine Runde Vorsprung !! Die Top 3 der Startgruppe und des Tages lauteten nach hoch-spannenden 96 Minuten: A.C.R. Racing (743,12 Runden), SKR with Zink Racing (742,19 Runden) und Plastikquäler (739,12 Runden).

Auch wenn die restlichen 5 Teams derweil ein wenig aus dem Fokus der Zuschauer gerieten, war auch hier noch einiges zu klären: Die Dr.Slot Juniors ließen nichts mehr anbrennen und absolvierten 732,19 Runden, was P4 einbrachte. KIK musste den No Limits mit 728,45 Runden zwar P5 überlassen. Die erzielten 724,17 Runden reichten jedoch locker aus, um den Bad Boys eine Nase zu drehen und P6 zu sichern. Die Bad Boys ließen auf der Schlussspur noch ordentlich Federn und brachten in Summe nur 722,14 Runden zustande. Dies war zwar P7 in der Startgruppe, jedoch waren einige Teams der 2. Gruppe schneller !! MSC Bischofsheim hatte einen rabenschwarzen Tag und kam nur auf 663,14 Runden, was die Jungs am Ende böse in die Vierziger Ränge ver-

schlug . . .

In der Übersicht stellen sich die Rennergebnisse folgendermaßen dar:

1. A.C.R. Racing..... P911 GT1 ... 743,12 Rd.
2. SRK with Zink Racing. P911 GT1 ... 742,19 Rd.
3. Plastikquäler P911 GT1 ... 739,12 Rd.
4. Criccrac..... Murcielago ... 737,35 Rd.
5. Kraner-Racing-Team .. P911 GT1 ... 733,36 Rd.
6. Dr.Slot Juniors P911 GT1 ... 732,19 Rd.
7. No Limits P911 GT1 ... 728,45 Rd.
8. KIK Racing P911 GT1 ... 724,17 Rd.
9. NASCAR Slot Racing P911 GT1 ... 723,41 Rd.
10. Leo Chili Racing Corvette 722,42 Rd.
11. Bad Boys..... P911 GT1 ... 722,14 Rd.
16. Slot Mittelrhein..... P911 GT1 ... 706,34 Rd.
22. Vaillante Racing P911 GT1 ... 697,24 Rd.
23. Teuto Corse..... P911 GT1 ... 694,24 Rd.
34. Piccomat P911 GT1 ... 678,18 Rd.
47. OWL-Weser-Slot..... P911 GT1 ... 644,33 Rd.
48. Roadrunner's..... Nissan 350Z . 591,12 Rd.

After Race . . .

Es folgte die Siegereverehrung. Gratulation den Champs 2007: Alex Ortmann, Caroline Schnitzler und Ralph Seif !!

Die B-Wertung errang das Team AMC Nassauer Land. Mit den meisten Applaus erhielten die Dr. Slot Juniors für ihren 6. Rang und den Sieg in der C-Wertung . . . !!

Bevor es ans Büffet ging, traten im Rahmenprogramm auf der DPM Bühne die Weltmeister im Synchron-Haarewaschen sowie ein A cappella Quintet auf.

Die nachfolgende Schlacht am warmen Büffet wurde ausgiebig geführt, bis man sich in zwei Gruppen aufteilte . . .



Auch bei der Schlacht am Büffet ganz vorn dabei - drei Folks aus dem östlichen Ruhrgebiet !!

Der größere Teil der Belegschaft machte sich ab ca. 1:00h auf die Socken Richtung Heimat. Der Rest fachsimpelte noch über die erlittenen Schäden im Rennen und bewunderte das Siegerfahrzeug, welches den Gesetzen der Logik zufolge kaum hätte soweit vorn fahren dürfen . . . ☺☺

Ausblick

Für das kommende Jahr hat Kurt Petri eine Menge geändert. Der Andrang für die Teilnahme an der DPM ist groß. So musste für dieses Jahr zahlreichen Teams abgesagt werden.

