WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 135 -
19. November 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . SLP-Finale mit West-Beteiligung in Frankfurt, NASCAR Winston Cup Finale in Kamp-Lintfort und 2. Lauf zur DTM in Arnsberg - das war das vergangene Wochenende. Nächste Woche herrscht relative Ruhe: Die Trans-Am brummen am Sonntag im ScaRaDo. Ergo kann man am Samstag eigentlich nach Schwerte düsen und 10-Jähriges feiern ☺

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 135 holt den Bericht von der Classic Formula nach und widmet sich anschließend den o.a. Ereignissen sowie erneut der C/West. Die Autoren sind Taffy Ulrich, der Schleichende, Manfred Stork & Tommy Eckel, Andreas Päppinghaus sowie Andreas Rehm . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 4.Classic Formula Day 2007
  am 10. November 2007 in Engelskirchen
- 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
- C/West
  Neues von der Gruppe C
- Trans-Am
  7. Lauf am 25. November 2007 in Dortmund

4.Classic Formula Day 2007

am 10. November 2007 in Engelskirchen

geschrieben von Taffy

Saisonende war wieder einmal für die Formelrenner angesagt. Der letzte Classic Formula Day dieses Jahres, gleichzeitig auch der letzte, der die Fahrzeuge der Frontmotorära im Einsatz sah, begann mit heftigsten Regenfällen. So bildete das Wetter einheitlich bei allen ankommenden Fahrern das erste Gesprächsthema, außer bei den Engelskirchenern selber, die sind das wahrscheinlich im Bergischen Land eher gewöhnt. Kurz vor Beginn der Winterreifen-Saison wollten es insgesamt 15 Fahrer noch einmal wissen.

Kompakt . . .

- **15 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Andreas Höne siegt in der Frontmotorklasse**
- **Jens Gerlach siegt in der Heckmotorklasse**
- **die Willners kaufen neue Schleifer**
- **gute Stimmung trotz schlechten Wetters**

Natürlich stellte der Carrera-Club Oberberg, auf dessen trickreich angelegter Bahn die Openwheeler dieses Mal rennen sollten, die stärkste Fraktion und das nicht nur zahlenmäßig. Jens Gerlach, Bernd Hämmerling, Andreas Höne und Karsten Koppelberg hießen die Fahrer, die hier auf ihrer Heimbahn geschlagen werden sollten. Welchem Fahrer von auswärts würde es wohl gelingen, in die Reihen dieser „tough riders“ einzubrechen?

Aus dem Ruhrgebiet war mit Thomas Willner, Jens Themsfeldt und Robert Willner eine Fraktion im Anmarsch, die Veranstalter mit Jupp Wingender im Gepäck bildeten ebenfalls eine Dreier-Fahrgemeinschaft. Michael Ortmann brachte seinen Sohn Alexander mit, außerdem ein großes Sortiment an Zubehör, was zum Aufbau eines Formelrenners benötigt wird. Über sein Engagement für die Serie, die keine Serie sein will, ist später noch zu berichten. Einzeln angereist waren Ingo Heimann, Andreas Huth und Robert Ehl.

Für alle, außer den sehr spät angereisten Robert Ehl und Karsten Koppelberg stand genügend Zeit zur Verfügung, um die Wagen bei unterschiedlicher Spannung (10V für die Frontmotorrenner, 11V für die Heckmotorwagen) auf die Strecke abzustimmen, was angesichts der nicht ganz einfachen Kurvenkombinationen des Engelskirchener Kurses den einen oder anderen gemurmelten Fluch hervorrief. Insbesondere Alex Ortmann war heftig

auf der Suche nach hier und da liegengebliebenen Zehntelsekunden, seine Bemühungen um eine gute Performance sollten sich jedoch im Kampf gegen die Heimaskaris später durchaus auszahlen.

Der Zeitrahmen war ausreichend genug bemessen, um neben den Einstellarbeiten an den Cars und dem Training auf der ungewohnten Strecke noch Zeit zum Klönen zu finden, die von Michael Ortmann mitgebrachten Bestände zu räubern oder auch die Gastfreundschaft des Clubs zu genießen. Die Oberberger Fahrer, die gleichzeitig rotierend die Rennleitung und den Bartresen besetzten, erhielten vom Clubkollegen Michael Moes tatkräftige Hilfe. Außerdem hatten die CCO-Damen Michaela und Sandra ein über den ganzen Tag reichendes leckeres Catering organisiert, für das stellvertretend hier der CCO-Kuchen gezeigt werden soll:

CCO-Kuchen von Sandra*

Dafür sagen die Veranstalter an dieser Stelle im Namen aller Teilnehmer herzlichen Dank!

Nach Ablauf aller Formalien, wie Wagenabnahme, Erfassung aller Teilnehmer im Renn-PC sowie Einteilung von drei Fahrergruppen zu fünf Fahrern ging es dann überpünktlich um 11.45 Uhr an den Start.

Als erstes begann der

Lauf der Frontmotorrennwagen,

der fast zu einem BRM-Spektakel mutierte. Allein fünf der in den End-Fünfziger-Jahren recht erfolgreichen BRM P25 wurden insgesamt an den Start gebracht. Den ersten der fünf stellte Robert Ehl, auf die Strecke, daneben Josef Wingender und Taffy Ulrich jeweils mit einem der in dieser Serie auch sehr beliebten Ferrari D50, Andreas Huth mit einem weiteren BRM P25 in Laystall-green sowie Thomas Willner mit einem optisch noch nicht ganz fertigen Lotus 16.

Lotus 16 von Thomas Willner

Zum Ende der Saison war die Anzahl an neu aufgebauten Fahrzeugen naturgemäß übersichtlich, dem Berichterstatter fuhren nur wenige echte Neuheiten vor die Linse.

Die Willners - und das bleibt hier tatsächlich besonders zu vermerken - hatten sich doch tatsächlich aus dem Ortmannschen Sortiment mit neuen Schleifern eingedeckt und siehe da, mit dieser gänzlich ungewohnten Tuningmaßnahme rannten die mitgebrachten Gelsenkirchener Formelautos auf einmal wie verrückt! Zunächst aber hatte Taffy die Nase vorn, dem Startcrash fast als einziger folgenlos entflohen, gab er dem D50 die Sporen, dass ein Staunen durch den Saal ging. Das ging trotz der gegen den Serien-Teil-Chef gerichteten psychologischen Kriegsführung durch die Einsetzer (wer hatte die wohl zuvor gekauft?) solange gut, bis Taffy aus den Augenwinkeln mitbekam, wie schnell der Willnersche Lotus 16 tatsächlich war. Das dauerte immerhin bis zum vierten Spurwechsel, dann aber ging es mit Taffy rapide bergab, während Thomas Willner sich immer weiter heranarbeitete, die Führung letztlich übernahm und bis ins Ziel nicht mehr abgab. So lautete das Ergebnis: Gruppensieg für Thomas Willner mit 174,6 Runden (Gesamtplatzierung immer in Klammern, hier: 8.), dahinter Taffy mit 174,06 Runden (9.) – endlich mal wieder eine Platzierung im Mittelfeld! Mit Abstand dahinter wiederum Andreas Huth, der sich vielleicht seine Kräfte für den Heckmotorlauf aufsparen wollte, diese Absicht aber damit geschickt kaschierte, dass er sich über die mangelnde Funktionalität seiner erst kurz zuvor aufgezogenen Rennbereifung beklagte. Die 169,3 Runden reichten für Platz 12. Leider weit abgeschlagen platzierten sich Jupp Win-

gender mit 162,89 Runden (14.) und Robert Ehl mit 162,37 Runden (15.).

Die Fahrer der nächsten Gruppe sollten dann eigentlich alles besser machen und das Mittelfeld stellen. So war es jedenfalls bei der Gruppeneinteilung gedacht. Jedoch lagen Rennleitung und Veranstalter mit Ihrer Einschätzung hier gleich mehrfach daneben.

Es traten an die Regler: sozusagen direkt aus dem Auto heraus der Oberberger Karsten Koppelberg, der es ohne Training mit fremdem Mercedes W196 wagen wollte, die Hammelherde aufzumischen. Dann Ingo Heimann, der erstmals in diesem Jahr bei einem Classic Formula Day antrat - ein leider allzu seltener Gast ☺ Er brachte seinen pfefferminz-metallicfarbenen BRM P25 an den Start, ein Auto das üblicherweise ebenso unübersehbar, wie schnell ist. Peter Hartmann, die andere Hälfte des Veranstalterteams, stellte wieder einmal seinen Vanwall auf die Piste, der sich in der vergangenen Saison bereits bewährt hatte. Robert Willner setzte wieder auf seine ehemals einen Mercedes W163 darstellenden Fragmente, die aber einen solchen Speed aufweisen, dass mit diesem Slotcar samt seinem Fahrer bereits mehrfach im vergangenen Jahr zu rechnen war. Man munkelt, diese optisch stark vernachlässigte Baustelle wäre der eigentliche Grund für die Veranstalter, im nächsten Jahr keine Frontmotorwagen mehr fahren zu wollen….

Jens Themsfeldt vervollständigte das fünfblättrige Kleeblatt, brachte zu aller Überraschung sogar einen neu aufgebauten Talbot Lago an den Start, überraschend deswegen, weil er übers Jahr mit Bekundungen zum Hobbyausstieg, sowie Slotcar- und Equipmentverkäufen von sich reden gemacht hatte.

Talbot Lago von Jens Themsfeldt

Zum Lauf selbst: Karsten Koppelberg wollte entweder nicht den Heimascari heraushängen lassen, oder es war die doch ungewohnte Kombination aus mangelndem Training und ungewohntem Car, jedenfalls war zunächst von einer Heimbahnfahrer-Dominanz nichts zu spüren. Demgegenüber nutzte Robert Willner, der sich in diesem Jahr erfreulicherweise vom „wild Bill“ zu einem ernstzunehmenden jungen Fahrer mit Talent gemausert hat, alle sich bietenden Chancen um den ebenso unverschämt schnellen wie unverschämt hässlichen W163 anzutreiben, bis mit 184,21 Runden nicht nur der Gruppensieg auf sein Konto ging, sondern ein ebenso hervorragender 4. Platz im Gesamtklassement. Immerhin deklassierte er Karsten damit um fast vier Runden, der gegen Ende konzentriert und unauffällig aufgeholt hatte und mit 180,25 Runden (6.) den Lauf beendete. Peters Vanwall ging nicht ganz so gut, unverschuldete Verwicklung in Unfälle, sowie einige eigene Fehler ließen den Zähler für das grüne britische Ungetüm bei 177,89 Runden stehen, was immer noch für Platz 7 gut war. Ingo Heimann dagegen hatte an seinem stark untersteuernden BRM diesmal keine Freude, aber die anderen Fahrer, die er gelegentlich ebenso ungewollt, wie spektakulär mit abräumte, auch nicht. Bald ging der Ruf „da fährt Ingo, die Sense“ durch die Runde, nun ja, die an einigen Streckenteilen etwas ungünstigen Sichtverhältnisse, die Ingo zur Entschuldigung ins Feld führte, waren ja nun für alle Fahrer gleich. So beendete Ingo den Lauf mit für ihn unbefriedigenden 171,18 Runden auf dem 10. Platz. Jens Themsfeldt konnte an frühere große Form zumindest diesmal auch noch nicht wieder anknüpfen und blieb mit dem Talbot leider chancenlos. Das heißt: 166,35 Runden (13.).

