WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 134 -

12. November 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . das vergangene Wochenende sah am Freitag die Zwerge in Siegen sowie am Samstag die 245 in Dortmund und die Classic Formula in Engelskirchen - dem Käfer-Cup gehörte der Sonntag . . .
Kommendes Wochenende ist in 2-facher Hinsicht wieder Finale angesagt. Der SLP fährt das seine in Frankfurt auf dem Raceway und der NASCAR Winston Cup in Kamp-Lintfort. Der nächste Sonntag sieht dann die DTM zum 2. Lauf in Arnsberg starten . . .

Ausgabe 134 der „WILD WEST WEEKLY“ bildet diese Events ziemlich komplett ab - einzige Ausnahme sind die Classic Formula . . .
„Schreibtischtäter“ für diese WWW sind Andreas Höne, Taffy Ulrich, Andy Lippold, Manfred Stork, Andreas Päppinghaus sowie der Schleichende . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Kampf der Zwerge
  6. Lauf am 9. November 2007 in Siegen
- **Gruppe 2 4 5**
  7. Lauf am 10. November 2007 in Dortmund
- Käfer-Cup
  5. Lauf am 11. November 2007 in Moers
- Slot Langstrecken Pokal
  4. Lauf am 16./17. November 2007 in Frankfurt
- NASCAR Winston Cup
  7. Lauf am 17. November 2007 in Kamp-Lintfort
- DTM
  2. Lauf am 18. November 2007 in Arnsberg

Kampf der Zwerge

6. Lauf am 9. November 2007 in Siegen

geschrieben von Andreas

Der letzte Lauf vom Kampf der Zwerge in der Saison 2007 war der Grund für 21 Zwergenfahrer, sich bei der Scuderia Siegen im Keller einzufinden. Besonders schön war, dass sich viele Clubmitglieder der Scuderia auch zum Rennen eingefunden haben und dass die Kollegen der KdZ Mitte aus dem Raum Frankfurt dazukamen.

Startfeld mit 21 Zwergen

So hatten wir das zweitgrößte Startfeld in der Premierensaison und insgesamt über 30 verschiedene Starter im Laufe der Saison. Auch haben sich viele im Vorfeld des Finales persönlich oder per Email bei mir gemeldet und Ihr Interesse am Fortbestand der Serie angemeldet.
Heute werden wir auf einen ausführlichen Rennbericht verzichten und nur in einigen Ausschnitten über das Rennen berichten. Dafür werde ich am Ende noch auf die Neuigkeiten der Saison 2008 eingehen.

Kampf der Zwerge T-Shirt in XL

Aus der ersten Startgruppe möchte ich Ralf Lange erwähnen, der die Serie von Anfang an begleitet hat und trotz schwerer Krankheit sich den Rennstart nicht nehmen lassen hat und mit seinem 18. Platz immerhin den 4. Gesamtrang

verteidigen konnte. Gewonnen habe ich die erste Startgruppe und damit den 11. Platz eingefahren. Die 2. Startgruppe hat Jens Gerlach mit der Alpine A110 gewonnen und war auf Platz 7 bester Oberberger.

Sprite MK 1 gegen NSU TT

In die Topgruppe konnte sich außer den Siegener nur noch Stefan Laub vom SRC Köln qualifizieren. Stefan hat auch noch 2 weitere Zwerge im Verleih in der Spitzengruppe gehabt und konnte mit seinem Fuhrpark die Plätze 1, 4 und 6 einfahren. Auf Platz 3 ist der Sieger der DSC in Siegen Uli Hütwohl mit seinem Abarth 1000 SP eingelaufen. Knapp geschlagen auf Platz 2 ist Henning Reuter und seine Alpine A 110. Einen Tick weiter kam Uwe Schöler mit dem wunderschönen Lotus 15 von Stefan Laub, der leider bei dem Rennen noch kurz vor Ende einen unverschuldeten Totalschaden erlitt.

Lotus 15 vor dem Unfall

Die Ergebnisse des Rennens und der Gesamten Saison sind bereits auf unserer Homepage hinterlegt.

Mit den Startgeldern der Saison und der Unterstützung von Schöler Fahrwerkstechnik konnte für jeden Starter, der mehr als 50% der Rennen bestritten hat, ein Fahrwerkskit für Zwerge verteilt werden. Hier wurden auch die Fahrer bedacht, die nicht am Finale teilnehmen konnten.

Mini Cooper S

In der Gesamtwertung waren am Ende Platz 2 und 3 punktgleich, so das über die Anzahl der Siege Stefan Laub auf Platz 3 und Andreas Höne auf Platz 2 kam. Unangefochten auf den ersten Platz kam Jens Gerlach. Als Pokale kamen Marmorsockel mit Zwergenmodellen zum Einsatz, hier hat uns der Steinmetz Thomas Strässer unterstützt.

Jens Gerlach holt sich Gesamtrang 1

Was ändert sich in 2008 ?

Erstens und am wichtigsten, die Zwerge rennen weiter. Aber wir wollen mehr Wert auf die „echten“ Zwerge legen und werden hierfür die Fahrzeugliste straffen.

Auch in 2008 werden keine Verbreiterungen zulässig sein, die nicht im Bausatz enthalten sind. Damit haben wir, in Absprache mit Michael Trieschmann aus Frankfurt, die Grundlagen geschaffen, um eine gemeinsame Zukunft zu erfahren. Denn auch die Region Mitte will die Verbreiterungen und die Porsche 550 im nächsten Jahr nicht mehr dabei haben. Aber damit die Alpine A110 und die Prototypen nicht Arbeitslos werden, wird noch eine Division 2 eingeführt, wo wir Tourenwagen bis

1.600 cm³ fahren werden. Hier werden die Verstoßenen noch ein Jahr eine Heimat finden. Es wird auch hier eine Fahrzeugliste für die Alfa GT/J 1300, VW Golf + Scirocco, Ford Escort und BMW 1600 und vielen anderen dieser Welt geben. Da wir noch ein wenig Zeit zum aussortieren und vermessen dieser Autos brauchen, wird das neue Reglement erst Anfang Dezember veröffentlicht. Hier sind aber keine Breitbauten erwünscht, sondern serien-nahe Karosserien im Rennlook.

Wie sonst auch möchten wir uns für die Gastfreundschaft in Siegen bedanken. Auch einen besonderen Dank an alle, die es auch mit Leihwagen ermöglicht haben, für den Neueinsteiger einen ersten Versuch bei den Zwergen zu starten.

Alle Informationen über die Termine, Bilder, Videos und Reglement findet Ihr auf der Homepage des CCO.

Bei Fragen zu den zugelassenen Fahrzeugen wendet Euch bitte an Andreas Höne.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Kampf der Zwerge

Gruppe 245

7. Lauf am 10. November 2007 in Dortmund

Auch für die **Gruppe 245** ist das Saisonende in Sichtweite gerückt. Das „Vorfinale" - der siebte von acht Läufen - stand am Samstag im Dortmunder ScaRaDo auf der Tagesordnung. Nach dem „Durchhänger" beim 6. Lauf mussten Arbeit, Urlaub und andere Verpflichtungen wieder zurück stehen - man kehrte in der 245 auf „Normalmaß" zurück . . .

