WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 233 -

30. November 2009

Editorial ....

Moin Folks . . . dem Trans-Am Finale vom Wochenende folgt die große Flaute, bevor der Slotracing Westen in gut einer Woche zum 2009er Schlussspurt ansetzt. Denn erst in KW-50 folgen die Finals von Duessel-Village, Craftsman Trucks und 245 sowie das Schaulaufen der NASCAR Oldtimer !! Aber am nächsten Wochenende kann ganz in Ruhe der Nikolaus Stiefel aufgestellt werden – der Westen hat Ruh' . . . ☺☺

Bleibt also inhaltlich für die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 233 der Rennbericht von Andreas Rehm zu den Trans-Am, die am gestrigen Sonntag letztmalig in diesem Jahr die V8 brüllen ließen . . .

Dazu gibt's eine Vorschau auf den letzten Z-West Workshop des Jahres (verfasst von Tommy) sowie einen ersten Vorbericht für das 245 Finale – die Eckdaten für den Showdown sind mit den Kölner Jungs abgestimmt. Und dann ist eine weitere neue Serie für 2010 in Sicht: Die WDTSW stellt sich vor – und der Autor Sascha Kuß & Co gleich mit . . . ☺☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Trans-Am
  9. Lauf am 29. November 2009 in Dortmund
- Z-West
  Workshop am 5. Dezember 2009 in Dortmund
- Gruppe 2 4 5
  6. Lauf am 12. Dezember 2008 in Köln
- WDTSW
  neue Serie für 2010

Trans-Am

9. Lauf am 29. November 2009 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Es ist vollbracht! Am gestrigen Sonntag ging der letzte Lauf der diesjährigen Trans-Am Meisterschaft über die Bühne.

Um es vorwegzunehmen: Der gesamte Renntag lief mal wieder wie am Schnürchen.

Das Trans-Am Starterfeld zum Saisonabschluss

Pünktlich um 11:15 Uhr riefen TK Michael Woitas und „Assistent" Dennis Kranefuß zur technischen Abnahme und alle Teilnehmer gesellten sich an den Abnahmetisch, um ein letztes Mal in diesem Jahr die Fahrzeuge auf Reglementkonformität prüfen zu lassen. Da alle Fahrzeuge ohne Beanstandungen im Parc Fermé verschwanden, konnte die erste Startgruppe der Klasse 1 Punkt 12:00 Uhr auf die Reise geschickt werden.

Rennen Klasse 1:

Lag es am Wunsch, noch einmal die Chance zu nutzen, den ein oder anderen Punkt zu sichern oder vielleicht an der doch immer etwas besonderen Atmosphäre eines Finallaufes? Keiner wird es wohl schlüssig beantworten können. Doch egal, woran es lag, die **erste Start-**

gruppe begann extrem nervös. So zeigten die ersten Umläufe überdurchschnittlich viele Abflüge, meist gefolgt von entsprechenden Terror-Phasen. Erst nach Turn 3 beruhigte sich die Sache dann so langsam und die Gruppe konnte ihren Wertungslauf weitestgehend schadlos beenden. Zu den Platzierungen bleibt bei dieser Gruppe zu sagen, das sich Heimascari Olaf Rose und Thomas Diessle einen verbissenen Kampf lieferten, welchen Rose am Ende für sich entscheiden konnte. In sicherem Abstand folgten Olaf Leimbach, der noch immer einen Weg sucht, Freundschaft mit seinem Porsche zu schließen, sowie Patric Wagner, Henry Woitas und Jannic Wagner.

Deutlich ruhiger ging es zwar in **Gruppe 2** zur Sache, aber auch sehr viel enger um die Plätze. Konnte sich Günter Grabow zunächst leicht vom Verfolgerfeld absetzen, arbeitete sich Vorjahresmeister André Brocke über die Spuren wieder an den Clubkollegen heran, um sich am Ende mit knapp einer halben Runde Vorsprung auf P1 zu setzen. Ein ebenfalls sehr sehenswertes Duell zeigten Vater und Sohn Kranefuß, trieben doch beide ihre Porsche sehr beherzt über die ScaRaDo Bahn. Bei Stromabschaltung trennten die Zwei lediglich 15 Teilstriche, was Vater Martin mit einem zufriedenen Grinsen quittierte und Sohn Dennis zu der Aussage: „*In der großen Klasse bist du dran*!“ verleitete. Um P5 und 6 fochten Dennis Grabow und Michael Woitas ihr eigenes Rennen aus und beendeten es mit nicht einmal ½ Runde Abstand in eben dieser Reihenfolge.

