# WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 210 -

**1. Juni 2009**

## Editorial ....

Moin Folks . . . das Pfingstwochenende verlief ruhig im Westen. Lediglich der NASCAR Winston Cup düste am Samstag in DU Mündelheim und die Z-West beim SRC Köln . . .
Weiter geht's am ersten Juni Wochenende mit der 2-Liter-Proto Challenge in Witten, dem FIA-GT Teamrennen in Höhr-Grenzhausen und dem SLP-Cup in Bottrop. Alle drei Veranstaltungen finden am Samstag statt – der Sonntag ist dann Ruhetag . . . ☺☺

Die 210te „WILD WEST WEEKLY" bietet bei die nachgereichten Berichte zu Youngtimern und Rallye bei 1zu24slot in Düsseldorf (von Ingo M.) sowie zum DSC-West Auftakt von Christian Grüttner. Ganz aktuell vom Wochenende stammen die Beiträge von Nick Speedman (NASCAR in Duisburg) und Tommy Eckel (Z-West in Köln) . . .
In der Vorschau geht es um die 2-Liter-Proto Challenge (Autor Kai-Uwe Schott), das FIA-GT Teamrennen sowie leider auch die Absage der restlichen Serie für 2009 (Marcus Hasse) und den SLP-Cup (Schleichender) . . .

**Inhalt (zum Anklicken):**


- Youngtimer 2-4-5
  1. (3.) Lauf am 24. April 2009 in Düsseldorf
- RX-Cup
  1. (3.) Lauf am 15. Mai 2009 in Düsseldorf
- DSC-West
  1. Lauf am 23. Mai 2009 in Dortmund
- NASCAR Winston Cup
  3. Lauf am 30. April 2009 in Duisburg
- Z-West
  1. Lauf am 30. Mai 2009 in Köln
- 2-Liter-Proto Challenge
  2. Lauf am 6. Juni 2009 in Witten
- FIA GT
  Teamrennen am 6. Juni 2009 in Höhr-Grenzhausen
- SLP-Cup
  3. Lauf am 6. Juni 2009 in Bottrop


## Youngtimer 2-4-5

### 1. (3.) Lauf am 24. April 2009 in Düsseldorf

geschrieben vom Ingo M.

...das Logo der Rennserie

Gleich zwei Ereignisse trafen bei dem Auftaktrennen der Gruppe 245 zusammen. Der Vereinsraum stand nach vollständigem Um- und Aufbau nun in bestem Zustand da und die Rennserie wurde den Umfrageergebnissen zufolge jetzt erstmalig auf Moosgummireifen ausgetragen. Das Reglement entspricht also dem der IG West, mit der Ausnahme, dass die Reifen nicht ausgegeben werden. Die Erwartungen waren also sehr unterschiedlich. Die Gruppe 4 und 5 sollte mit dem Umstieg keine Schwierigkeiten haben. Aber was machen die Gruppe 2- Fahrzeuge daraus?

### Kompakt . . .

- **Gewinner:**
  **André K. auf BMW 635 CSI Klasse 2**
  **Ingo M. auf BMW M1 Klasse 4**
  **André K. auf Ferrari 365 GT4BB Klasse 5**
- **21 Fahrzeuge am Start**
- **Spannende Zweikämpfe in allen Klassen**

### Adresse

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

**Url**
http://www.1zu24slot.de

**Strecke**
5-spurig, Plazidus Holzbahn, 40m lang

## …das freie Training:

Im freien Training zeichnete sich bereits ab, dass die Rundenzeiten deutlich schneller sein würden, als im Jahr zuvor noch mit den PU-Reifen. Dies liegt allerdings auch daran, dass nach den ersten Tests eine Bahnspannung von 19V verabschiedet wurde. Weiterhin zeigte sich, dass nicht nur diejenigen eine echte Chance haben sollten, die sich für einen kompletten Neuaufbau des Fahrzeugs entschieden haben – das war allerdings auch kein Nachteil. Im freien Training wurden dann die letzten Zehntel gesucht. Bei der Gruppe 5 fielen bereits zu diesem Zeitpunkt gleich vier Fahrzeuge auf, die auf einem sehr ähnlichen Niveau unterwegs waren. Es schien, als dürften spannende Positionskämpfe erwartet werden. Verwunderlich für einige Teilnehmer aus den Gruppen 4 und 5 war jedoch, dass die Bahn über Nacht einiges an Grip verloren haben musste. Zeitweise hektisches Treiben entstand, um noch das richtige Setup zu finden.

**...T-Car nach einem schlimmen Abflug – da ist nichts mehr zu retten !!**

## …das Zeittraining:

**...“Kölner am Start“**

Das Zeittraining glich dann besonders in der Gruppe 5 einem Krimi und zeigte, dass diese Fahrzeuge die „neue“ Königsklasse stellen. Bislang war die Gruppe 4 eher etwas schneller unterwegs. Auch wurden die Zeiten der GT-Serie aus dem letzten Jahr unterboten.

## …die Gruppe 2:

Es startete die Gruppe 2. Die Einsetzer zitterten bereits vor dem Rennstart, eventuell nach dem Lauf vor Erschöpfung keine weiteren Rennen mehr bestreiten zu können – höchstens noch im Sitzen. So arg kam es denn doch nicht.

**...Einsetzer und Zuschauer**

Der überarbeitete BMW 635 von André K. konnte sowohl im Qualifying als auch im späteren Rennverlauf überzeugen und siegte. Sein Auto kam einfach am Besten mit dem neuen Reifenmaterial zurecht.

**...Sieger der Gruppe 2 – BMW 635**

Dirk N. kam mit dem Ford Escort nicht an die Zeiten des BMW heran und belegte sowohl in der Qualifikation als auch im Rennen mit einer Runde Rückstand Platz 2. Frieder L. belegte aufgrund einiger Ausritte dann Platz 3 vor Joerg F., der in Ermangelung von jeglichem

Grip Platz 4 erreichte. Die Top-Zeiten lagen knapp eine halbe Sekunde unter den Vorjahreszeiten. Dennoch war bei der Gruppe 2 zu erkennen, dass noch Entwicklungsarbeit zu leisten ist, bis die Fahrzeuge eine gleichbleibende Performance an den Tag legen – dies war dann auch erwartungsgemäß so.

## …die Gruppe 4:

Dann folgte die Gruppe 4. Auch hier lagen die Spitzenzeiten mit 3 Zehntel Sekunden deutlich unterhalb derer des Vorjahres. Die Fahrzeuge kannten zwar auch kritische Fahrsituationen, doch war dies nicht mit der Gruppe 2 vergleichbar.

Ein gut besetztes Starterfeld nahm die Bahn für die Qualifikation unter die Räder. 60 Sekunden standen den Piloten zur Verfügung, um die Bestzeit abzuliefern. Die Zeiten fielen beständig. Ingo M. entschied sich, keinen Motorplatzer zu riskieren und zog unter den etwas ungläubigen Blicken seiner Mitstreiter nach 2 fliegenden Runden den Regler ab.

Mit einer Zeit von 7,5 Sek. stand er schließlich auf Pole. Ihm folgten dann André K. und Thomas Sp. auf dem zweiten und dritten Startplatz. Bei Joerg F. zeichnete sich auch diesmal wieder das Reifenthema ab. Nachdem die Fahrzeuge in zwei Startgruppen unterteilt waren, nahm das erste Feld das Rennen auf. Nach einigen Runden mehrten sich die Abflüge von Joerg derart, dass das Rennen kurzerhand angehalten wurde und er von Ingo einen gut angefahrenen Satz Procomp 3 zur Verfügung gestellt bekam.

**...Pause zum Reifen wechseln**

Danach ging es auch bei ihm Renntempo weiter. Kollegialität zählt dann doch mehr, als der reine Wettstreit. Der komplett in Resine selbst aufgebaute Golf GTi von Michael B. konnte noch nicht die rechte Performance zeigen, behauptete sich letztendlich mit knappem Vorsprung vor Joerg F.

**...Resine GTI von Michael B.**

Frieder L. entschied die Challenge in dieser Gruppe dann für sich, gefolgt von Klaus N. und Rolf N. Dann nahmen die schnellen Jungs in der Gruppe 4 die Bahn unter die Räder. Das Rennen begann erst einmal mit einem Frühstart der kompletten Gruppe mit Ausnahme von Thomas Sp., was dann zu einem Penalty von 10 Sek. für alle Frühstarter führte. Allerdings konnte Thomas diesen Vorteil, der für ca. 1,5 Runden gut gewesen wäre, nicht so recht für sich nutzen. Die Positionen änderten sich dann Runde für Runde. Ingo M. konnte sich beständig durch- und schließlich auch absetzen. Der Frühstart war bald egalisiert. Die Rundenzeiten der Teilnehmer betrugen bereits im ersten Turn 7,6 Sek. Die Qualifikationszeit wurde dann im Turn 2 egalisiert. An dem Motul-M1 von Ingo M. führte kein Weg vorbei. Er siegte mit zwei Runden vor dem Rest des Feldes.

**...Sieger der Gruppe 4 – BMW M1**

Die beiden M1 von Thomas Sp. und André K. zeigten nicht die notwendige Konstanz, so dass sich Dirk N. am Ende bis auf Platz 2 vorarbeiten konnte. Thomas bestätigte dann sein Qualifikationsergebnis und belegte Platz 3. André K. fiel auf Platz 4 zurück.

## … die Gruppe 5:

„Day`s of Thunder“ – Es folgte die Gruppe 5. Von dem verlorenen Grip sprach nun niemand mehr. Die Bahn zeigte sich zu Bestzeiten bereit. Bei der Qualifikation nutzten alle Piloten die verfügbaren 60 Sekunden voll aus, um den Startplatz auszufahren. In erfreulicher Verfassung zeigte sich Klaus N. auf Mercedes 5,0 SLC. Der Neuaufbau war für eine 7,5 gut.

**...Mercedes 5,0 SLC von Klaus N.**

Bei Thomas Sp. auf Ford Capri und André K auf Ferrari 365 GT4BB waren bereits die 7,4 Sek. auf dem Monitor zu sehen, wobei die Anstrengungen zu Höherem beiden ins Gesicht geschrieben stand. Einzig Dirk N. mit dem Neuaufbau seines Ford Capri im D&W Design konnte eine Zeit von 7,3 Sek. erreichen.

**...Ford Capri D&W von Dirk N.**

Und das war immerhin ein halbe Sekunde schneller, als noch zu PU-Zeiten. Zu diesem Zeitpunkt schienen die Fronten, eng zusammen, aber geklärt. Der Start verlief ohne weitere Zwischenfälle.

