

WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 154 - 7. April 2008

Editorial

Moin Folks . . . nach dem C/Masters im Januar musste der Westen annähernd drei Monate bis zum nächsten Highlight warte: Dem hochkarätig besetzten Start der GT/LM-Serie in die neue Saison, welcher am Samstag in Schwerte inszeniert wurde. Ferner fuhren auch die Fans der Trans-Am; und zwar am Sonntag und zwar in der Duisburger Rennpiste . . .

Das kommende Wochenende ist dann auch die DSC-West im Rennen. Man beginnt das Jahr 2008 im östlichen Münsterland - exakter im Slotpoint in Herzebrock . . .

Die Ausgabe 154 der „**WILD WEST WEEKLY**“ hält Informationen zu allen drei Veranstaltungen bereit. Der Schleichende widmete sich der GT/LM, Andreas Rehm der Trans-Am und Kai-Uwe Schott der DSC-West . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
 1. Lauf am 5. April 2008 in Schwerte
- Trans-Am
 3. Lauf am 6. April 2008 in Duisburg
- DSC-West
 1. Lauf am 12. April 2008 in Herzebrock

GT/LM-Serie

1. Lauf am 5. April 2008 in Schwerte

Das Leben eines Slotracers könnte wirklich einfach sein !! Wären da nicht die immer wieder urplötzlich vom Himmel fallenden Saisonstarts . . . ☺☺

So auch wieder am letzten Samstag beim Auftakt der 2008er Saison für die GT/LM-Serie in Schwerte. Die Konstrukteure hatten nach dem Finale 2007 rund fünf-einhalb Monate Spielraum, sich ausführlich auf das Rennen vorzubereiten. Was aber passierte !? In der letzten Woche machte Jedermann in Hektik, Teams starteten am Samstag mit dem Vorjahreswagen, mit einem Leihfahrzeug oder gar überhaupt nicht, weil das neue Fahrzeug noch nicht fertig gestellt war . . .

Aber irgendwie bekam Werner Bolz doch ein Starterfeld zusammen ☺☺ Und zwar ein wirklich hochkarätiges !!

Die Strecke

Carrera Freunde Schwerte
Hellpöthstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Die Serie . . .

Die GT/LM rennt seit 2003 als Nachfolgeserie zur F.R.A. GT im Westen - im nunmehr sechsten Jahr unter der Regie von Werner Bolz. Gefahren werden seit 2004 ausgegebene Bison Motoren und DOW-Reifen - in den letzten Jahren nur noch vom Typ „D“ wie Dickel und ebenfalls an die Teams ausgegeben.

Im sechsten Jahr des Bestehens blieb das Reglement stabil. Gefahren werden GT/LM Fahrzeuge aus der Epoche von 1994 bis heute. Die Chassis sind frei gestellt. Im Vorjahr war jedoch überwiegend (modifizierte) Großserie am Start. Gravierendste Änderung für die anstehende Saison: Die gestellten Reifen bestehen erstmalig aus dem neuen Material. Man durfte auf deren Tauglichkeit gespannt sein, wenn ein

Kompakt . . .

- nur 18 Teams zum Auftakt . . .
- „Schwimmen in Schwerte“ an allen Fronten . . .
- Favoritensterben én gros . . .
- wenig Spannung in den Rennen . . .
- einmal mehr Sieg für Laufenberg/Nötzel . .
- Ortmann/Schnitzler und Bolz/Christians auf P2 und P3 . . .

200g Fahrzeug mit Bisonmotor und 20 Volt befeuert wird . . .



Der einzige Courage C52 im Feld vor einem R10 und der Einzelkämpfer - Corvette . . .

Das Vorgeplänkel . . .

Salopp formuliert blieb auch der Teilnehmerkreis stabil. Aus den Top 10 der Gesamtwertung 2007 waren fast alle Namen wieder am Start. Lediglich Nezh Durukanli und Jan Uhlig schieden aus. Dafür waren aber mit Lukas Neumann und Marcel Wondel zwei neue, schnelle Leute am Start.



Audi R10 von Neumann/Wondel - technisch noch nicht ganz fertig . . . !? !?

Die schnellste Startgruppe war im Vorjahr sehr jugendlich ausgerichtet. Und die heißen Favoriten für die anstehende Saison waren nicht wirklich älter geworden ☺ Die Champs der beiden Vorjahre Laufenberg/Nötzel mussten sich mit den bereits im Vorjahr in dieser Besetzung fahrenden Teams Baum/Pasch und Ortman/Schnitzler auseinander setzen. Gänzlich neu hinzu kamen Neumann/Wondel. Lediglich neu formiert traten Bolz/JanS sowie Nockemann/Schnitzler an. Insbesondere letzteren beiden Teams wurde ein wenig Druck auf die „Seriensieger“ durchaus zugetraut . . .

Unklar war, was letztlich in Schwerte von den Heimteams zu erwarten sein würde. Im Vorjahr gelang es diesen nicht, in die jugendliche Phalanx einzubrechen. Bestplatzierte waren damals Weber/Weber auf P7, gefolgt von Pistor/Rohde auf P9. Das war denn doch ein Ergebnis unter Wert für die Teams Schwerte I bis III. Man durfte also mächtig gespannt sein, ob's heuer besser laufen würde . . .

Das Training . . .