Suchbild: Was stimmt hier nicht? Richtig! M.Woitas hat sich in die schwarze OWL-Riege eingeschlichen . . . ☺☺

Gruppe 3 sah die Führenden der Meisterschaft. Während Patrik Fischer in gewohnter Weise und unangefochten dem Feld davon zog, versuchte Andreas Rehm seine, zumindest theoretische Chance zu nutzen, den 8 Punkte Rückstand auf Dirk Schulz zu reduzieren. Während der ersten beiden Umläufe schien dies auch zu gelingen, doch dann rächte sich natürlich die forsche Gangart und der OWL-Porsche verlor zusehends an Grip. So konnte Dirk dann mit einer dreiviertel Runde Vorsprung auch denselben in der Gesamtwertung ausbauen. ScaRaDo Chef Uwe Pfaffenbach und OWL-Treiber Ralf Thöne schoben sich schlussendlich auch noch zwischen die beiden, sodass Rehm nun endgültig sämtliche Ambitionen auf den Vizetitel begraben konnte. Rafael Gdanitz bildete in dieser Gruppe das Schlußlicht.

Während die Rennleitung das Re-Grouping für die noch ausstehende Klasse 2 vornahm, nutzten die Teilnehmer die Gelegenheit, sich mit Getränken, Trans-Am Chilli und aktuellen Punkteständen zu versorgen. Hierbei zeigte sich, dass die meisten Positionen manifestiert wurden, so denn nichts Außergewöhnliches passiert. Lediglich Raphael Gdanitz und Uwe Pfaffenbach trennte nur ein mickriger Punkt, sodass es hier noch einmal spannend werden könnte.

Rennen Klasse 2:

Um es gleich vorweg zu nehmen: Es passierte nichts Außergewöhnliches und die Gruppen 1 und 2 zeigten jeweils sehr ausgeglichene und ruhige Rennen. das soll aber nicht bedeuten dass so gar nichts auf der Strecke los war. Immer wieder zeigten sich sehr ansehnliche Zweikämpfe über mehrere Runden hinweg. Das Familienduell Kranefuß setzte sich im Übrigen auch in der großen Klasse fort und Junior Dennis machte sein Versprechen wahr und schenkte seinem Vater Martin mal eben lockere 3 Runden ein.

Das erwähnte Duell Gdanitz/Pfaffenbach wurde zum Fernduell, da Gdanitz auf Grund seines Ergebnisses in der kleinen Klasse in Gruppe 2 starten musste. Was allerdings der junge Dortmunder dann auf der Bahn zeigte, war ein wahrer Parforceritt! Er deklassierte seine Mitstreiter förmlich und brannte ein absolut fehlerloses Rennen ins Dortmunder Plastik.

Auch die letzte Gruppe des Tages hatte da nichts mehr dagegen zu setzen und somit konnte Raphael einen ungefährdeten Klassensieg nach Hause fahren. Auf den folgenden Plätzen zeigten alle Teilnehmer noch einmal ein schönes Rennen, ohne sich jedoch bis aufs Messer zu bekämpfen.

Nach dem letzten Umlauf gab es dann unter allen Teilnehmern viele Gratulationen und Schulterklopfen. Jeder gönnte dem anderen seine Platzierung, haben doch alle eine sehr lange Saison um die Plätze gekämpft.