**...Ford Capri Sachs von Thomas S.**

André holte sich im ersten Turn erst einmal eine Runde Vorsprung und lief dann im zweiten Turn, auf Spur 1 fahrend mit einer Top-Zeit von 7,3 sek. zur Höchstform auf. Er konnte das Rennen am Ende für sich entscheiden. Der Capri von Dirk, im Qualifying noch nicht zu schlagen, fiel immer weiter zurück, am Ende bis auf Platz 3. Thomas belegte Platz 2 mit lediglich einer ¾ Runde Rückstand. Der Mercedes von Klaus N. lief sehr konstant und fuhr einen vierten Platz ein. Frieder, Joerg und Rolf belegten die weiteren Plätze. Neueinsteiger Volker U. sammelte reichlich Erfahrungen und schlug sich für sein erstes Rennen sehr achtsam. Da ist mit mehr Fahrpraxis noch einiges zu erwarten.

**...Ferrari 365 GT4 BB von André K.**

## Ergebnis:

### Gruppe 2

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 André K. | BMW 635 | 176,94 | 150 |
| 2 Dirk N. | Ford Escort | 175,99 | 140 |
| 3 Frieder L. | BMW 635 | 162,91 | 130 |

**Gruppe 4**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Ingo M. | BMW M1 | 192,08 | 150 |
| 2 Dirk N. | Ferrari 308 | 190,01 | 140 |
| 3 Thomas S. | BMW M1 | 188,56 | 130 |
| 4 André K. | BMW M1 | 186,24 | 120 |
| 5 Frieder L. | BMW M1 | 181,93 | 110 |

**Gruppe 5**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 André K. | Ferrari 365 | 195,68 | 150 |
| 2 Thomas S. | Ford Capri | 194,94 | 140 |
| 3 Dirk N. | Ford Capri | 192,91 | 130 |
| 4 Klaus N. | Mercedes 5,0 | 191,02 | 120 |
| 5 Frieder L. | BMW 320i | 189,08 | 110 |

**...das komplette Starterfeld**

## Fazit:

Ein packender erster Renntag in den neuen Vereinsräumen geht zu Ende. Die Erwartungen wurden bei weitem übertroffen. Das Grinsen in den Gesichtern der Teilnehmer war deutlich. Die Gruppe 245 hat mit dem Umstieg auf Moosgummireifen deutlich gewonnen. Zu dem nächsten Lauf im August werden den Ankündigungen entsprechend weitere Fahrzeuge erwartet. Der „Kampf“ wird sicherlich noch interessanter werden.

Voranmeldungen für die weiteren Veranstaltungen nehmen wir über unsere Webseite www.1zu24slot.de entgegen.
Dort findet sich ebenfalls das vollständige Ergebnis zum Download..

## Wie geht es weiter:

| | |
|---|---|
| 2. (4.) Lauf | Fr 21. Aug. 09 |
| 3. (5.) Lauf | Fr 02. Okt. 09 |
| 4. (6.) Lauf | Fr 20. Nov. 09 |

Gruß und bleibt immer im Slot
Ingo M.
**www.1zu24slot.de**

# RX-Cup

## 1. (3.) Lauf am 15. Mai 2009 in Düsseldorf

**geschrieben vom Ingo M.**

**...das Logo der Rennserie**

Nach der rennfreien Zeit, um den Vereinsraum funktionstüchtig herzustellen, stand der Auftakt zum diesjährigen RX-Cup an. Die gesamte Bahnelektrik für den Berg wurde neu zusammengefügt, wobei Rolf N. sich so manches Kopfzerbrechen bei der Umschaltweiche einhandelte und dabei einige Abende mit dem Lötkolben und diversen elektronischen Bauteilen in der Hand vor dem Berg sitzend zu beobachten war. Der Rennverlauf war dann störungsfrei, was seine Bemühungen schließlich auch belohnte.

### Kompakt . . .

- **Gewinner: Klasse 1:**
  **Berg: Dirk N. – Ingo M. – Andy F.**
  **RS: Ingo M. – André K. – Dirk N.**
  **Gewinner: Klasse 2:**
  **Berg: Ingo M. – Dirk N. – André K.**
  **RS: André K. – Ingo M. – Dirk N.**
- **14 Fahrzeuge am Start**
- **Spannende Zweikämpfe in allen Klassen**

## Adresse

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

**Url**

http://www.1zu24slot.de

**Strecken**

RS: 5-spurig, Plazidus Holzbahn, 40m lang
Berg: 1-spurig, Plazidus Holzbahn, 38m lang

## …das Training:

Einige der Favoriten kamen am Rennabend berufsbedingt erst spät in Düsseldorf an. Frieder L. musste gar aufgrund eines Krankenhausbesuches das Bett hüten. Wir wünschen ihm von dieser Stelle aus nochmals eine baldige Genesung !!

**...Gespräche während des Trainings**

Das freie Training gestaltete sich dann sehr erfreulich. Der Berg, gut gereinigt und in bester Verfassung, ließ Rundenzeiten bis auf 13,6 Sek. zu. Da ist wohl doch die ein oder andere Stunde in die Überarbeitung der Fahrzeuge investiert worden. Die technische Abnahme war reine Formsache und wurde von unserem Rennpaten, Andi F. zügig durchgeführt.

## Der Berg ruft:

Dann wurde das Rennen, wie gewohnt, zuerst am Berg aufgenommen.
Gestartet wurde in umgekehrter Reihenfolge zu dem Ergebnis der Meisterschaft aus der letzten Saison. Nun galt es wieder 10 Runden lang keinen Fehler zu machen, denn die mittlere Rundenzeit zählt.

**...Spannung am Berg**

In der Klasse 1 war dann an Dirk N. kein Vorbeikommen. Er entschied den Lauf mit 14,1 Sek. auf dem Ford Focus WRC klar für sich. Dahinter dann drei Peugeot 206 WRC in der Reihenfolge Ingo M., Andi F. und Andre K.
In der Klasse 2 war Ingo M. als erster der Favoriten gefordert und musste vorlegen. 14,4 Sek.! Das war nicht entsprechend der Erwartungen aus dem freien Training und selbst bei konservativer Betrachtung doch mehr als eine halbe Sekunde langsamer, was Andre auch direkt anmerkte.

**...Ingo M. quält sich in der Klasse 2**

Was die Konkurrenten noch nicht wussten - die Gripverhältnisse hatten sich entscheidend verändert. Die Zeit war dann auch nicht mehr zu schlagen. Hinter Ingo M. liefen dann Dirk N., Andre K. und Rolf N. auf den weiteren

Plätzen ein, wobei die ersten drei Plätze innerhalb von 1,5 Zehnteln eng beieinander lagen. Holger R. konnte sich mit dem Berg noch nicht so recht anfreunden, hatte am Ende dennoch die Nase vor Ingo H.

**...Nase an Nase auf dem Berg**

## …die Rundstrecke (Klasse 1):

Nun ging es auf die Flachstrecke. Und immer mit dem Wechsel die Frage verbunden – ist das Setup primär auf den Berg oder auf die Rundstrecke abgestimmt?

Das Gripniveau der Laguna Negra war recht hoch. Für so manchen WRC zu hoch, was die Fahrt, zumindest in der Klasse 1 sehr schwierig gestaltete und dem Fahrerfeld einige Ausritte bescherte. Am Ende war der Peugeot 206 von Ingo M. mit 2,5 Runden vorn, gefolgt von Andre K. und Dirk N.

**...die Klasse 1 auf der Rundstrecke**

## …die Rundstrecke (Klasse 2):

Die Klasse 2 ließ bei den Bedingungen auf der Flachstrecke schon im Ansatz gute Zeiten erwarten. Doch dann kamen bei Ingo M. und Dirk N. Unwohlsein auf. Die Autos bauten einfach keinen Grip auf. Später stellte sich heraus, dass die Beiden sich die Reifen im freien Training ruiniert haben – Graining, wie man in Formel 1 Kreisen sagen würde. Andre fuhr mit einem leichten Grinsen locker auf und davon und siegte unangefochten, gefolgt von Ingo M. und Dirk N. auf den Plätzen 2 und 3. Dahinter liefen Holger R., Rolf N. und Ingo H. ein.

**...für welchen Platz reichen die Zeiten?**

## Ergebnisse:

**Gesamtergebnis Klasse 1**

| P | Fahrer | Fahrzeug | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1 | Ingo M. | Peugeot 206 | 290 |
| 2 | Dirk N. | Ford Focus RS | 280 |
| 3 | Andre K. | Peugeot 206 | 260 |
| 4 | Andy F. | Peugeot 206 | 230 |
| 4 | Michael vB | Porsche 911 | 230 |
| 6 | Chris B. | Ford Focus RS | 210 |

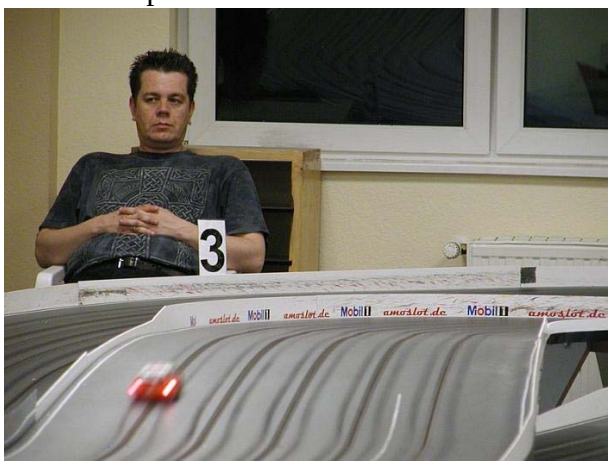
**Gesamtergebnis Klasse 2**

| P | Fahrer | Fahrzeug | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1 | Ingo M. | BMW M1 | 290 |
| 2 | Andre K. | Ferrari 308 GTB | 280 |
| 3 | Dirk N. | Ferrari 308 GTB | 270 |
| 4 | Rolf N. | De Tomaso Pantera | 230 |
| 5 | Holger R. | BMW M1 | 220 |
| 6 | Ingo H. | Lancia Stratos | 210 |

## Fazit:

Zu den etablierten Fahren der Serie werden sich künftig wohl noch weitere Starter gesellen. So wurde Thomas S. mit einem DSC-Auto am Berg beobachtet. Nachdem er dann mit dem Peugeot 206 WRC von Ingo M. ein paar

Runden gedreht hat, stand der Entschluss nach den Augen des Beobachters wohl fest. Man munkelt, dass Audi mit dem Quattro, wie in den frühen 80er Jahren, wieder in die Meisterschaft einsteigen wird. Frieder L. wird mit einem Peugeot 307 vermutlich bei dem nächsten Lauf im September am Start stehen.




**...wird auch er beim nächsten Lauf fahren?**

Voranmeldungen für diese Veranstaltungen nimmt der Rennveranstalter unter www.1zu24slot.de selbstverständlich schon entgegen. Dort findet sich ebenfalls das vollständige Ergebnis zum Download.