Trainiert werden kann in Schwerte quasi nach Belieben. Allein in der Woche vor dem Rennsamstag wurden drei Abende angeboten. Am Donnerstag sogar ein Clubrennen, zu welchem die GT/LM-Fahrzeuge eingesetzt werden konnten.

Den Auftakt machte der **Dienstag Abend**, welcher für freie Sessions zur Verfügung stand. Nichts war los in Schwerte; jedenfalls nicht aus Sicht der GT/LM Teilnehmer.

Für den **Donnerstag Abend** hatten die Carrera Freunde ein Clubrennen nach GT-Reglement vorgesehen. Die Akzeptanz war ebenso hoch wie am Dienstag. Der zweite müde „GT/LM Krieger“ wurde gesichtet . . . ☺☺

Aller guten Dinge sind Drei. Am **Freitag Abend** zum offiziellen freien Training sollte doch mehr los sein !? Spätestens hier mussten so langsam die Hosen herunter gelassen werden, denn am Samstag Früh würde die Zeit begrenzt und die Hütte voll sein. Folglich erwartete der Autor Aufschluss auf die Frage, welches Team welches Fahrzeug einsetzt - und was die Chauffeure bzw. ihre Autos so drauf haben . . . !? !?

Letztlich liefen immerhin rund 30 Folks auf - fast das volle Feld. Etliche Namen fehlten und es zeichnete sich ab, dass die Beteiligung längst nicht auf das Niveau des Vorjahres (29 Teams) gelangen würde . . .

Rückschlüsse auf die Leistungsfähigkeit waren schwierig. Wer fuhr welche Reifen !? War es neues Material oder Altes !? In welchem Zustand waren die Räder !? Schnell war jedenfalls klar, dass es mit Traumrunden nichts werden würde. Die Teams, welche neues Material aufgezogen hatten, rutschten vehement um den Kurs. Eine „Swinger“-Party (aber eben für alle gleich) stand für den Samstag zu vermuten . . . ☺☺

Bei den Rundenzeiten lagen Laufenberg/Nötzel, Nockemann/Schnitzler und Bolz/JanS auf Augenhöhe. Die anderen favorisierten Teams gingen nicht ganz so flott. Wirkliche Überraschungen waren nicht zu verzeichnen - allerdings war das Frustrpotential leicht höher als üblich . . .

Wenden wir uns dem „langen Samstag“ zu. Hier sollten endlich Schlussfolgerungen hinsichtlich der Anzahl teilnehmender Teams gezogen werden können - nehmen doch einige Teams die Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld nicht wahr . . .

Die eigentliche Trainingszeit ist am Samstag naturgemäß arg beschränkt, wollen doch knapp 40 Folks während max. 180 Minuten noch ein paar Trainingsrunden drehen. Der Eindruck aus dem Freitagstraining bewahrheitete sich rasch: Es würde nicht wirklich voll werden. Zwar mussten zwei bis drei Teams arbeits- oder gesundheitsbedingt absagen (gute Besserung Ilja !!), aber drei volle Startgruppen waren nach der „Hochzeit“ im Vorjahr mit einem Durchschnitt von mehr als 26 Teams in 6 Rennen eher karg . . .

Die **Concours Bewertung** ist eher ein Nebeneffekt in der GT/LM Serie. Allerdings bekommt diese zum Saisonstart schon den Charakter von Arbeit . . . ☺

Werfen wir rasch einen Blick darauf, was an Fahrzeugen über Werners Tisch ging: Bei den Karosserien waren Audi R10 (6 Stück) und Toyota GT-one (7 Exemplare) quasi „Standard“; lediglich 5 Teams setzten nicht auf diese Karosserietypen.

Die eigentliche Concours Wertung nahm „DSC Formen“ an. Erringt in der DSC mittlerweile beinahe jedes Fahrzeug die vollen 20 Punkte im Concours, schafften die GT/LM Teilnehmer erstmalig die „Flächendeckung“: Alle Fahrzeuge gingen mit Maximalpunktzahl durch die Bewertung . . .

(Einschränkenderweise muss hier betont werden, dass der GT/LM Concours selbstredend nicht den strengen DSC Maßstäben entspricht.)

Die **technische Abnahme** ist das Tätigkeitsfeld von Sigggi Jung. Spätestens hier kann auch einmal ein Blick auf die verbaute Technik der GT/LM-Boliden geworfen werden. Bei den Chassis blieb das Gros der Teams dem

Plafit S24 SLP mit höchst individuellen Modifikationen treu; vereinzelt wurden dazu Schöler Striker 55 eingesetzt. Wirklich neu waren für die GT/LM lediglich die DO Slot Eigenbaugrundplatten, welche bei Nockemann/Schnitzler, Barm/Stork, Neumann/Wondel und Ortmann/ Schnitzler zum Einsatz kamen. Und auch JanS rollte für Bolz/JanS eine Eigenkreation an den Start . . .



Einer von fünf „nicht R10 / GT-one“ - der Riley & Scott Mk IIIB von Barm/Stork . . .

Die Quali . . .

Einmal im Jahr (logischerweise beim Auftakt) wird die Startaufstellung durch eine Quali festgelegt. In den darauf folgenden Läufen muss der Einfachheit halber die Gesamtwertung für die Startaufstellung her halten . . .