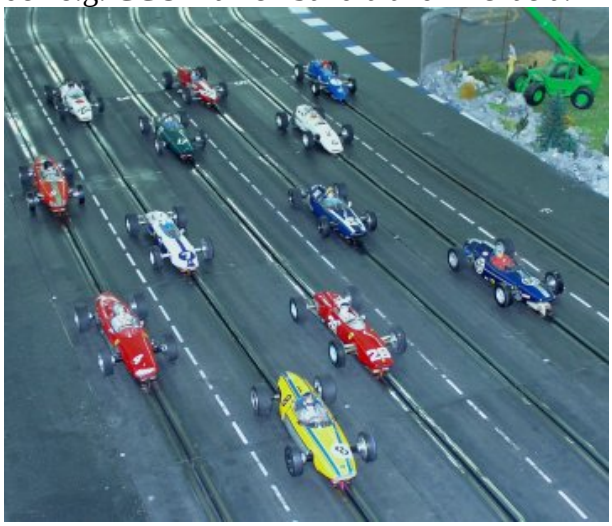
Nun also die Startgruppe mit den stärksten Fahrern! Neben den Oberbergern sollten hierzu auch immer die Ortmanns zählen, und auch diesmal hatten die Gruppeneinteiler nicht ganz richtig gelegen, wie sich zeigen sollte.

Während sich Andreas Höne auf seinem andernorts schon mal als „Winddrachen“ bezeichneten Ferrari 375 mit im Gegenlicht durchscheinender Karosserie und Jens Gerlach, wie so oft mit viel Humor ein aber eben auch trickreiches und beinhartes Duell lieferten, das manchen Zuschauer mit an die Bahn lockte, pushten sie sich gegenseitig so weit,

dass zum Schluss mit Andreas Höne der Gruppen- wie Gesamtsieger feststand und das bei fabelhaften 195,49 Runden. Jens Gerlach brachte seinen entfernt an einen Mercedes W196 erinnernden Wagen mit einer Runde Abstand (194,33) dahinter auf Platz 2. Der junge Alex Ortmann, frischgebackener DPM-Sieger und auch sonst eher sieggewohnt, hatte mit der teilweise verwinkelten Strecke so seine Probleme. Beobachter meinten „ er fliegt viel öfter raus, als man es von ihm gewohnt ist“. So kann man aber dennoch Dritter werden, auch wenn der Abstand auf den Erstplatzierten bei einer Rundenzahl von 185,18 Runden doch deren zehn betrug. Bernd Hämmerling vom CCO war dann der einzige Fahrer, der einen BRM weiter vorn ins Ziel brachte. Wie üblich unspektakulär, konzentriert und cool pilotierte er den dunkelgrünen Renner mit 184,05 Runden auf Platz fünf. Michael Ortmann kam entgegen seiner sonstigen Form in dieser schnellen Gruppe gar nicht zurecht. Auch er auf BRM P25 unterwegs, fiel gegenüber Bernd nochmals um 10 Runden zurück und beendete den Lauf mit 170,91 Runden (11.)
Gerade blieb dem Berichterstatter noch Zeit, zu notieren: „unter den ersten Fünf drei Heim-Askaris - die Phalanx der Oberberger durch zwei Jugendliche gebrochen!“, da ging es auch schon weiter mit dem

Lauf der Heckmotorrennwagen bis Bj.1965

Zwischendurch wurde im Rotationsverfahren das Mittagsmahl zu sich genommen, kalt-warme Küche war angesagt, lecker zubereitet von den o.g. CCO-Damen Sandra und Michaela.



Heckmotorklasse bis 1965

Zurück auf die Strecke: Als erste maßen sich mit den Heckmotorrennern Robert Ehl und Jupp Wingender jeweils auf schön aufgebauten Honda RA272. Der Hasegawa Bausatz macht es den Erbauern nicht leicht, schmal und zierlich, wie er ist, aber wem es gelingt, daraus ein Slotcar zu bauen, der bringt mit etwas Bemühen garantiert eine Augenweide auf die Bahn. Beide Fahrer wollten diese Augenweide heil ins Ziel bringen, was leider eine gute Platzierung verhinderte, aber dazu beitrug, dass Zuschauer und Streckenposten ein ruhiges und konzentriertes Rennen zu sehen bekamen. Robert Ehl ließ es dabei besonders gelassen angehen und stellte mit 173,89 Runden den Honda auf Platz 14. Immerhin 10 Runden mehr als beim Lauf der Frontmotorfahrzeuge, was schon hier, am unteren Ende der Tabelle, darauf hindeutet, dass diese mit höherer Spannung, geringerer Bodenfreiheit und breiteren Rädern ausgestatteten Slotcars weit besser „gehen“, als die Fahrzeuge der Frontmotorära. Jupp Wingender schaffte es mit 178,6 Runden immerhin auf Platz 10. Robert Willner war dagegen diesmal völlig unzufrieden, der als Reminiszenz an alte Carrera-Zeiten optisch im wesentlichen naturbelassene Carrera-BMW F2 hatte hier trotz schnellem Chassis nicht die Spur einer Chance. So blieb mit 169,36 Runden nur der bittere, letzte, 15. Platz. Dass das auch ganz anders geht, bewies Andreas Huth mit seinem wie üblich wunderschön und detailliert aufgebauten BMW, der für 185,69 Runden und damit Platz 5 gut war, und das mit originalem Carrera-Kunststoff-Chassis!

BMW F2 von Andreas Huth

Ebenfalls in dieser Startgruppe tummelte sich der Cooper T60 von Jens Themsfeldt, aber ob er sich von der ruhigen Stimmung hier anstecken ließ, oder ob es wiederum die noch nicht wiedergefundene Form war, sein Ergebnis waren auch nur 178,44 Runden (11.)

In der zweiten Startgruppe gab es dagegen dann viel Hektik, viel Durcheinander, viele Abflüge. Karsten Koppelberg focht das im vom Veranstalter geliehenen Cooper T60 nicht an, er hatte sogar während des Rennens die Muße, sich lobend über die gute Straßenlage des Cooper zu äußern, der von der Optik her leider schon die Narben aus vielen Leih-Einsätzen zeigt. Unbeirrt durch das um ihn wogende Chaos zog Karsten seine Bahnen und gab den geliehenen Cooper erst mit 191,06 Runden und damit auf Platz 5 sowie mit überlegenem Gruppensieg an Taffy zurück. Dieser wiederum haderte wieder einmal mit seinem Ferrari Sharknose, der ein ums andere Mal in dieser Saison so gar nicht gehen wollte. Diesmal war es neben mangelnder Performance des Fahrers eine unpassende Übersetzung mit viel zu wenig Bremse. Das konnte nicht viel werden und reichte trotz heißer Zweikämpfe mit Ingo Heimann in der Schlussphase mit gerade einmal 175,93 Runden nur für Platz 13. Ingo machte es mit seinem gelb-blauen Cooper T60 (dem dritten im Feld) aber auch nicht viel besser. Das Ding kann sonst schneller, aber heute eben nicht. So ging es gegen Ende auf Spitz und Knopf um den letzten Platz in der Gruppe. Da holte Ingo mit seiner größeren Renn-Routine aus dem Cooper noch mal alles heraus und setzte sich mit 176,37 Runden (10.) noch knapp gegen Taffy durch. Michael Ortmann fühlte sich in dieser Gruppe sichtlich wohler, als in der Spitzengruppe zuvor. Sein schön aufgebauter, mit der in Mexiko gefahrenen blau-weißen Lackierung versehener Ferrari 158 ging immer wieder auf Tuchfühlung zu Karsten Koppelberg, konnte aber dessen Pace nicht ganz halten. Dennoch ergab sich für 184,22 gefahrene Runden eine gute Mittelfeld-Platzierung (8.). Thomas Willner hatte aus dem CCO-Fuhrpark einen Cooper-Indy geleast, mit dem sonst Bernd Hämmerling unterwegs ist. Zwar kam er mit dem Car nicht auf Anhieb zurecht, aber was der schnelle Bernd gebaut hat, geht auch in anderen Händen gut, so dass trotz vieler Abflüge zuletzt 182,56 Runden festgehalten waren (9.).

Dann aber stieg noch einmal die Spannung. Gegen drei CCO-Fahrer wagten als Bahnfremde diesmal Alex Ortmann und Peter Hartmann sozusagen den Sprung ins Haifischbecken. Peter Hartmann bringt einen weiteren Ferrari 158 ins Spiel, der aber mit Grip-Problemen in dieser Gruppe chancenlos ist. Zwar springt mit 184,72 Runden wiederum ein 7. Platz heraus, aber der Abstand zu den übrigen Fahrern dieser Gruppe ist doch erheblich, auf den Gruppen- und Gesamtersten bezogen sogar gewaltig.

Ferrari 158 von Peter Hartmann

Bernd Hämmerling, ebenso alter Kämpe, wie sein altgedienter Ferrari 156 „Sharknose“, kann mit 193,95 Runden wieder nicht aufs Podium fahren, es bleibt der undankbare vierte Platz. Wird Bernd nun doch noch zum „Schönfahrer“, wie er in letzter Zeit des öfteren angedroht hat? Beim Kampf um die Plätze eins bis drei ging es jedenfalls noch heiß her. Alex Ortmann kämpfte sich verbissen mit seinem schönen und schnellen BRM P57 weiter und weiter nach vorn. Er ist sieggewohnt und wollte es hier nun endlich wissen. Doch gegen den mit der Bahn bestens vertrauten Andreas Höne konnte er sich dann doch nicht durchsetzen. So blieb ihm mit 194,44 Runden nur der dritte Platz auf dem Podest.

BRM von Alex Ortmann

Andreas, mit seinem BMW F2, von dem man vermuten könnte, dass sich völlig unspektakulär die Karosse ablöst, wenn man das Car einmal schief anschaut, ließ sich von Alex hier nicht die Butter vom Brot nehmen und beendete das Rennen auf Platz 2 mit 196,75 Runden. Held des Tages war jedoch Jens Gerlach. Was der Mann mit seinem Slotcar, anstellte, grenzte fast an Hexerei. Sind Andreas Höne und Alex Ortmann doch beileibe keine Waisenknaben, so ließ Jens sie doch mit mehr als zehn Run-

den Abstand stehen. 207,97 unglaubliche Runden knallte er auf das Carrera-Pflaster, um damit haushoch den Sieg abzuräumen. Es gab Standing Ovations nach dem Zieleinlauf.

Zudem brachte Jens hier ein außergewöhnlich schönes Car auf die Strecke, für das er zusätzlich den Preis „Best of Show“ mit nach Hause nahm. Ehre, wem Ehre gebührt: die detailreich aufgebaute Karosse des späten Ferrari 156 mit flacher Schnauze, ein Übergangstyp zwischen Ferrari Sharknose und Ferrari 158, war vom Siegener Emanuel Vandenryt meisterhaft in Szene gesetzt worden.

„Best of Show“

Als Preis gab es hierfür den Druck eines schönen kleinen Renngemäldes aus den 60ern.