## Wie geht es weiter:

Termine:

| | |
|---|---|
| 2. (4.) Lauf | Fr 11. Sept. 09 |
| 3. (5.) Lauf | Fr 30. Okt. 09 |
| 4. (6.) Lauf | Fr 04. Dez. 09 |

Gruß und bleibt immer im Slot
Ingo M.
**www.1zu24slot.de**

# DSC-West

### 1. Lauf am 23. Mai 2009 in Dortmund

geschrieben von Christian

## Im Vorfeld

Die Bereitschaft der letztjährigen Truppe, die 2009er Saison aktiv zu bestreiten und der Run auf die Vornennungsplätze auch von Neulingen ließ bereits zum Auftakt der DSC-West Saison ein volles Haus erwarten. Um den Rost aus den Reglern und Knochen zu schütteln, wurde kurzerhand ein "Saison-Opening-Training" veranstaltet, das auch regen Zuspruch fand.

**Gleich öffnet die Boxengasse**

## Freitag

Nach dem ersten Stelldichein eine Woche vor dem eigentlichen Aufgalopp, hatten dann am offiziellen Trainingstag über 20 Leute anscheinend Nachhol- oder Trainingsbedarf, und strömten in die Hallen des ScaRaDo. Entspanntes Slotten und ein wenig Abstimmungsarbeit stand auf dem Plan. Gegen Ende wurde es dann doch noch hektisch, als die neuen Pneus keine schnellen Zeiten mehr erlaubten, und es unter 9 sec nur noch mit altem Reifenmaterial ging. Mal sehen, was der Renntag bringen würde.

## Samstag

Am Samstag morgen war früh die Nachtruhe vorbei. Um 8 Uhr standen die ersten Recken bereits an der Bahn und warteten geduldig darauf, dass Uwe Pfaffenbach den Strom freigab.
Nach und nach füllten sich die Schrauberplätze, es wurde an der Feinabstimmung geschraubt und gebastelt. Ab und zu ein verein-

zeltes "Achtung" hallte durch den Raum, ansonsten verlief das ganze eher entspannt.
Concours-Cheffe Mehmet eröffnete sein Bewertungs-Studio pünktlich um 10Uhr und hatte auch reichlich Zulauf, da es ein Grossteil der Jungs und Mädels geschafft hatte, Neuware an den Start zu bringen. Im West-Forum war ja bereits über den einen oder anderen Baufortschritt berichtet worden, aber dennoch ist der Anblick live 1:1 doch was anderes als ein Foto.
So fielen besonders der Käfer von Frank Gärber aber auch der Nissan R382 von Volker Schwedt ins Auge.

**Eine Augenweide**

Beides Capriziosen der besonderen Art. Aber auch der BRM von Patrick Fischer mit dieser nicht enden wollenden Frontschaufel war ein Highlight. Und wenn man den Baubericht des Puzzles dazu hörte, umso mehr.

**Endlich wieder ganz**

Die Begrüßung zur 2009er Saison übernahm dann Orga-Chef DiSo, der allen 29 anwesenden Teilnahme-Willigen einen tollen Renntag mit Fairness, viel Spaß und unfallfreiem Verlauf wünschte.

Als dann die technische Abnahme für die Klasse1 um Punkt 10:30Uhr unter Frank Hermes und Uwe Drevermann den Betrieb aufnahm, wurde es langsam Ernst. Generell waren die Autos top vorbereitet, und nur vereinzelt waren Korrekturen der Spurbreite oder des Gewichts erforderlich. Allerdings gab es etliche Ermahnungen wegen abgefahrener Pneus (abgelutschte Sommerreifen) zu vermelden.

Das Thekenteam rund um Dietmar Körner und Kollegen tat das Übliche, um die Anwesenden mit Getränken und Speisen zu versorgen. Dies in gewohnter Spitzen-Qualität. Ein riesiges Dankeschön dafür.

Als dann die knapp 30 Boliden der Klasse 1 im Parc Fermé verschwunden waren, hatte auch Rafael Gdanitz die Liste für die Quali parat – und pünktlich um 11:30 Uhr machte sich der Pressefuzzi als Erster auf die Runde. Diese wurde auf Spur3 für 1 Minute ausgetragen, wobei die zurückgelegte Distanz zur Wertung herangezogen wurde.
Am besten brachten dies die üblichen Verdächtigen zusammen, denn mit Patrick Fischer, Frank Hermes und Dieter Sommer innerhalb von 3 Teilstrichen (6,86R. - 6,88R.) und Andrea Fischer auf 4 war auf ein spannendes Rennen zu hoffen.
Highlight während der Quali war der scheinbare Friktions-Motor im Jaguar von Andreas Rehm, der seinen Fahrbetrieb erst aufnahm, als er sanft zurückgezogen wurde.
Ansonsten allesamt sehr enge Abstände innerhalb des Starterfeldes.

Mittlerweile zeigten einige Teilnehmer deutliche Anzeichen eines Fieberschubes. Das lag aber auf gar keinen Fall an der "Fiesta Mexicana", die Küchenchef Dietmar in Form des bekannten Hühnchen-Chili auf den Teller zauberte, sondern eher an dem nahenden Rennstart.

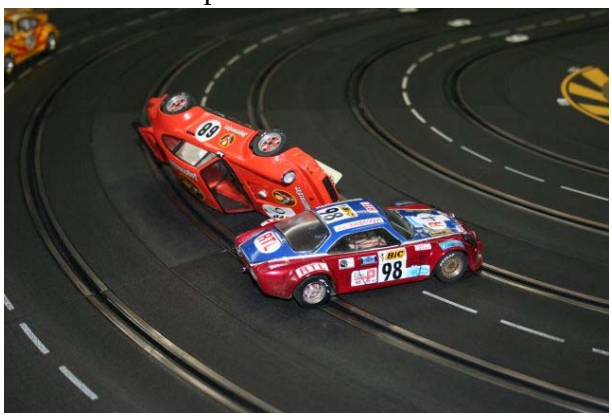
**Lecker, lecker !!!**

## Die Rennen Tourenwagen & GT

Punkt 12:25 Uhr ging Truppe1 auf die Reise.

Namentlich Kristina Wolferts, Norbert Teschke, Michael Wagner, Volker Schwedt, Frank Görner und Ralf Lastring eröffneten die 2009-er Saison im Renntempo. Letztgenannter mit der AC Cobra so vehement vorneweg, als wollte er die Schmach der Quali ungeschehen machen. Dahinter etliche Zweikämpfe und Gerangel um die Positionen. Der Käfer von Frank Görner machte das ein oder andere Mal dem Namen Kugelporsche die Ehre. Die Dame im Feld war mit sich selbst und der Fahrleistung des Porsche 911 sehr zufrieden. Die 30 Minuten gingen sehr entspannt zu Ende, und auf dem Bildschirm blinkte folgender Endstand:
Platz 1 souverän an Ralf Lastring mit 185,37 Runden, P2 für Volker Schwedt mit 167,67 Umläufen, und damit nur 5 Teilstriche vor Norbert Teschke, der somit das Stockerl komplettierte.

In **Startgruppe 2** setzte sich Frank Schauf mit seiner Cobra vom Feld ab, nachdem er die ungeliebte Spur 6 hinter sich hatte. Als hartnäckigster Verfolger kristallisierte sich Anna Sommer heraus, die die Alpine sicher um den Kurs bewegte und das Verfolgerfeld anführte. Als Anna dann auf Spur 6 etwas abreißen lassen musste, verdichtete sich die Truppe, die um Platz 2 kämpfte.

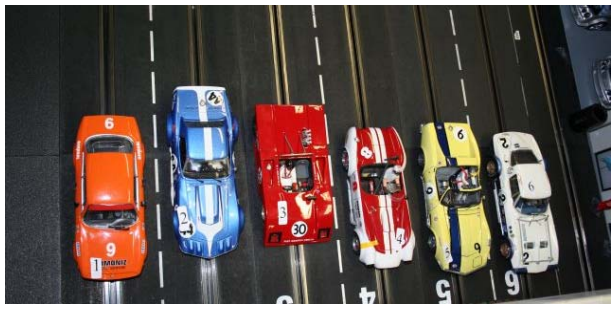


**War nicht bös gemeint ;-))**

Nachdem der Bahnstrom abgeschaltet wurde, hatte hinter Sieger Frank Schauf (192,11 Rd.) Thorsten Szugger auf Corvette Platz 2 mit 183,13 Umläufen erkämpft.

### Startgruppe 3

Die dritte Gruppe hatte also eine ziemlich harte Vorgabe erhalten, und gaste dementsprechend an.



**Nanu, gehört der Rote dahin ???**

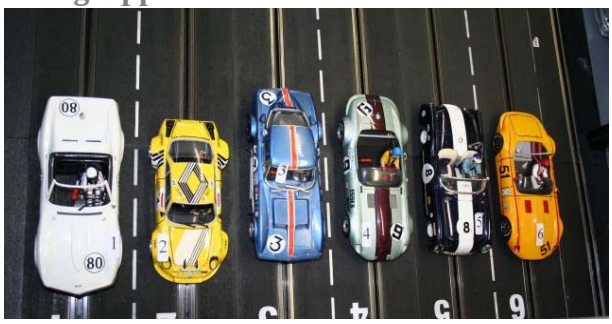
Der erste, der fast die Segel strecken musste, war Mehmet, dessen Cobra sich durch unheilvolle Geräusche hervortat. Nach einigen tiefgreifenden chirurgischen Eingriffen tat sie wieder Ihren Dienst und räumte das Feld von hinten auf. Der ganz vorne, nämlich Michael Kaltenpoth, war etwas Markenfremd unterwegs, da er terminlich bedingt schon sein Klasse 2 Auto rollen ließ. Dagegen war natürlich kein Kraut gewachsen. Somit war es zunächst der Pressefuzzi, der vorne lag, bevor er von Mehmet noch abgefangen werden konnte. Sascha Weger mit dem Alfa GTA wollte das auch, konnte aber den Rückstand nicht mehr aufholen.

**Da lief sie wieder**

Auf der Ergebnisliste sieht das dann wie folgt aus. Erster bei den GT´s Mehmet mit 185,15 Runden, Christian Grüttner auf zwei mit 184,36 Umläufen knapp vor Sascha Weger, der eine weitere 1/4 Runde zurückliegt.

Mittlerweile war die technische Abnahme der Klasse 2 Boliden in vollem Gange, und Kai-Uwe Schott und Volker Schwedt hatten die Sache souverän im Griff. Vergreifen konnte man sich auch schon an lecker Kuchen und Torte.