Ergebnis Klasse 1:	Ergebnis Klasse 2:
1. Fischer, Patrick	1. Gdanitz, Raphael
2. Schulz, Dirk	2. Fischer, Patrick
3. Thöne, Ralf	3. Schulz, Dirk
4. Pfaffenbach, Uwe	4. Brocke, André
5. Rehm, Andreas	5. Rehm, Andreas
6. Brocke, André	6. Thöne, Ralf
7. Gdanitz, Raphael	7. Pfaffenbach, Uwe
8. Rose, Olaf	8. Kranefuß, Dennis
9. Grabow, Günter	9. Leimbach, Olaf
10. Diessle, Thomas	10. Diessle, Thomas
11. Kranefuß, Martin	11. Kranefuß, Martin
12. Kranefuß, Dennis	12. Wagner, Patric
13. Leimbach, Olaf	13. Grabow, Günter
14. Grabow, Dennis	14. Grabow, Dennis
15. Woitas, Michael	15. Woitas, Michael
16. Wagner, Patric	16. Rose, Olaf
17. Woitas, Henry	17. Wagner, Jannic
18. Wagner, Jannic	18. Woitas, Henry

Während die meisten Teilnehmer über Kaffee und Kuchen herfielen oder Fotos vom aufgereihten Starterfeld machten, baute das Serienleitungstrio Pfaffenbach, Woitas und Rehm Pokale, Plaketten und Sachpreise auf der Start-/Zielgeraden auf.

Den Jahresüberblick gab es in Schriftform

Erstmals hatte man sich dazu entschlossen, keine Tombola auszurichten, sondern mit der Hilfe der Seriensponsoren gleichwertige Sachpreise in Form von Chassis (Schöler) und Zubehörteilen (Fischer Modellbau/ScaRaDo) an die klassifizierten Teilnehmer auszugeben. Dies wurde von allen Anwesenden sehr wohlwollend zur Kenntnis genommen und für gut befunden.

Die Juniorenpokalsieger: J.Wagner (4.), R.Gdanitz (1.), D.Kranefuß (2.) und H.Woitas (3.)

Um den bereits zum zweiten Mal ausgeschriebenen Juniorenpokal bewarben sich in diesem Jahr 4 Nachwuchsfahrer. Die ersten Drei erhielten Pokale und für alle standen ebenfalls Sachpreise in Form hochwertiger Bausätze und Zubehörteile (Meister Rennbahnservice Kamp-Lintfort) zur Verfügung.
Einen besonders schönen Einfall hatte Patrick Fischer zu Jahresabschluss: Er stellte seinen Klasse 1 Alfa für ein Sprintrennen über drei Runden gegen die Uhr zur Verfügung. Startberechtigt waren mit Ausnahme von R.Gdanitz die drei folgenden der Juniorenpokalwertung. Hierbei konnte sich Dennis Kranefuß gegen Henry Woitas und Jannic Wagner durchsetzen

und dieses Sonderrennen für sich entscheiden. Alle drei erhielten von Patrick Fischer weitere Sachpreise.

Pokale + Plakette: Lohn für eine lange Saison

Wo wir doch gerade bei der Juniorenpokalwertung sind: Raphael Gdanitz gewann zum zweiten mal diese im Westen bei überregionalen Rennen einmalige Wertung. Allerdings wird auch er immer älter und darf auf Grund dessen im kommenden Jahr nicht mehr darum fahren. Die Serienleitung hofft nun, dass im kommenden Jahr weitere jugendliche Teilnehmer in die Trans-Am einsteigen werden. Dafür soll der gestiftete Juniorenpokal ein Anreiz sein.

Bevor wir hier nun den Endstand der Meisterschaft 2009 aufführen, möchte sich der Autor nochmals im Namen der Serienleitung bei allen Teilnehmern für eine sehr spannende, immer faire und meistens auch sehr entspannte Saison bedanken. Ohne diese und deren offener und freundschaftlicher Umgang untereinander wäre die Trans-Am nicht das, was sie ist.

Desweiteren danken wir im Namen aller Beteiligten den Clubs und Renncentern, bei den wir gern zu Gast waren und überall mit offenen Armen empfangen wurden.

Schlussendlich gilt unser Dank natürlich auch und im besonderen Maße den Sponsoren dieser Serien, namentlich: Schöler Chassis, Fischer Modellbau, Meister Rennbahnservice, ScaRaDo, TUI TravelStar Reisebüro Rehm.

Nur durch deren Unterstützung können Rennserien in der Lage sein, Fahrer am Saisonende für ihren Einsatz und die Teilnahme zu belohnen.