Kompakt . . .

- **erster Schnee auf den Höhen von NRW beeinträchtigt die 245 nicht . . .**
- **mit 28 Startern und 83 Slotcars wieder auf halbwegs Kurs . . .**
- **(zu) viele Defekte beim 7. Lauf . . .**
- **erster Gesamtsieg für ein Gr.2 Fahrzeug . .**
- **JanS, Frank Hermes und Schleichender blockieren das Treppchen . . .**
- **Markus Kever (Gr.2), Ingo Vorberg (Gr.4) und Dennis Hesse (Gr.4) jeweils auf P4 in den Gruppen . . .**
- **auch P5 abwechslungsreich besetzt: Holger Sarnow (Gr.2), Jörg Fischer (Gr.4) und Dieter Sommer (Gr.5) . . .**
- **ausreichend Spannung für's Finale . . .**

Strecke

ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

Url
www.scarado.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Da beide Plastikquäler zum zweiten Mal in Folge fehlten, war JanS der klare Favorit für den 7. Lauf. Lediglich einzelne „Glanzleistun-

gen“ (wie zuletzt Udo Kaina im Heaven) oder aber technische Probleme könnten den sicheren Zweiten der aktuellen Saison in Bedrängnis bringen . . .
Dafür war aber die zweite Reihe der 245 vollzählig im ScaRaDo versammelt, sodass es hier wieder einmal richtig spannend werden könnte. Da starke Heimascaris völlig fehlten, müsste sich bis zum Abend eigentlich ein unverfälschtes Bild ergeben . . .

Wo waren am ehesten besagte „Glanzleistungen“ zu erwarten !? Das große Fragezeichen blieb in der Gr.2. Der Schleichend hatte auf den langsameren 3.0 CSL zurück gerüstet - und auch sonst war keine Konkurrenz für den RI in Sicht. Anders in der Gr.4: Hier ist immer mit DiSo und seinem „Denim“ M1 Procar zu rechnen und auch der schleichende Jota muss im Auge behalten werden. Dafür glänzte bislang in der Gr.5 immer die Ferrari-Power von Frank Hermes und Udo Kaina . . .
Das müsste eigentlich für einen abwechslungsreichen Renn-Nachmittag sorgen, denn auch auf den Rängen dahinter lagen wie immer Stärken und Schwächen in den einzelnen Gruppen dicht beieinander . . .

Was drauf steht ist drunter, aber eigentlich auch wieder nicht - Ersatz für den schleichenden „Gitanes“-Jota, der nach über 20 Rennen ersetzt werden musste . . .

So ganz ohne Abwesenheitsliste geht’s beim „Stammpersonal“ dennoch nicht: 245-Urgestein Hans Przybyl musste gesundheitsbedingt passen - wir wünschen gute Besserung, Hans !! Die gesamten Plastikquäler (Reiner Barm, Sebastian Nockemann und Jan Uhlig) fehlten erneut und auch der 245-Youngster Johannes Kießling hatte anderweitige Verpflichtungen . . .

Slotcars und Technik . . .

Trainingsmöglichkeiten bot das ScaRaDo satt - ferner ist die **Gruppe 245** nicht die GT/LM-Serie ☺☺. Dementsprechend ging’s am Freitag Abend eher ruhig und übersichtlich zu: Gut ein Dutzend 245er - interessanterweise die kompletten schnellsten zwei Startgruppen – waren anwesend und brachten sich und ihre Slotcars auf Trab. Die Trainingsleistung bestätigte im Wesentlichen die Spekulationen des schleichenden Orakels. S² bastelte atypisch viel - für die neuen Autos waren Motoren und Räder auszufiltern . . .

Am **Samstag Früh** erfolgte die Generalprobe für den Zeitplan 2008: Eher Aufstehen - eher starten. Nicht jeder schaffte es bei der Premiere, das Bett rechtzeitig zu verlassen. Gut für die Frühaufsteher ☺ Jedoch überschritt der 245er-Zähler um 8:00h bereits die 15 Teilnehmer. Ansonsten mussten halt die Nicht-Vorab-Trainierer zusehen, die Vorbereitung für das Rennen binnen rund 3 Stunden hinzubekommen . . .

„Slottec“ Chef Peter Höhne fand beim ersten 245-Besuch sofort ausreichend Gesprächspartner; seine Scheibenrahmen bietet er auch für 245-Fahrezeuge an - und das sonntägliche SLP-Training in Ffm war ebenfalls ein Thema . . .

Die Abteilung **neue Slotcars** war in Dortmund wieder mehr der Erwähnung wert. Neue Gesichter bedeuten halt i.d.R. auch neue Autos - und der Schleichende selbst musste wohl auch zu den Neuen gezählt werden . . .
Der Saarländer Peter Höhne hatte ein BMW M1 Procar und eine Toyota Celica LB im Gepäck. Für die Gr.2 musste noch ein Leihwagen her. Ohne Kompromisse lief der Vor-Eifelaner Jörg Mews auf: Toyota Celica 1600 GT, Lamborghini Jota und Toyota Celica LB lautete die

„Erstausstattung“ für die Premiere. Der Schleichende rollte ebenfalls einen Neuwagen-Set an den Start: BMW 3.0 CSL (Gr.2), Lamborghini Jota (Gr.4) und BMW 320 turbo ’80 (Gr.5) lauteten die Modelle. Bis auf die Gr.4 waren dies nicht unbedingt die schnellsten Modelle aus dem Hause S²; dafür aber einmal wieder ein paar Raritäten . . .

Die **technische Abnahme** begann fahrplangemäß ebenfalls früher, war aber mit am Ende 83 Slotcars nicht wirklich zu Höchstleistungen gefordert. Wie üblich schafften insgesamt 6 erfahrene 245er - mittlerweile bestens eingespielt - an dieser Aufgabe. Christian Grüttner brachte neu entwickelte Werkzeuge im Beta-Status zur weiteren Vereinfachung der Abnahme mit, welche sich bei ihrer Generalprobe bestens bewährten. Dazu durfte der Motorprüfstand der 245 einmal wieder Gas geben, damit die Schwarzen Bisons aus dem Rennen blieben . . . ☺☺

Mehr Platz als in mancher Bastelbude - die S² Arbeitsfläche im ScaRaDo: Koffer, Prüfstand, Auswertung und Foto-Studio . . .

Racing . . .

Start um 12:00h war die Zielsetzung. Nur der Schleichende konnte das letztlich verhindern - ein ordentliches Gruppenfoto sowie ein paar Anmerkungen zur Saison 2008 standen zuvor noch an.

Dann gingen mit etwa 10 Minuten Verspätung 28 Teilnehmer mit 83 Slotcars ins Rennen, die insgesamt 13 Startgruppen bildeten. Die erste Gruppe wurde folglich um 12:10h vom ersten Reiseleiter Detlef Hinkelmann für 6*3 Minuten auf die Strecke geschickt . . .