Zum Ausklang gab es neben Kaffee und Kuchen, sowie dem Dank der Veranstalter für die in allen Punkten überzeugende Gastfreundschaft des CCO dann die Siegerehrung. Als Sieger der Frontmotorklasse wurde Andreas Höne mit einem Pokal geehrt

Sieger der Frontmotorklasse-Andreas Höne

Danach erhielt Jens Gerlach den Pokal für den Sieg in der Heckmotorklasse wiederum von Peter Hartmann überreicht.

Sieger der Heckmotorklasse-Jens Gerlach

Damit war der Anspruch des starken CCO-Teams eindrucksvoll bestätigt, alle CFD-Preise gingen nach Oberberg!

Aber mit diesen Preisen war es heuer noch nicht genug! Michael Ortmann hatte im Vorfeld mit den Veranstaltern abgesprochen, dass er, u.a. um den Seriencharakter der Veranstaltung zu fördern, für den Gesamt-Besten der Saison ebenfalls einen Preis stiften wolle, worauf Taffy unter Anwendung der VSC Bepunktung aus allen in 2007 gefahrenen Rennen und der Gesamtheit der Teilnehmer erneut einen Oberberger als Besten ermittelte: Bernd Hämmerling hatte an allen Classic Formula Days dieses Jahres teilgenommen und auch insgesamt die besten Ergebnisse eingefahren. Als Schritt zur Jugendförderung gab es dann, ebenfalls von Michael Ortmann gestiftet, auf Anregung der Veranstalter noch einen Preis für den jüngsten Teilnehmer. Robert Willner hat in diesem Jahr, wie schon oben erwähnt, eine derartig ansehnliche Entwicklung als Slotracer gezeigt, dass dies Peter Hartmann und Taffy Ulrich eine besondere Ehrung wert war. Beide Preisträger konnten sich über einen Bausatz aus dem Ortmannschen Fundus freuen.

Sonstiges

Im Anschluss an die Siegerehrung gab es dann noch eine Zusammenfassung der abgelaufenen Saison aus Sicht der Veranstalter und einen Ausblick auf die neue Saison.

Taffy und Peter zeigten sich mit dem Verlauf des letzten Jahres sehr zufrieden. Der Charakter der „Serie, die keine sein will“ als Abfolge von Einzelveranstaltungen brachte von den Teilnehmern her sehr unterschiedlich zusammengesetzte Starterfelder, wobei auch die Teilnehmeranzahl pro Veranstaltung in der Regel mehr als zufriedenstellend war. Selbst bei dem am schwächsten besuchten Classic Fomula Day hatte es zwei Startgruppen und spannende Fights gegeben. So soll es denn auch in der kommenden Saison sein. Mit der Einführung der zweiten Heckmotorklasse bis 1970 scheinen sich die Fahrer dieses Jahres schon in Mehrheit angefreundet zu haben, jedenfalls kann Michael Ortmann über einen mangelnden Absatz an Slotkits für die Formelrenner bis 1970 schon jetzt nicht klagen.

Heckmotorklasse 2 – Eagle für 2008!*

Weiterhin berichtete Michael ausführlich über das Problem des Reifen-Materials. Sowohl Peter Hartmann und Taffy Ulrich/CFD, als auch Thomas Willner/VSC möchten gerne, solange es geht, mit dem alten Reifenmaterial weiter antreten (lassen). Michael Ortmann sicherte beiden Serien seine Unterstützung zu, bat aber um Verständnis, dass er keine „Hamsterkäufe“ zulassen würde, damit das Reifenmaterial noch für möglichst viele CFD- und VSC-Fahrer reicht. Gleichzeitig bat er darum, neue Reifen nicht auf das Minimum-Sollmaß zu schleifen, sondern genügend „Fleisch“ zum Nachschleifen stehen zu lassen, damit das vorhandene Reifenmaterial möglichst lange genutzt werden kann.

In diesem Zusammenhang wurde als Reglement-Ergänzung für die nächste Saison der Classic Formula Days eine maximale Felgen-Innengröße von 13-15mm besprochen, um von vorneherein das Verwenden von Rädern mit „Niederquerschnittsreifen“ zu verhindern.

Weiterhin wurde besprochen, worin der Sinn der für die Heckmotorklasse bis 1970 vorgesehene eigenartige Radbreite von maximal 18mm liegt: Bei einer Laufflächenbreite von 15mm soll damit das leicht „ballige“ Aussehen der damaligen Rennreifen gestaltbar sein.

Weitere Entwicklungen gibt es mit der Entwicklung von Formelwagentauglichen Slotchassis neben dem bekannten Schöler-Chassis, hier sind möglicherweise für das neue Jahr aus mehreren Richtungen Innovationen zu erwarten. Die Veranstalter sind jedenfalls schon jetzt auf den ersten Einsatz der Wagen für die neue Klasse gespannt!

Die Terminplanung für die Saison 2008 wird mit Thomas Willner / VSC abgestimmt und in Kürze bekannt gegeben.

Die mit „*“ gekennzeichneten Fotos wurden dem Berichterstatter vom CCO zur Verwendung überlassen, hierfür herzlichen Dank.

Die übrigen Fotos können im größeren Format hier abgerufen werden:
http://picasaweb.google.de/Taffy1963/4ClassicFormulaDay2007?authkey=tCkyHUo_HnQ

Die Rennergebnisse können wie immer in den Rennserien West / Classic Formula eingesehen werden.

Reglement und Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden. Für weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days

Slot Langstrecken Pokal

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

Das große Finale des Slot Langstrecken Pokals ging erstmalig nicht in Stuttgart über die Bühne. Der vierte und letzte Lauf wurde von der FNS auf der Bahn im Raceway Frankfurt ausgetragen, welche den Kurs in Mörfelden ablöste. Da sämtliche Entscheidungen über Sieg bzw. Niederlage (Abstieg) noch ausstanden, war Hochspannung quasi garantiert . . .

Kompakt . . .

- **Hochspannung pur beim Finale für 56 Teilnehmer . . .**
- **Pole und überragender Rennsieg für Kevin Krollmann . . .**
- **Carsten Beierlein und Patrick Brau überraschend auf P2 und P3 . . . !!**
- **Teamwertung an „Higway Star“, „PQ“ auf Zwei - „Dr.Slot“ nur auf Platz 6 . . .**
- **erstmalig in 2007 grüner Tisch im Spiel . . .**
- **Einzelwertung SLP ebenfalls an Kevin Krollmann . . .**
- **Teamwertung SLP für „Plastikquäler“ . . .**

Strecke

Raceway Frankfurt
Alt Zeilsheim 45
65931 Frankfurt/Main - Zeilsheim

Url
www.raceway-frankfurt.de

Bahn
6-spurig, Holzbahn, ca. 51,3m lang

Die 51m lange Concept Bahn im Keller des Raceway . . .

Vorgeplänkel

Der Vorbericht beschränkte sich auf jede Menge Kaffeesattleserei, gab jedoch keinerlei Prognosen ab - sieht man einmal von ein paar Angaben zur Schlagzahl ab – und selbst die gingen noch über eine GT/LM-Distanz und nicht über eine Stunde Fahrzeit . . . ☺☺

„Dr. Slot“ bei kleiner Teambesprechung . . .

„Dr.Slot“ vs. „Plastikquäler“ (PQ) lautete das Duell um den Team-Titel 2007. Und gleich fünf Aspiranten vermochten mit einem Sieg im Raceway den Fahrer-Titel zu vereinnahmen: Alfons Bartelmes, Kevin Krollmann, Alex Ortmann, Dietmar Schmeer sowie Ralph Seif. Diese an sich schon interessante Konstellation wird noch dadurch aufgewertet, dass „Dr.Slot“ und die PQ einerseits den Team-Titel holen möchten, andererseits aber auch parallel (gegeneinander) um den Einzel-Titel fahren . . .

Langeweile sollte also an der Spitze kaum aufkommen. Zumal nicht nur die genannten Fünf für einen Sieg in Betracht kamen. Etliche weitere Fahrer vermochten beim freien Training eine vergleichbare Pace zu gehen, sodass der Tagessieg dieses Einzelrennens durchaus auch an einen Teilnehmer gehen konnte, der mit der Titelentscheidung nichts zu tun hatte (dann aber schon) . . . ☺☺

Nicht genug damit . . . auch am Ende des Feldes bzw. besser in der zweiten Hälfte der Gesamtwertung ging das Gespenst Abstieg um. Drei Teams sollten nach der Saison 2007 aus dem SLP weichen - und in der SLP-Challenge weiter spielen. Je nach Ausgang des finalen Rennens - inklusive der Einbeziehung denkbarer technischer Defekte und damit einem Sturz ans Ende der Tageswertung - lag die Zahl möglicher Absteiger bei mindestens einem halben Dutzend. Diese Konstellation übte schon fast mehr Druck aus, als der Fight an der Spitze . . .

Somit war bereits im Vorfeld die „Sprengstoffkammer“ für das Grande Finale mehr als reichlich gefüllt - und kaum ein Team vermöchte ganz entspannt nach Frankfurt zu reisen, um ein einfach nur ein interessantes Wochenende zu verbringen . . .

(Freitags-)Training

Allein drei offizielle Fahrtage bot der Raceway den SLP[lern] an. Dazu gab es ja noch die normalen Öffnungszeiten; folglich waren Trainingsmöglichkeiten nicht wirklich ein Thema. Die Fahrtage wurden reichlich genutzt und die ersten SLP[ler] machten sich bereits am Donnerstag Abend auf die Socken gen Frankfurt, um noch ein paar Runden extra genießen zu können. Da sag’ noch einer, man nähme den SLP nicht Ernst . . . ☺☺

Freitag Nachmittag an der frischen Luft - letzte Spenglerarbeiten . . .

Neu im SLP: Trainiert werden konnte bereits ab 10:00h Früh. Die Jungs von der FNS hatten dazu einen exakten „Fahrplan“ ausgearbeitet, um die verfügbaren 9 Stunden Trainingszeit möglichst gleichmäßig auf die 18 Teams zu verteilen. Somit hätte theoretisch - ein Team mit drei Fahrern unterstellt - jeder Fahrer zwei Mal alle Spuren abfahren können. Da am Vormittag allerdings zwar fast alle Teams an Bord waren, jedoch nicht alle Fahrer, hatten die „Frühaufsteher“ deutlich mehr Spielraum, ihre Bahnkenntnisse noch zu verbessern bzw. ihre Slotcars abzustimmen.

Aber bereits ab Mittag wurde es so richtig voll und zur Quali wurden lediglich noch zwei Fahrer vermisst, die am Samstag gänzlich ohne Training in der langsamsten Startgruppe ins Rennen gehen würden . . .

Techniktermin

Ab 18:45h begannen Ausgabe und Einbau der gestellten Bison Motoren (vielen Dank an H&T Motorracing !!). Anschließend ging’s direkt zum Einrollen über 5 Minuten und anschließend zur technischen Abnahme . . .

Der Motorenpool der SLP . . .

Beim zweiten Versuch, dieses Prozedere in einem Einzelrennen umzusetzen ging’s deutlich reibungsloser als bei der Premiere in Bischhofsheim vonstatten. Man hatte bei Veranstaltern und Teilnehmern gelernt . . .