Dementsprechend wird künftig ein Teil des DPM Feldes anhand des Vorjahresergebnisses gesetzt sein und ein anderer Teil die Möglichkeit zu einer Qualifikation erhalten. Für diese Qualifikation wird der Zeitrahmen der DPM auf drei Tage ausgeweitet. Der erste Tag beinhaltet ausschließlich die Quali - die beiden folgenden Tage bleiben im Ablauf wie gehabt. Jedoch werden die Teams, welche in der Quali gescheitert sind, die Möglichkeit erhalten, am Freitag und Samstag auf einer zweiten Strecke ein sog. B-Finale auszufahren. Die DPM wird also noch deutlich größer . . . !!

Um dieses Projekt attraktiv abwickeln zu können zieht die DPM um: Zeitlich auf das lange Himmelfahrtswochenende und örtlich nach „Lassen wir uns überraschen“ . . . ☺☺



Die Teilnehmer der DPM 2007 . . .

Wir halten fest: Die nächste DPM findet bereits vom 1. bis zum 3. Mai 2008 statt !! Und 144 Teilnehmer sind längst nicht das Ende der Fahnenstange . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien Mitte / DPM](#)

Classic Formula Day

am 29. September 2007 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy

Der Himmel hatte an diesem Samstag seine Schleusen so weit, wie möglich geöffnet. Die Fahrt in den tiefsten Kohlenpott erwies sich als das reinste Wasserballett, vor allem, wenn man, wie der Verfasser an diesem Tag, mit einem heckmotorisierten Wagen unterwegs war. Da sich Co-Veranstalter Peter Hartmann andernorts team-slottend entschuldigt hatte, traf das solchermaßen halbierte Veranstalterteam folglich mit einiger Verspätung ein.

Die meisten Teilnehmer waren daher schon anwesend, fürchteten wohl auch aufgrund des von den Jungs von „Slot im Pott“ verbreiteten Wohlfühlklimas nicht, in dem Kellergelass, das die beiden schönen vierspürigen Bahnen des Clubs beherbergt, jämmerlich zu ersaufen. Solche Furcht wäre dann wohl doch auch unbegründet gewesen.

Immerhin hatte es einer der als Anwärter auf die Pokale gehandelten Fahrer, Bernd Hämmerling, mit Stefan Laub und Andreas Höne im Gefolge, wohl geschafft, sich schon im Morgengrauen Zutritt zu den Rennstrecken zu verschaffen. Das folgende, im geheimen aufgenommene Foto belegt dies eindeutig:



Bernd Hämmerlings Renner in der frühen Morgendämmerung . . .

Außer den drei genannten ließen natürlich auch Tom Vössing und Thomas Ginster als Gastgeber von „Slot im Pott“ sowie Robert Ehl, der mit dem Verfasser angereist war, die Motoren warmlaufen. Von „gleich um die Ecke“, also auch aus Gelsenkirchen, waren VSC-Serienchef Thomas Willner und Sohn Robert vor Ort. Komplettiert wurde das Fahrerfeld durch den ebenfalls aus der Nähe, nämlich aus Essen, stammenden Neueinsteiger Jochen Wulf, der zwar nicht zum ersten Mal einen Regler in der Hand hatte (sondern seinen eigenen mitbrachte), aber zum ersten Mal in

1:24 unterwegs sein wollte. Im Vorfeld war seine Frage nach Leihfahrzeugen vom Veranstalter positiv beantwortet worden und er sollte auch nicht der Einzige bleiben, der diesen Service in Anspruch nahm.

Training, Abnahme, Fotos, Absprache mit der Rennleitung, Taffy hatte an diesem Tag alle Hände voll zu tun und war ganz froh, dass sich die Teilnehmerzahl im sehr überschaubaren Rahmen hielt. Ohne Probleme konnte dadurch auch der geplante Zeitrahmen eingehalten werden.

Kompakt . . .

- 10 Starter waren in je 2 Klassen am Regler
- Bernd Hämmerling siegt in der Frontmotor-Klasse
- Tom Vössing siegt in der Heckmotorklasse
- Thomas Willner schnappt sich den Preis „Best of Show“
- Neueinsteiger Jochen Wulf schlägt sich wacker
- Spruch des Tages „Halt doch mal endlich Deinen Winddrachen auf der Bahn“

Da die Gelsenkirchener Bahnen jeweils nur vierspürig sind, wurden eine Vierergruppe und zwei Dreiergruppen eingeteilt. Da die beiden Kurse der schnellen Jungs aus Gelsenkirchen teilweise etwas tricky zu befahren sind, wurde eine größere Anzahl Einsetzer benötigt, mit der Folge, dass im Grunde alle Teilnehmer immer an der Bahn waren. Wer wirklich mal nichts zu tun hatte, kommentierte das Geschehen aus dem Hintergrund.