Es muss nicht immer Racing sein - isst Dana jetzt beidhändig . . . !? !? . . . ☺☺

Als **Schlagzahl** gab das schleichende Orakel 21 Runden pro Spur für die Gruppen 4 und 5 vor - so man es denn besonders eilig hatte. Für die Gruppe 2 durfte es auch ein halbes Ründchen weniger sein ☺☺ Oder eben zumindest durchschnittlich mehr als 20 Runden, so man die Top 6 im Visier hatte . . .

Zusammenfassung . . .

Die **Gruppe 2** bildet jeweils die Königsdisziplin der 245 - wer kann schon ordentlich Inliner Chassis bauen und 72mm schmale Slotcars an 20 Volt zügig und fehlerfrei um den Kurs fliegen lassen . . . !? Zumindest stellten sich 27 Fahrzeuge dieser Herausforderung.

Die Abteilung Pleiten, Pech und Pannen nahm am Samstag breiten Raum ein. Ergo soll dieses Kapitel auch für die Gr.2 am Anfang abgehandelt werden. Michael Rettler bekam Getriebeprobleme am 635 CSi - dito Ingo Vorberg mit dem Nissan KPGC und Dieter Sommer mit dem Firebird Trans-Am. Alle Drei wurden somit deutlich zurück gespült. Mark Hohaus beklagte einen Reglerdefekt (die Feder riss), welcher ebenfalls einige Zeit und Einschläge kostete . . .

Zum Auftakt gleich Gr.2 für Jörg Mews - später lief's besser mit den Gruppen 4 und 5 . . .

Was tat sich bei den Folks, die problemlos durch kamen !? Schon früh fuhr JanS mit dem Camaro 124,69 Runden. Das waren fast 2 Runden mehr als der Sieger Marcel Wondel im Vorjahr. Da war nichts dran zu drehen. Der Gruppensieg - mit Abstand !! Der Schleichende hatte mit dem 3.0 CSL nicht den besten Tag. Mit (zu) vielen Fehlern brachte er 118,64 Runden zustand. Lange Zeit waren die 112,88 Runden von HaJü Eifler, der mit dem VW Käfer 1303S fuhr, P3. Dann ging es allerdings Schlag auf Schlag. Holger Sarnow stellte den Firebird Trans-Am bei 116,57 Runden ab, das war bis dahin P3 - am Ende immer noch P5. Udo Kaina verfehlte diesen Wert um etwa eine halbe Runde. Sein Firebird Trans-Am landete bei 115,71 Runden, was P6 bedeutete. Anschließend machte es Frank Hermes mit dem Ascona 400 besser und kam bis auf $^{1}/_{3}$ Runde an den Schleichenden heran (118,34 Runden und P3). Im letzten Durchgang erzielte Markus Kever noch 116,77 Runden mit der Toyota Celica 1600 GT. Das war in der Endabrechung P4 in seinem 4. 245-Rennen. Herzlichen Glückwunsch !

Sorry für den 3. Neuwagen - aber jetzt ist bei S² auch erst einmal wieder Ruhe . . . ☺☺

Bemerkenswert: Ein Mal wieder 8 verschiedene Modelle unter den ersten Zehn !! Dennis Hesse mit dem Ford Capri auf P8 zum zweiten Mal in Folge in den Top 10. Ralf Thöne mit dem BMW 635 CSi sowie Christian Grüttner mit dem Nissan Skyline auf P12 bzw. P13 . . .

In der **Gruppe 4** musste JanS zwingend gewinnen, wenn er den Tabellenführer Sebastian Nockemann beim Finale in Kamp-Lintfort noch ein wenig ärgern möchte. Dementsprechend hoch motiviert startete der RI ins Gr.4 Rennen . . .
"Renner" bei den Defekten in der Gr.4 waren verschobene Motoren. Es erwischte als ersten Markus Kever mit dem Jota. Nach Einschlag war der Motor verschoben; als Folge entstand ein massiver Zeitverlust. Später ereilte dann Volker Kuhl's BMW M1 Procar dasselbe Problem. Der RI reparierte; dennoch blieb viel Zeit liegen. Dennis Hesse schaffte mit dem Leih BMW M1 nur eine Spur - bereits auf dieser klang das Getriebe erbärmlich. Direkt auf der 2. Spur erlöste eine abgerissene Lötfahne am Motor die Zuhörer. Aus !!

Rangierte lange Zeit auf P1 - Lamborghini Jota von Ingo Vorberg . . .

Ingo Vorberg setzte sich mit seinem Lamborghini Jota und 121,11 Runden vorläufig an die Spitze. In der Endabrechnung war dies schließlich P4. Jörg Fischer (ebenfalls Jota) verfehlte diese Bestmarke nur knapp (120,87 Runden), sodass erst Frank Hermes (Jota) mit 123,51 Runden eine neue Bestmarke setzte. Diese sollte bis zum vorletzten Heat Bestand haben, weil Dieter Sommer den BMW M1 Procar nur auf 120,37 Runden brachte. Dieter haderte allerdings mit einigen Kollegen im Rennen, die ihn verschiedentlich aus dem Slot holten. Somit blieben nur noch die S² Jota, um

Frank von der Spitze zu verdrängen. Dies gelang schließlich im Team-/Tiefflug: 124,36 Runden reichten JanS für den Sieg - 123,88 Runden dem Schleichenden für P2 . . .

Bemerkenswert: Jörg Mews mit dem Lamborghini Jota bei seinem ersten Gr.4-Rennen gleich auf P10 !! Marcus Noack mit dem vergleichsweise schmalen Lotus Esprit auf P12 (der neue Maserati Bora steht übrigens kurz vor der Vollendung) und Mark Hohaus mit dem BMW M1 auf P18 . . .

Kurz vor der Vollendung - Maserati Bora von Marcus Noack . . .

Bei den Silhouette Cars der **Gruppe 5** hatte Udo Kaina noch eine gute Chance, in der Gesamtwertung aufs Treppchen zu fahren. Für diese Gruppe hatte folglich er die „Hochspannungskarte“ gezogen. Aber es sollten sich im Rennen etliche Jungs finden, die etwas gegen Udos Durchmarsch hatten . . . ☺☺
Die Stories verschobener Motor bzw. gelöstes Motorritzel fanden in der Gr.5 ihre Fortsetzung. Bei der Celica LB von Thorsten Hesse verschob sich der Motor. Thorsten hatte darauf hin keine Lust mehr und musste überredet werden, weiter zu machen. Das Zögern und die Instandsetzung kosteten ca. 14 Runden. Fabian Holthöfers Celica LB wies hingegen das bekannte Problem „gelöstes Motorritzel“ auf, was sich im Lauf der 18 Minuten nicht dauerhaft beheben ließ . . .