Nachfolgend noch der Endstand der Meisterschaft im Überblick:

1. Fischer, Patrick
2. Schulz, Dirk
3. Rehm, Andreas
4. Gdanitz, Raphael
5. Pfaffenbach, Uwe
6. Thöne, Ralf
7. Brocke, Andre
8. Grabow, Günter
9. Woitas, Michael
10. Kranefuß, Martin
11. Grabow, Dennis
12. Kranefuß, Dennis
13. Leimbach, Olaf
14. Woitas, Henry
15. Wagner, Patric
16. Rose, Olaf
17. Wagner, Jannic

Die Trans-Am Meister 2009: Dirk Schulz (2.), Patrick Fischer (1.) und Andreas Rehm (3.)

Im März 2010 startet die Trans-Am Meisterschaft in die 7.Saison. Auftakt wird traditionsgemäß wieder im Dortmunder ScaRaDo sein.

Alle Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte wie immer unter

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet!

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

Z-West

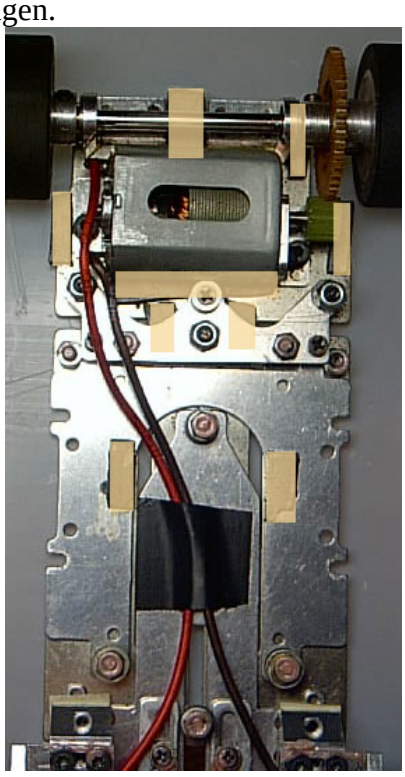
Workshop am 5. Dezember 2009 in Dortmund

geschrieben von Tommy

Hallo Mini-Z Fans an Rhein und Ruhr !!
Zur Vorbereitung der 2010er Z-West Saison findet am 5.12 im ScaRaDo in Dortmund ein Workshop statt, der die wichtigen Bereiche Chassisaufbau, PU-Räder sowie die Abstimmung der Einsatzwagen abdeckt.

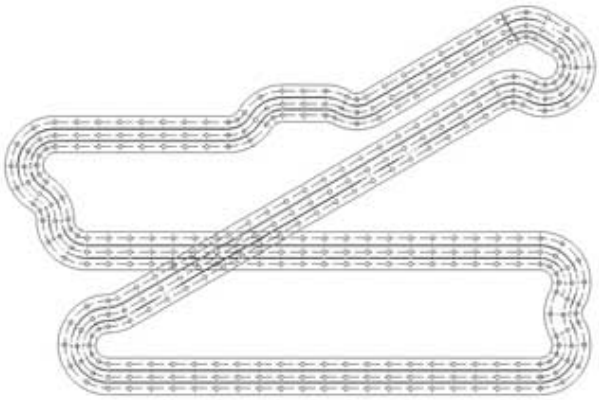
Diesmal haben wir personell wie inhaltlich noch einmal nachgelegt: Uwe Schöler wird den Aufbau von Metallchassis in den wichtigsten Punkten vortragen, Dieter Sommer zeigt wie man sehr fix PU-Räder richtig gut ans Laufen bekommt und zur fachlichen Betreuung der geplanten vier Arbeitsgruppen ist Marcus „Scalus“ Hasse sowie meiner einer mit von der Partie. Abschließend fahren wir noch ein Sprintrennen. Hierzu hat Katharina Bleck einen Siegerpreis in Form eines F 430 gestiftet – schönen Dank noch mal an dieser Stelle !☺