In solch familiärer Atmosphäre begann pünktlich das

Rennen der Frontmotorklasse

Das gesamte Feld war diesmal Ferrari-lastig: zwei Ferrari D50, zwei Ferrari Supersqualo und ein Ferrari 375 standen einer Alfetta und zwei Mercedes Silberpfeilen (W163 und 196) gegenüber. Die britische Fraktion wurde durch einen BRM P25 und einen Lotus 16 vertreten, die, ohne dem Ablauf vorzugreifen, den Anfang und das Ende der Tabelle markierten.



Das Feld der Frontmotorwagen

Als erste nahmen Robert Ehl mit seinem Mercedes W196, Thomas Willner mit einem der beiden gelben Ferrari Supersqualo sowie Jochen Wulf auf dem Leih-BRM die kürzere und schwieriger zu fahrende der beiden Gelsenkirchener Strecken, den durch berufenen Mund „Mountain-Kurs“ genannten Racetrack unter die schmalen Rennreifen. Thomas führte recht bald die Startgruppe an, der Supersqualo hatte nicht zum ersten Mal hier seine Potenz gezeigt. Robert Ehl konnte da ebenso wenig gegenhalten, wie Jochen Wulf, der mit der Kombination aus anspruchsvoller Streckenführung und ungewohntem Fahrzeug hier bei seinem ersten Start mit einem 1:24er-Formelfahrzeug doch seine Schwierigkeiten hatte („die rollen ja viel länger nach, als die 1:32er!“). Aber er lernte schnell, wurde nach und nach immer sicherer und zeigte dann später im Lauf der Heckmotorwagen, dass mit ihm wohl noch zu rechnen sein wird. Das Ergebnis dieser ersten Gruppe lautete: Thomas Willner 157,26 Runden (Platz 8), Robert Ehl 152,62 Runden (Platz 9) und Jochen Wulf beachtliche 140,03 Runden (Platz 10).

Danach stellte Taffy seinen Ferrari D50 neben Robert Willners Mercedes W163 und Tom Vössings Alfetta auf die Bahn. Robert hatte einen wichtigen Antrieb: schneller als Taffy und vor allem schneller als sein Vater zu sein. Dass das mit dem W163 geht, hatte er schon mehrfach gezeigt. Doch diesmal schien es erst anders. Zwar war in dieser Startgruppe gegen Toms Alfetta kein Kraut gewachsen, doch schien es Taffy zumindest zu gelingen, einigermaßen mitzuhalten, während Robert seinen W163 zuerst nicht richtig im Griff hatte. Doch

zur Halbzeit wendete sich das Blatt, Robert gewann immer mehr Sicherheit, holte locker die drei Runden Rückstand auf Taffy auf, der seinerseits auf Spur vier die richtigen Bremspunkte immer wieder und zu oft verpasste. Am Ende stand der 3-Runden-Abstand zugunsten von Robert auf dem Board. Mit den erreichten 162,06 Runden hatte er gleichzeitig, wie beabsichtigt, seinen Vater hinter sich gelassen (Platz 6). Taffy: 159,33 Runden (Platz 7). Auch wenn Tom mit seiner Alfetta nicht zufrieden war („die liegt überhaupt nicht!“), so standen die damit erzielten 166,44 Runden doch am Ende für Platz 3, womit er seinen Anspruch als Heimascari nachdrücklich klargemacht hatte.