Unter Aussicht wurden die Motoren eingebaut - anschließend Einrollen und Abnahme . . .

Das Ende dieser Aktion bildeten die „Plastikquäler“ und „Dr. Slot“ als Führende der Teamwertung nach dem 3. Rennen. Aber selbst den „PQ“ gelingt es nicht mehr, den zügigen Betrieb spürbar aufzuhalten . . . ☺☺

„PQ“ at work - was lange währt, wird endlich gut . . . ☺☺

Die technische Abnahme schloss sich unmittelbar an das Rollout an und ging ebenfalls recht reibungslos über die Bühne. Allerdings waren einige Ermahnungen fällig, beim nächsten Mal die ein oder andere „Grenzgängerei“ doch bitte sehr zu unterlassen . . . ☺☺

Technische Abnahme . . .

Quali

Mit der **Quali**-Minute sollte es um 21:15h los gehen. Schließlich wurde machte Ralph Schnitz VORZEITIG um 21:10h den Auftakt und steckte als erster seinen Regler auf der Quali-Spur 3 . . .

Bis etwa 22:30h hatte man alle 54 People für eine Minute um den Kurs gescheucht. Ein allgemeines Aufatmen war zu vernehmen - Tag 1 des SLP Finales war abgehakt. Jo Welsch hatte noch ein wenig zu basteln, bevor die Startaufstellung für den Samstag ausgehängt werden konnte. Nachfolgend die Top 12 der Quali, die am Samstag die beiden schnellsten Startgruppen bilden sollten:

1. Kevin Krollmann (No Limits) 8.603s
2. Ralph Seif (Plastikquäler).....8.618s
3. Bernd Bohnet (Highway Star) 8.642s
4. Tobias Meiler (Highway Star).....8.670s
5. Peter Oberbillig (No Limits).....8.675s
6. Frank Binanzer (Highway Star).....8.676s

- - - - - - - - - - - -

7. Alex Ortmann (Dr. Slot).....8.680s
8. Carsten Beierlein (SG Stern) 8.706s
9. Dietmar Schmeer (Dr. Slot) 8.713s
10. Marco Prigl (KIK Racing).....8.726s
11. Sebastian Nockemann (Plastikquäler).....8.750s
12. Jan Uhlig (Plastikquäler) 8.765s

Parc Fermé am Freitag Abend . . .

Die Quali verlief unspektakulär und reibungslos. Technische Pannen etc. blieben aus. Die Highlights in Kurzform:

- Beeindruckend die Pole für Kevin Krollmann.
- Als zweiter „No Limits“ rutscht Peter Oberbillig mit einer Traumrunde in die Top 6.
- „Highway Star“ erneut mit allen drei Fahrern in der schnellsten Startgruppe.
- Ralph Seif („PQ“) komplettiert die Top 6 mit einem wahren Kampf.

- Really great: Carsten Beierlein („SG Stern“) auf P8.
- Kevin und Ralph nur durch $^{15}/_{1000}$ getrennt. ¼ Hundertstel zurück Bernd. Zwischen P4 und P7 liegt nur ein Wimpernschlag.
- Gelungen aus westlicher Sicht: JanS rutscht noch so eben in die dritte Startgruppe.
- Loser: „Dr. Slot“ und „PQ“ schaffen es mit jeweils zwei Fahrern „nur“ in die zweite Startgruppe.

Samstag der Wahrheit

Am Samstag Früh wurde die Bahn für eine halbe Stunde eingefahren. Für 9:30h stand der Start der ersten Startgruppe auf der Tagesordnung. Die Frühaufsteher traten pünktlich um 9:30h an die Regler, womit ca. 12 Stunden Non-Stopp-Racing ihren Verlauf nahmen . . .

Samstag Früh - nicht alle SLP[ler] hatten in der Nacht ausreichend Schlaf gefunden . . . ☺☺

Gefahren wurden 6*10 Minuten bei 18 Volt Bahnspannung. Die FNS kalkulierte eine Laufdauer von etwa 80 Minuten, sodass ein Rennende für ca. 21:30h ins Auge gefasst werden konnte . . .

Startgruppe 9

. . . war als 7er Gruppe ausgelegt und trat in folgender Besetzung an die Fahrerplätze:

1. Ingo Vorberg (WW-Racing) 9.198s
2. Thomas Rathgeb (slotters-paradise)..... 9.207s
3. Ralph Schnitz (Roadrunner) 9.265s
4. Reiner Bock (Spätzles Power) 9.313s
5. René Herbst (Mike Hansen Racing) 9.384s
6. Dominik Deutschmann (Roadrunner)..... 11.000s
7. Peter Höhne (slottec)..... 11.000s

Dominik Deutschmann und Peter Höhne fehlten am Freitag und müssen ohne Training ins Rennen. Peter baut sogar am frühen Samstag Morgen noch den Motor ein . . .

Zwar nicht vom Rathgeb Auto - dennoch eine paradisische Werbung . . .

Thomas Rathgeb („slotters-paradise“) setzt sich auf Spur 2 sofort in Führung. Auch im zweiten Lauf zeigt sich ein gemischtes Bild: Von Autos mit dezentem Drift bis zu Kipplastern ist eigentlich alles dabei. Das merkt auch Ingolf Weber, der als Einsetzer am Anfang der Start-/Zielgeraden ordentlich beschäftigt wird. Bob entwickelt nebenbei ein neues Patent, um die Hintern an die Wand-Regel durchzusetzen: Ein Taschentuch wird zwischen Fahrer und Wand eingeklemmt, wenn´s runterfällt gibt´s eine Runde Abzug . . . ☺☺

Die verbleibenden vier Läufe der Gruppe sind durch den Dreikampf zwischen Reiner Bock, Ralph Schnitz und Thomas Rathgeb gekennzeichnet, die innerhalb von 3 Runden liegen und sich die Chance auf den Sieg durchgehend bewahren. Die Entscheidung fällt erst auf der letzten Spur, als Thomas erstmalig die 9s-Marke knackt und einen beruhigenden Vorsprung heraus fährt . . .

Thomas Rathgeb	**381,68**
Reiner Bock	**375,98**
Ralph Schniz	**373,53**
Ingo Vorberg	**369,13**
Peter Höhne	**368,48**
Rene Herbst	**367,21**
Dominik Deutschmann	**359,32**

Startgruppe 8

1. Markus Prigl (KIK Racing) 9.104s
2. Mike Krumm (Slot Lickers) 9.132s
3. Jörg Rickmann (RBT Racing Team) 9.141s
4. Thomas Ullrich (RBT Racing Team) 9.143s
5. Michael Lauermann (slottec).....9.156s
6. Ingolf Weber (WW-Racing).....9.178s
7. Chris Hotz (Mike Hansen Racing) 9.189s

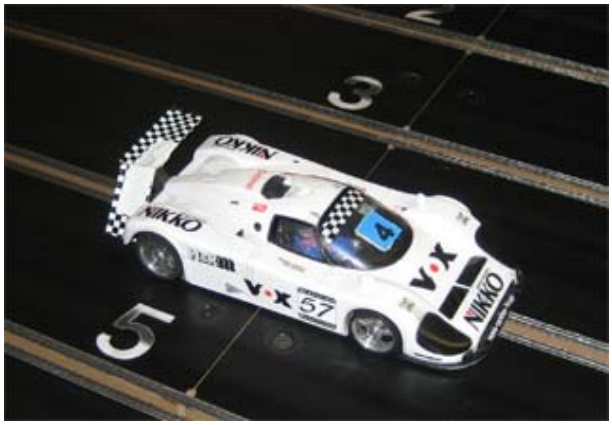
Thomas Ullrich war hart in der Disko - dennoch reicht's nach Spur 4 und 2 für die Führung. Anschließend geht Markus Prigl in Führung. Dann ein deutlicher Abstand zu den anderen Vieren, die bei Halbzeit innerhalb von ein bis zwei Runden Abstand fahren.
Mike Krumb muss kurz reparieren; verliert jedoch nur ein paar Sekunden. Auf der letzten Spur passiert dies noch einmal. Thomas Ullrich muss den Kampf um die Spitze ebenfalls aufgeben, als nach Schleiferproblemen auf Spur 1 anschließend Bremsschwierigkeiten hinzu kommen. Auch Chris Hotz bekommt auf der letzten Spur Probleme mit der Stromaufnahme - und fällt ans Ende des Feldes zurück. Ralph Schnitz verdient sich ehrlich den Titel „Einsetzer der Stunde" durch blitzschnelles Zupacken . . . ☺☺

Markus Prigl	**382,21**
Jörg Rickmann	**380,35**
Michael Lauermann	**380,30**
Ingolf Weber	**377,61**
Mike Krumb	**375,32**
Chris Hotz	**372,67**
Thomas Ullrich	**369,46**

Startruppe 7

1. Martin Friemann (Mike Hansen Racing) .. 9.042s
2. Oliver Mildenberger (Team Optimist) 9.044s
3. Christian Wamser (Roadrunner) 9.064s
4. Bob Clark (X-Rookies) 9.070s
5. Claus Aschenbrenner (KIK Racing) 9.090s
6. Rainer Neumann (Slot Lickers) 9.094s

Christian Wamser geht erst einmal in Führung - verliert jedoch den halben Heckflügel und muss Instandsetzen; das klappt nicht wirklich schnell (> 20 Sek.). Die Führung ist beim Teufel.



Die Instandsetzung dauerte arg lang - aber Christian sollte noch mehr Pech durchleiden . . .

Premiere in einem Rennbericht: Zwei Fahrer irren sich beim Spurwechsel und stehen auf Spur 1 und 2 jeweils am falschen Platz. Und ein Wechsel des „Stehplatzes" im laufenden Betrieb will geübt sein . . . ☺☺
Bei Halbzeit liegt Oliver Mildenberger sicher mit 2 Runden Vorsprung vor Christian Wamser. Eine Runde zurück folgt Claus Aschenbrenner . . .
Meister Wamser bleibt vom Pech verfolgt: Nach Einschlag müssen Vorder- und Hinterräder gewechselt werden. Der Spaß kostet in Summe locker um die 10 Runden.
Unauffällig sind Bob, Claus und Rainer unterwegs. Am Ende liegen sie vor dem unglücklichen Christian. Das Schlusslicht Martin fällt schon mehr auf - häufiger ist der blau-weiße Bolide außerhalb des Slots zu finden. Straßenlage und Bahnkenntnis erscheinen nicht wirklich ausreichend . . .

Oliver Mildenberger	**386,64**
Bob Clark	**378,05**
Claus Aschenbrenner	**376,27**
Rainer Neumann	**369,60**
Christian Wamser	**367,98**
Martin Friemann	**364,38**

Startgruppe 6

1. Robert Getzner (slotters-paradise) 8.990s
2. Oliver Wind (slottec) 8.993s
3. Robert Ries (RBT Racing Team) 8.994s
4. Mike Hampel (X-Rookies) 9.025s
5. Thomas Krieger (Team Optimist) 9.028s
6. Thomas Rübke (BS-PowerSports).....9.033s

Die Startgruppe Nr. 4 ging mit viel Hektik ins Rennen. Gleich zu Beginn musste Oliver Wind einen verlorenen Schleifer wieder richten. Die Terror-Phasen waren Legion . . .