### Startgruppe 4



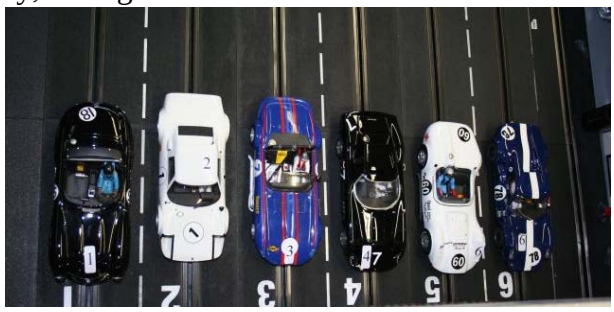
Gruppe 4 mit den Herren Thöne, Benecke, Brock, Rehm, Drangusch und Kaltenpoth (diesmal mit richtigem Untersatz) wollte klare Position an der Gesamt-Spitze beziehen. 32er Turns waren eine gute Basis dafür. Diese Tendenz setzte sich fort, aber so richtig konnte sich keiner absetzen.
Bis Andrée Brocke mit der Alpine ein wenig Führungsarbeit übernahm und Michael Kaltenpoth und Ralf Thöne in deren amerkanischen V8 hinter sich herzog. In den letzten 5 Minuten lagen 4 Jungs innerhalb von einer Runde, nur Günther Benecke und Daniel Drangusch mussten etwas abreißen lassen. Die Uhr tickte gnadenlos die Sekunden herunter, und als die Zielflagge fiel, hatten wir wohl eines der heißesten Rennen hinter uns. Nicht nur, weil die Kontrahenten sich nix schenkten, sondern auch weil Petrus es sehr gut meinte, und die sommerliche Hitze allmählich in die Bude hereinzog.

**So lässt es sich aushalten**

Zurück zum Rennen. Michael Kaltenpoth vorne mit 191,36 Runden, knapp dahinter André Brocke und erreichten 191,04 Umläufen. Nicht weniger spannend Platz drei und vier, die nur 18 Teilstriche trennen, mit dem besseren Ende für Ralf Thöne (190,55R.) vor Andreas Rehm. Dennoch reichten diese Leitungen nicht aus, Frank Schauf zu verdrängen, der die Messlatte mit 192,11 Runden sehr hoch gelegt hatte.

### Startgruppe 5

Aber es sollten ja noch 6 Mann kommen. Sorry, 5 Jungs und ein Mädel.



**Ziemlich Duster mit Tupfern**

Denn nun kamen die Anwärter auf Gesamt- und Klassensieg auch endlich zum fahren. Ob die Bahn natürlich noch die Zeiten und den Grip hergab, sollte sich noch zeigen. Vom Start weg erstmal Terror, da sich eine Katze neben die Piste gelegt hatte. Danach aber wieder diszipliniertes Gasgeben, nur unterbrochen von einem gällendem “Eeeyyy” von Andrea, die den Streckenposten an seine Aufgabe erinnern wollte. Fast im Parallelflug ging es über die Spuren, und es sollte noch spannender werden. Denn der ein oder andere Abflug ins Gras sorgte unfreiwillig für Action. Frank Hermes mit knapp 1 Runde plus bevor er auf Spur 5 und 6 ging, Patrick Fischer nebst Frau Andrea und Dieter Sommer hinterher. Schnell wurde deutlich, dass die Reise in Richtung 200 Runden ging, Frage war nur, wer das mörderische Tempo bis zum Schluss halten würde.

**Dicht beieinander und ziemlich fix**

Die Spannung löste sich erst, als Rafael den Bahnstrom abschaltete und die Autos zum

Stehen kamen. DiSo konnte nicht ganz mithalten, war aber zufrieden mit 197,09 Runden. Davor konnte im Familien-Duell FischergegenFischer Patrick das bessere Ende für sich in Anspruch nehmen, als er seine Frau, auf Bahn 6 unterwegs, noch niederringen konnte. Davon unberührt und immer nur auf seinen Rhythmus fixiert, spulte Frank Hermes sein Programm ab, scheiterte aber mit 199,88 Umläufen an der Vorgabe von 200 Runden. Nichtsdestotrotz ein Wahnsinns-Ergebnis.

Vielleicht ein Trend, denn in der schnellsten Gruppe waren mit dem Chevron B8 von Kai-Uwe Schott und dem Porsche 904 GTS von Frank Hermes gleich zwei Mittelmotor-Fahrzeuge am Start, die ja in dieser Saison mit 72er Spurbreite wieder in Klasse 1 konkurrenzfähig gemacht worden sind.

Ansonsten sehr schöne Fights aller Beteiligten, die trotz der sommerlichen Temperaturen immer einen kühlen Kopf bewahrten. Ach ja, die schnellsten haben dabei auf altes Reifenmaterial vertraut.

**Die Top 5**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Frank Hermes | Porsche 904 | 199,88 Rd. |
| 2. | Patrick Fischer | MB 300SLS | 198,12 Rd. |
| 3. | Andrea Fischer | Ferrari 250 GTO | 197,89 Rd. |
| 4. | Dieter Sommer | Jaguar E-Type | 197,09 Rd. |
| 5. | Frank Schauf | AC Cobra | 192,11 Rd. |

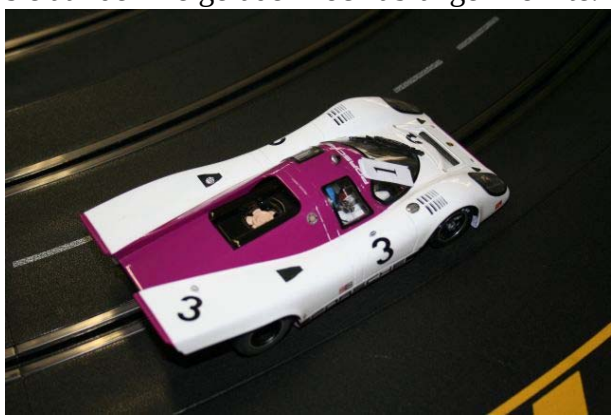
Nach einer halbstündigen Pause ging es um 16:45 Uhr in den zweiten Teil des Tages.

## Prototypen und Can-Am

**Startgruppe 1** eröffnete das Ganze

**Gleich geht's los**

Etwas dezimiert, aber trotzdem voll motiviert, ging es hier zur Sache. Rafael Gdanitz gab kurzerhand die Rennleitung an den Herrn Papa und machte zusammen mit Uwe Pfaffenbach den Part der Dummys, und das ausgestattet mit Sommer-Wagen auch ziemlich zügig. In der Reihenfolge Kristina Wolferts vor Rainer Wild und Frank Görner ging es um den Parcours, wobei der "Pretty in Pink"-Porsche 917 nicht unbedingt die schnellsten Zeiten ins Plastik brannte. Nachlässigkeit und Konzentrationsmangel führten dann auch dazu, dass Rainer sie auf der Zielgeraden noch abfangen konnte.



**(Noch) nicht schnell genug**

Endergebnis daher: Rainer Wild mit 917K auf 1 und 180,12 gefahrenen Runden, Kristina auf der zwei und guten 178,88 Turns. Michael Wagner und Frank Görner blieben unter sich und fochten ihr eigenes Kämpfchen aus, mit besserem Ende für Michael, der sich um 14 Teilstriche absetzen konnte. Wo sich die beiden einheimischen Dummys plaziert hätten, bleibt hier aus Höflichkeitsgründen verschwiegen ☺☺

**Startgruppe 2**

Wieder in voller Stärke unterwegs, wurde direkt ein flotteres Reisetempo eingeschlagen. Speziell Marcus Schneider war mit dem 917K fast 4 Zehntel pro Runde fixer als die Kollegen, vermasselte sich aber den Vorsprung durch unnötige Abflüge ins Gras. Dennoch behauptete er seine Führung über die Spuren, allerdings mit Michael Dietze, ebenfalls 917K im Nacken, der nur auf weitere Ausrutscher lauerte.

Als die Zeit rum war, konnte folgende Rangordnung notiert werden. Platz 1 für Marcus Schneider, der gegen Ende doch deutlich ge-

wann mit gewerteten 190,87 Runden. Dahinter Michael Dietze und eingefahrenen 186,10 Umläufen. Volker Schwedt mit dem wunderschönen Nissan R382 war bemüht, das Gerät heile nach hause zu bringen.

### Startgruppe 3

Das Mittelfeld war sehr eng beieinander aus Klasse1 hervorgegangen. Nicht verwunderlich daher, das hier von Anfang an angegast wurde. Heimascari Sascha Weger mit der Lola vorneweg, den Pressefuzzi und Thosten Szugger, beide auf GT40, im Schlepptau. Daniel Drangusch hatte Schleiferprobleme und auch Anna Sommer blieb nicht ohne Panne. Nachdem die Karosse der King Cobra einigermaßen wieder geklebt wurde, ging es weiter im Geschehen. Durch die Unterbrechungen sichtlich aus der Konzentration gerissen, flog der Pressefuzzi vermehrt ab und meldete seine Ansprüche ab. So war es Günther Benecke, der die Verfolgung der zwei da vorne aufnahm. Gegen Ende ließ bei allen der Grip nach, und Sascha konnte seinen Vorsprung bis in Ziel retten und 190,37 Turns erzielen. Dahinter mit Thorsten und Günther die weiteren Platzierten mit 189,10 und 188,97 Umläufen.

### Startgruppe 4

Auch diese Truppe musste eine Auszeit nehmen, als sich an Ralf Thönes Lola das Federelement vorne löste. Danach aber wieder volle Attacke. Am besten umsetzen konnten dies Andreas Rehm und Kai-Uwe Schott, die bis nach dem vierten Turn vorne lagen. Dann musste Andreas auf Spur 6 und Kai-Uwe hatte Reglerprobleme. Unruhe und Hektik kam auf, etliche Terrorphasen kamen hinzu. Aber genau so schnell war auch wieder Ruhe eingekehrt. Als dann endlich der Strom alle war, konnte folgender Endstand notiert werden:

**Vorne weg**

Andreas Rehm fährt das Ding nach Hause und schreibt sich 194,11 Runden als neuen Spitzenwert auf die Fahne. Platz zwei geht an Mehmet Simsek mit 917K und 193,51 Umläufen. Dritter im Bunde Kai-Uwe Schott, der den Ferrari bei Markierungsstein 192,06 abstellt, und so die Schlussattacke von Ralf Thöne noch abwehren kann.

### Startgruppe 5

Es ist 19:45 an diesem Tag, als die letzte halbe Stunde Renndauer eingeläutet wird. Während der ersten 15 Minuten noch sehr end beieinander, sortiert sich das ganze dann etwas auseinander.
Patrick leicht in Front, gefolgt von dem zweiten McLaren M8B mit Frank Hermes. Dahinter DiSo, ebenfalls M8B im Schlagabtausch mit Frank Schauf und dessen 917K. Andrea bewegte den BRM zügig aber mit etwas Rücksicht, und konnte nur mühsam den Anschluss halten.

Als Rennleiter Uwe Pfaffenbach die letzten 5 Minuten einläutete, ging es um alles oder nix. Frank zieht auf Bahn 2 an Patrick vorbei, Frank lässt DiSo auf Bahn 6 hinter sich.
Die Uhr tickt runter, alles bleibt ruhig, und als das letzte Rad stillsteht, ist ein schöner Renntag bereit Geschichte. Und das mit folgendem Happy End: Die 200 Runden werden gleich zweimal geknackt, Sieger der kleinen wie gro-

ßen Klasse heißt Frank Hermes mit 201,10 Runden, und Patrick Fischer holt sich jeweils Rang 2, diesmal mit 200,50 Turns. Ansonsten sehr spannende Rennen und eine entspannte Atmosphäre.