Für die 2008er Ausgabe der Quali wurde Spur 3 ausgelost. Die meisten in einer Minute Fahrzeit erzielte Runden sollten die Pole bringen. Nachdem alle 18 Teams einen Fahrer an den Drücker gestellt hatten, sah die Sache wie folgt aus:

Team	Fahrzeug	Runden
1. Nockemann/Schnitzler	Toyota GT-one	8,59
2. Laufenberg/Nötzel	Toyota GT-one	8,52
3. Bolz/JanS	Toyota GT-one	8,46
4. Ortmann/Schnitzler	Toyota GT-one	8,33
5. Jung/RalfS	Toyota GT-one	8,32
6. Bolz/Christians	Audi R10	8,31
7. Barm/Stork	Riley & Scott Mk IIIB	8,31
8. Neumann/Wondel	Audi R10	8,27
9. Rohmann/Vorberg	Audi R8	8,26
10. Hackstein/Tepass	Toyota GT-one	8,15
11. Lippold/Müller	BMW V12 LMR	8,13
12. Fischer/Silva-Wittfoot	Audi R10	8,11
13. Nötzel/Quadt	Courage C52	8,08

Team	Fahrzeug	Runden
14. Hesse/Päppinghaus	Chevrolet Corvette C6R	8,02
15. Heß / Heß	Audi R10	7,95
16. Schnitzler/Schnitzler	Audi R10	7,82
17. Manegold/Manegold	Audi R10	7,67
18. Baum/Pasch	Toyota GT-one	3,00

Den Auftakt machte Caro Schnitzler mit 8,33 Runden. Justin Pasch stellte den Toyota GT-one bereits nach knapp 3 Runden ab. Das Fahrzeug war quasi unfahrbar - beim Anbremsen hebelte sich der GT-one aus der Spur. Mutmaßlich führten die großen Räder zu diesem Problem (Durchmesser 28mm).

Den Bestwert legte Christian Schnitzler vor. 8,59 Runden sollten am Ende nicht zu knacken sein. Thomas Nötzel rollte zwar nah an diesen Wert heran, aber es reichte nicht ganz. Stephan Bolz ließ es ruhig angehen - es sollten ja noch 90 Minuten Rennen folgen . . .

Überraschend: Marcel Wondel nur auf P8 der Startaufstellung und auch das einzige Schwertler Heimteam (Rohmann/Vorberg) nur in der 2. Startgruppe . . .

Ebenso unerwartet: Nötzel/Quadt mussten - zwar nur knapp geschlagen - in die langsamste Gruppe . . .

Das Rennen . . .

168 Tage nach dem Saisonfinale 2007 im Wuppertaler Slotcar Heaven machte sich die GT/LM Gemeinde wieder auf die Socken - und zwar in 3 Startgruppen. Die Fahrzeit betrug typische 15 Minuten pro Spur; somit waren 90 Minuten Gesamtfahrzeit zu bestehen.

Wie immer absolvierten die beiden Fahrer eines Teams die Spuren zu gleichen Teilen. Die Reihenfolge war dabei beliebig - viele Teams wechselten einander ab. Andere fuhren auch schon einmal Doppel-Stints und manche teilten die Bahn gar in zwei Hälften und riskierten ein bzw. zwei Dreifach-Stints . . .

Es begann das große Schwimmen - und zwar in dreifacher Hinsicht: Das Wetter spielte verrückt; es schüttete wie aus Eimern. Dies beeinträchtigte die Raucher, die ungeschützt ins Freie mussten ☹☹ Auch meldete die Zuwegung im Hof „Land unter“. Ferner gerieten in der Startgruppe 1 die Slotcars ins Schwimmen, weil Wasser vom Hallendach aus auf die Strecke tropfte. Und last but not least vermittelten die Reifen auch ohne Wasserschaden

bisweilen das Gefühl, man gerate ein wenig ins Schwimmen . . .



Schwimmen, die Erste: Das Vorderrad am InVo Bulli wies den Pegel Schwerte aus . . .



Schwimmen, die Zweite: Auch das Dach bekam Probleme mit den Wassermassen vom Himmel und musste kurzfristig „bearbeitet“ werden . . .

Ging die Quali noch mit nahezu gewohntem Speed - teilweise wurden in der Spitze 6.9er Zeiten gefahren, brachen die Zeiten noch vor Ende der ersten Spur durchgängig um ca. eine halbe Sekunde weg: Die Spitze startete mit 7.0ern und landete schnell bei 7.5 und 7.6. Glücklicherweise setzte sich dieser Trend dann im Rennverlauf nicht linear fort, sondern das Material verlor bis zum Rennende noch max. 1 bis 2 Zehntel. Auch der Verschleiß lag deutlich über dem Niveau des alten Materials - wobei hier höchst unterschiedliche Werte zu vernehmen waren (die Angaben schwankten zwischen 4 und 8 Zehnteln, wobei selbstredend keine zu 100% identische Messmethode unterstellt werden darf). Die Begeisterung hielt sich folglich in Grenzen - der am häufigsten zu vernehmende Spruch des Tages lautete: „Es ist ja für alle gleich!“ . . .