Technische Nachkontrolle . . .

Nach vier Spuren liegen Robert Ries und Mike Hampel rundengleich vorn. Thomas Krieger behauptet P3 - ist aber nicht wirklich zufrieden. Thomas Rübke, Oliver Wind und Robert Getzner fahren rundengleich auf P4 . . . Mike Hampel, der für die „X-Rookies“ fährt, bleibt im Fotofinish vor Robert Ries. Thomas Krieger kommt zum Ende noch gut auf; es reicht aber nicht mehr für den Gruppensieg.
Fazit: Kipplige Autos bei Oliver und Robert. ThomasR von der Disko gezeichnet. ThomasK eher mit dem Fahrer unzufrieden, Robert mit guter Leistung für die abstiegsbedrohten „RBT“ und Mike bekommt der Urlaub von den „Jägern“ bestens . . .

Mike Hampel	**386,18**
Robert Ries	**385,89**
Thomas Krieger	**384,67**
Robert Getzner	**377,81**
Thomas Rübke	**377,68**
Oliver Wind	**376,98**

Startgruppe 5

1. Lukas Neumann (BS-PowerSports) 8.939s
2. Peter Mittelstaedt (slotters-paradise) 8.942s
3. Alfons Bartelmes (Dr. Slot) 8.956s
4. Olaf Schuster (Team Optimist) 8.965s
5. Günther Riehl (X-Rookies) 8.975s
6. Martin Bartelmes (No Limits) 8.976s

Peter Mittelstaedt aus dem „Paradis“ nach der Quali auf Augenhöhe mit den Alt-Recken GuRi und Bartelmes Brothers. Was wird da im Rennen nur abgehen . . . !?☺
Bei Halbzeit sind Lukas Neumann, Martin Bartelmes und Günther Riel noch auf Kurs für einen neuen Bestwert. Peter Mittelstaedt fährt für auch im Rennen gut mit. „Dr. Slot“ ist hingegen in echten Nöten . . .

Martin und GuRi fighten eine halbe Stunde im Parallelflug . . .

Zweite Hälfte: Peter Mittelstaedt mit Heckflügelbruch. Günther Riehl ganz ohne Flügelwerk. Die Reparaturen kosten nicht wirklich viel Zeit. Günther Riehl und Martin Bartelmes rundengleich über mehrere Spuren im Parallelflug. Abflug - Herankämpfen - Abflug. Die Sache bleibt spannend bis zur Stromabschaltung . . .

Noch’n Knickflügel - jedoch fix repariert . . .

Lukas Neumann ist jedenfalls nicht mehr zu gefährden. An sein kurzfristig bereit gestelltes PQ-Auto muss er sich erst noch gewöhnen - und den jugendlichen Sturmdrang in den Griff bekommen. Anschließend steht ein neuer Rundenbestwert - jedenfalls vorläufig.

Ungewohnt - ein PQ-Fahrzeug und die Bartelmes Broth im Mittelfeld am Start . . .

Lukas Neumann	**391,55**

Martin Bartelmes	**387,35**
Günther Riehl	**387,32**
Olaf Schuster	**382,65**
Peter Mittelstaedt	**379,65**
Alfons Bartelmes	**375,54**

Startgruppe 4

1. Rainer Baudach (SG Stern)..... 8.842s
2. Fola Osu (SG Stern) 8.865s
3. Christian Eckel (KIK Racing)..... 8.874s
4. Michael Ulbrich (BS-PowerSports)..... 8.893s
5. Pierre Stein (Jäger Team)..... 8.911s
6. Björn Skottke (BS-PowerSports) 8.915s

16:30h - Man ist 25 Minuten über Plan . . . aber immer gut drauf. Michael Ulbrich gast auf Spur 4 fürchterlich flott an. Erstmalig sind 8.8er Zeiten zu sehen. Ein paar Abflüge versalzen die Suppe. Christian Eckel macht weniger Fehler und geht folgerichtig auf der 2. Spur knapp in Führung. Bei Pierre Stein muss nach Abflügen mehrfach die Karosserie wieder eingeklipst werden.

Christian Eckel und Fola Osu gemeinsam beim Einlöten der Motoren - und später auch gemeinsam in Führung . . . ☺☺

Auch Fola Osu und Christian Eckel schaffen verschiedentlich 8.8er Zeiten auf Spur 4. Michael Ulbrich streut auf Spur 1 weiter ein paar Fehler ein, lässt aber den Kontakt zur Spitze nicht abreißen. Die Karosserie von Pierre Stein's Fahrzeug ist derweil mit Klebeband fixiert. Nun wackelt's halt wenig; dafür hält's aber. Pierre fährt ein Seif-Chassis - das ist eh Kummer gewohnt . . . ☺☺

Skottie scheinen die Rundezeiten der Konkurrenz duch den Kopf zu gehen . . . !? !? ☺☺

Packendes Finish: Michael Ulbrich verteidigt auf der eher langsamen Sechs gegen Fola Osu. Klappt letztlich nicht ganz. Pierre Stein reitet Attacke auf Rainer Baudach, ist auf 1 Meter heran . . . und fliegt ab. Klappt also auch nicht. Rainer wiederum versucht, Skottie noch zu erwischen . . . klappt ebenfalls nicht . . .

Christian Eckel	**396,22**
Fola Osu	**391,65**
Michael Ulbrich	**389,60**
Björn Skottke	**381,24**
Rainer Baudach	**380,31**
Pierre Stein	**380,24**

Startgruppe 3

1. Patrik Brau (Slot Lickers).....8.779s
2. Joachim Welsch (Jäger Team).....8.788s
3. Markus Fessler (Spätzles Power).....8.789s
4. Mark Kiefer (Jäger Team) 8.797s
5. Thorsten Ulrich (Spätzles Power).....8.828s
6. Jan Schaffland (WW-Racing).....8.834s

Diese Gruppe lebt vom Duell Patrick Brau vs. JanS. Beide starten auf den Außenspuren und führen die Gruppe dennoch an. Auf den anschließenden Mittelspuren sind beide mit konstanten 8.8er Zeiten auf Achse . . .
Markus Fesserl rollt sicher auf P3. Dann Jo Welsch. Thorsten Ullrich muss nach Spur 5 und 6 erst einmal abreißen lassen. Mark Kiefer sichert das Feld nach hinten ab . . .
JanS verliert auf der langsamen Spur 1 die Führung an Patrick. Bei Thorsten Ullrich hakt nach einem Auffahrunfall die Karosserie aus.

Zeitverlust über 2 Minuten. Auf derselben Spur muss das Fahrzeug noch einmal von der Bahn und instand gesetzt werden. Insgesamt gehen gut 25 Runden verschütt . . .

Joachim Welsch an seinem „Arbeitsplatz“ . . .

Am Ende fällt erstmalig die 400 - und zwar für Patrick und JanS. Markus Fessler sortiert sich vorläufig auf P4 der Gesamtwertung ein und auch Joachim kann mit bislang Rang 5 recht zufrieden sein.

Patrik Brau	**403,25**
Jan Schaffland	**400,93**
Markus Fessler	**394,65**
Joachim Welsch	**392,54**
Mark Kiefer	**379,73**
Torsten Ulrich	**363,88**

Startgruppe 2

1. Alex Ortmann (Dr. Slot) 8.680s
2. Carsten Beierlein (SG Stern) 8.706s
3. Dietmar Schmeer (Dr. Slot) 8.713s
4. Marco Prigl (KIK Racing) 8.726s
5. Sebastian Nockemann (Plastikquäler) 8.750s
6. Jan Uhlig (Plastikquäler)..... 8.765s

Nach zwei Spuren sind beide PQ mit 135 Runden vorn. Eine Runde zurück Carsten Beierlein und Dietmar Schmeer. Eine weitere Runde zurück Alex Ortmann und Marco Prigl.
Alex bestätigt im Rennen den Eindruck, welchen sein Slotcar bereits in der Quali hinterließ - jede Runde wird zum Kampf; oft geht’s auf zwei Rädern um die Ecken - logischerweise passieren dabei Abflüge. Schade, dass er den Fight um den Titel mit stumpfer Waffe austragen muss !!
Sachstand vor der finalen Spur: Jan Uhlig und Dietmar Schmeer schließen zu den Carsten Beierlein und Sebastian Nockemann auf. Alex Ortmann und Marco Prigl fahren ebenfalls rundengleich - jedoch bereits 3 Runden zurück.

Die zweit-schnellste Startgruppe steht “an der Wand” . . .

Nach 60 Minuten steht der überraschende Sieg von Carsten Beierlein, gefolgt von den zwei PQ, welche Dietmar Schmeer auf Distanz halten. Alex Ortmann bleibt knapp vor Marco Prigl.
Auch wenn dies noch nicht die Entscheidung für die Teamwertung des SLP bringt, haben die „PQ“ eine gute Ausgangsposition erfahren: Zwei Fahrzeuge vor allen „Dr. Slot“ Autos und somit 3,11 Runden Vorsprung. Ralph Seif muss folglich nur noch 372,43 Runden absolvieren, um die „PQ“ zumindest vor die direkten Konkurrenten zu hieven . . .

Ein besonderer SLP-Fan spähte die Boxengasse von „Optimist“ und „Dr. Slot“ aus . . .

Carsten Beierlein	**403,26**
Jan Uhlig	**401,34**
Sebastian Nockemann	**401,02**
Dietmar Schmeer	**400,70**
Alex Ortmann	**396,55**
Marco Prigl	**396,29**

Startgruppe 1

1. Kevin Krollmann (No Limits) 8.603s
2. Ralph Seif (Plastikquäler) 8.618s
3. Bernd Bohnet (Highway Star) 8.642s
4. Tobias Meiler (Highway Star) 8.670s
5. Peter Oberbillig (No Limits) 8.675s
6. Frank Binanzer (Highway Star) 8.676s

Bleibt das große Finale der schnellsten Sechs der Quali. Drei Mal „Highway Star“ vs. zwei Mal „No Limits“ und ein Mal „PQ“. Zu schlagen waren 403,26 Runden von Carsten Beierlein.

Nach zwei Spuren ist Kevin Krollman schon vorn - trotz der langsamen Startspur 1 hat er 136 Runden zu verzeichnen. Bernd Bohnet und Ralph Seif folgen mit 135 Runden, wobei auch Ralph nun unter Mühen (und mit Ausflügen) die langsame Eins absolviert hat.

Halbzeit: Ralph „Psycho“ Seif reitet Attacke auf Bernd Bohnet, ist vorbei und sofort danach ’raus. Wäre in diesem Rennen etwas weniger eventuell mehr !? Auch Tobias Meiler hat die Eins hinter sich - übrigens bärenstark !! Letztlich muss sich Bernd auf Spur 6 den Seif-Angriffen beugen.

Es kann nur Einen geben !!

Kevin liegt eine Runde vor Ralph, der wiederum eine Runde vor Bernd fährt. Tobias und Frank zwei Runden dahinter. Peter hat abreißen lassen - ihm fehlen bereits weitere drei Runden.