Ab 10 Uhr ist geöffnet und nach einem Aufwach-Kaffee soll das Programm mit Uwes Vortrag starten.
Gegen 12.30 Uhr machen wir eine kurze Pause und dann stehen „PU-Räder in Eilverfahren erstellen“ auf der Liste.
Nach Dieters Part folgt die Mittagspause.
Der Nachmittag soll dann ausreichend Raum für die Arbeitsgruppen bieten. Hierzu können die Teilnehmer ihre Einsatzwagen zwecks Technik-Sichtung vorstellen. Die Beleuchtung von Setups und Aufbau abgestimmt auf den Einsatz steht im Mittelpunkt. Das Zusammenwirken der einzelnen Technik-Komponenten soll verdeutlich werden, damit Einsteiger wie Fortgeschrittene zielgerichtet ihre Mini-Z aufbauen bzw. abstimmen können. In diesem Rahmen soll auch ein Vorher-Nachher-Fahrtest der Teilnehmer stattfinden, damit ein Gefühl für geänderte Setups geschärft wird. Hilfe zur Selbsthilfe ist das Thema und die 6-spurige ScaRaDo Bahn bietet dafür ideale Voraussetzungen.



Wir freuen uns, Euch am 5.12 ab 10 Uhr im ScaRaDo zu begrüßen.
Für Ortsunkundige sei bemerkt, dass der Eingang über den Sölder-Kirchweg (gegenüber Hausnummer 7) zu erreichen ist und nicht über die Köln-Berliner-Straße 75 !!!

Adresse:
Köln-Berliner-Straße 75
44287 Dortmund



Weitere Infos, Meldung usw. bitte an mich senden: tommyeckel@netcologne.de

Bis heute haben über 20 Teilnehmer gemeldet; und damit die Arbeitsgruppen effektiv arbeiten können, soll die Anzahl überschaubar bleiben. Also fix melden, wer noch teilnehmen möchte.

Besten Gruß
Tommy

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Z-West

Gruppe 245

6. Lauf am 12. Dezember 2008 in Köln

Ende im Gelände auch für die **Gruppe 245** !! Nach nur fünf Läufen steht die Saison 2009 bereits vor dem großen Finale. . .

Unter dem Motto „Zwei Bahnen – drei Rennen“ wurde das 245-Finale im Vorjahr erstmalig in den Räumen des SRC Köln ausgetragen, um das umfangreiche Programm beim Abschlusslauf etwas rascher durchführen zu können. Das hat sich bewährt, sodass die Domstädter für dieses und das kommende Jahr erneut gesetzt sind . . .

Der eigentliche Vorbericht zum 245 Finale folgt erst in der WWW Nr. 234 am kommenden Montag. Vorab sollen jedoch einige Infos zum Ablauf und Training, zum ausgegebenen Material sowie zur Anmeldung kommuniziert werden . . .

Ablauf . . .

Das **freitägliche Bahnputzen** ist ja obligatorisch in der 245 – als Steigerungsform müssen in der kommenden Woche insgesamt exakt 80m 6-spurige Strecke gesäubert werden !☺

Um zahlreiches Erscheinen – sowie eine kurze Rückmeldung eventueller feiwilliger Helfer wird gebeten !

Aber auch anschließend bleibt ausreichend zu tun: Denn es muss auch 245 Grip auf die zwei Strecken gefahren werden. Womit wir wieder beim zahlreichen Erscheinen wären . . . !☺

Der **Samstag** folgt dann im wesentlichen bekannten 245 Abläufen – nur die Schlussfeierlichkeiten werden hinten drangehängt.

Im Detail sind die Kölner Besonderheiten bereits aus dem letzten Jahr bekannt – und beschränken sich auf’s Rennen:

- Die Gruppe 2 macht ab 13:15 Uhr den Auftakt auf der großen Bahn.
- Zeitlich versetzt – mutmaßlich etwa gegen 15:00 Uhr startet anschließend die Gruppe 4 auf der kleinen Bahn.
- Nachdem auf der großen Bahn die Gruppe 2 Rennen abgeschlossen sind, starten dort die Fahrzeuge der Gruppe 5; bei vollem Haus ist von ca. 16:30 Uhr auszugehen.

Anhand der o.a. Uhrzeiten ist sichtbar, dass im Unterschied zum Vorjahr die Pausen etwas verlängert wurden, sodass den Teilnehmern etwas mehr Zeit zwischen den einzelnen Rennen bleibt – die Sache soll ja nicht in übermäßigen Stress ausarten . . . !☺

Saisonabschluss bedeutet Abendessen, Pokale und Sachpreise . . .

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem Finale wie folgt dar:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	23,05 – 23,15mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,30 – 24,40mm
4 und **5** (16“)	25,0	24,75 – 24,90mm
5 (19“)	26,75	26,40 – 26,55mm

Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Anmeldung . . .