Hier fuhr Frank Hermes gleich zu Beginn 123,06 Runden, was vorerst unumstritten P1 bedeutete. Zwischen P5 (Dieter Sommer, Toyota Celica LB, 120,37 Runden) und P11 (Udo Kaina, Ferrari 365 GT4 BB, 119,36 Runden) lag am Ende keine Runde Abstand !! Schön, dass sich hinter den Toyota und Ferrari Piloten Ingo Vorberg, Dirk Stracke und Jörg Fischer auf den Rängen 9 und 10 mit Markus Kever ein Ford Capri turbo Fahrer sowie mit Holger Sarnow eine BWM 320 turbo Lenker einsortierten !!

Mit dem Capri turbo in die Top 10 - Markus Kever . . .

Mit einer Runde Vorsprung auf P4 fand sich übrigens Dennis Hesse wieder (121,37 Runden). Zusammen mit Vater Thorsten fand er bei der Celica LB kurz vor dem Start noch die entscheidenden Zehntel. . . ☺☺ Noch ein wenig mehr Runden fuhr der Schleichende mit dem 80er BMW 320 turbo - 122,58 Runden legte der Bolide zurück. Dem Schleichenden zu Folge fehlte noch ein wenig Ladedruck. Was machte derweil JanS !? Er fuhr lockere 124,63 Runden mit dem Ferrari 365 GT4 BB und sackte erneut P1 ein . . .

Zu wenig Ladedruck !? BMW 320 turbo ’80 vom Schleichenden . . . .

Bemerkenswert: Sicherlich die Herren Kever und Sarnow auf P8 und 9. Dazu die engen Ergebnisse - nicht nur zwischen P5 und P11; die Sache setzte sich z.B. zwischen P13 und P16 nahtlos fort. Auch hier war’s nur eine Runde als Delta. Den „Schwarzen Peter“ zog Udo Kaina; mit P11 waren die Chancen auf P3 in der Gesamtwertung ziemlich dahin - nur ei-

ne Runde mehr hätte Wunder gewirkt. Und ein falsch eingestöpselter Regler war auch noch im Spiel. Ein Schelm montierte übrigens anstelle des schwarzen 15er Motorritzels ein 16er - und hatte prompt arge Probleme, seine Bremspunkte zu treffen . . . ☺☺

Ein wahres „Peter-Sarnow-Special“ - exklusiv für Udo Kaina . . . ☺☺

Für den aufmerksamen Leser wird das Ergebnis der **Tages-Gesamtwertung** jetzt nicht wirklich schwer zu erstellen sein: JanS holte den Tagessieg mit deutlichem Abstand von 8½ Runden - auch wenn in den Gruppen 4 und 5 der gewohnt überlegene Vorsprung auf die Verfolger nicht wirklich entstand. Der Schleichende blieb nur 19 Teilmeter vor Frank Hermes - somit war das Treppchen besetzt.
Udo Kaina machte aus den Plätzen 6, 8 und 11 das beste: P4 durch die ausgewogene Leistung, vor allem aber durch die Probleme der Konkurrenten in einzelnen Gruppen. Keine Drittelrunde dahinter bereits Holger Sarnow (Grats !) auf P5. Nach 54 Minuten Gesamtfahrzeit nur eine weitere ¼ Runde zurück lief Dirk Stracke auf P6 ein. Danach eine vergleichsweise „riesige“ Lücke von einer ¾ Runde zu Dieter Sommer, welcher wiederum knapp eine Runde vor Ingo Vorberg rangierte. P9 und P10 belegten schließlich HaJü Eifler und Jörg Fischer, die ebenfalls nur durch ca. eine halbe Runde auseinander lagen . . .

Stand der Dinge . . .

Ein Rennen vor dem Saisonfinale darf auch einmal ein Blick auf die Gesamtwertung geworfen werden. Schließlich sind sieben von acht Rennen abgehakt - sogar eines der beiden Streichresultat steht bereits fest . . .

Die **Gruppe 2** sieht Sebastian Nockemann als designierten Champ, sofern der Firebird in K-L nicht auseinander fällt ☺☺ JanS und der Schleichende haben die Positionen 2 und 3 hingegen reichlich sicher.
Dahinter wird’s jedoch mehr als unübersichtlich. U.a. bedingt durch fehlende Ergebnisse (3 Teilnehmern fehlt noch der 6.Lauf) liegen die Positionen ab Rang 4 noch in Reichweite für insgesamt 10 Fahrer . . . !!

In der **Gruppe 4** wird die Entscheidung um den Titel hingegen erst im letzten Rennen fallen. Sebastian Nockemann und JanS tragen dies im Showdown aus - wer in K-L vorn ist, gewinnt die Gruppe 4. Auch hier hat der Schleichende P3 quasi sicher im Sack . . .
Beste Chancen auf P4 weist Dieter Sommer auf, der bislang erst 5 Ergebnisse zusammen getragen hat. Wie in der Gr.2 ist aber prinzipiell ab P4 noch überhaupt nichts geklärt: Bis hin zu Gesamtrang 14 bestehen noch Chancen auf die Top 6 der Jahreswertung in der Gruppe 4. Da ist für das Finale also deutlich mehr als Spannung angesagt . . .

Die **Gruppe 5** sieht erneut Sebastian Nockemann als beinahe sicheren Champ vor dem Finale. Mangels Streichergebnis muss er aber auch hier erst einmal problemlos ins Ziel kommen. Noch sicherer rangiert JanS auf P2. Ihn kann niemand mehr gefährden und auch der Schleichende auf P3 dürfte nahezu „durch“ sein.
Etwas geringer als in den Gruppen 2 und 4 ist die Anzahl der Kandidaten auf die Top 6 der Jahresendabrechnung: Udo Kaina, Ingo Vorberg und Frank Hermes fahren mutmaßlich P4 aus (Frank hätte wohl mit einem Start mehr P3 sicher gehabt) und in Summe können die Fahrer bis P11 noch in die Spitzenpositionen bis Rang gelangen . . .

Ein Rennen mehr - Ferrari 365 GT4 BB von Frank Hermes . . .

Die Sonderwertung der **Gruppe 2 bis 2 Liter Hubraum** führt Ingo Vorberg locker an. Der Titel ist ihm jedoch nicht zu 100% sicher. Zwar lautet die Reihenfolge hinter Ingo: Dirk Stracke, HaJü Eifler, Dirk Haushalter und Thorsten Hesse - jedoch fehlt HaJü noch ein Ergebnis und er könnte mit einem Sieg in Kamp-Lintfort sowie einem weiteren „Durchhänger“ seitens Ingo die Wertung noch drehen. Dirk Stracke muss hingegen im Fight um P2 bzw. 3 beide im Auge behalten und in K-L möglichst noch einmal richtig punkten, um das eher schwache Ergebnis vom Ausflug nach Ochendings zu kompensieren . . . ☺☺

Bei den **BMW M1 ProCar** liegt derzeit Dieter Sommer vorn, obwohl ihm noch ein Rennergebnis fehlt. Das dürfte folglich locker der Titel sein. Dirk Stracke und Dennis Hesse sollten die Plätze ausfahren, sofern Dennis nicht wie im ScaRaDo das in zweierlei Hinsicht „falsche“ Fahrzeug einsetzt. Und geringe Restchancen auf die Top 3 hat sogar noch Michael Rettler . . .