Dann traten die Fahrer an die Bahn, von denen allgemein angenommen wurde, dass der Kampf um den Pokal unter ihnen ausgetragen würde - und so sollte es auch sein. Auch wenn es am Anfang nicht so aussah! Zuviel Motivation kann einem guten Ergebnis auch abträglich sein. So durfte Tom Vössing zunächst noch über Andreas Hönes Ferrari 375 lästern: „halt doch Deinen Winddrachen mal auf der Bahn“. Die Lexan-dünn ausgeschliffene Karosserie macht halt einen tiefen Schwerpunkt möglich - doch auch, wenn bei Anfahrt zur Brücke der 375 immer wieder seine Spur verließ, am Ende zählte man 167,33 Runden zusammen, was Platz 2 bedeutete. Stefan Laub trat mit dem zweiten Ferrari Supersqualo als heftiger Konkurrent auf, hier ein Foto nach dem Rennen:



Das müssen Andreas Höne und Stefan Laub sein, sagte man mir....

Er konnte letztlich jedoch nicht mithalten und fiel mit 164,41 Runden noch auf Platz fünf zurück. Einer internen Absprache zufolge hatte Thomas Ginster mit seinem schnellen Ferrari D50 eigentlich in der Spitzengruppe, sowie im

Kampf um das Küchensilber ein gewichtiges Wörtchen mitreden sollen. Nachdem er jedoch in Vorbereitung auf das Rennen neue Felgen aufgezogen bekam, besaß der Ferrari eine Hinterachsweite, die jenseits von jedem „Auge zudrücken“ weit außerhalb des Reglements lag. Nach der erforderlichen Korrektur hatte dann zwar die Abnahme, aber keine weitere Testfahrt stattgefunden. Ein Fehler! Denn der Ferrari wollte nicht die gewohnte Performance bringen, die lauten Geräusche aus dem Heck deuteten darauf hin, dass hier etwas nicht richtig lief. Der Fahrer dadurch nervös, Ergebnis: mehr Abflüge, als für eine wirklich gute Platzierung gut tat. Einziger Vorteil: von Abflug zu Abflug wurde der Ferrari leiser und schneller. Mit 166,38 Runden behauptete sich Thomas dann aber immer noch auf Platz 4 vor Stefan Laub. Auch Bernd Hämmerling, der mit vorgeblicher Ruhe zuvor noch an seiner Pfeife genuckelt hatte, zeigte ein paar Mal Nerven. Der kompromisslos auf Kampfgewicht getrimmte Lotus 16, den er an den Start brachte, war jedoch in seinen Händen ein nicht zu schlagendes Fahrzeug. In hervorragend schneller Fahrt setzte er sich mit 172,05 Runden mehr als deutlich nach oben ab. Damit stand er am Ende des Rennens verdient als Sieger in der Heckmotorklasse fest.

Es folgte eine, durch Spaghetti mit hausgemachter Soße geprägte Mittagspause, Frau Willner machte dazu die Küchenfee (hierfür vielen Dank!) und allen schmeckte es!

Solcherart gestärkt ging es zunächst an die Preisverleihung „Best of Show“, wie es mittlerweile zur guten Tradition bei den Classic Formula Days geworden ist.



Mit nahezu einstimmigem Ergebnis wurde aus den angetretenen Fahrzeugen dieser Ferrari 158 als Schönster gewählt.



„Best of Show“ für Thomas Willner

Thomas Willner nahm mit berechtigtem Stolz den Preis, die 1:43-Miniatur eines Lotus 33, aus der Hand von Taffy entgegen.

Es sei vorweg gesagt: sonst brachte der Ferrari 158 dem Erbauer diesmal aber sowas von gar kein Glück....

Danach ging es in unveränderter Gruppierung in das

Rennen der Heckmotorklasse

Das Feld ist diesmal auf dem Foto um ein Fahrzeug schwächer. Am Honda Ra 272 von Thomas Ginster wurde bis zum Schluss geschraubt.



Das Feld der Heckmotorfahrzeuge

Die große Bahn des Clubs sollte nach Willen des Veranstalters mit 11 Volt befahren werden, was zunächst Unmut bei Tom Vössing auslöste, der gerne 12 Volt auf der Anzeige gesehen hätte. Die Entscheidung, die (Strom-) Spannung etwas zu reduzieren erwies sich aber letztlich als richtig, denn das Rennen war trotzdem spannend und außer einer abgeworfenen Fahrerfigur kam es zu keinen weiteren Schäden an den Fahrzeugen.