Startgruppe - 1 -

Zuerst kamen die Teams an die Reihe, die in der Quali nicht ganz so hurtig unterwegs waren. Die Pechvögel Baum/Pasch mussten den Fehler suchen - und beheben. Ernst nach etwa 75 Runden Zeitverlust mochte der Toyota GT-one wieder so richtig rennen . . . ☹☹

- 1. Nötzel/Quadt..... Courage C52.....8,08
- 2. Hesse/Päppinghaus .. Chevrolet Corvette C6R 8,02
- 3. Heß/Heß Audi R107,95
- 4. Schnitzler/Schnitzler.. Audi R107,82
- 5. Manegold/Manegold.. Audi R107,67
- 6. Baum/Pasch Toyota GT-one3,00



Somit entbrannte ein harter Fight zwischen Nötzel/Quadt (Courage C52) und den Schnitzler Seniors (Audi R10). Lange Zeit gingen beide Teams einen identischen Speed. Am Ende lagen die Kölner mit gut 2,5 Runden vorn (Nötzel/Quadt 665,81 vs. Schnitzler Seniors 663,21 Runden) . . .

Hesse/Päppinghaus fuhren mit dem Alteisen

Corvette C6R (das Neufahrzeug war wieder einmal noch nicht fertig) im Niemandsland auf P3 - fast 10 Runden Abstand gab's nach vorn und hinten. Vater und Sohn Heß hielten Vater und Sohn Manegold gut 2,5 Runden auf Distanz. Beide Teams setzten übrigens auf Audi R10. Und die rote Laterne blieb zwangsläufig für Baum/Pasch - der Zeitverlust war einfach zu groß . . .

Startgruppe - 2 -

Der Mittelbau wurden von den Oldies Reiner Barm und Manfred Stork angeführt. Diese Startgruppe ließ eine Aufspaltung vermuten - um die Spitze müssten besagte Oldies und die Heimascaris Rohmann/Vorberg fighten. Und um P3 würden sich die anderen vier Teams balgen müssen:

- 1. Barm/Stork..... Riley & Scott Mk IIIB... 8,31
- 2. Neumann/Wondel.... Audi R10..... 8,27
- 3. Rohmann/Vorberg ... Audi R8..... 8,26
- 4. Hackstein/Tepass Toyota GT-one..... 8,15
- 5. Lippold/Müller..... BMW V12 LMR 8,13
- 6. Fischer/Silva-Wittfoot Audi R10..... 8,11



Barm/Stork hielten mit dem Riley & Scott den Kampf um die Spitze dieser Startgruppe tatsächlich bis zur letzten Spur völlig offen. Sie stellten sogar die Reihenfolge der zu befahrenden Spuren noch kurzfristig um, damit im Finale der Routinier Manfred Stork entsprechenden Druck auf Rohmann/Vorberg (einziger verbliebener Audi R8 im Feld) auszuüben vermochte. Jedoch ließ sich Ingo Vorberg auf seiner Heimstrecke nicht mehr die Butter vom Brot nehmen und verteidigte gut eine Runde Vorsprung bis ins Ziel (677,08 vs.

675,86 Runden).

Mit deutlichem Abstand von fast 10 Runden kamen die auf Sechs gestarteten Fischer/Silva-Wittfoot mit dem Audi R10 auf P3 dieser Gruppe ins Ziel. Der Wechsel auf's S24 SLP Chassis scheint diesem Team einiges an Performance gebracht zu haben. Etwa 2,5 Runden zurück platzierten sich die Teutonen Lippold/Müller (BMW V12 LMR) auf P4. Diese Zwei hätte der Autor aufgrund der fundierten Erfahrungen mit den rutschigeren Plan-Reifen doch etwas weiter vorn gesehen. Zwar gingen knapp 2 Runden verloren, als ein Einsetzer das Slotcar welches partout nicht wieder in den Slot bekam - größere technische Probleme wurden allerdings nicht vermeldet.

Hackstein/Tepass fehlte mit dem Toyota GT-one nur eine weitere Runde, was P5 bedeutete. Beide Niederrheiner verfügen über solide Erfahrung bei den NASCAR, welche bekanntlich ebenfalls sehr rund gefahren werden müssen. Warum von den Zehnten des Vorjahres diese Routine nicht in mehr Runden umgesetzt werden konnte, ist nicht überliefert.

Bleiben die als Mitfavoriten gehandelten Neumann/Wondel. Dass Lukas Neumann auf dem ungewohnten Plastik-Geläuf noch nicht optimal performen würde, stand zu erwarten. Dass aber Marcel Wondel das Fahrzeug nicht optimal vorbereitet bekam, überraschte die Konkurrenten massiv !! Der Audi R10 konnte weder in der Quali noch im Rennen wirklich überzeugen. Zwar verlor das Team während des Rennens ca. 20 Runden durch Anschlusskabel, welche aus dem Leitkiel rutschten. Jedoch war die Performance während des gesamten Rennens nicht wirklich auf Niveau der Spitzengruppe. Damit war nach Baum/Pasch das zweite, recht hoch gehandelte Team aus dem Rennen. . . .

Startgruppe - 3 -

Die sechs schnellsten Teams der Quali mussten bis zum Schluss warten, bevor sie an die Regler durften.