**Eng, aber mit Rundenabstand, und Patrick vor DiSo**

### Die Top 5

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Frank Hermes | McLaren M8B | 201,10 Rd. |
| 2. | Patrick Fischer | McLaren M8B | 200,50 Rd. |
| 3. | Frank Schauf | Porsche 917K | 198,88 Rd. |
| 4. | Dieter Sommer | Jaguar E-type | 197,15 Rd. |
| 5. | Andrea Fischer | AC Cobra | 196,55 Rd. |

Nicht zu vergessen das Rundum-Sorglos Paket, was uns die Jungs vom ScaRaDo heute wieder geboten haben. Essen und Trinken vom Feinsten, Orga ohne Fehl und Tadel, Spaß bis in die letzte Ecke. Auch wechselten etliche Zubehörteile wie Reifen, Ritzel, Einsätze etc. den Mann und mit dem Fallen der Zielflagge war auch noch nicht Schluss.

Ein gutes Dutzend Teilnehmer stellten dann noch Ihre Autos zur Wahl des "Best of Show".

**Die Auswahl zum „Best-of-Show"**

Die Fischerschen Ritzel mit 11 Zähnen dienten dabei als Streichholz-Ersatz. Trotz fast identischer Farbgebung der Ritzel mit der Plastik-Schiene war der Sieger schnell ermittelt. Der bildschöne Nissan R382 von Volker Schwedt kam unangefochten auf Platz 1 vor dem Alfa GTA von Sascha Weger.

**Der Sieger, Platz 2 hinten links**

Somit schon Volkers zweiter Concours Sieg, der für ihn mehr wert scheint als die „schnöde" Jagd nach der schnellsten Runde.

Bis zur Siegerehrung wurden noch etliche Benzin-Gespräche inkl. der Floskeln "hätte, wenn und aber", nur so soll das ja sein.

Die Ehrung war schnell abgehandelt, da der „Vogel" der die Klasse1 gewonnen hatte, auch Klasse 2 im Sack hatte, aber dennoch freudig strahlend seine Preise in Empfang nahm (und das ganz ohne BMW-Shirt). Anschließend leerten sich dann doch recht zügig die Räumlichkeiten, und Ruhe kehrte ein.

**Der glückliche Sieger**

Die währt aber nicht lange, denn bereits in knapp 4 Wochen ist wieder Racing angesagt. Dann beim CCT Soest ist am 27.06. Lauf Nr. 2 angesagt. Neue Leute, neue Bahn, wird sind gespannt….

Bis dahin, bleibt gesund und munter
Euer Pressefuzzi

Alles weitere gibt's hier:
**DSC-Cup / DSC-West**

# NASCAR Winston Cup

## 3. Lauf am 30. April 2009 in Duisburg

NASCAR Slot Racing
Winston Cup Series
Season 2009

geschrieben von
Nick Speedman

.. einer der Mitgliederstärksten Clubs im WW hat am Samstag den dritten Lauf des NASCAR Winston Cup bekannt professionell ausgerichtet. Und wie im Vorbericht erwähnt, wurde die Prognose, dass sich die Traumzahl von 24 NASCARO´s einfinden werden, um zwei zusätzlich Angereiste übertroffen.

**Bobby Allsion #12 Miller Buick..!**

### Kompakt . . .

- **26 Racer(innen) am Start!!**
- **Sieg für Oliver Stork auf seiner Heimbahn !!**
- **dritter Laufsieger in der 09er Saison !!**
- **Bahnkenner und Heimascaris sind auch dieses Jahr wieder die Favoriten !!**

### Adresse

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

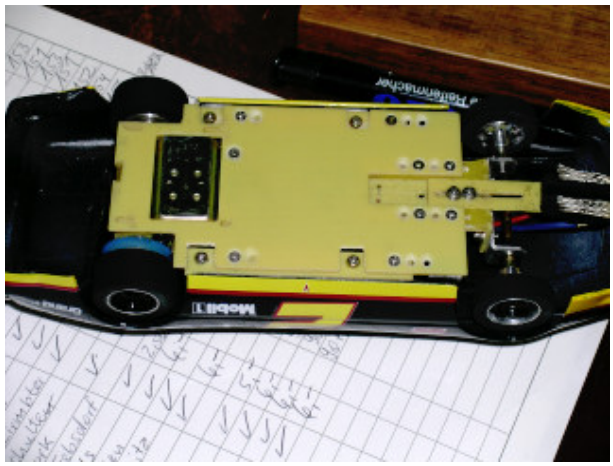
**Url**
SRC DU - Sued (Mündelheim)

**Strecke**
4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

### Shakedown . . .

..der dritte NASCAR Winston Cub Lauf wurde wie die Auftaktveranstaltung in Duisburg Buchholz auf einer 4-spurigen Clubanlage ausgetragen. Der vom Berichterstatter im Vorbericht unterschlagende Trainingsabend am letzten Freitag führte einen Teil der Freunde von SRC Niederrhein auf die Mündelheimer Bahn. Hier wurde wie üblich ausreichend Grip für die GP Reifen durch intensives Training aufgebracht. Erfreulich ist die große Anzahl der Starter vom SRC Niederrhein aus Moers, die jetzt neben den Mündelheimer die Hausmacht im NASCAR Winston Cup darstellen.

**. . .Bobby Allsion #12 Miller Buick als Slotcar von A. Lippold !!**



**.. ATH-Chassis Bolide zur Abnahme bei M. Stork !!**

### ...Drei neue

Gesichter konnten begrüßt werden.!! Aus Kaarst wurde Achim Schulz von Holger Krampitz zur Teilnahme angestiftet. Martin Picker von den Teutos folgte Andreas Lippold mit nach Duisburg. Sicherlich wären noch einige Racer mehr gekommen, aber das verlängerte Wochenende und die vielen Feiern und Stadtfeste führten zu mancher Ausgangssperre. Ein Teil unserer Damen waren noch mit der Ritterschaft Niederrhein auf große Fahrt.
...überliefert ist, dass der amtierende Winston Cup Meister Patrick Meister mit seinem

Freundeskreis auf einen Festival campierte und daher nicht zum Rennen antreten konnte. Einzig der als „Rookie of the Year“ gekürte Luke Michels (10J ☺☺) drückte das Durchschnittsalter des Renntages ein wenig.

**. . . Startgruppe 1.!!**

## …die 26

Winston Cup Starter starteten nach erfolgter Abnahme in zwei 5er und vier 4er Gruppen.

...die erste Startgruppe wurde durch drei Pontiacs und zwei Fords gebildet. HaJü, bekannter Slotter aus vielen Serien nahm heute auch mal den Regler zur Hand, um Winston Cup Racer zu spielen. Der Gruppensieg mit 96,93 Rd. (P16) war ihm trotz aller aufmunternder Worte vom Berichterstatter nicht zu nehmen. Achim Schulz von den Kaarster Jungs beendete seinen ersten GP-Reifen Ausflug auf P23.

**. . . Startgruppe 2.!!**

…in Startgruppe 2 startete Luke Michels mit seinen FedEx #11 Denny Hamlin – auch als der bisher letzte Revell Bausatz nach der Erhöhung der Lizenzgebühren von NASCAR bekannt. Seine Mitstreiter waren Holger Krampitz, Volker Nühlen, Frank Kaldewey und Andreas Trebsdorf.

Holger als Mündelheimer und Kaarster zugleich legte in dieser Gruppe mal die Latte auf 98,70 Rd. (P11). Luke’s Vater Holger erläuterte den anderen Mitstreitern ausgesprochen plausibel die Strategie der Fahrweise des Nascars #11 des Hauptsponsors FedEx. Und damit hatte er Recht. Luke fährt streckenweise absolut präzise und mit gleichem Speed, aber außen herum überholen, das geht nicht. In der Summe hat er bereits 267 von möglichen 525 Pkt. in der Saison eingefahren ☺☺.

**. . . Startgruppe 3.!!**

Die dritte Startgruppe sollte jetzt die Möglichkeiten der maximalen Rundenzahl hervorfördern. Oliver Stork und Volker Schulte jagten sich gegenseitig zum Gruppensieg. Oliver legte 104,62 Rd. (P1) vor. Volker folgte mit 103,63 Rd. (P2). Schauen wir in die Ergebnisse von 2008 an gleicher Stelle, da hatte Oliver☺☺ die 104 Rd. bis auf 4 Teilstriche beendet. Die beiden weiteren Mitstreiter konnten über diese Rundenzeiten nur staunen.

**. . . Startgruppe 4.!!**

…Nezih hatte Marcus seinen heißen Boliden mit der Start #30 geliehen. Somit war Marcus in der Pflicht, in der Startgruppe 4 zumindest die 100 Rd. zu erreichen. Gesagt getan und mit 101,95 Rd. und P8 Gruppensieger geworden. Meine Augen waren aber während der 4x4 min. auf den Boliden Buick #12 Miller High Life fixiert. Natürlich hatte Andreas Lippold bereits den Pokal „Best of Show“ ☺☺ dafür

erhalten, aber so super authentisch ist selten ein Slotcar anzusehen. André Tellmann und Hans Bickenbach komplettieren die Startgruppe...

…sorry, die Startgruppe 5 ist durch eine Startbild nicht dokumentiert. War wohl zu diesem Zeitpunkt zu Tisch. Dafür zeigte in dieser Gruppe Dieter Clemens mit seinem 83er Thunderbird, wie man 102.08 Rd. und vorläufig P7 erreicht. Peter Recker, Michael Moes und Ralf Janßens konnten da nicht mithalten.

**. . . Startgruppe 6.!!**

In der Startgruppe 6 musste Andreas Laufenberg auf der Spur 1 starten. Damit stand die mentale Aufgabe an, nicht direkt die Reifen zu belasten, um den Fahrern auf Spur 3 (Jürgen) und Spur 2 (Manfred) zu folgen. Andreas Thierfelder führte erst mal die ersten 4 min. Dabei knallte er durch die Schikane als wenn es ein Gr. C Wagen wäre. Während der nächsten Spurwechsel relativierte sich der ein oder andere Vorsprung. Und nach den 16 min. Fahrzeit waren alle vier noch hoffnungsfroh in der ersten Hälfte der 103 Rd. ausgerollt.

## Tageswertung Heat 1, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform O. Stork, V. Schulte, M. Stork, A. Thierfelder, J. Tepaß, A. Laufenberg

**. . . alles steht bereit, zur Mittagspause.!!**

…wegen des nahenden Pokalendspieles scharrte so Mancher schon mit den Hufen und wollte nicht so recht eine Mittagspause zelebrieren. Wobei die gereichte Erbsensuppe, gekocht vom Profi Koch Thierfelder, Bruder von Andreas aller Ehren wert war.