Ende und Credits . . .

Dank der straffen Rennleitung der ScaRaDo Jungs war gegen 19:00h Ende mit dem Rennbetrieb. Die Auswertung war schnell erledigt, sodass Dieter Sommer die Siegerverehrung in Angriff nehmen konnte. Blech - in Form von Pokalen gab’s für die Top 3. Die Mini-Tombola räumte Dennis Hesse ab, der beinahe den richtigen Tipp zum Rennausgang in den drei Gruppe abgegeben hatte. Christian Wamser und JanS landeten auf den Plätzen . . .

Zwei Neue im Gespräch: Volker Kuhl und Jörg Mews . . .

Die Bahn im ScaRaDo ist bei der Fragebogenaktion immer wieder auf der Liste der Bahnen, die für das Folgejahr von den der 245^{ern} gewählt werden. Dies muss einen Grund haben - schließlich verfügt das ScaRaDo über keine „Hausmacht“ in der Serie. Die Gründe werden zwar nicht jährlich abgefragt, dürften allerdings beim gelungenen Paket aus Streckenlayout, Räumlichkeiten und Gastgebern liegen. Man fühlt sich eben wohl in Dortmund . . .

Ein Konditor in Reihen der Clubmitglieder hilft ungemein . . . ☺☺

So auch am Samstag bzw. der Zeit davor: Ideale Bedingungen, straffe Rennleitung und Top Catering !! Besonders hervorhebenswert: Ein zweiter „Rennleiter“ aus den Reihen des ScaRaDo behielt das Geschehen vom höchsten Punkt der Strecke aus im Blick und griff in Notfällen korrigierend ein . . . !!

Ein Teil der Küchen-Crew aus dem ScaRaDo . .

Ferner neu für die 245 und weiterempfehlenswert für andere Strecken: Ein an der Decke installierter Beamer übertrug den Bepfe-Bildschirm lesbar für alle im Raum (inkl. der Fahrer) auf eine Seitenwand der Halle . . . !!
Das Gerät war übrigens eine „Occasion“ - die ersten Beamer Generationen vermochten nur

niedrige Auflösungen zu „fahren“ und werden modernen, hochauflösenden Darstellungen nicht mehr gerecht. Aber für die DOS-Bepfe reichen 640*480 Bildpunkte locker aus !!

An die Wand „gebeamt“ - die DOS-Bepfe . . .

Nachfolgend die Liste der Helfer:
Technische Abnahme: Dirk, Dennis, Frank, HaJü, Holger und Jan.
Startaufstellung: Peter und Holger.
Nachkontrolle: Dieter und Jan.
Catering: Bertold, Björn, Dietmar, Raffael und weitere freiwillige Helfer.
Zeitnahme: Detlef, Björn und Uwe.

Saison 2008 . . .

Für die kommende Saison mit acht Läufen werden in der **245** weiterhin **Reifen aus Altmaterial** eingesetzt. Nach dem aktuellen Stand der Dinge wird neues, durchgefärbtes Material dann in der 245 easy* 2008 erprobt. Weitere Infos zum Reifenthema gibt’s an dieser Stelle in den kommenden Wochen . . .

Bleiben wir noch kurz bei der **245 easy*** - sie wird im kommenden Jahr zwei klassische Veranstaltungen (in Duisburg und Witten) mit Workshop und Rennen aufweisen. Hinzu ist noch der Juni-Termin im Slotcar Heaven gekommen, welcher ausschließlich den Workshop umfassen wird und zur Vorbereitung auf das Rennen dort dienen soll. Denn irgendwie und irgendwann müssen doch auch die 245er den anspruchsvollen Kurs in Wuppertal in den Griff bekommen . . . ☺☺

Noch’n Neuwagen - BMW M1 Procar von Peter Höhne . . .

Ausblick . . .

In 2007 wird die **Gruppe 245** noch ein Mal tätig. Das große Finale ist heuer in Kamp-Lintfort angesetzt . . .
Datum: **Samstag, der 15. Dezember 2007**.

Lasst euch bitte verlängerte Urlaubsscheine ausstellen. Nach dem Rennen stehen ein gemeinsames Abendessen, die Jahres-Siegerverehrung sowie die Tombola an . . . !!

Ggf. beim Finale am Start - NSU TT eines Doktors, der keiner ist . . . !? !?

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Gruppe 245

Sponsoren.....

Automobilminiaturen	Car-On-Line	Checkered Flag	DiSo-Modelle
Fischer-Modellbau	eMail - M.Förster	GD-Cartuning	H+T Motorracing	Jens Scaleracing
Motor Modern	Meister Service Dienst	Plafit	RacingWorld Jung	Rennbahn & mehr
Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis	Slotpoint
Slotbox	SSH	Das Slotracing Werk		

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

fördernde Clubs.....

SRC Köln	Carrera Freunde Schwerte	SRG Neuwerk

Käfer-Cup

5. Lauf am 11. November 2007 in Moers

geschrieben von Andy

Dreizehn Käfer Fans trafen sich am vergangenen Sonntag am Holzbahnoval von Hermann Pasch, um den fünften Lauf der Käfer-Cup West Rennserie zu bestreiten. Sechs Fahrer aus der Teuto Region trafen auf fünf Teilnehmer vom Niederrhein. Die Schwerter Fraktion wurde durch Hans Bickenbach vertreten. Die weiteste Anreise hatte mal wieder unser belgischer Freund Walter Schäfer.

Der Moerser Track ist den Käfer Piloten sehr vertraut und genießt nicht nur wegen des tollen Caterings Kultstatus. Hermann hatte schon um acht Uhr aufgesperrt. *„Um die Räumlichkeiten hübsch herzurichten“*. Das war natürlich gelungen. Jedenfalls mangelte es den Teilnehmern wie üblich an nichts und teilweise hatte man den Eindruck, dass das Rennfahren eher Nebensache war. So vermisste man z. B. gegen 12 Uhr, als eigentlich der Start der ersten Gruppe erfolgen sollte, die beiden Veranstalter Ilja und Thorsten. Man fand sie schließlich im Hinterzimmer wo sie ihre Nasen tief in das Laptop von Nick Speedman steckten, der gerade einen ausführlichen Bericht über die Carrera Panamericana in der Duisburger Rennpiste erstattete.

„Buchführung“ bei der technischen Abnahme - oder lernt Thorsten gerade Schreiben . . . !? ☺☺

An der Bahn hatte man inzwischen die erste Startgruppe aufgestellt. Ulf Setzepfand, Ilja und Nicola Tubes hatten den Lauf in Schwerte verpasst und mussten nun in die Krabbelgruppe. Zu ihnen gesellten sich Hermann Pasch, Oliver Stork, Ingo Heimann und Volker Schulte, der zum ersten Mal ein Käfer Cup Rennen bestritt. Die Lokalmatadore Oliver und Volker dominierten diese Gruppe. Besonders Oliver zog allen davon. Am Ende rollte sein „Streifenhörnchen“ nach 314,59 Runden aus. Damit lag er fast elf Runden vor dem Zweitplazierten Volker Schulte, der 303,78 Runden schaffte. Hervorragend auch die Leistung von Ilja Tubes der den Anschluss halten konnte und mit 302,66 Runden ausrollte. Auf den weiteren Plätzen folgten Ingo (295,76), Hermann (293,75), Ulf (289,23) und Nicola (266,89).