1. Nockemann/Schnitzler Toyota GT-one8,59
2. Laufenberg/Nötzel .. Toyota GT-one8,52
3. Bolz/JanS Toyota GT-one8,46
4. Ortmann/Schnitzler . Toyota GT-one8,33
5. Jung/RalfS..... Toyota GT-one8,32
6. Bolz/Christians..... Audi R108,31



Bleiben wir noch bei den Favoriten, die einen langsamen Tod starben: Konnte man bei Bolz/JanS den Verdacht haben, sie hätten die Quali zurückhaltend angegangen, zeigte bereits die erste Spur, dass mit dem Toyota GT-one etwas nicht stimmte. Der Bolide trieb das Feld vor sich her - und niemand wusste, warum. Der zweite S² GT-one funktionierte hingegen gewohnt solide, sodass Jung/RalfS sicher auf P5 dieser Gruppe und der Gesamtwertung führen. Als nächste Favoriten strauchelten Nockemann/Schnitzler: Der Leitkiel löste sich; 7-8 Runden gingen verloren - Folgeprobleme entstanden. Am Ende blieb nur P4 für den Toyota GT-one aus Dortmund und das Fazit, dass man auch ohne das technische Gebrechen die späteren Sieger hätte nicht halten können . . .

Jetzt sind aber ausreichend Favoriten „gestorben“ !! Bolz/Christians kamen auf dem Audi R10 von Andi Baum problemlos durch und belegten P3. Ortmann/Schnitzler führen mit dem Toyota GT-one 5 Runden mehr, was P2 brachte - und Laufenberg/Nötzel nahmen früh das Tempo heraus, weil niemand den vorgelegten Speed mitzugehen vermochte. Da waren deutlich mehr als die absolvierten 700,83 Runden drin - aber für den Sieg in Schwerte reichte auch dieser Wert locker aus . . .

Die Zusammenfassung . . .

Hier gibt es gar nicht einmal so viel zu tun. Die Concours Wertung nahm im Vorjahr bereits höchst selten noch Einfluss auf die Platzierungen. Die Prognose lautete, dass dieser Trend durch das neue, erstmalig angewendete relative Punktesystem noch verstärkt werden würde. Da aber alle Fahrzeuge mit maximaler Punktzahl ins Rennen gingen, konnten sich

Verschiebungen gar nicht erst ergeben . . . Somit bleibt nur, die Rennergebnisse der einzelnen Startgruppen zusammen zu packen. Auch dies war nicht wirklich anstrengend. Die Teams der schnellsten Startgruppe bildeten trotz aller technischen Unzulänglichkeiten die Top 6. Es folgten die schnellsten drei Teams der zweiten Startgruppe - erst Nötzel/Quadt auf P10 vermochten die Reihenfolge aus der Quali zu durchbrechen. Dies gelang ebenfalls den Schnitzler Seniors auf P12. Eine recht statische Angelegenheit also . . .



Noch ein Exot in diesem Jahr: BMW V12 LMR von Lippold/Müller . . .

Das Ende . . .

Das Fazit für den Auftakt der GT/LM fällt nicht wirklich positiv aus. Das Wetter war mehr als mies - die Starterzahlen gingen deutlich in den Keller und in den Rennen der drei Startgruppen kam nur bedingt Spannung auf. Zumindest Letzteres sollte sich leicht beheben lassen, wenn die technischen Gebrechen beim nächsten Lauf hoffentlich abgestellt sind - und sich die Crews besser auf die Rahmenbedingungen eingestellt haben . . .

Das ausgegebene neue Reifenmaterial ist einfach langsamer und rutschiger als das nicht mehr ausreichend verfügbare Neue. Punkt.

Unter dem Aspekt immer wieder neu gehandelter Mischungen und Anbieter darf man sich jedoch glücklich schätzen, dass das Reifenmaterial ausgegeben wird, am Samstag gut vorbe-

reitet war und somit für alle Teams identisch. Die am Ende mutmaßlich fehlenden 40 bis 50 Runden drückten sicherlich ein wenig den Fahrspaß - aber zumindest der auf Plastik rennende Teil des Westens wird sich künftig wohl oder übel an derartige Rahmenbedingungen gewöhnen müssen . . .

Insgesamt 36 Fahrer als Gäste, die helfenden Clubmitglieder - ferner zahlreiche Besucher und Zuschauer. Das bringt die Raumkapazität der Carrera Freunde Schwerte schon in arge Bedrängnis. Das Wetter lud auch nicht gerade zur Benutzung der Hofffläche ein . . .

Aber wie immer hatten die alterfahrenen Gastgeber aus Schwerte und Umgebung die Sache bestens im Griff . . .

Die Zeitnahme passte unter der Leitung von Ingo Vorberg und das Catering war wie immer voll auf der Höhe. Herzlichen Dank dafür an die gastgebenden Carrera Freunde Schwerte !!



Seltene Jagdszenen: Audi R8 (Rohmann/Vorberg) jagt R10 (Fischer/Silva-Wittfoot) . . .

Der Ausblick . . .

Weiter geht es mit dem 2. Lauf zur GT/LM-Serie am **11. Mai 2008** (also Pfingstsonntag !!) im Plastikmodellcenter Niederrhein in Kamp-Lintfort . . .

Alles weitere gibt's hier:

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

Trans-Am

3. Lauf am 6. April 2008 in Duisburg

geschrieben von Andreas

Völlig entspannt traf man sich am Sonntagfrüh zum 3.Lauf der Trans-Am2008 in den allgemein bekannten Räumlichkeiten der Rennpiste in Duisburg. So recht wollte keiner Hektik aufkommen lassen und so absolvierten einige schon mal die ersten Trainingsrunden, während der Rest sich beim Frühstück Kaffee und belegte Brötchen schmecken ließ.



High Tech in der Trans-Am: „Boxenfunk“ im Grabow – Rennstall . . .