Die Vornennung ist für eine Teilnahme an der **Gruppe 245** zwingend erforderlich – und betrifft für das Finale sowohl sämtliche aktive

Teilnehmer am Finale als auch eventuelle Besucher (i.e. Familienangehörige und Sponsoren), die am traditionellen gemeinschaftlichen Abendessen teilnehmen möchten . . . !!

Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung. Aktuell sind noch einige Startplätze verfügbar . . .

Nennungsschluss:
Dienstag, 8. Dezember 2009 um **24:00 Uhr** !!

Vornennung an IG245 ☜ *zum Anklicken !!*

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Die Anmeldung zum gemeinsamen Abendessen ist unabdingbar . . . !!

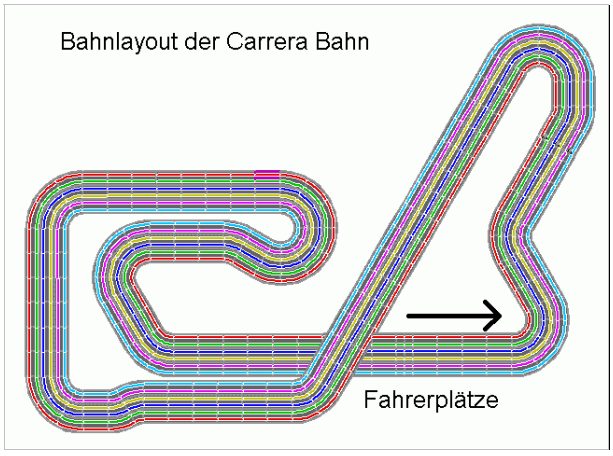
Nachfolgend die Detailinfos zum 245-Finale am Samstag, den 12.12.2009:

Adresse

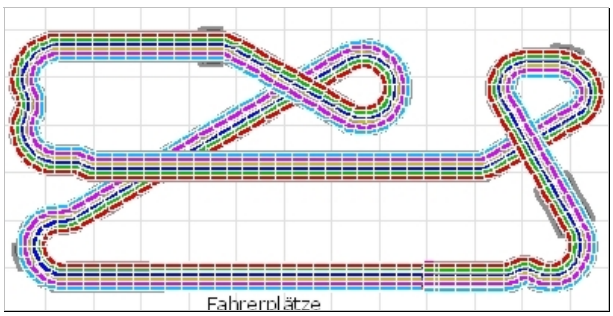
SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url
www.src-koeln.com

Strecken
6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang



6-spurig, Carrera, ca. 49,0m lang



Zeitplan

Freitag, 11. Dezember 2009
ab 16:00h Bahnputzen
ab 18:15h freies Training

Samstag, 12. Dezember 2009
ab 08:00h Training
ab 10:20h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:15h Rennen

anschließend Siegerehrung(en), Abendessen und Tombola

Historie

Gruppe 2 2008 (35 Starter, große Bahn)

1.	Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	103,15
2.	JanS	Chevrolet Camaro	101,74
3.	Kever, Markus	Nissan Skyline	100,20

Gruppe 4 2008 (35 Starter, kleiner Kurs)

1.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	139,59
2.	JanS	Lamborghini Jota	139,38
3.	Heß, Marius	Lamborghini Jota	136,67

Gruppe 5 2008 (36 Starter, große Bahn)

1.	JanS	BMW 320 turbo Aeroh.	104,13
2.	Heß, Karl-Heinz	Toyota Celica LB	103,15
3.	Nockemann, Sebast.	Ferrari 365 GT4 BB	102,91

WDTSW

neue Serie für 2010

geschrieben von Jens Gerlach, Mario Kreim und Sascha Kuß

DTSW goes WEST

„DSC nur anders“, „muss das Fahrerpüppchen auch Unterwäsche tragen“ oder einfach „Schei.. Concours“.

Mit diesen und anderen Vorurteilen hatten wir zu kämpfen als wir zaghaft versuchten die DTSW im Westen zu starten und dies in kleinem Kreis bzw. Face zu Face kommunizierten. Allerdings gibt und gab es auch genau so viel positiven Zuspruch auf unseren Vorstoß zu berichten.