Im 4. Durchgang spitzt sich das Rennen auf ein Duell zwischen Kevin und Ralph zu. Beide sind auf den Spuren 5 und 6 mit 8.7er Zeiten unterwegs. Dem vermag das restliche Feld nichts entgegen zu setzen.

Der 5. Durchgang bringt die Entscheidung: Kevin setzt den Joker auf Spur 4 und fährt niedrige 8.6er. Ralph kann hingegen auf der Sechs in keinster Weise dagegen halten. Viel mehr als 9.0 geht bei ihm nicht - man beachte: Kevin schaffte zuvor 8.7 bzw. 8.8 . . .

Kurz vor Ende dieser Spur zerstört Ralph einen Kotflügel am Nissan - Reparatur !! Damit sind Bernd und Tobias erst einmal vorbei. Auch Peter hatte auf Spur 1 seine Not nach einem vehementen Einschlag - eine Felge ist krumm. Die Zeiten stimmen jedoch noch halbwegs . . .

Die letzten 10 Minuten bleiben spannend - Tobias überholt rasch Bernd, der nun die langsame Spur 1 „absitzen“ muss. Auch Ralph geht wieder an Bernd vorbei. Tobias ist hingegen auf und davon. Kevin legt noch ein-zwei Abflüge hin - ist aber sicher in Front. Frank fährt unbedrängt auf P5 - jedoch ein Rennen gegen die Uhr, da schließlich die schnellen Folks der anderen Startgruppen zu schlagen sind. Peter hat dasselbe Problem, nur ein paar Runden zurück . . .

Kevin Krollmann	**408,34**
Tobias Meiler	**402,71**
Ralph Seif	**401,94**
Bernd Bohnet	**401,63**
Frank Binanzer	**400,25**
Peter Oberbillig	**388,22**

Danach - der Sieger wieder ganz entspannt im Gespräch . . .

Ende

Um 21:45h ist die SLP Saison 2007 Geschichte. Kevin Krollmann hatte einen großartigen Sieg eingefahren. Chef-Ingenieur Peter Oberbillig strahlte über alle Backen - das eigene Resultat spielte keine Rolle. „No Limits“ konnten technisch wieder im Konzert die erste Geige spielen . . . ☺☺

Ebenfalls ganz obenauf die „Plastikquäler“ - zwar war der Fahrertitel passé, dafür aber die Teamwertung im Sack. So meinte man zumindest . . .
Wegen eines Verstoßes gegen die Parc Fermé Bestimmungen bekam Ralph Seif jedoch noch 20 Strafrunden aufgebrummt - es musste neu gerechnet werden . . .
In der Zusammenfassung (nach dem grünen Tisch) sah die **Einzelwertung** gegen 22:45h in den Top 20 folgendermaßen aus:

1	Kevin Krollmann	No Limits	408,34
2	Carsten Beierlein	SG Stern	403,26
3	Patrik Brau	Slot Lickers	403,25
4	Tobias Meiler	Highway Star	402,71
5	Bernd Bohnet	Highway Star	401,63
6	Jan Uhlig	Plastikquäler	401,34
7	Sebastian Nockemann	Plastikquäler	401,02
8	Jan Schaffland	WW-Racing	400,93
9	Dietmar Schmeer	Dr. Slot	400,70
10	Frank Binanzer	Highway Star	400,25
11	Alex Ortmann	Dr. Slot	396,55
12	Marco Prigl	KIK Racing	396,29
13	Christian Eckel	KIK Racing	396,22
14	Markus Fessler	Spätzles Power	394,65
15	Joachim Welsch	Jäger-Team	392,54
16	Fola Osu	SG Stern	391,65
17	Lukas Neumann	BS-PowerSports	391,55
18	Michael Ulbrich	BS-PowerSports	389,60
19	Peter Oberbillig	No Limits	388,22
20	Martin Bartelmes	No Limits	387,32

Das Treppchen war also mehr als überraschend besetzt: Carsten Beierlein und Patrick Brau auf P2 und 3 - nur durch einen Teilmeter getrennt. Chapeau !!! Dazu “Highway Star“ mit allen drei Fahrern in den Top 10 - man war happy; die Pechsträne hatte ein Ende, auch wenn der erste Einzelerfolg noch aussteht . . .

„Happy end“ im wahrsten Sinne des Wortes - die Jungs von „Highway Star“ . . .

Die **Teamwertung** konnten nach Addition der zurückgelegten Rundenzahlen letztlich und erstmalig „Highway Star“ gewinnen. Wirklich gut - auch ohne den 20-Runden „Bonus“ für Ralph Seif wäre man vorn gewesen:

1	Highway Star	1.204,59
2	Plastikquäler	1.184,30
3	No Limits	1.183,91
4	SG Stern	1.175,22
5	KIK Racing	1.174,72
6	Dr. Slot	1.172,79
7	BS-PowerSports	1.162,39
8	Racing Team Optimist	1.153,96
9	Jäger-Team	1.152,51
10	X-Rookies	1.151,55
11	Slot Lickers	1.148,17
12	WW-Racing	1.147,67
13	slotters-paradise	1.139,14
14	RBT Racing Team	1.135,70
15	Spätzles Power	1.134,51
16	slottec	1.125,76
17	Mike Hansen Racing	1.104,26
18	Roadrunner	1.100,83

Am Ende steht wie immer das „West Special“. Was machten die „Plastikquäler“ und „WW-Racing“ én detail !?
Nach dem Training hätte man die „PQ“ dichter an der Musik vermutet - zumindest JanU und RalphS. Beide vermochten 8.6er zu gehen - teilweise blitzten auch hohe 8.5er Zeiten auf. Das Wort „Bahnrekord“ war verschiedentlich zu vernehmen. Alle Fahrer im Rennen binnen einer Runde und ohne (den Rundenabzug für „Psycho“) in den Top 10 - Spitze im Sinne der geschlossenen Mannschaftsleistung, jedoch fehlte noch etwas auf die Spitze . . . ☺☺
Letztlich wurde Ziel Nr. 1 erreicht: Der Team-Titel. Grats !! Ziel Nr. 2 bleibt jedoch für die Saison 2008 erhalten: Die Fahrermeisterschaft.

I&I von „WW“ beim Zeitenstudium . . .

"WW" hatte den Klassenerhalt als Zielsetzung. Von vorneherein war klar, dass JanS die Offensivabteilung bilden müsse - I&I hingegen den Defensivpart inne hatten. Ingolf war mit der Quali völlig unzufrieden, nach dem Rennen mit P40 aber happy. Ingo grummelte hingegen auch über's Rennergebnis. Da JanS recht spät fuhr, blieb die Spannung im Team lange erhalten. Aber bereits nach der ersten vom Junior absolvierten Spur lichteten sich die Wolken - erstmalig lief die Kiste halbwegs vergleichbar zum Training. Das Team schaffte einen lockeren Platz 12 in der Tageswertung und in Summe P14. Klasse erhalten . . . !!

Stand der Dinge

Ab ca. 23:00h führte Günter Riehl für die FNS die Siegerehrung für das Rennen durch. Die ersten Drei erhielten Pokale . . .

Im Anschluss daran ging's an die Jahreswertung des SLP - und Martin Bartelmes musste „'ran". Neben den obligatorischen T-Shirts (heuer in Schwarz) waren ebenfalls Pokale angesagt - und ebenfalls für die Top 3 in der Einzel- und der Team-Wertung.

Nachfolgend die Top 18 - **Einzelwertung**:

1	Kevin Krollmann	No Limits	175
2	Dietmar Schmeer	Dr. Slot	170
3	Alex Ortmann	Dr. Slot	163
4	Ralph Seif	Plastikquäler	159
5	Sebastian Nockemann	Plastikquäler	154
6	Jan Uhlig	Plastikquäler	152
7	Tobias Meiler	Highway Star	140
8	Alfons Bartelmes	Dr. Slot	139
9	Bernd Bohnet	Highway Star	138
10	Carsten Beierlein	SG Stern	136
11	Torsten Ulrich	Spätzles Power	133
12	Joachim Welsch	Jäger-Team	130
12	Frank Binanzer	Highway Star	130
14	Markus Fessler	Spätzles Power	127
15	Martin Bartelmes	No Limits	125
16	Patrik Brau	Slot Lickers	124
17	Peter Oberbillig	No Limits	122
18	Marco Prigl	KIK Racing	120

Teams:

1	Plastikquäler	175
2	Dr. Slot	170
3	Highway Star	159
4	No Limits	154
5	KIK Racing	136
6	Jäger-Team	134
7	Spätzles Power	133
8	SG Stern	129
9	BS-PowerSports	127
10	Mike Hansen Racing	120
11	Racing Team Optimist	118
12	WW-Racing	114
13	slotters-paradise	109
14	slottec	108
15	Slot Lickers	106
16	RBT Racing Team	104
17	X-Rookies	101
18	Roadrunner	99

Nachdem alle Teams ihre Urkunden bzw. Pokale in Empfang genommen hatten, fand Martin noch gelungene Worte für Joachim Welsch, der seit Jahren hoch engagiert im Dienst des SLP unterwegs ist und viele Aufgaben wie Auswertung, Web-Seite und Motorenpool ausfüllt. Ohne Wissen von Joachim wurde eine Sammlung bei den Teams durchgeführt, welche die Beschaffung einer attraktiven Grafik gestattete.

„Jo“ war sichtlich gerührt ob dieser gelungenen Überraschung. Die WWW zieht die Credits vor und meint ebenfalls: Herzlichen Dank, Joachim !!

Credits . . .

Ein gelungenes Finale verursacht eine Menge ehrenamtlicher Arbeit. Und mehr als ein wenig Dank und Anerkennung ist für die meisten Schaffenden am Ende nicht drin . . . :

- Dieser Beitrag enthält Text von **Robert Getzner** sowie Fotos von **Mike Hampel**. Herzlichen Dank für die aktive Mitarbeit !! Ferner gab’s am Freitag und Samstag weitere „Lektoren“, die immer einmal wieder einen Fehler im SLP Newsticker entdeckten und diesen beseitigen ließen . . . ☺☺
- **Marcel Weeren** und **Oliver Heidenreich** besetzten während zweier Tage quasi nonstop den Rennleiterstand und hatten einen wachen Finger an der Terrortaste. Ein vorbildlicher, längst nicht selbstverständlicher Service . . .

Allzeit bereit - das Rennen straff geführt . . . Marcel Weeren am Kommandostand . . .