Irgendwann hatte dann jeder so mehr oder weniger sein Fahrzeug abgestimmt und nach der problemlosen und zügigen technischen Abnahme erfolgte pünktlich um 12:00 Uhr der Start der ersten Gruppe in der Klasse 1.

Rennen Klasse 1:

Bedingt durch einige Absagen im Vorfeld hatten lediglich 11 Starter genannt, so dass das Feld in eine Fünfer- und eine Sechsergruppe aufgeteilt wurde.

Von Beginn an hieß das Duell Käfer gegen Porsche bzw. Dennis Grabow gegen Ralf Thöne. Schnell und sicher konnten sich die beiden im ersten Turn vom Verfolger Michael Woitas mit einer Runde Vorsprung absetzen. Jürgen Laschewski und Olaf Rose folgten mit je einer weiteren Runde Rückstand.

In den folgenden Turns konnte Thöne dann seinen Vorsprung kontinuierlich ausbauen. Dennis G-Punkt versuchte alles, um dran zu bleiben, fing sich aber auf Spur 1 fahrend eine Runde Rückstand ein und sah sich plötzlich mit dem BMW von Woitas konfrontiert. Fortan lieferten die beiden sich einen spannenden aber fairen Schlagabtausch. Erst im letzten

Umlauf gelang es Michael Woitas dann, für sich eine halbe Runde Vorsprung herauszufahren und P2 zu sichern. Auf den Plätzen folgten D.Grabow, Jürgen Laschewski und Olaf Rose.

Die Gruppe 2 spiegelte in der Startaufstellung wie üblich den Meisterschaftsstand wider.

Gleich vier Fahrer machten hier vom Start weg ihre Ansprüche auf den Titel geltend. Uwe Pfaffenbach und André Brocke ließen es gleich richtig fliegen und konnten sich mit über einer Runde Vorsprung vom Verfolgerduo Dirk Schulz und Andreas Rehm absetzen. Eine weitere Runde zurück „prügelten“ sich Raphael Gdanitz und Günter Grabow. Konnten die beiden auch nicht in den Kampf um die Spitze eingreifen, lieferten sie dennoch ein sehr engagiertes Rennen und beendeten dies schlussendlich lediglich 8 Teilstriche voneinander getrennt. Und die ersten Vier? Souverän sicherte sich OWL-Fahrer André Brocke seinen ersten Sieg in der noch relativ jungen Saison mit exakt einer Runde Vorsprung vor dem Dortmunder Uwe Pfaffenbach. P3 holte sich ungefährdet der Wuppertaler Dirk Schulz vor Andreas Rehm.



Das Slotracer Leben ist ein ständiges Auf und Ab . . . ☺ ☺

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Brocke, André
2. Pfaffenbach, Uwe
3. Schulz, Dirk
4. Rehm, Andreas
5. Thöne, Ralf
6. Woitas, Michael
7. Grabow, Dennis
8. Gdanitz, Raphael

9. Grabow, Günter
10. Laschewski, Jürgen
11. Rose, Olaf

Durch dieses Ergebnis rückte das Feld im Meisterschaftstableau wieder dichter zusammen, was natürlich auch den Ehrgeiz für die Klasse 2 anstachelte !

Doch zunächst durfte man das Mittagessen aus der bekannt guten Küche von Rennpistenchef Pascal genießen. Selbst für das doch relativ kleine Starterfeld wurden 3 Gerichte angeboten, welche alle ausgesprochen lecker und reichlich dimensioniert waren!

An dieser Stelle schon mal ein herzliches „Danke-Schön“ an den sehr aufmerksamen und sympathischen Gastgeber!



Das kurvige Geläuf der Rennpiste . . .

Wenden wir uns nun wieder dem Renngeschehen zu:

Rennen Klasse 2:

Etwas träge ob des opulenten Mittagmahles gesellte sich die erste Startgruppe an die Fahrerplätze.

Sah es im ersten Umlauf noch nach einem Doppelsieg des Grabow-Clan aus, konnte Günter seinen Filius Dennis im Folgenden nicht mehr halten. Letzterer baut über die Distanz seinen Vorsprung auf 3 Runden aus und fuhr einen ungefährdeten Gruppensieg ein.

Während in Turn 1 Jürgen Laschewski das Tempo seinen ScaRaDo-Stallkollegen Raphael Gdanitz noch mitgehen konnte, fiel er auf den folgenden Spuren immer weiter zurück. Raphael hingegen fuhr ein sehr ausgeglichenes Rennen und konnte dadurch schlussendlich auch noch Günter Grabow vom zweiten Platz verdrängen.

Pechvogel Olaf Rose haderte ausgiebig mit seinem Fahrwerk, welches überhaupt nicht zu seinem Fahrstil passen wollte und permanent eigenen Wege einschlug (im wahrsten Sinne des Wortes !), und hatte keinerlei Möglichkeit in die Platzierungen einzugreifen.

Etwas zu ambitioniert ging dann die Gruppe 2 in das letzte Rennen des Tages, was in der ersten Rechtskurve nach dem Start für ein gehöriges Wuhling sorgte! Lediglich 2 Fahrzeuge blieben da, wo sie hingehören - nämlich im Schlitz und zwar dem eigenen !! Gott-sei-Dank blieben aber keine Schäden an den Fahrzeugen festzustellen und nach Sortierung durch den Einsetzer konnte das Rennen fortgesetzt werden.