Wie auch immer, das eine hält uns nicht ab und das andere beflügelt uns um so mehr die DTSW im Westen zu starten. ☺

Während die Rennserie im Norden mit rund 25 bis 30 Startern ein fester Bestandteil im Rennkalender ist, im Süden mit etwas weniger Startern regelmäßig gefahren wird, ist der Westen (und die Region Mitte) ein weißer Fleck auf der Landkarte.

Somit lag es quasi auf der Hand eine solche tolle Rennserie auch hier im Westen zu etablieren. Im Vorfeld gab es einige zaghafte Diskussionsversuche in diversen Internetforen aber leider blieb es immer nur bei Willensbekundungen.

Das Herz in die Hand genommen haben sich dann drei Fahrer aus der Region West, um dieser Serie eine Heimat zu geben. Namentlich versteckt sich hinter dem “wir”:

- Mario Kreim (als perfekter Lackierer in der DTSW- / DSC-Szene durchaus kein Unbekannter – www.slotdesign-racer.de)
- Sascha Kuß (Entwickler und Hersteller der Slotline Chassis – www.slotplatz.de)
- und Jens Gerlach.

Gerade Mario hat als regelmäßiger Starter in der DTSW einiges an Erfahrung mit einzubringen und wird unter anderem die Bewertung der Fahrzeuge übernehmen.

Was ist jetzt die DTSW überhaupt? Mann könnte oberflächlich sagen, es handelt sich hierbei um die DSC auf Moosgummireifen mit Autos, die von 1975 bis zur Gegenwart im professionellen Motorsport eingesetzt wurden. Sei es nun beispielsweise ein Ford Capri, ein Porsche 911 GT1, ein Gruppe C Renner, ein offener Audi R10 oder ein DTM Opel Calibra. Alle Fahrzeuge finden in der DTSW ihre gemeinsame Heimat.

Bei der DTSW handelt es sich aber definitiv um eine eigenständig Rennserie, die allerdings einen Anspruch an das Erscheinungsbild der eingesetzte Modelle stellt. Entsprechend gibt es eine Concours Bewertung, wie in der DSC schon lange üblich.

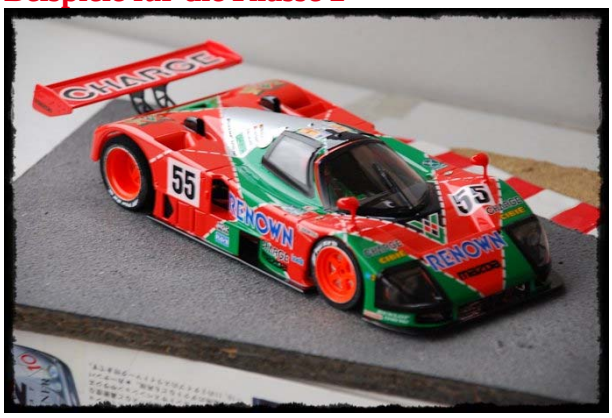
Vom Concours sollte sich allerdings niemand abschrecken lassen. Der Concours Chef Mario hat versprochen, Milde zu sein und vor allem Tipps und Tricks zu verraten, wie die Autos zu richtigen „20 Punkte“ Autos werden.

Beispiele für die Klasse 1

Die DTSW stellt sich letztlich mit 4 Rennklassen – Klasse 1a, 1b (Tourenwagen & GT Fahrzeuge) und Klasse 2a, 2b (LMP und Gruppe-C Fahrzeuge) breit auf und bietet damit den

Teilnehmern eine große Bandbreite an möglichen Einsatzautos. Hier sollte eigentlich für jeden Geschmack etwas dabei sein.
Dabei werden jeweils die Klasse 1 und 2 getrennt gefahren und entsprechend die Klassen a und b getrennt gewertet.

Beispiele für die Klasse 2



Wie geht es jetzt los?

Am 20.03.2010 starte die DTSW auf der Strecke Laguna Negra bei 1zu24Slot und geht am 22.05.2010 in Siegen in die zweite Runde. Diese Rennen sind primär als „Akzeptanzprüfung“ im Westen gedacht und sollen ausloten, wie hoch das Interesse an der DTSW ist.