- Auch das Catering war gut in Händen der Crew des **Raceway Frankfurt** aufgehoben. Allein schon der Duft frisch gebackener Waffeln beim Betreten des Kellers am Samstag ließ Manchen die Aufmerksamkeit eher auf die Theke denn auf die Bahn richten . . . ☺☺
- Auf ungewohntem Terrain bewegte sich die **FNS**. Nicht mehr auf dem eigenen Track in Mörfelden, sondern auf dem Raceway Kurs richtete die FNS ihr Rennen aus. Ein mutiger, aus Sicht des Autors aber sehr gelungener Entschluss !! Merci vielmals für die (wie immer prima ausgefüllte) „Gastgeber-Untermieter-Rolle“!
- Das Sponsoring des SLP liegt traditionell bei Kurt Petri mit **H&T Motorracing** sowie Michael Gräber mit **Automobilminiaturen**. Herzlichen Dank !!
- Am Ende sind drei **Teams** auf der Strecke geblieben. Sie haben den Klassenerhalt nicht ganz gepackt: „RBT Racing“, „X-Rookies“ und „roadrunner“ müssen zumindest bis zum eventuellen Wiederaufstieg ein Jahr pausieren. Schaut man sich ihre Entwicklung und die teilweise gezeigten Leistungen an, sollte das doch gelingen . . .
  Herzlichen Dank den Teammitgliedern für die zahlreichen gemeinsam durchschätzten Stunden und die packenden Duelle auf den Strecken der SLP . . . !!
- Bleiben die zahlreichen **Helfer** bei Motorenausgabe, Beaufsichtigung der Einbauten, technischer Abnahme, Parc Fermé, Startaufstellung und Nachkontrolle. Der Maitre der SLP meint immer, man könne/müsse sie nicht namentlich erwähnen - bei der Vielzahl sei die Gefahr zu groß, den ein oder anderen zu vergessen. Recht hat er ! Somit bleibt nur der pauschale Dank an alle Mitwirkenden . . . !☺!
- Was alle leider ein wenig aus dem Fokus verloren haben . . . war der Dank an eben diesen Frontmann der SLP !! Beim Finale stand zu Recht Joachim Welsch im Vordergrund; somit geht das letzte Dankeschön auf diesem schriftlichen Weg an **Martin Bartelmes** . . . !!

Ausblick

Nach der Saison ist vor der Saison: Auch in 2008 wird selbstredend wieder SLP gefahren - allerdings nur noch mit maximal 15 Teams !! Den Auftakt der SLP Saison 2008 bilden die **12h Trier** am **14. und 15. März 2008**.

Neues zur anstehenden Saison wird in den kommenden Tagen auf der SLP Webseite veröffentlich bzw. den Teams per Mail mitgeteilt.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien Mitte / SLP

NASCAR Winston Cup

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

geschrieben von Manfred Stork & Tommy Eckel

... bei der Aufarbeitung des Renntages kommt als erstes die Idee, sich über den ausgesprochen sympathischen Meister aller Winston-Cup Racer 2007 zu freuen. Daher vorab die herzlichste Gratulation an Christian Schnitzler mit 1.050 Punkten und sechs Gesamtsiegen.

. . . er hat somit die volle Punktzahl erreicht !! Mehr geht nicht !!

... besonders freut sich Peter Meister mit Christian, der auf den verschiedenen Bahnen so manche Entwicklungsphase mit verfolgt hat. Der Meister 2007 hatte wenig Zeit fürs feiern und ging schnell wieder an die Arbeit und trainierte für den DTM-Sonntag in Arnsberg.

. . . unser Gesamtsieger 2007 Christian Schnitzler !!

Kompakt . . .

- **Christan Schnitzler ist überzeugender Sieger des 7. Saisonlaufs.**
- **Andreas Thierfelder Zweiter vor Dieter Clemens.**
- **diesmal ebenfalls 19 Racer am Start !!**

Strecke . . .

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Shakedown . . .

… Magdalena & Peter Meister hatten verlässlich für den tollen Rahmen des Renntages gesorgt. Damit wäre es natürlich schön gewesen, wenn wir mit vollen 4 Startgruppen den Endlauf gekrönt hätten. Aber da war ja auch noch die Slot-Börse in Dortmund Wischlingen, die ja auch so ein Muss in der Szene ist. Damit tat es so manchem in der Seele weh, wenn er auf den üblichen Rundgang durch Reihen der Anbieter verzichten musste.

. . . zwei neue 4-spurige Bahnen bei P. Meister in Kamp-Lintfort !!

... sofort auffällig in Kamp-Lintfort sind die beiden neuen 4-spurigen Carrerabahnen, die wie aus dem Nichts entstanden sind, und die speziell für das kindliche Publikum tief angeordnet wurden. Durch die räumliche Abstimmung in drei unterschiedlichen Fahrebenen sind die Fahrzeuge besonders gut zu verfolgen.

. . . der Pulk der Winston NASCAR !!

... ebenso schwärmte P. Meister von einem 24h Rennen unter dem Modus von Carrera Toys vor einer Woche mit Serienfahrzeugen, wo sich Dieter Clemens als Hauptakteur des Samstags, die notwendige Praxis erworben hatte, vorne anzugreifen.

. . . die drei Pokale !!

Finale . . .

... in Kamp-Lintfort - Christian liefert mit seinem sechsten Sieg eine beeindruckende NASCAR Saison ab und holt sich die Winston-Krone! Andreas Thierfelder läuft mit seinem scharfen T-Bird trotz grippalem Defekt auf einen tollen 2. Platz ein und wird Gesamt 3ter ! Dieter Clemens meldete schon in Heat 1 den Schritt aufs Treppchen an, wird 3ter auf seiner Heimbahn und Gesamt 4ter! Mit einem 4ten Platz in KL rundet Serienchef Manfred Stork eine Klasse Saison ab und wird Gesamt 2ter!

Ergebnis Heat 1 - die TOP 6:

1.	Christian Schnitzler	139,24
2.	Andreas Thierfelder	138,52
3.	Dieter Clemens	137,04
4.	Manfred Stork	136,22
5.	Patrick Meister	136,22
6.	Nezih Durukanli	135,35

Traditionell sind die Rennen bei Meisters der entspannten Gangart und der schnellen Kisten. Die Routiniers wissen um das Einteilen des Gummis und der Abwesenheit von Kurve 2. Weniger versierte Nascartreiber merken meist nach dem ersten Highspeed-Einschlag, das die Bahn doch nicht überall voll geht. Hier gilt es mit Herz, Kopf und Augenmaß zu fahren

. . . gleich geht's los zum letzten Lauf der Saison.!!

Ergebnis Heat 2 - die TOP 6:

1.	Christian Schnitzler	138,04
2.	Andreas Thierfelder	137,04
3.	Manfred Stork	136,32
4.	Dieter Clemens	135,71
5.	Patrick Meister	135,53
6.	Nezih Durukanli	134,22

Dank der weitläufigen Räumlichkeiten kann das Starterfeld in den Rennpausen "inhouse" spazieren gehen, Zerstreuung in der Wohnzimmerküche finden oder potentielle Grupa-Käufer missionieren.

. . . das Slotcar des Meisters.!!

Auch diesmal möchten wir wieder Magdalene, Peter und der ganzen Familie herzlich danken, die der NASCAR Gemeinde ein tolles Finale ermöglicht haben.

Ergebnis Tageswertung - die TOP 6:

1.	Christian Schnitzler	277,28
2.	Andreas Thierfelder	275,56
3.	Dieter Clemens	272,75
4.	Manfred Stork	272,54
5.	Patrick Meister	271,75

6.	Nezih Durukanli	269,57

Beim abschließenem Palaver war man sich schnell einig, dass Kontinuität ein wichtiger Aspekt für eine erfolgreiche Rennserie ist und den mehrheitlichen Wunsch der Starter entspricht. Wir freuen uns mit euch allen in 2008 wieder spannende Rennen miteinander zu feiern.

. . . gemeinsame Abnahme aller Fahrzeuge !!

…der zweite Lauf der noch jungen Saison stand ganz im Zeichen eines harmonischen Zusammenwirkens der einzelnen Arbeitsbereiche. Ob es sich nun um die Fahrzeugabnahme, Rennaufstellung, Rennleitung, Auswertung oder Bilddokumentation handelte - alle Bereiche waren mehrfach besetzt. So hätten eine größere Anzahl von NASCAR Grand National Racer an diesem Event teilnehmen können.
www.nascar-slotracing.de

Hallo NASCAROS . . .

„Hallo Ingo, war gestern eine schöne Veranstaltung. Prima war, dass ihr auch so lange ausgehalten habt und bei der Besprechung mitgemacht habt !
Eine Überraschung war, dass Dieter Clemens noch soeben Peter Recker punktgleich in der Gesamtwertung abgefangen hat. Nur durch die Majorität der Plätze belegt er den 4. Platz.
Und erst die Platzierungen vom 10. bis zum 17. Platz beim Rennen. Wie spannend das war, konnte man im 2. Durchgang beobachten. Kompliment an die Teilnehmer, die sehr fair beinhart gekämpft haben. Du warst ja mittendrin, Ingo! Gruß Manfred“

. . . die drei Sieger der Saison!!

Für alle, die mit dem Gedanken spielen auch in die NASCAR Szene einzusteigen, sei angeraten, sich vorab bei Manni Stork zu melden. Er wird dich/euch dann beim Bau eines NASCAR beraten.
Einen kleinen Einblick über die Ausführung der NASCAR bietet die Webseite von Andreas Thierfelder. Ebenso hat Andreas Lippold auf der Webseite der S.R.I.G. Teuto eine Bauanleitung hinterlegt. Für ganz eilige sei Nicole Brühl genannte, die auf der Webseite „Modellbaufun“ ein Fahrwerk Bestellblatt abrufbar macht.

Gesamtstand mit einem Streicher 2007

1.	Christian Schnitzler	**1.050**
2.	Manfred Stork	**990**
3.	Andreas Thierfelder	**980**
4.	Dieter Clemens	**875**
5.	Peter Recker	**875**
6.	Jörg Lebbing	**785**
7.	Patrick Meister	**781**
8.	Manuela Schnitzler	**735**
9.	André Tellmann	**722**
10.	Tommy Eckel	**714**
11.	Andreas Lippold	**690**
12.	Ingo Heimann	**690**
13.	Hans Bickenbach	**654**
14.	Jürgen Tepaß	**621**
15.	Michael Moes	**578**
16.	Birgit Eckel	**576**
17.	Nezih Durukanli	**556**
18.	Markus Hackstein	**520**
19.	Andreas Trebsdorf	**512**
20.	Heidi Gläser	**415**

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

DTM

2. Lauf am 18. November 2007 in Arnsberg

geschrieben von Andreas

DTM *im Westen*

Die DTM im Sauerland. Wie gut, dass Arnsberg nicht so hoch liegt. Sonst wäre vielleicht die Anreise mit dem Schlitten notwendig geworden. Die Aktuelle Schneehöhe im Großraum Winterberg beträgt 30 bis 40 cm. ☺ ☺

Das Training

Am Freitagabend fanden sich zum Training außer den Heimascaris nicht so viele Teilnehmer zum Üben ein. Ob es an der Entfernung oder am vielleicht befürchteten Schnee lag? Wer weiß ?

Am Sonntagmorgen füllte sich dann der Bahnraum aber so nach und nach. Letztendlich fanden sich 15 bzw. 17 Teilnehmer ein.

Wie immer wurde gefahren, geschraubt, gefahren, geschraubt, um noch die fehlende Zehntelsekunde aus dem Auto heraus zu kitzeln.

Thorsten und Dennis hatten bei der technische Abnahme wieder alle Hände voll zu tun. So waren doch immerhin 32 Autos zu kontrollieren. Was aber ohne nennenswerte Probleme über die Bühne ging.

Zwischen der technischen Abnahme und dem Rennen war dann noch Zeit für eine leckere Gulaschsuppe.

Das Rennen der alten DTM

Gegen 12:30 konnte dann auch die erste Gruppe der alten DTM an den Start gehen. Es wurde diesmal nach der Gesamtpunktewertung gestartet. Das war ein Wunsch der Teilnehmer nach dem letzen Rennen und wurde von Rennleitung umgesetzt.