Waren in vergangenen Jahr noch die Hemi Cuda das Maß der Dinge, zogen heuer die beiden Pontiac Firebird von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm den anderen davon. Zunächst in der gleichen Runde liegend, konnte Pfaffenbach sich in Turn 3 mit einer Runde Vorsprung absetzen. Von den beiden Kampfhähnen unbemerkt, schob sich Dirk Schultz, zunächst noch eine Runde zurückliegend, mit einem wahren Parforceritt an A.Rehm heran.

Kämpften nun diese beiden in den folgenden Umläufen verbissen um jeden Zentimeter, ließ die Performance des Pfaffenbach Firebird immer mehr nach, sodass sich dieser auf einmal sogar noch um seinen dritten Platz sorgen musste, tauchte doch Andre Brocke mit seinem Mustang in Uwe's Rückspiegel auf und ein sehr sehenswertes Duell entbrannte !

Bei der letztmaligen Bahnstromabschaltung „einigte“ man sich auf ein Unentschieden und stellte die Boliden exakt bei 200,32 Runden nebeneinander ab !

Währenddessen waren Dirk Schulz und Andreas Rehm auch im letzten Turn noch im Kampf um P1 ineinander „verbissen“. Schlussendlich konnte sich ein sichtlich erleichterter Rehm mit nicht einmal einer halben Runde Vorsprung durchsetzen.

Aber es waren ja auch noch zwei weitere Fahrer im Feld !

Michael Woitas und Ralf Thöne fuhren ein sehr unaufgeregtes Rennen und vermieden es sorgsam und sehr fair, in den Kampf der Führenden einzugreifen.

Das Endergebnis der Klasse 2 liest sich dann wie folgt:

1. Rehm, Andreas
2. Schulz, Dirk
3. Pfaffenbach, Uwe + Brocke, André
(je 200,32 Rd.)
5. Woitas, Michael
6. Grabow, Dennis
7. Thöne, Ralf
8. Gdanitz, Raphael
9. Grabow, Günter
10. Laschewski, Jürgen
11. Rose, Olaf



„Hengstparade“ in Duisburg: Die drei DiSo-Mustangs von D. + G. Grabow sowie André Brocke ...

Beim abschließenden Kaffee freuten sich alle Teilnehmer über einen lockeren Renntag mit sehr guter Verpflegung und spannenden Rennen. Den anwesenden Zuschauern und Interessenten an dieser Serie wurde insgesamt ein sehr schöner Slot-Sport geboten!

Der nächste Lauf findet am 04.05.2008 im ostwestfälischen Herzebrock statt und man kann sicher sein, dass der ein oder andere Starter versuchen wird, den OWL-Racern die Suppe zu versalzen !

Warten wir es ab! Für Spannung ist jedenfalls gesorgt!

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 [Uwe Pfaffenbach](mailto:Uwe.Pfaffenbach@trans-am-race.de), [Michael Woitas](mailto:Michael.Woitas@trans-am-race.de) und [Andreas Rehm](mailto:Andreas.Rehm@trans-am-race.de) beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](http://www.trans-am-race.de)

DSC-West

1. Lauf am 12. April 2008 in Herzebrock

geschrieben von Christian

Die Zeit ist reif für ...

Westen. Der Winter ist vorbei, (häh, Winter ???) und die Jungs und Mädels im Westen der Slot Nation scharren schon heftig mit den Hufen. Alle sind ganz wild darauf, endlich wieder ihre Boliden über das Plastik zu scheuchen. Nachdem sich Kai-Uwe Schott auf Promotiontour begeben hat, haben wir einen ziemlich klaren Eindruck davon bekommen, wer oder was in diesem Jahr bei der DSC-West an den Start geht. Dafür an dieser Stelle ein riesiges Dankeschön, KUS(S) !!!

Ein ziemlich farbenfrohes und bunt gemischtes Feld wird zum Saisonauftakt erwartet.

Zum einen hat der äußerste Westen des Westens, sprich Thorsten Szugger aus Moers etliche Neubauten am Start, die Duisburger Fraktion um „Grossfamilien-Papa“ Thomas Semmler und Ronald Eidecker hat nicht weniger gebastelt. Aber auch diverse andere Slotter haben ihre Fahrzeuge bereits entstaubt oder sich an etwas Neues gewagt. Eine ziemlich exakte Aufstellung der diversesten Baustellen und Projekte könnt Ihr der WWW aus der letzten Woche entnehmen.



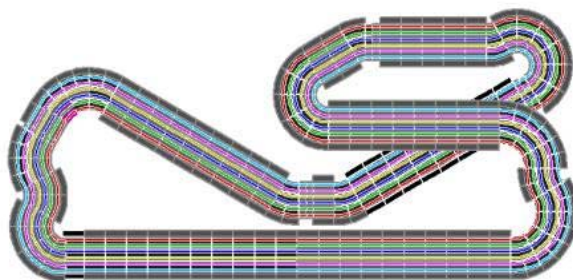
Öldruck OK?, Öltemperatur gut ?? Na dann mal los !!!

Herzlich eingeladen sind auch alle Neueinsteiger, Interessierte und Freunde des Slotsports, um im Kreise von Gleichgesinnten einen schönen Samstag zu verbringen.

Wo fahren sie denn ?