Hier die offizielle Ausschreibung des Düsseldorf Event:

SRC 1zu24slot e.V.

DTSW

Die DTSW startet in Düsseldorf!

Am Sa. 20. März wir das erste Rennen nach DTSW Reglement auf dem Laguna Negra Raceway, der 5-Spurigen Holzbahn des SRC 1zu24Slot.de, in Düsseldorf ausgetragen.

Gefahren wird nach dem gültigen DTSW Reglement, welches unter www.dtsw.info eingesehen werden kann. Die Teilnehmerzahl ist auf 25 Starter begrenzt.

Um ein Kennen lernen der Bahn zu ermöglichen, kann während den normalen Öffnungszeiten des SRC 1zu24Slot trainiert werden. Daneben kann am Fr. 19.03.2010 ab 17 Uhr für das Rennen trainiert werden. Die Bahn vor Freitagstraining gesäubert und leicht gegluet, um gleichbleibende Streckenbedingungen während des gesamten Rennwochenendes zu gewährleisten.

Ablauf am Renntag:

09.00 Uhr	Bahnöffnung & freies Training
11.15 Uhr	Technische Abnahme
12.00 Uhr	Qualifikation (1 Minute, schnellste Runde wird gewertet)
13.00 Uhr	Rennstart, Fahrzeit pro Spur 5 Minuten

Das Rennen wird ca. um 22 Uhr beendet werden. Im Anschluss daran findet die Siegerehrung und die Best of Show Wahl statt.

Das Startgeld pro Teilnehmer beträgt 15 Euro und wird per Banküberweisung nach Anmeldung fällig!

Bankverbindung: SRC 1zu24slot e.V.
Bank: Kreissparkasse Düsseldorf
Bankleitzahl: 301 502 00
Konto: 204 39 90
Verwendungszweck: DTSW + Fahrername

Fragen werden hier beantwortet: Entweder per Mail an org@1zu24slot.de oder einfach im Forum (Rubrik „Einzelveranstaltung“) auf der Website des 1zu24slot.

Weiter geht es dann direkt am 22.05.2010 bei der Scuderia Siegen.
Siegen wurde ausgewählt, um den Schulterschluss durch die geografische Nähe mit der Region Mitte zu bekommen. Hier gibt es parallel zu den Ansinnen im Westen die Bestrebungen eine DTSW zu starten (Federführung Ralf Braun). Somit werden wir in Siegen einen gemeinsamen Event mit der Region Mitte haben – damit sollte ein attraktives Starterfeld garantiert sein.

Die Ausschreibung erfolgt in den nächsten Wochen für Siegen.

Das dritte Rennen findet dann am 07.08.2010 auf dem neuen Sauerlandring in Bestwig statt. Hier steht den DTSW Fahrern dann bei Dieter Sommer eine 41m lange Holzbahn zur Verfügung.

Gefahren werden alle drei Events selbstverständlich unter der Umsetzung des bestehenden Überregionalen DTSW Reglement (Details unter www.dtsw.info oder in den Rennserien-West).
Wir erlauben uns für die ersten zwei Events nur eine kleine Ausnahme: Das DTSW Reglement schreibt in den Klassen 1a,1b,2b eine max. Breite des Chassis von 70 mm vor. Auf diese Regel werden wir Anfangs verzichten, um möglichst vielen Fahrern zu ermöglichen, Ihre bestehenden Autos aus anderen Rennserien zu nutzen.

Neben den jetzt beschlossenen Events, läuft die Planung für weitere Rennen parallel.
Hier steht für uns das Kontaktieren weiterer Bahnbetreiber und Terminfindung an (Fokus liegt hier auf Holzbahnen). Wir werden sobald etwas Spruchreif ist, diese Termine entsprechend veröffentlichen.

Bewusst ist uns die Schwierigkeit, eine weitere Rennserie in dem bereits übervollen Rennkalender des Westen zu etablieren. Wir sind uns aber sicher, dass eine Rennserie wie die DTSW Ihre Anhänger – und damit eine gute Akzeptanz finden wird.

Wenn ihr Fragen zu der W-DTSW habt, könnt ihr uns gerne über wdtsw@rennserien-west.de kontaktieren.

Alles weitere
Rennserien-West / WDTSW