Die nächste Startgruppe bestand aus Manfred Stork, Andreas Lippold, Hans Bickenbach, Walter Schäfer, Justin Pasch und Thorsten Florijan. Hier war es Manni, der unangefochten dem Gruppensieg entgegenrollte. 318,61 Runden standen am Ende für den Duisburger auf der Anzeige. Mit 312,24 Runden deutlich dahinter folgte Andreas vor Justin (308,76), Thorsten (305,13), Hans (299,59) und Walter (299,44).

Die Krabbeltiere scharren mit den Hufen - gleich erfolgt der Start . . .

Anhand dieses Ergebnisses wurden die beiden Startgruppen für das zweite Rennen gebildet. Im ersten Heat startete Ilja auf Spur eins. Daneben Hans, Walter, Ingo, Hermann und

Ulf. Nicola, die durch eine Erkältung gehandicapt war, kam als siebte Teilnehmerin nach dem ersten Durchgang zum Einsatz. Diesmal zeigte Walter seinen Kontrahenten die Auspuffrohre. 300,77 Runden schaffte der belgische Nationalkäfer. Äußerst spannend gestaltete sich das Duell um Platz zwei zwischen Hans und Ingo. Letztendlich kam der Apotheker mit 297,39 Runden nur sechzehn Teilstriche vor Ingo zum stehen. Eine knappe Runde dahinter lief Hermann mit 296,38 Runden auf Platz vier ein. Dahinter folgten Ulf (293,69), Ilja (290,60), der mit Kontaktproblemen zu kämpfen hatte, und Nicola (270,74).

In der Spitzengruppe ging es danach recht eng zu. Hier konnte sich zunächst Poldi an die Spitze des Feldes setzen. Erst im letzten Durchgang gelang es Oliver, die Führung zu erobern. Am Ende fuhr der Duisburger mit 314,39 Runden fast die gleiche Distanz wie im ersten Rennen. Auch Andreas schaffte mit 312,77 Runden nur eine halbe Runde mehr als im ersten Lauf, während Manfred mit 312,40 Runden deutlich weniger fuhr. In der Addition reichte es aber allemal für Mr. NASCAR. Die weiteren Plätze belegten Justin (306,76), Thorsten (305,86) und Volker (299,46).

„Mr. NASCAR“ in typischer Grundhaltung bei der erfolgreichen Arbeit (im Hintergrund) . . .

In der Meisterschaft ist damit beim vorletzten Rennen die Entscheidung gefallen. Manfred Stork liegt uneinholbar in Führung. Auch der zweite Platz von Andreas Lippold ist zementiert und Justin dürfte seinen 3. Rang ebenfalls sicher haben, wenn er beim Finale in Aschendorf nicht allzu sehr patzt. Das letzte Rennen findet am Sonntag, dem 2. Dezember auf dem „Ashville Raceway“ in Bad Rothenfelde statt.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Käfer-Cup

Slot Langstrecken Pokal

4. Lauf am 16./17. November 2007 in Frankfurt

Der Renningenieur ist manchmal schon ein Schelm. Er meinte im Vorfeld zum SLP-Finale: „Schreib' doch 'mal richtig krasse Schlagzeilen in den Vorbericht . . . ganz so, wie in der Zeitung, die unser Lehrer immer liest !!" - sein breites Grinsen dabei muss jetzt nicht wirklich geschildert werden . . . ☺☺

Da nicht nur Don Ronaldinho immer auf der Suche nach dem ultimativen Artikel-Kick ist, probieren wir die Sache doch einfach nachfolgend einmal aus. Wenn's schief geht; verprügelt bitte den RI . . . ☹☺

Frankfurt / Main

SLP geht in den Untergrund !

Frankfurt Der SLP kann sich - nach zuletzt überirdischen Leistungen in Stuttgart - nicht halten.

Zum 4. Lauf in Frankfurt Zeilsheim geht es deshalb unter die Erde. Zwei Tage im Keller des Raceway Frankfurt - dort sind nur die Plastikbahnliebhaber privilegiert und dürfen bei Tageslicht fahren - stehen den rund 60 Fahrern des SLP bevor. Eine angemessene Anzahl an Grubenlampen ist dementsprechend mitzuführen . . .

ca. 52m Frankfurter Untergrund . . .

SLP am Ende

Finale Furioso in Frankfurt ?

Frankfurt Der SLP ist endgültig am Ende. Die Serie wird **2007** definitiv nicht fortgesetzt.

Was bleibt den SLP Teams also anderes übrig, als noch einmal richtig Gas zu geben !? Gewöhnlich gut unterrichtete Kreise rechnen mit dem aufregendsten Rennen des Jahres. . .

Duell in Abenddämmerung ?

„Gunfight at the O.K. Corral" vor der Neuauflage !

Frankfurt Die Teams „Dr.Slot" und „Plastikquäler" gehen als letzte Kandidaten auf den Team-Titel in den SLP Showdown. Die Plätze 1 und 2 sind bereits fest an diese Teams vergeben. Nominell verfügt „Dr. Slot" über die bessere Ausgangssituation, sie führen die Wertung an; faktisch können jedoch beide Teams den Titel aus eigener Kraft einfahren.

Vereinfacht dargestellt gilt: Wer vor dem jeweils anderen Team bleibt, holt den Titel - es sei denn, beide Teams losen nach ihren recht hohen Maßstäben im Raceway völlig ab . . .

Für Platz Drei kommen - realistisch gesehen - durchaus noch vier Teams in Frage: „Highway Star", „No Limits", „Spätzles-Power" und „Jäger-Team". Hält jedoch die Formkurve einiger der o.a. Teams an, könnte aus dem Vierkampf schnell ein Duell werden . . .

Wer macht's ??

Es kann nur Einen geben !

Frankfurt Für den zu vergebenden Einzeltitel kommen noch fünf Fahrer in Betracht.

Mit Alfons Bartelmes, Alex Ortmann und Dietmar Schmeer sind dies gleich drei „Dr. Slot" Recken - hinzu kommen Kevin Krollmann von „No Limits" und Ralph Seif von den „Plastikquälern". Auch hier gilt die erste vereinfachte SLP Sichtweise: Gewinnt einer der Fünf auf dem Raceway, gehört der Titel ihm !!

Sollte sich ein anderer Fahrer hingegen auf P1 durchmogeln, hat Dietmar die besten Karten . . . Die theoretisch denkbaren Konstellationen für Alex und Kevin können nur greifen, wenn Dietmar eher fürchterlich ablost . . .

„Dr. Slot“ vor Zerreißprobe

Alles oder nichts !

TR/FFB/MYK Team „Dr. Slot“ steht vor der größten Zerreißprobe seiner Geschichte.