Den Auftakt der 2008er Saison zur DSC-West macht die Bahn im äußersten Osten, nämlich

der Slotpoint in Herzebrock. Hier im schönen Ost-Westfalen-Lippe hat sich Bahnchef Thomas Schweizek einige Mühe gemacht, den Teilnehmern eine perfekt vorbereitete 6-spurige Bahn mit 30,5m Länge zur Verfügung zu stellen.



Layout der Bahn in Herzebrock

Dazu gehört die neue Stromversorgung, die durch Wegnahme von 40m unnötiger Zuleitung eine noch bessere Versorgung der Litze mit Strom und Spannung ermöglicht. Der Schrauberraum erscheint zudem noch heller und größer, was also allen genügend Raum zum basteln und werkeln bietet. Fürs leibliche Wohl ist ausreichend gesorgt, und bei gutem Wetter wird sogar der Grill aktiviert.

Apropos Wetter. Aufgrund des frühen Termins in diesem Jahr, wird es nur schwer zur Wiederholung der Hitzeschlacht aus 2007 kommen. Also, Rennspaß komm ran !!

Ausblick

Da wäre mehr als eine handvoll schneller Jungs am Start, die, gestählt durch diverseste DSC Rennen bundesweit, sich in die Ergebnisliste weit vorn eintragen möchten. Darunter die drei erstplatzierten aus dem Vorjahr, Frank Hermes, Patrick Fischer und Dieter Sommer, die auch in diesem Jahr wieder Vollgas geben werden. Weiterhin sind Lutz Müller, Kai-Uwe Schott und Mehmet Simsek zu nennen, die immer für eine Überraschung gut sind.

Alle Genannten übrigens aus der Fraktion „ach ja, da könnte ich eigentlich auch mal hinfahren“ ☺☺

Wer also in die Phalanx der Jungs eindringen möchte, muss nur mal den Blick ins 2007er

Ergebnis werfen, um sich die vorgegebene Schlagzahl zu verinnerlichen. In Klasse 1 waren es nicht weniger als 240,24 Runden, die das Maß der Dinge darstellen, in Klasse 2 hat Patrick sogar knapp 245 Runden in die Plastik-Schiene gebrannt.



Siegerauto Klasse2 2007: M8B aus dem Hause Fischer

Nicht vergessen darf man die einheimischen Fahrer. Denn die Ostwestfalen Truppe rund um die Herren Grabow, Brocke, Rehm und weitere ist immer für viele schnelle Runden gut. So war es z.B. Andreas Rehms Porsche 917, der sich in 2007 P3 in der großen Klasse holte.

Also für Spannung ist gesorgt am kommenden Samstag.

Training

Wer dennoch Nachholbedarf hat, oder Verbesserung der Rundenzeiten anstrebt, für den ist am Mittwoch, oder während des offiziellen Trainings am Freitag die Chance gegeben.

Am Freitag hat Bahnchef Schweizek bereits ab 15 Uhr die Tore für die Trainingswilligen geöffnet. Zudem werden dann auch etliche Orga-Team Mitglieder und weitere Cracks vor Ort sein, um mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Um Euch nicht allzu sehr in den Dschungel von möglichen Zahnrad-Kombinationen zu schicken, wird hiermit die allgemein gültige Wegstrecke von 21 - 21,5mm herausgegeben. Der letzte Zahn mehr oder weniger ist sowieso Gefühlssache.

Der Renntag

Für den Samstag ist 8 Uhr als Einlass terminiert, und um 12:30Uhr soll sich die Startflag-

ge der 2008er Saison senken. Bis dahin hat dann jeder nochmal die Möglichkeit, seinen Boliden auf das Geläuf abzustimmen und letzten Feinschliff in das Einsatz-Fahrzeug zu kriegen.

Denn danach schlägt die große Stunde des Concours Chefs Mehmet Simsek, der sich eine ziemlich große Zahl von neu zu bewertenden Slotcars vornehmen muss, um diese einzusortieren. Ob er da jetzt schon um Hilfe schreit ??? Aber auch „Alteisen“ und „Unfall-Fahrzeuge“ werden nochmals begutachtet, denn Reifengrößen und Reparaturspuren finden Einfluss in die Punkte im Concours.

Die technische Abnahme im Anschluss tut Ihr weiteres, um die Einhaltung des Reglements nachzuprüfen. Wenn dann alle Fahrzeuge im Parc Fermé untergebracht sind, kann es losgehen. DSC-West, wir kommen.

Sonstiges

Wer seine Teilnahme schon fest eingeplant hat, der kann seine Vornennung bis zum Mittwoch ca. 20 Uhr unter dsc@rennserien-west.de abgeben. Positiver Nebeneffekt des Ganzen ist eine Reduzierung des Startgeldes am Renntag.

Zudem können dann Orga-Team und der Bahnbetreiber besser planen, und sich im Vorfeld einen Einblick über Starterzahlen verschaffen.

Ferner ist es möglich, auf der Wiese am Bahngelände Zelte aufzuschlagen, oder mit dem Wohnmobil anzureisen und zu übernachten. Wer noch Hotelzimmer in näherer Umgebung sucht, dem empfehlen wir die Links auf der Internetseite www.renncenter.eu.

Wer noch weitere Infos auch zur aktuellen DSC-West Saison benötigt, kann gerne unter www.deutscheslotclassic.de stöbern.

Mir bleibt momentan nur noch Euch allen eine erfolgreiche Woche zu wünschen, bleibt gesund und munter, wir sehen uns am Samstag.

Euer Pressefuzzi

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)