In der ersten Startgruppe standen neben Thomas Willners gerade prämierten Ferrari 158 die beiden Coper T60 von Robert Ehl und der an Jochen Wulf entlehene des Veranstalters auf der Bahn.



Zweimal Startnummer 14???

Thomas' Ferrari eignete sich an diesem Tag wirklich nur zum „Schönfahren“, er konnte an keiner Stelle in das Geschehen wirklich eingreifen, so dass für ihn am Ende des Laufes 124,13 Runden zusammengezählt wurden (9.Platz). Der Newcomer Jochen Wulf kam hier mit dem gut liegenden Leih-Cooper deutlich besser zurecht, als zuvor mit dem Frontmotorwagen und erzielte insgesamt 127,5 Runden (8.Platz). Allerdings sollte Tom Vössing noch zeigen, dass aus diesem Auto noch jede Menge mehr herauszuholen ist. Dennoch, für einen Erststart eine sehr gute Platzierung für Jochen! Ganz unspektakulär ging Robert Ehl mit seinem Cooper zur Sache, ließ sich nicht durch die Abflüge der Mitstreiter beeindrucken und zog unbeirrt seine Bahn, so, dass die Anzeige für ihn bei 132,21 Runden stehen blieb, was am Ende einen hervorragenden 5.Platz bedeutete.

Nur einen Wimpernschlag dahinter platzierte sich mit 132,32 Runden Robert Willner, der mit seinem BMW F2 in der nächsten Startgruppe gegen Taffy und Tom angetreten war. Platz 6 bedeutete für ihn, dass es im familieninternen Duell 2:0 für ihn stand. Taschengeld deshalb rauf oder runter? Darüber waren die Meinungen bei Vater und Sohn aber diametral entgegengesetzt! Taffys Ferrari 156, der zuletzt in Siegen mit anständiger Performance aufgewartet hatte, kam hier mit zu langer Übersetzung leider nicht recht zum Zug, für den Veranstalter enttäuschende 128,28 Runden

(Platz 7) waren festzuhalten, über den Rest decken wir den Mantel des Schweigens.



BMW F2 (Höne, Willner), die alte Carrera-Karosserie ist für gute Platzierungen immer noch fit zu machen!

Tom dagegen hatte sich nach Überholung der Reifen das Ziel gesetzt, mit dem Leih-Cooper wenigstens einen Pokal für den Club zu holen und drehte derart auf, dass Taffy Hören und Sehen verging. Wie viel aus dem mittlerweile in der dritten Saison mit gleichem Motor als Leihfahrzeug eingesetzten Cooper noch herauszuholen ist ! Auch die noch ausstehende Spitzengruppe bekam beim Einsetzen mit, dass man sich hier besser warm anziehen sollte. Die 147,30 Runden, die Tom ins Plastik brannte, waren mit fast zehn Runden Abstand auf den Nächstplatzierten ein ganz eindeutiger Platz 1. Und dafür wurde geklatscht! Tom war zufrieden und mit der zunächst als zu gering angenommenen Spannung wieder versöhnt.

Würde die Übermotivation der Spitzengruppe wieder zu ähnlichen Zuständen wie auf dem Mountain-Kurs führen, war die Frage der Umstehenden. Tja, genauso sollte es werden... Während Thomas Ginsters von Veranstaltung zu Veranstaltung immer schöner und fertiger aussehender Honda erhebliche konstruktive Schwächen im Fahrwerksbereich zeigte, so dass er sogar im Laufe des Rennens noch gegen den blauen Leih-Cooper ausgetauscht wurde (118,4 Runden, Platz 10), ging zwischen den drei anderen Kombattanten aber richtig die Post ab. Es wurde sich beharkt, was das Zeug hielt und Bernd Hämmerlings Ferrari 156 zeigte nachdrücklich, warum dieser Typ auch „Sharknose“ genannt wird: gnadenlos pflügte er durch das Feld und durch die abgeflogenen Mitstreiter hindurch. Dennoch: es gab keinen Bruch und der Ton blieb friedlich. Die gegenseitigen Attacken machten es jedoch unmöglich, an die Leistung von Tom heranzukommen. So blieb für Stefan Laubs Lotus 18,