…das Regrouping brachte noch ein paar Sonderwünsche in der Eingruppierung hervor. Sodass einige Ihre Chance, durch schnellere Mitstreiter mitgezogen zu werden, nicht nutzen konnten.

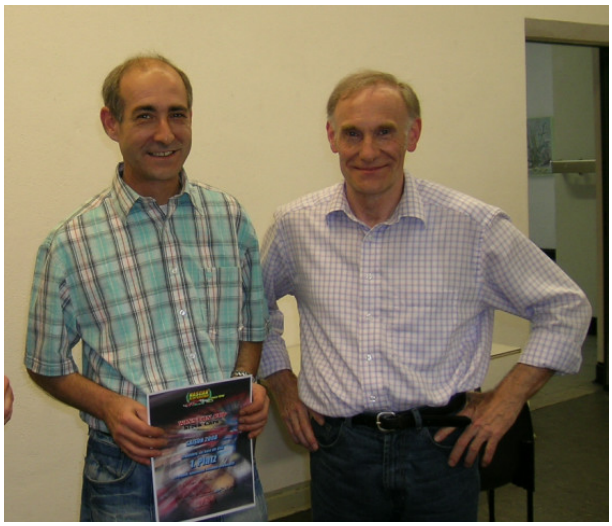
**. . . Rauch- und Klönpausen.!!**

…wie zu erwarten war, legte Oliver Stork wieder ordentlich los, sodass den Mitstreitern schnell klar wurde: Heute wird der Oliver wieder siegen. Erwähnen wollen wir jedoch, dass die Moerser Jungs vom SRC ganz nebenbei auch noch den Clubsieger ermittelten. Dabei ließ sich Jürgen Tepaß diese Nebenwertung nicht entreißen und blieb mit 204,58 Rd. knapp vor Andreas Laufenberg mit 204,17 Rd. Aber den Tagessieger ermittelten die Mündelheimer und Manfred Stork unter sich. Während Oliver knapp die 102. Rd. (gesamt 206,78 Rd. P1) erreicht hatte, rollten die nächsten 5 Racer in der 101. Rd. aus. In der Summe befanden sich somit die nächsten 5 Racer in der Summe bei 204 Rd. Da hatte so manches Mal der Zufall entschieden und die Folge des Zieleinlaufes hätte auch eine andere Auflistung ergeben können.

## Tageswertung Heat 2, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform O. Stork, M. Stork, J. Tepaß, A. Thierfelder, V. Schulte, A. Laufenberg

Da das Rennprogramm von Home-Racing beide Tagesergebnisse schnell zusammen rechnet, war direkt das Gesamtergebnis auf allen Bildschirmen zu sehen.



**. . . der Tagessieger Oliver Stork mit P2 M. Stork – kaum zu erkennen, dass dieses Bild 2008 entstanden ist !!**

**. . . der siegreiche Bolide von Oliver Stork.!!**

Und dann war wie immer plötzlich die Zeit des Spielens abgelaufen und es kam zur Siegerehrung. Dieser wohnten nicht mehr alle bei, da ja die vielfältigen Feiern so manchen nach Hause gerufen hatten. Die, die blieben, erhielten für Ihre erreichte Platzierung das Lob und die sechs Besten natürlich Ihre Urkunde.

…und natürlich ging der Dank an den ausrichtenden Club in Mündelheim. Die Erkenntnis bleibt, wer mal auf wahre Gegner treffen will, dem sei der Weg nach Mündelheim empfohlen. Fahrt mal hin und nehmt an den Clubrennen an den Fahrtagen teil.

Die **TOP 6** in Kurzform O. Stork, M. Stork, V. Schulte, A. Thierfelder, J. Tepas, A. Laufenberg

## Vorschau . . .

Der Tross der Winston Cup NASCARo´s wird das vierte Rennen am 12.07.09 auch in Duisburg bestreiten. Dann werden wir zum ersten Mal zu Gast in Alt Hamborn an der A42 bei Pascal Kissel und seiner absolut tollsten Carrera Bahn sein.

Da freuen wir uns schon jetzt alle besonders drauf. Da können die Boliden mal zeigen, ob sie im Höllentempo auch die geschwungenen Kurvenkombinationen meistern werden. Bis dahin bleibt noch ein wenig Zeit und so mancher Trainingsabend kann bei Pascal Kissel in der Rennpiste eingeplant werden.

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

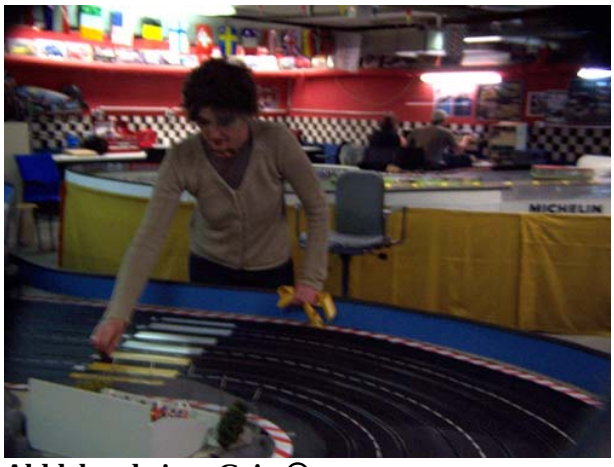
## Z-West

### 1. Lauf am 30. Mai 2009 in Köln

geschrieben von Tommy

## Kleine leckere Brötchen - Z-West Auftakt in Köln

Bereits zum Warmup Training am Freitag Abend fand sich eine Abordnung vom Niederrhein sowie einige Kölner in der Heiligen Halle des SRC Köln ein.
Die Suche nach passender Übersetzung, Abstimmung der Einsatzwagen und Kennenlernen der Bahn waren angesagt. Da einige Starter für gewöhnlich nur „Männermotoren“ fahren, galt es auch neue Bremspunkte mit dem Fox-2 zu finden.



**Abkleben bringt Grip ☺**

„AC“ Croonenbroeck machte direkt Nägel mit Köpfen, nächtigte in Reichweite und parkte seinen Fina-Mac in Weidenpesch. Frank van Eyk und Thorsten Szugger zeigten sich nach langer Köln-Abstinenz in guter Form und freundeten sich auf Anhieb mit der großen Bahn an. Aus ihrer üppigen GT-Flotte wählten die Herren jeweils ein NSX als Einsatzauto zum Rennen aus und berieten nebenbei noch Wolfgang Schumacher in Sachen Excel-Abstimmung. Eine ausgiebige Einführung, wie man amtlich ein 13D-Auto bewegt, ließ Wolfgang dem Neu-Kölner Heinz Moers angedeihen, der sichtlich Spaß am gestellten Promo-Enzo fand. Excelgroßmeister Uli Nötzel schlachtete kurzerhand einen Trans-Am, verheiratete das S24 mit einem 962er Advan zu einer potenten Kombi. Hier wollte man nichts dem Kollegen Zufall überlassen. Frank Bolz hatte schon vor Wochen aufgrund von Geburtstagsfeierlichkeiten seine Absage bedauert, aber nutzte das freie Training zum Abstimmen seiner Kyosho Flotte und zum Fachsimpeln mit den Mini-Z Fans.

Klein aber fein – Am Samstag wurde früh um 8:30 Uhr der Kölner Kultkeller für die Gemeinde geöffnet und ab 10:00 Uhr waren fast alle Starter eingecheckt. Für einige Herrn galt es, noch ordentlich Meter auf der Bahn zu machen und die Einsatzwagen passend abzustimmen. Die bunte Mischung aus alten Hasen, Heimascaris und Rookies passte bestens, was sichtlich für entspannte Stimmung sorgte.

**Frank Gröner, Olaf Linke & Thomas Strässer beim Schrauben**

Ab 11.00 Uhr wurde die technische Abnahme eröffnet, die mit strengem Auge von Thorsten abgeschlossen wurde. Dreizehn Starter in zwei Gruppen standen zum ersten 6 x 5 Minuten Heat an.

Die erste Gruppe wurde von Thorsten deutlich dominiert, der mit 10,5 und 160 Runden schon mal zeigte, wo es lang ging! Roger Schemmel konnte mit seinem 575 nicht folgen, denn diese Waffe war leider stumpf. Trotzdem fuhr er routiniert gute 157 Runden ab. Die Moerser 24H-Spezies Frank van Eyk und „AC“ Croonenbroeck hielten Heinz Moers gekonnt in Schach, der sich wiederum vor Frank Gröner und Olaf Linke setzen konnte. Durchweg wurde sportlich und fair gefahren. So hatten alle Spaß beim Racing ☺☺
Deutlich dichter ging es dann in der zweiten Gruppe zu: 160,62 Runden Frank Ohlig – 160,14 R. Wolfgang Schumacher – 160,09 R. Ulli Nötzel !!

Der zweite Heat durfte spannend werden, denn nun hatten wir schon vier schnelle Kollegen

nach 30 Minuten mit der gleichen Rundenanzahl ☺ Mit 159.10 R. war auch Thomas Strässer noch klar bei der Musik. Birgit packt nicht gerade die Leidenschaft beim Befahren der 50 Meter-Bahn und deshalb war sie mit ihren 155 Runden durchaus zufrieden. Suboptimale 158 R. bescherte der vollgefederte 962er Tommy Eckel – passt schon ;-)

Nach Neubildung der Gruppen zum zweiten Heat tauschten Birgit und Thorsten die Gruppen.
Birgit fand diesmal deutlich besser in ihren Rhythmus; 154,60 Runden sollte der zweitbeste Rundenwert in Heat 2 bleiben. Roger - ganz Gentleman - ließ die Dame fair durch, aber machte sonst wie gewohnt richtig Meter mit 153,62 Runden. Frank van Eyk (149,67) konnte Kollege AC (147,75 R.) auf Abstand halten und auf den Folgeplätzen kamen Heinz Moers (145,07 R.), Frank Gröner (138,08 R.) und Olaf Linke (133,51 R.) happy ins Ziel ☺

Souverän machte Ulli mit 156 Runden den Sack zu – Heat- und Gesamterster – Bumm!!!
Da Wolfgang schon weiter vorne war als er erwartet hatte, riskierte er gegen Ende des Rennens noch was (154,07 R.), aber Frank Ohlig (153,92 R.) konnte seinen Teilmeter-Vorsprung aus dem ersten Heat gut bis zur Zielflagge halten. In gleicher Runde folgten Thorsten und Tommy (153,30 R.) und ganz knapp mit 152,91 Runden folgte Thomas Strässer.