Einerseits soll der Sieg in der Teamwertung des SLP - zum zweiten Mal nach 2006 - her und andererseits haben alle drei Fahrer die besten Aussichten für den Sieg in der Einzelwertung. Dort kann jedoch nur ein Fahrer auf das Treppchen.

Wie wird man bei „Dr. Slot“ diesen gordischen Knoten wohl durchschlagen !? Obwohl - zumindest einen Alexander hätte man ja im Team . . .

Letzte nachrichtendienstliche Erkenntnisse lassen darauf schließen, dass „Dr. Slot“ der Meinung ist, *„die vorhandenen Fahrzeuge seien gut genug und man plane kein neues Auto - setze also auf Bewährtes“*.

Notstand bei No Limits . . .

Rettung vor Absturz nur durch Mobilkran ?

Trier Nach dem Absturz beim letzten Lauf in Stuttgart sind die Trierer „No Limits“ auf der Suche nach einem Weg aus dem tiefen Kriesenloch. Zuletzt wurde für das Rennen in Frankfurt der Einsatz eines Mobilkrans erwogen (vgl. Foto).

Weiterhin als letzter Strohhalm im Gespräch: Die Verwendung spezieller RPM Holzspeichenfelgen, welche das Team zurück auf die Erfolgsspur bringen sollen. Weist diese Maßnahme auch eher den Charakter einer Verzweiflungstat auf - die Hoffnung stirbt scheinbar immer zuletzt . . .

Letzte Infos besagen jedenfalls, dass „No Limits“ komplett auf PO-Eigenbau antritt und Kevin *„alle mögliche Unterstützung bekommt“*. Was soll der Arme nur mit den ganzen Stubbis . . . !?!?

PQ symptomatisch ?

Der SLP vor Massenflucht ?

DO/UN/TR Nach $^{2}/_{3}$ des Teams „Dr. Slot“ sowie Teilen von „Mi-

Noch vor Erscheinen der Ergebnisse vom DSC-Mitte Finale vermochten aufmerksame Beobachter eine vertraute Silhouette auf den Fotos vom Renntag auszumachen. Und das trotz „Tarnung“ - die „Rennjacke“ fehlte !! Schnell war klar: Auch „U“ 's going DSC. Ist er Indikator für eine Massenflucht der SLP-Fahrer !? Muss gar im SLP die Anzahl von Teams und Fahrern reduziert werden - oder ist dies das mittelfristige Aus für den SLP, wenn !?

Ferner befinden sich die PQ in einem ähnlichen Dilemma wie „Dr. Slot“: Der Team-Titel muss her - also ist Vollgas aller Orten angesagt. Ralph muss siegen, um den Einzeltitel zu holen. Was aber wenn JanU oder Sebastian schneller sind !?

Im Soll stehen die alten PQ Qualitäten - Hektik und (Ver-)Basteln was das Zeug hält. Das Training im Raceway gab davon beredtes Zeugnis. Auf der Habenseite stehen diverse Streckenrekorde zu ebendiesem Ereignis - jedoch in Abwesenheit von „Dr. Slot“. Wohin wird sich die Waagschale neigen - ein Fahrer, der ausrutscht und der Team-Titel ist auf und davon . . . !? !?

Magische Zahl

Einhundert gute Gründe

Frankfurt Für das anstehende SLP Wochenende lautet die magische Zahl schlichtweg Einhundert.

Wer einigermaßen in die Spitze der Wertung möchte, muss die Einhundert schon nach jeder Spur auf dem Monitor sehen. So jedenfalls sieht's das schleichende Orakel. In den ersten zwei bis drei Startgruppen müssten im Schnitt eher 101 bzw. 102 Runden her. Ob's damit für den Sieg reicht, bleibt abzuwarten . . .

absteigender Ast

werden „Jäger“ zu Gejagten !?

Saarbrücken Das „Jägerteam“ zeigt im SLP eine deutlich abfallende Leistungskurve.

Mit 51 Punkten für P3 startete man die Saison in Trier. Es folgten 44 und 35 Punkte bei den Rennen in Bischofsheim und Stuttgart. Wohin soll der Weg nur führen !? Doch glücklicherweise ist bei 30 Punkten Schluss . . .

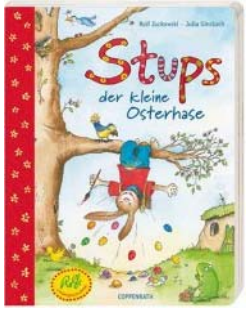
Beim freien Training sah man überwiegend Eigenbau Chassis in „Jägerhänden“. Ist das die endgültige Abkehr von der S24 Großserie - und vor allem; bringt diese Maßnahme die dringend erforderliche Trendwende ? Das freie Training auf dem Raceway offenbarte noch ungenutztes Potential, welches bis zum anstehenden Rennwochenende mobilisiert werden müsste - zumindest, wenn der „Jägerexpress“ nicht über die Kante kippen soll . . .

Märchenstunde

The Story of Stups

Filderstadt Nicht alle Leser der WWW werden die Story von Stups wirklich kennen.

„Stups, der kleine Osterhase fällt andauernd auf die Nase. Ganz egal, wohin er lief, immer ging ihm etwas schief.“ Dies könnte der Refrain einer möglichen Hymne für das Team „Highway Star“ werden - wenn auch die Namensgebung der Truppe aus Filderstadt eher auf tiefstes Purpur schließen lässt . . .



Die Jungs um Bernd Bohnet zählten bei allen bisherigen drei SLP Läufen zu den heißen Favoriten . . . hatten bislang jedoch einfach kein Glück; und manchmal kam auch noch Pech hinzu !!
In Trier ging das Einsatzauto beim letzten Warm-Up vor der Quali über die Bande und das kurzfristig mobilisierte T-Car war deutlich langsamer (P6). In Bischofsheim standen alle drei „Stars“ in der schnellsten Startgruppe und beim Quali-Sieger riss das angelötete Schleiferkabel - dennoch fuhr man immerhin noch P3 ein.

Last but not least zeigte in Stuttgart das Einsatzauto eine leichte Gripschwäche, sodass nach zahlreichen Bestzeiten im Training erneut „nur“ P4 blieb.

Diesen Teil der Story kennen wir schon: Beim freien Training im Raceway zeigte Tobias Meiler eine sehr gute Performance und fuhr zusammen mit JanU und KevinK bezüglich der Zeiten an der Spitze. Nur - was folgt am nächsten Samstag !? Der Autor wünscht dem Team jedenfalls das Ende der Pechsträhne, auf dass der „Highway Star“ nicht irgendwann den „Highway to Hell“ beschreite . . .

WW fightet um Klassenerhalt

Überlebenskampf am Main !

EN/HA/UN Die Drei von „WW-Racing“ wollen in 2008 partout weiterhin SLP fahren.

Ergo lautet das Ziel „Klassenerhalt“ - ganz genau wie bei den meistens anderen Teams in der zweiten Tabellenhälfte. Einen technischen Defekt und den damit verbundenen Absturz ans Ende der Tageswertung können sich jedenfalls zahlreiche Teams nicht wirklich leisten. Und auch auf der Strecke sind dazu noch zahlreiche Punkte zu erobern . . .