der auf diesem Kurs etwas mit seinem kurzen Radstand zu kämpfen hatte, der Zeiger bei 132,76, und damit nur knapp vor Robert Ehl stehen (4.Platz). Andreas Höne setzte sich dagegen mit seinem auf einer alten Carrera-Karosserie basierenden BMW Formel2 mit 134,75 Runden auf Platz 3 ab. Wäre der Wagen nicht vorne etwas zu leicht, hätte manches Deslotten verhindert werden können und wer weiß?.... Nun, die Haifischattacken von Bernd Hämmerling endeten mit 138,62 Runden und damit auf Platz 2. Zwar blickte man zum Schluss wieder in ganz entspannte Gesichter, aber Stefan Andreas und Bernd waren in einem Auto angereist. Da hätte ich doch bei der Rückfahrt gerne mal Mäuschen gespielt. Bei der anschließenden Siegerehrung erhielt dann erst Bernd Hämmerling von Taffy den Pokal für den Sieg in der Frontmotorklasse:



...danach Tom den Pokal für den Sieg in der Heckmotorklasse:



Mit Dank an den Club sowie an die unterstützende Frau Willner ging wieder einmal ein schöner Renntag zu Ende, an dem der eine oder andere sicher kein einziges Mal an das anhaltend schlechte Wetter draußen gedacht hat. Der Veranstalter hofft, dass, wie er selber, auch alle gesund nach Hause geschwommen sind.

Sonstiges

Diesmal wurde konsequent die im Reglement verankerte Wertung der optischen Anforderungen an die Modelle mit Rundenzu- und abschlägen angewandt. Verschiebungen in der Platzierungen ergaben sich dadurch jedoch diesmal nicht.

Die Veränderungen für die Saison 2008, wie zuletzt mitgeteilt, wurden in einzelnen Gesprächen noch mal kurz erläutert. An dem schon mitgeteilten Reglement wird sich nichts wesentliches mehr ändern. Ausdrücklich nicht zugelassen wird der Lotus-Turbinenwagen. Den Vorschlag von Tom Vössing, die Veranstalter mögen doch zum nächsten Event vielleicht schon Karossen der beiden Hauptanbieter Michael Ortmann und Peter Kaczmarek zwecks Erwerb mitbringen, damit rechtzeitig über den Winter gebaut werden kann, werden Taffy und Peter gerne aufgreifen und, wenn möglich, auch umsetzen.

Etwas mehr und vor allem großformatigere Fotos vom 3.Classic Formula Day sind in [diesem Webalbum](#) zu finden:

Der nächste und letzte Classic Formula Day in diesem Jahr wird am 10. November 2007 beim Carrera Club Oberberg in Engelskirchen stattfinden

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

Alles weitere gibt's hier:

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

Oldtimer Grand-Prix

vom 4. bis 7. Oktober 2007 in Mettmann

Der Feiertag am 3. Oktober leitet unmittelbar zum 15. Oldtimer Grand-Prix (OGP) in Mettmann über. Vier Tage lang ist der Keller im Konrad-Heresbach-Gymnasium in Mettmann Mittelpunkt für die Freunde historischer Slotcars . . .



OGP 2007 . . .

Bereits ab Donnerstag Abend ist der weiträumige Keller zu Trainingszwecken geöffnet.

Der eigentliche Rennbetrieb beginnt am Freitag Mittag gegen 13:00h. Den Auftakt fahren traditionell die alten NASCARs. Es folgen die Monza- und die Formel-Klasse, bevor zum Abend die Le Mans Challenge nach DSC-Reglement den ersten Renntag beschließt.

Der best besuchte Tag ist üblicherweise der Samstag, an welchem die Carrera Klasse den Anfang macht. Anschließend stehen vier Klassen an Rennsport-, Touren- und GT-Fahrzeugen auf dem Programm. Das abendliche Buffet und die Tombola runden den 2. Tag ab.

Der Sonntag bleibt nur noch den Unentwegten vorbehalten. Die schnellen Superslot und Can-Am werden bewegt - letztere eher geflogen. Am frühen Nachmittag ist dann die Heimreise angesagt.

Wichtig: Auch Kurzentschlossene dürfen noch mitfahren. Nennungsschluss für die einzelnen Klassen ist erst jeweils 60 Minuten vor deren Start !!