**Siegertypen beim Fachsimpeln – Ulli, Thomas & Rainer**

## Gesamtergebnis

| | | |
|---|---|---|
| P1 | 316.49 R. | Ulli Nötzel |
| P2 | 314.54 R. | Frank Ohlig |
| P3 | 314.21 R. | Wolfgang Schumacher |
| P4 | 313.35 R. | Thorsten Szugger |
| P5 | 312.01 R. | Thomas Strässer |
| P6 | 311.37 R. | Tommy Eckel |
| P7 | 310.91 R. | Roger Schemmel |
| P8 | 309.72 R. | Birgit Eckel |
| P9 | 304.19 R. | Frank van Eyk |
| P10 | 299.83 R. | Andreas Croonenbroeck |
| P11 | 293.59 R. | Heinz Moers |
| P12 | 277.73 R. | Frank Gröner |
| P13 | 267.07 R. | Olaf Linke |

Nach fixer Auswertung der Daten wurde zügig zur Siegerehrung geschritten, denn hier gab es nicht nur eine Urkunde zur Platzierung, sondern auch zu den Sonderwertungen „Gruppe C“, „GT“, „Streetcar“ und „Amazone“ ☺☺

Durch die Bank war man sich einig, der Auftakt der Z-West war gut gelungen und man freut sich auf den nächsten Renntermin am 29.08 sowie den Z-West Kaffeeklatsch am 08.08 – beide im Slot Car Heaven in Wuppertal.

Vielen Dank an alle Z-West Starter, die Jungs vom SRC Köln, Dieter Sommer und alle anderen für die tolle Unterstützung – Super!

Bis hoffentlich ganz bald bei der Z-West – Tommy Eckel

**Alles weitere gibt’s hier:**
**Rennserien-West / Z-West**

## 2-Liter-Proto Challenge

### 2. Lauf am 6. Juni 2009 in Witten

geschrieben von Kai-Uwe

### Es ist wieder soweit … es ist 2-Liter-Proto-Time

Gerade einmal 3 Monate ist es her, dass sich die 2-Liter-Proto-Protagonisten zum ersten Male zu einem Rennevent in Kassel trafen. Das Gros der 31 in Kassel Startenden sowie etliche Neuinfizierte holen nun am kommenden Samstag wieder ihre kleinen, offenen, bunten und quadratischen Wägelchen aus den Kisten, um auf der 49 Meter (!!!) langen 6-spurigen Carrera-Schiene im Raceway Witten mächtig anzugasen.

Was wird uns erwarten? Spaß, Spaß, Spaß und nochmals Spaß. Ja richtig; in erster Linie geht es bei diesen Events um Spaß. Danach kommen die Autos und „Rennen gefahren“ wird auch ☺☺

Da es sich bei der 2-Liter-Proto-Challenge um eine Aneinanderreihung von Einzelveranstaltungen (jedes Mal ´ne neue Chance) handelt, wird zunächst wieder eine Quali gefahren. Auf dieser Basis werden dann möglichst gleich starke Gruppen ins erste Rennen geschickt. Damit sich der Renntag auch lohnt und ganz so wie in der damaligen 2-Liter-Europameisterschaft wird gemäß der erzielten Ergebnisse des ersten Rennens ein zweites Rennen gefahren. Neben den Ergebnissen der beiden Rennen ist abschließend die Concours Bewertung für die Gesamtplatzierung maßgeblich.

Mit wem wird denn in Witten zu rechnen sein? Gehen wir doch einmal kurz alle durch, die ihr Kommen für Witten angekündigt haben.

Es braucht nicht mal mehr eines Sonnenstrahl am Samstag für zwei Sommer. Der Vater mit der Tochter wird in das Renngeschehen eingreifen. Dieter gilt mit Sicherheit als heißer Sieganwärter. Das Tochterherz kämpft um den Amazonentitel und hat dabei sehr gute Aussichten.

Dass er seine Autos sehr schnell zu bewegen versteht, hat Uwe Drewermann am letzten Wochenende bei der DSC-West wieder einmal gezeigt. Mal schauen, was er aus seinem 2-Liter-Wagen zaubert und welchen er fahren wird. Wird es eine Lola oder ein Abarth? Lassen wir uns überraschen. Apropos Sieg: nicht unmöglich ☺☺

Jens Gerlach – der Sieger von Kassel – hat seinen March zwecks optischer Überarbeitung

in die Rennpiste gegeben. Es soll noch etwas am Concours Ergebnis gefeilt werden. Doch da hapert es zur Zeit noch. Wird das Auto wieder rechtzeitig rennfertig. Hoffentlich lässt Rennpisten-Chef DonPascale den „Deckel“ nicht versehentlich in den Kochtopf fallen ☺☺ Falls Jens nach Witten kommt (… was wir uns alle wünschen …), ist er natürlich der Top-Sieganwärter.

Sascha Weger, Ralf Lastring und Marcus Scheider werden sich nichts schenken. Da muss Sascha schauen, ob die Heimascaris nicht „Rache“ an ihm für das Klasse-2-Rennen im ScaRaDo nehmen werden ☺☺ Auch der Fight zwischen Marcus und Ralf verspricht spannend zu werden. War beim ersten DSC-West Lauf in Dortmund Ralf in Klasse 1 vorne, so war es Marcus in Klasse 2.

Im ScaRaDo war auch Daniel Drangusch mit den Dreien auf Augenhöhe – zumindest in Klasse 1. Daniel sowie Kristina Wolferts lassen am Samstag ihre Downhillräder in der Garage und sind natürlich auch wieder dabei. Mal gespannt, ob von den Beiden noch ein neues Einsatzauto zu sehen sein wird. Vielleicht bringen sie ja auch noch Carsten Cramm mit.

Aus der Kasseler Fraktion haben sich Rolf Hildebrandt, Norbert Teschke, Rainer Wild, Torsten Waas und Sohn Michael angesagt. Norbert und Rainer haben sich letztes Wochenende im Rahmen der DSC-West ja schon mal wieder warmgefahren und an die unbekannte Plastikschiene gewöhnt. Wird sich das in Witten auszahlen?

Das Rhein-Main-Gebiet wird vertreten sein mit Leo Müller, Mike Krumb und Andreas Schimmel. Gehören schon Andreas und Mike nicht zu den Langsamen, so muss Leo als klarer Sieganwärter betrachtet werden. Wäre Leos Lola in Kassel schon in der Quali und im ersten Rennen ordentlich gelaufen, hätte sich Jens Gerlach mehr strecken müssen, um zu gewinnen.

Vorsichtig mit einer geografischen Zuordnung bin ich bei Ralf Braun aus Bischem ☺☺ Wenn nicht irgendwelche slotcarfremden Aktivitäten wie Motorradfahren oder ähnlicher Unsinn im Wege stehen, hat Ralf sein Kommen versprochen. Mit seiner Lola, die Best-of-Show beim Abschlussrennen der DSC-Süd wurde und die ich bei der DSC-Euregio in Düsseldorf selbst bewundern durfte, hat Ralf ein potentes Arbeitsmittel. Vielleicht bringt er ja auch doch noch Stefan Stumpf mit. Seiner LMC-Lola T296 schneide ich dann einfach die „Flossen“ ab. Dann passt die schon ins Reglement. Aber im Ernst: ein Leihauto würde sich für Stefan schon finden.

Und es wird noch internationaler. Mit Bert Hochstenbach und Rudi Munten kommen erstmals zwei Euregio-Landsmänner zur 2-Liter-Proto-Challenge. Von Rudi hört man ja, dass er einen ganz schön schnellen Finger hat. Und die Frage nach den Einsatzwagen? Vielleicht Lola T212 oder T290? Soll ja alles vorhanden sein ☺☺

Wuppertal läuft nur mit halber (aber der gewichtigeren ☺) Kraft auf. Volker Schwedt hat seinen Kollegen Michael Wagner erst einmal in den Urlaub geschickt. Somit ist Volker am Samstag zwar nicht Sieganwärter, was das Rennen anbetrifft, aber wenn es um die Frage Best-of-Show geht, dürfte sein Auto schon Maßstäbe setzen.

Der Slot-Michel hat alles gegeben, um in Witten dabei sein zu können. In intensiven 4-Augen-Gesprächen hat Michael Rettler den Vorstand der Sparkasse Meschede davon überzeugt, dass der Dienstleistungssamstag nicht mehr als Hindernis für seine steil nach oben verlaufende Slotracer Karriere im Wege steht. Der Vorstand der Sparkasse Meschede hat den Dienstleistungssamstag auf Michaels Betreiben mit Wirkung zum 01.06.2009 abgeschafft. Bravo Michael. Wir freuen uns auf Deinen March.

Ach ja, auch ich werde auch in Witten sein. Ich werde aber meinen alten Chevron B19 ak-

tivieren. Der Wagen muss nur noch entstaubt und die Reifen müssen aufgefrischt werden.

Bis Freitag respektive Samstag
Euer Kai-Uwe Schott

PS: … auch wenn die Start-Ziel-Gerade einem endlos lang erscheinen mag, so muss für den Raceway kurz übersetzt werden. Eine gute Ausgangsbasis sind eine Wegstrecke von +/- 20mm. Ich habe letztes Jahr meine Alpine A110 mit 19,5mm auf Platz 3 gefahren.

## Veranstaltungsort:

Raceway Witten (1.Etage)
Jahnstraße 13
58455 Witten

## Vornennung:

Sofern nicht bereits erfolgt (siehe http://2-liter-proto.holsterglen.de) bis Mittwoch 03.06.2009 um 24:00h unter wbrm@gmx.net (Startgeld insgesamt nur 6 Euro anstatt 8 Euro)

## Ablauf:

**Freitag, 05.06.2009**
Training ab 16:00h (abends clubinternes DSC-Rennen, an dem teilgenommen werden kann)

**Samstag, 06.06.2009**
Geöffnet ab 8:00h
Qualilfying ca. 11:45h
erstes Rennen ca. 12:45h
zweites Rennen ca. 16:30h

## Weitere Infos und Fragen:

Homepage: ....2-Liter-Proto Challenge

E-Mail: .....Kai-Uwe Schott

# FIA GT

## Teamrennen am 6. Juni 2009 in Höhr-Grenzhausen

geschrieben von Marcus Hasse

D-Day steht an, mit anderen Worten startet die FIA-GT West am kommenden Samstag in Höhr-Grenzhausen ihre Invasion zum Teamrennen in der großen GT1-Klasse (bis 83mm Spurweite) . . .

Es haben sich bereits schon einige feste Teams eingefunden und wir hoffen auf freudige Teilnahme. Da man bekanntlich mit den Höhr-Grenzhausenern & Co. ungezwungen eine Menge Spaß haben kann, wollen wir das auch für das kommende Rennen so beibehalten. D.h. es steht noch kein Modus oder eine Fahrzeit fest, dies entscheiden wir am Samstag vor Ort und machen es von den Besucheranzahl abhängig.