Ergo dürften die Fights gegen den Abstieg am Tabellenende zumindest ebenso aufregend werden wie die an der Spitze - nur eben i.d.R. nicht so sehr beachtet . . .

„WW-Racing“ macht trotz aller o.a. Prognosen in Optimismus - selbst im Mannschaftsbus mitten im Schneetreiben auf der A45. Teamchef JanS ist erstmalig in der laufenden Saison halbwegs aussortiert, hat ein paar Antworten auf sich ändernde Gripverhältnisse und bildet die Offensivabteilung. Seine zwei Außenverteidiger sind zwar nicht ganz so schnell, aber ebenso zuversichtlich . . .

Laut Fahrplan:

1.800 km an einem Tag !

Frankfurt Zahlen und Fakten: Nur 18 Volt liegen an - und dennoch (oder deshalb ?) herrscht Hochspannung !!

Allein im Rennen wird jeder Teilnehmer an die 30 Strecken-Kilometer auf dem Raceway absolvieren. In Summe dürften sich am kommenden Samstag somit etwa 1.800km Racing aufaddieren . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien Mitte / SLP

(Zu-)Rückblick Bilderbogen

Schwelm Zur Überbrückung der Wartezeit bis zum WE ein Assoziationsquiz.

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Freitag und Samstag:

Adresse

Raceway Frankfurt
Alt Zeilsheim 45
65931 Frankfurt/Main - Zeilsheim

Url

www.raceway-frankfurt.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 52m lang

Historie

Keine, da neu im SLP Kalender.

Zeitplan

Freitag, 16. November 2007

ab 09:45h	Bahnöffnung
ab 10:00h	freies Training
ab 18:45h	Ausgabe/Einbau der Motoren - Fahrzeug bereit zur techn. Abnahme *)
ab 19:00h	Abschlusstraining - 2*5 Minuten Funktionstest *)
ab 19:10h	technische Abnahme *)
ab 21:15h	Quali (eine Minute) *)

*) *Erfolgt in umgekehrter Reihenfolge der aktuellen SLP-Gesamtwertung. Also Gaststarter zuerst, dann die Fahrer auf P18 usf. - die Fahrer aus den Top 3 werden als Letzte aufgerufen.*

Samstag, 17. November 2007

ab 08:45h	Bahnöffnung
ab 08:50h	Einfahren der Bahn mit T-Cars
ab 09:30h	Start erste Gruppe; Fahrzeit 6*10 Minuten (Laufzeit 80 Minuten)

anschließend Siegerehrung

NASCAR Winston Cup

7. Lauf am 17. November 2007 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Manfred Stork

… zum letzten Lauf der NASCAR Winston Cup Serie sind alle NASCAR-Teilnehmer und Interessierten herzlich eingeladen.
Die Positionen in der Meisterschaft sind recht klar bezogen, vielleicht könnte Andreas Thierfelder noch im Kampf um den 2. Platz eingreifen, wenn der Rennserien-Chef großes Pech hat.

. . . Fahrerstand in Kamp Lintfort!!

Wer wird der . . .

... NASCAR- Meister 2007. Er steht schon jetzt mit Christian Schnitzler fest. Lediglich die weiter hinten liegenden Positionen können sich noch verschieben.

. . . wie immer ist bei Familie Meister Vollverpflegung angesagt !!

... Magdalene und Peter Meister laden herzlich zu einem stressfreien und gemütlichen NASCAR Rennen auf der großen Bahn ein. Wer einmal in die Serie reinschnuppern will, dem wird sicherlich ein Leihauto zur Verfügung gestellt.

. . . . hier einige der NASCAR Boliden aus den 80er Jahren und Anfang der 90er.

... die durchschnittliche Starterzahl lag bis jetzt bei 22 Startern. Wenn 24 NASCARos sich zum Start aufstellen, können bei den 6 Spuren die Gruppen ohne Dummy als Spursauberhalter gefahren werden. Diese Starterzahl sollte am Saisonende wohl erreicht werden.

. . . zum Training lädt Peter Meister am Freitag, den 16.11.2007 ab 19.30 Uhr ein, wobei auch gleichzeitig die Bahn eingefahren wird und wohl mit Doppelklebeband bestückt wird.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / NASCAR neu

DTM

2. Lauf am 18. November 2007 in Arnsberg

geschrieben von Andreas

DTM *im Westen*

Nach dem Rennen in Schwerte steht nun der nächste Renntag in Arnsberg Oeventrop an. Für die DTM ist es das erste Mal, dass hier gefahren wird. Einige Fahrer kennen die Bahn aber bereits aus anderen Rennserien.
Um so mehr sollten die Freitagabende zum Training genutzt werden . . . ☺☺

Lange Geraden, schnelle Kurven, wir werden gespannt sein, wie die DTM sich hier macht.

Für die Übersetzung wird vom Rennbahnclub Arnsberg eine Wegstrecke von 28 bis 28,5mm pro Motorumdrehung empfohlen. Wie immer aber gilt, es muss jeder für sich selbst herausfinden wie die 35 Meter Rennstrecke am besten zu umrunden ist.

Neu für diese Saison ist die Auflastung der Siegerfahrzeuge mit Zusatzgewicht.
Für den 1. Platz gibt es 6g, für den Zweiten 4g und den 3. Platz 2g Zusatzgewicht in Form von Bleistücken. Diese Gewichte werden bei der Abnahme von der Rennleitung ausgegeben.
Die Maximale Auflastung beträgt 18 Gramm. Der 4. Platz bleibt im Gewicht unverändert. Der 5. kann 2g, der Sechste 4g und ab dem 7. Platz 6g von gegebenenfalls vorher aufgelastetem Gewicht abbauen. Das Mindestgewicht von 200g darf nicht unterschritten werden.

Die Tabelle mit den erforderlichen Gewichten steht auf der **DTM-Seite**.

Wer am Sonntag beim Rennen teilnehmen möchte, sollte bis spätestens Donnerstag A-bend seine Nennung abgegeben. Das geht am einfachsten per **Formular auf der Homepage** oder per eMail an **DTM@slotrennen.de**. Ihr ermöglicht uns damit eine bessere Planung (u.a. für die Gastgeber) und zahlt dadurch eine geringere Startgebühr.

Zeitplan für die DTM-Woche

Trainingsmöglichkeiten
Jeden Freitag beim Clubabend ab 19:00 Uhr

Offizieller Trainingstag
Freitag, 16.11.2007 ab 19:00 Uhr

Rennsonntag:
ab 09:00 Uhr - 12:00 Uhr Training
ab 10:30 Uhr - 12:00 Uhr technische Abnahme
ab 12:30 Uhr - Rennstart alte DTM
anschließend neue DTM und Siegerehrung

Adresse

Rennbahnclub Arnsberg
Widayweg 6
59823 Arnsberg-Oeventrop

URL
www.rennbahnclub-arnsberg.de

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der Homepage der DTM.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / DTM