43m High-Speed, überhöhte Kurve inklusive - der Track der SLOW Mettmann . . .

Der Zeitplan für das anstehende Großereignis sieht wie folgt aus:

Donnerstag, 04.10.2007

ca. 18:00h freies Training für alle Klassen

Freitag, 05.10.2007

ab 09:00h freies Training für alle Klassen

ca. 12:30h Wagenabnahme NASCAR, anschließend Concours de Elegance

ca. 13:00h Start NASCAR Rennen

ca. 15:00h Start Monza Rennen

ca. 17:00h Start Formel Rennen

ca. 19:00h Start Le Mans Challenge

Samstag, 06.10.2007

ab 08:00h Wagenabnahme und Concours Klasse Carrera

ca. 10:30h Start der Carrera Klasse

ca. 13:30h Start der Klasse Rennsport-, Touren- und GT-Fahrzeuge

ca. 16:00h Start Cox, K&B sowie 36D Inliner anschließend Tombola und Abendessen

Sonntag, 07.10.2007

ab 08:00h freies Training

ca. 09:00h Wagenabnahme / Concours Superslot

ca. 10:00h Start Super Slot Klasse

ca. 12:00h Start Can-Am Klasse

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / OGP Mettmann](#)

245 easy*

3. Lauf am 13. Oktober 2007 in Witten

In den Räumlichkeiten des Raceway Witten schließt die **245 easy*** am übernächsten Samstag ihre Premieren Saison 2007 ab . . .



Das Gebäude, in dessen 1. OG der Raceway untergebracht ist . . .

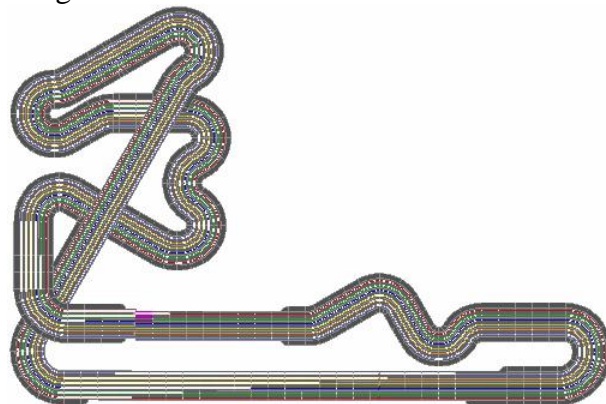
An dieser Stelle soll es nur einige erste, kurze Hinweise für die Veranstaltung geben.

- Die Teilnehmerzahl wird auf 24 Teilnehmer **beschränkt** sein . . .
- Deshalb ist eine **rechtzeitige** Voranmeldung sinnvoll . . .
- Darüber hinaus ist eine Voranmeldung für diese Veranstaltung **obligatorisch** . . . !!
-

Strecke

Eine Runde in Witten dauert - mit 49,1m Länge ist der Kurs im Raceway das längste Plas-

tikgeläuf im Westen. So wirklich schwierig ist die Sache nicht. Allerdings verlangt das Infield einige Aufmerksamkeit . . .



Die 49,1m Witten in der Übersicht . . .

Vornennung

Die Vornennung ist für eine Teilnahme an der **245 easy*** zwingend erforderlich !! Nennungsabschluss ist Mittwoch, der **10. Oktober 2007** um Mitternacht . . .

Vornennung an IG245  zum Anklicken !!

Im zu entrichtenden Startgeld sind die Kosten für das Abendessen bereits enthalten . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / 245 easy*](#)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Samstag, den 13. Oktober 2007:

Adresse

Raceway Witten
Jahnstr.13
58455 Witten

URL

www.raceway-witten.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 49,1m lang

Zeitplan

Freitag, 12. Oktober 2007

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 13. Oktober 2007

ab 09:00h Bahnöffnung, Training unter Workshopbedingungen

ab 09:30h Beginn offizieller Teil

ab 12:30h technische Abnahme

ab 13:00h Start erster Durchgang

ca. 16:00h Start zweiter Lauf

ca. 19:00h Tages-Siegerehrung

ca. 19:15h gemütliches Abendessen
anschl. Saison-Siegerehrung