Eine sehr wichtige Information soll aber schon im Vorbericht bekannt gegeben werden. Dieses Teamrennen, welches als Auftaktrennen geplant gewesen ist, wird gleichzeitig das **letzte offizielle Rennen** unter „FIA GT West“ sein. Dies hat folgende Gründe:

- In den letzten Monaten - vor allem in den letzten drei bis vier Wochen - haben der Großteil der Stammfahrer aus 2008 bekundet, dass ihnen das Fahren mit den Moosgummireifen nicht so die richtige Freude bereitet und da es ja jetzt auch wieder gut funktionierende PU-Reifen gibt, wird man sich wieder auf die Serien mit diesen Reifen konzentrieren und **nicht** auf FIA GT West.
- Andere haben sich gegen die zwei Klassen ausgesprochen, weil sie einmal kein zweites Auto bauen möchten / können und die Rennveranstaltungen wären dann auch zu lang.
- Ein dritter Punkt, der den Veranstalter dann auch zur Streichung der Rennserie veranlasst hat, ist dessen hohe berufliche Auslastung, es macht keinen Sinn sich mit sechs bis sieben Fahrern einen Samstag um die Ohren zu hauen inkl. der Organisation, die im Vorfeld und danach betrieben werden muss.

Für die, die nun bereits doch zwei Fahrzeuge gebaut haben, kann aber Entwarnung gerufen werden, es können beide Fahrzeugtypen in der LM75, der GT in Siegen und anderer GT-Serien gefahren werden. Die meisten Autos können auch in der GT Serie in Oberberg zum Einsatz kommen. Darüber hinaus wird überlegt kurzfristig das eine oder andere Langstreckenevent zu veranstalten.

Ich hoffe auf Euer Verständnis und sage:
„Bis am Samstag“
Euer
Marcus

**Alles weitere gibt’s hier:**
**Rennserien West / FIA GT**

# SLP-Cup

### 3. Lauf am 6. Juni 2009 in Bottrop

Lauf Nr. 3 des SLP-Cup im Westen führt die Teilnehmer zurück aus dem „hohen Norden“ ins Herz des Ruhrgebietes: Mit der 45m langen Holzbahn im Autorennbahn Center Bottrop steht ein gänzlich neuer Kurs auf dem Programm.

Bislang machte noch keine der clubübergreifenden Serien Halt in diesem Renncenter, welches auf rund 1.000m² Grundfläche mit insgesamt gleich fünf 6- bzw. 8-spurigen Bahnen ausgestattet ist . . .

## Strecke

Vier der fünf Bahnen in Bottrop weisen Plastikbelag auf – der SLP-Cup fährt jedoch auf Bahn Nr.5, der 45m langen Holzbahn im Autorennbahn Center.

**Der 45m Kurs in Bottrop . . .**

Das Layout der Strecke ist vergleichsweise einfach. Jedoch ergeben sich durch die fehlende Überfahrt deutliche Längenunterschiede zwischen den einzelnen Spuren. Hier ist also Nervenstärke gefragt, da die Rundenzeiten auf den Spuren zwangsläufig ein wenig auseinander liegen werden . . . ☺☺

Als Bahnspannung stellt Euch bitte vorläufig auf 18 Volt ein – wir werden das am Freitag Nachmittag aber noch einmal prüfen . . .

Die Übersetzungsempfehlung für den Anfang lautet 28 bis 28,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung – es gibt halt keine Erfahrungswerte. Selbstredend ist der individuelle Zahn mehr oder weniger auf der Achse drin . . . ☺☺

**Bei Lauf Nr. 3 wieder auf Holz unterwegs . . .**

Für Bottrop steht selbstredend erneut der Umbau der Cup Porsche 962C an. Der permanente Wechsel von Holz- auf Plastik-Strecken (und umgekehrt) ist im SLP-Cup West Intention, um die Dame und die Herren Teilnehmer ans Schrauben zu bringen . . . ☺☺

Ebenso selbstverständlich stehen die drei PQ am kommenden Wochenende wieder für den technischen Support bereit, denn speziell der SLP-Cup Freitag soll seinen Workshop Charakter behalten . . . !!

Schnellste Spuren dürften am Samstag die Innenspuren 5 und 6 sein – es fehlt halt der Längenausgleich !☺ Die „Schallmauer“ dürften die 7 Sekunden Marke bilden – ganz wie zuvor in Bad Rothenfelde zuvor. Nur ist die Strecke in Bottrop exakt 1,5 Mal so lang – es wird also schnell am kommenden Wochenende, richtig schnell . . . !!

## Kaffeesatz

Die Favoriten sind ebenfalls schnell benannt. Sebastian und Jan². An ihnen dürfte auch in Bottrop kein Weg vorbei führen. Bislang lief man schon zwei Mal in der Reihenfolge Sebastian, JanS, JanU ein – und die zentrale Frage ist, ob die drei Plastikquäler auch einmal eine andere Abfolge hinbekommen. Zuletzt in Bad Rothenfelde war es zwar eng – letztlich aber „wie immer“ . . . ☺☺

**„U“ endlich einmal nicht auf P3 . . . !? !?**

Interessant wird auch das Rennen der Verfolger. Bislang gelang es den Jungs von der S.R.I.G. Teuto, sich zu Dritt auf den Gesamträngen 4 bis 7 einzunisten. So langsam müssten die Herren aus dem östlichen Ruhrgebiet und der Kölner Bucht einmal etwas Gas geben, wenn nicht der Zug bereits vor dem Finale im Oktober in Schwerte in Richtung Norden abgefahren sein soll . . . !☺!☺

Mit den Herren Eifler und Vössing werden übrigens zwei erfahrene Slotracer erstmalig in diesem Jahr dabei sein – und sicherlich im Verfolgerfeld munter mitmischen . . .

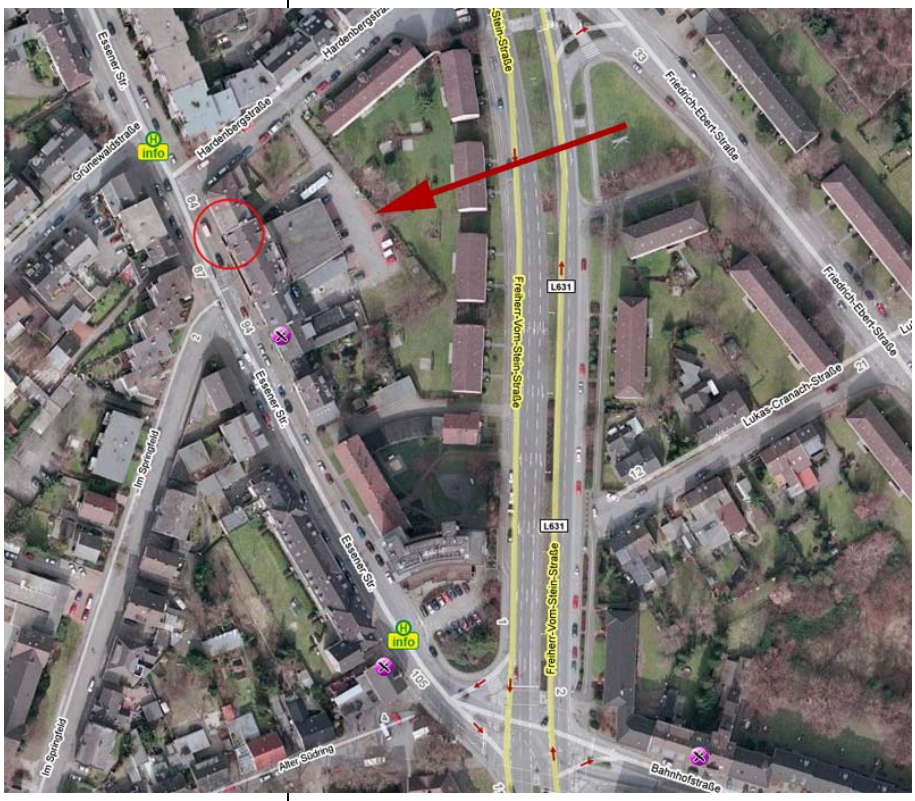
**Wieder enge Rennen bei den Verfolgern . . . !?**

## Organisatorisches

Am Freitag Nachmittag ist das mittlerweile obligatorische **Bahnputzen** angesagt. Freiwillige Helfer sind gern gesehen und mögen sich im Vorfeld bitte kurz per E-Mail oder Telefon melden . . . !!

Dementsprechend bricht das **Training** erst am frühen Abend aus. Offiziell schließt das Autorennbahn Center um Mitternacht. Bestimmte Herren mögen also etwas zeitiger als üblich die Abstimmung ihrer Cars vornehmen, da in BOT die frühen Morgenstunden kaum zur Verfügung stehen dürften . . .!!☺

**Parken** ist auf der Essener Str. eigentlich kein Problem. Dennoch sei auf den lauschigen




Parkplatz hinter dem Gebäude verwiesen (vgl. Pfeil auf dem Luftbild !!), von welchem ein kurzer Fußweg direkt zur Bahn führt. Ggf. wird sogar die Kellertür geöffnet ☺ Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt übrigens über die Hardenbergstr. !!

Wer immer schon mal wieder seine **1:32er** ausführen wollte, bekommt in Bottrop ausreichend Gelegenheit dazu. Zusätzlich zum SLP-Cup Kurs bietet man dort noch vier (!!) Carrera Bahnen mit 6 bzw. 8 Spuren und Längen zwischen 20 und 55 Metern, welche sich überwiegend fest in 1:32er Hand befinden !!

## Anmeldung

Die Startplätze, welche nicht fest an die eingeschriebenen Teilnehmer des SLP-Cup / West

vergeben sind, können von Gastfahrern „gebucht“ werden. Auch hierfür ist eine Anmeldung erforderlich !!
Die Anmeldefristen für Gaststarter lauten wie folgt:

Beginn:.. Mittwoch,
**27. Mai 2009** - 00:01h

Ende:..... Mittwoch,
**3. Juni 2009** - 24:00h

Für eingeschriebene Teilnehmer gilt wie immer die Bitte, sich kurz abzumelden, falls der Start in Bottrop partout nicht klappen sollte . . . !!

**Die Holzbahn im Autorennbahn Center aus einer anderen Perspektive . . .**

**Alles weitere gibt's hier:**
**Rennserien West / SLP-Cup**

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

## Adresse

Autorennbahn Center Bottrop
Essener Straße 88
46236 Bottrop

**Url**
www.slotexpert.de

**Strecken**
6-spurig, Holzbahn, 45m lang
mehrere 6- / 8-spurige Carrerabahnen

## Historie

noch keine . . .

## Zeitplan

**Freitag, 5. Juni 2009**

| | |
|---|---|
| ab 15:30h | Bahnputzen |
| ab 18:00h | freies Training |

**Samstag, 6. Juni 2009**

| | |
|---|---|
| 09:00h | Bahnöffnung / freies Training |
| 11.45h | Motorenausgabe, Einrollen und technische Abnahme *) |
| 13.00h | Qualifikation |
| 14.00h | Rennstart Gruppe 4 |
| 15.15h | ’’ Gruppe 3 |
| 16.30h | ’’ Gruppe 2 |
| 17.45h | ’’ Gruppe 1 |
| 19.00h | Rennende |

*) Eine Anpassung des Zeitplans ist möglich, falls vier Startgruppen nicht zustande kommen.