In der „Krabbelgruppe“ durften jetzt Andreas Päppinghaus, Martin Kranefuß, Manuela Schnitzler, Rolf Riese und Patric Wagner an den Start gehen. Manuela lieferte sich ständig einen Kampf mit Rolf. Letztendlich konnte Sie aber mit 0,4 Runden Vorsprung den Gruppensieg erkämpfen.

Ohne nennenswerte Pause machte sich kurze Zeit später die zweite Gruppe der alten DTM ans Rennen. Bestehend aus Thorsten Hesse, Klaus Schnitzler, Andreas Rehm, Dennis Grabow und Miachel Rettler. Die Jungs sollten das Ergebnis der ersten Gruppe noch einmal kräftig durcheinander mischen. Danach ging endlich die „Spitzengruppe“ an den Start. Mit Christian Schnitzler, den Sieger aus Schwerte, Dennis Hesse, Jan Päppinghaus, Michael Moes und Günter Grabow waren heiße Rundenkämpfe angesagt, oder? Wie werden sich die 6 Gramm bei Christian und die 2 Gramm bei Dennis wohl auswirken?

Das Ergebnis der alten DTM:

1.	Christian Schnitzler	138,52 Rd.
2.	Manuela Schnitzler	135,33
3.	Rolf Riese	134,93
4.	Andreas Rehm	131,91
5.	Dennis Grabow	131,29
6.	Klaus Schnitzler	131,11
7.	Michael Rettler	129,99
8.	Andreas Päppinghaus	129,28
9.	Michael Moes	129,05
10.	Jan Päppinghaus	127,62
11.	Thorsten Hesse	127,48
12.	Dennis Hesse	126,56
13.	Günter Grabow	123,52
14.	Patric Wagner	120,56
15.	Martin Kranefuß	116,27

Im Mittelfeld ging letztendlich ganz schön eng zu. Christian Schnitzler hat auch mit 6 Gramm Zusatzgewicht souverän gewonnen.

Das Rennen der neuen DTM

Bis jetzt war alles nur „Übung“. Statt 3 Minuten, heißt es jetzt 5 Minuten Fahrzeit je Spur. 17 Teilnehmer bedeuteten 3 Startgruppen. Also auf geht’s:

Nebenbei bemerkt - die Frühstartüberwachung kann ja so gemein sein. Einmal zu früh den Regler angetippt und schon sind 3 Sekunden verloren. Das bekam der ein oder andere leider zu spüren ☹ Aber auch verlorengegangene Heckspoiler kosteten durch das Ankleben wertvolle Zeit.

Nach 18 x 5 Minuten sah das Ergebnis dann wie folgt aus:

1.	Christian Schnitzler	236,53 Rd.
2.	Rolf Riese	232,22
3.	Michael Rettler	229,30
4.	Dennis Hesse	226,29
5.	Jan Päppinghauas	225,28
6.	Manuela Schnitzler	223,27
7.	Michael Moes	223,00
8.	Thorsten Hesse	222,38
9.	Klaus Schnitzler	222,31
10.	Günter Grabow	222,29
11.	Detlef Petzel	221,44
12.	Andreas Rehm	221,06
13.	Patric Wagner	220,80
14.	Dennis Grabow	216,35
15.	Christian Spies	213,07
16.	Martin Kranefuß	210,53
17.	Andreas Päppinghaus	209,83

Im Mittelfeld ging es diesmal erstaunlich Eng zu. Auch hier hat Christian Schnitzler wieder gezeigt, dass 6 Gramm Zusatzgewicht für Ihn keine Herausforderung sind. Als Belohnung für den ersten Platz bekommt er jetzt noch einmal 6 Gramm „geschenkt“.

Somit liegen auf den ersten drei Plätzen in der Gesamtwertung nach Punkten:

1. Christian Schnitzler
2. Dennis Hesse
3. Jan Päppinghaus

Die genauen Ergebnislisten stehen auf der Homepage der DTM.

Was noch bleibt:

Wieder mal ging ein gemütlicher Renntag zu Ende. Die DTM war gerne zu Gast auf dem Sauerlandring. Somit geht also ein großes Dankeschön an die Gastgeber, dem Catering und an die Rennleitung.

Das nächste Rennen findet am Samstag, 08. Dezember 2008 beim SRC Köln auf der großen Bahn statt.
Die Trainings- und Öffnungszeiten werden noch rechtzeitig bekannt gegeben.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / DTM

C/West

Neues von der Gruppe C

Gut einen Monat nach dem Treffen in Schwerte ist die C/West für 2008 im Rahmen der getroffenen Beschlüsse „rund“. Offen bleibt für 2008 die Baustelle C/Liga. Hierzu wird die Konzeption laut Plan bis zum Frühjahr erarbeitet sein.

C/Rangliste

Die Ergebnisse für die C/Rangliste 2007 sind auf dem aktuellen Stand - zumindest bezogen auf die Clubs, welche bislang ihre Ergebnisse geliefert haben. Die Aktualisierung klappt bislang mit allen Clubs zeitnah und problemlos. Herzlichen Dank dafür !!

Ein erstes, bereits voll funktionsfähiges Modell für die neue, datenbankgestützte C/Rangliste hat Wolfgang Habon bereits erarbeitet. Nun geht es ans Testen und die Ergänzung von ein oder zwei ergänzenden Features . . .

Nach wie vor fehlen die 2007er Resultate aus Bergneustadt, Kamp-Lintfort, Siegen und Vohwinkel - wobei zumindest K-L und SI mittlerweile die Übermittlung zugesagt haben.

Termine für die neue C/Rangliste 2008 haben bislang 7 (von 18) Clubs benannt. Hier ist also noch ein wenig Arbeit erforderlich ! Also gebt Gas, Folks . . . ☺☺

Due für die Benennung der 6 Läufe pro Club zur C/Rangliste 2008 ist der 15.12.2007 . . .

C/Team-Cup

Der C/Team-Cup steht für 2008 !! Acht Rennen sind benannt. Den Auftakt macht der Neujahrs Cup in Engelskirchen am 5. Januar 2008 - letzte Veranstaltung ist das Adzventz Rennen in Wuppertal am 29. November 2008 . . .

Gewertet werden besten 4 Resultate pro Team. Die Siegerehrung wird im Rahmen der C/Masters im Januar 2009 durchgeführt . . . .

C/Masters

Nur noch gut zwei Monate bis zum C/Masters 2007, welches am 19. Januar 2008 auf der 35,8m langen, 6-spurigen Carrerastrecke der Slotracingfreunde Swisttal stattfinden wird . . .

Die Ausschreibung für das C/Masters 2007 ist in den Rennserien-West hinterlegt. Erste Nennungen liegen vor - und sind dort selbstverständlich ebenfalls einzusehen . . .

Für das C/Masters 2007 gibt es - die Auswahl der Fahrer betreffend - für die Clubs keine Vorgaben. D.h., jeder Club kann selbst bestimmen, wer zu diesem Rennen fährt. Das müssen nicht zwangsweise die Bestplatzierten der Clubserien sein. Es müssen auch nicht unbedingt drei Fahrer sein. Falls mehr als drei Leute Interesse haben, können zwei weitere Wildcards benannt werden.

Die Wildcardregelung greift gleichfalls für Fahrer, die keinem Club angehören bzw. deren Club sich nicht an der C/West beteiligt. Solche Interessierte werden sich wohl oder übel selbst benennen müssen ☺☺ Falls mehr Fahrer genannt werden, als Startplätze verfügbar sind, genießen die drei Nennungen der Clubs Vorrang. Die verbleibenden Startplätze werden aus den Wildcards aufgefüllt.

Kurze Randbemerkung: Derzeit werden die Clubs das C/West Reglement nach eigenem Empfinden interpretieren (natürlich immer nach bestem Wissen und Gewissen ☺). Hier wird sicherlich in Zukunft noch ein wenig Abstimmung bzw. Synchronisation erforderlich sein. Hauptanliegen der C/Masters ist es, die Leute aus den unterschiedlichsten Clubs zusammen an die Bahn und ins Gespräch zu bringen. Besagte „Synchronisation“ ergibt sich dann quasi automatisch.

Natürlich soll das C/Masters auch die schnellsten Fahrer und Teams der C/West küren - dennoch möge man diese Veranstaltung bitte sehr **nicht** auf den Aspekt des High End Racing verdichten . . . !!

Absoluter Nennungsschluss für die C/Masters 2007 ist übrigens ebenfalls am Samstag, den **15. Dezember 2007** !!

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West - C/West

Trans-Am

7. Lauf am 25. November 2007 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 25.11.07 ist es soweit. Der Trans-Am Clan bestreitet dann seinen letzten Lauf der Saison 2007 auf dem bewährten Kurs des ScaRaDo in Dortmund.

Dieser Endlauf verspricht noch einmal richtig spannend zu werden, liegen doch die beiden Erstplatzierten Dirk Schulz (1.) und Vorjahresmeister Andreas Rehm (2.) lediglich vier Punkte voneinander getrennt! Auf Platz drei findet sich derzeit Uwe Pfaffenbach, gefolgt von Ralf Thöne mit 35 Punkten Rückstand.

Vorausgesetzt, es gibt keine größeren technischen Probleme, dürfte Pfaffenbach den dritten Rang wohl recht sicher nach Hause fahren ! Der im Laufe der Saison immer stärker gewordene Thöne hingegen wird ein wachsames Auge auf den mit 14 Punkten Abstand folgenden Günter Grabow haben müssen, will dieser doch zum Abschluss noch einmal einen Angriff setzen und versuchen P4 zu kassieren. Diese OWL-interne Duell birgt also ebenfalls viel Brisanz und verspricht spannende Umläufe.

Auf den folgenden Plätzen hat sich inzwischen alles einigermaßen eingespielt, lediglich Sohn und Vater Kranefuß (P7 und P8) können noch die Plätze tauschen, beträgt hier die Differenz doch lediglich 1 Punkt.

Ein gehöriges Wörtchen bei der Punktevergabe auf den ersten Plätzen wird sicherlich der Sauerländer Michael Rettler mitreden. Konnte er in diesem Jahr lediglich an drei Veranstaltungen teilnehmen, wusste er hierbei jedoch absolut zu überzeugen.

Für das freie Training steht die Tür des ScaRaDo am Samstag, den 24.11.07 von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr offen. Des weiteren bietet der gastgebende Club die Möglichkeit, bereits am Freitagabend ab 18:00 Uhr während des Clubabends zu den üblichen Konditionen zu trainieren.

Am Renntag selbst sind die Räumlichkeiten ab 09:00 Uhr geöffnet. Die technische Abnahme erfolgt ab 11:00 Uhr, Rennstart der Klasse 1 ist um 12:00 Uhr.

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf einen spannenden Endlauf und rege Teilnahme. Vielleicht schauen ja auch mal Interessierte rein, die sich mit dem Gedanken tragen, im kommenden Jahr diese schöne Serie zu fahren.

Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.trans-am-race.de

Fragen werden gern auch per Mail von **Freddy Külpmann**, **Michael Woitas** und **Andreas Rehm** beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Trans-Am