WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 247 -

8. März 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . recht international kam das zurück liegende Wochenende für den Slotracing Westen daher: Man fuhr in Belgien, Dänemark und in Witten . . . !☺☺

Die DSC-Euregio ging für den 2. Lauf über die Grenze nach Diepenbeek in Belgien. Der EPC Auftakt sah knapp 20 Westler in Kopenhagen am Regler. So richtig „heimatnah“ fand nur der 3. Lauf der Z-West auf dem Raceway Witten statt . . .

Und am nächsten Wochenende geht es gleich so richtig kunterbunt weiter: Die DPM-West kann nun endlich ihren Auftakt beim CCT Soest fahren. Einen weiteren Saisonstart legt die GT/LM in der Duisburger Rennpiste hin. Weiter fortgeschritten in der Saison sind die NASCAR Grand National und die LM’75 – beide werden übrigens am Wochenende in der Landeshauptstadt tätig. Die NASCAR fahren am Samstag Lauf Nr. 2 bei der SOKO Keller und die Fox Fraktion geht dann Sonntags zu 1zu24slot, wo der 3. Lauf der Le Mans Piloten angesagt ist . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 247 berichtet ausführlich von der Z-West (durch Tommy Eckel) sowie vom EPC Auftakt . . .
Den Blick nach vorn richten Jan Uhlig für die DPM-West, Nick Speedman für die NASCAR Grand National sowie der Schleichende für den anstehenden SLP-Cup Auftakt. Und am Ende gibt’s wie immer ein paar wenig News aus der Szene . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Z-West
  3. Lauf am 6. März 2010 in Witten
- EPC
  1. Lauf am 5. und 6. März 2010 in Kopenhagen
- DPM-West
  1. Lauf am 13. März 2010 in Soest
- NASCAR Grand National
  2. Lauf am 13. März 2010 in Düsseldorf
- SLP-Cup
  1. Lauf am 20. März 2010 in Bottrop
- News aus den Serien
  Saison 2010

Z-West

3. Lauf am 6. März 2010 in Witten

geschrieben von Tommy Eckel

Die schnelle Bahn in Schwerte ☺☺☺

Wunschkonzert die DRITTE

Witten stand auf Wunschliste der Z-West Starter ganz oben und genießt bei der 245 wie der DSC einen sehr guten Ruf.
Für die Stammfahrer der Z-West war der Raceway größtenteils unentdecktes Land, aber wurde jedoch als willkommene Herausforderung gesehen. Das Bahnlayout ist ein sehr gelungener Mix aus einigen selektiven Passagen und langen Geraden, die in jeder Runde für ausreichend Regeneration sorgen. Neben der tollen Bahn bieten die stets gut gelaunten Wittener gute Räumlichkeiten, die keine Wünsche offen lassen und das i-Tüpfelchen ist die „Waikiki-Bar“.

Jutta, Wolle und Siggi in der Waikiki-Bar

Trainingsaufschwung nun auch bei der Z-West

Wie schon eine Woche vorher beim Sondertraining war diesmal das Training gut besucht. Neben dem Kennenlernen der Bahn galt es, die jeweils passende Übersetzung zu finden, damit man auf den Außenspuren im Rennen nicht verhungern wird. Am Ende des Abends hatten die Meisten sich auf einen Wert auf unter 21 eingeschossen.

Da auch der nette Plausch nicht zu kurz kam, mussten wir uns losreißen, damit das Aufstehen am nächsten Morgen nicht zu hart wird. Auf der Heimreise überraschte uns Frau Holle mit nicht geräumten Autobahnen, was nochmals viel Konzentration in der Nacht abverlangte.

Siggi, Andreas, Udo, Remo, Olaf & Nick

Grippegeschwächter Fahrerstamm am Rennsamstag

Schon am Freitag trudelten grippebedingte Absagen aus Emsdetten und Moers ein. An dieser Stelle möchten wir Lucky und Szugger unsere besten Genesungswünsche übermitteln – wir haben euch vermisst!

Schon um 9:00 Uhr war die Bude pickepackevoll und eine zeitige Abnahme mit Materialausgabe machte mit Blick auf 22 Starter Sinn. Dank Manfred Hühn wurden wir mit perfekt geführter Excel-Tabelle bestens unterstützt und gegen 12:30 Uhr konnte die erste 8er-Gruppe ins Rennen geschickt werden.

Olaf & Thomas

Erster Heat - von wegen „Krabbelgruppe“ keine Spur

Schon die erste Gruppe bot spannendes Slotracing: Neben den Wittenern Ralf Goerdel (142 R.), Ralf Lastring (149 R.) und Thomas Reich (155 R.) ließen es Marcus Hasse (149 R.), Siggi Jung (145 R.), Volker Nühlen (149 R,), Andre Fuchs (146 R.) und Roland Bölke (141 R.) mächtig fliegen.

Thomas war klar auf Sieg-Kurs, Marcus und Volker blieben Heimascari Ralf Lastring dicht auf den Fersen; Andre Fuchs brachte sich in eine gute Position, gefolgt von Siggi, dem Ralf Goerdel und Erststarter Roland Bölke hinterher jagten.

Daniel, Stefan, Andre & Roland

Udo Kaina versus „Das Messer“ Remo Brandalise

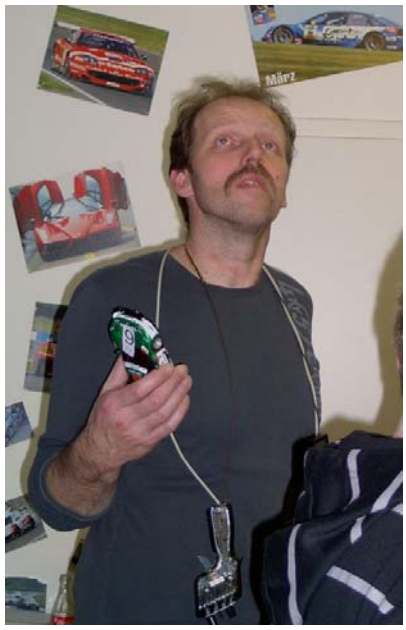
Auch die zweite Gruppe schützte keine Müdigkeit vor: Udo und Remo boten ein sehenswertes Duell, aus welchem Udo (151 R.) mit einer Runde vor Remo (150 R.) hervorging. Nick Brandalise Chancen schwanden durch Kabelbruch und er schaffte es trotzdem noch auf 147 R.

Uwe Buchs, der anfänglich gut mithalten konnte, musste im Verlauf der weiteren Spuren abreißen lassen (146 R.). Stefan Krämer legte beachtliche 145 R. hin, Clubkollege Andreas Hahn folgte ihm mit 143 R. Entspannt fuhr Berthold Gdanietz mit dem schwersten Einsatzauto im Feld 141 R. im

Udo & Remo

Duell um die Spitze

Die bis dato punktgleichen Racer Manfred Hühn und Fabian Holthöfer sorgten für das zweite Top-Duell des Tages, aus dem Manfred mit 149 R. vor Fabian mit 147 R. hervorging. Sichtlich wohl fühlte sich Birgit Eckel (144 R.) auf der Bahn, Fahrspaß komplett auch dank NSX aus dem Hause Scalus. Jörg Krämer auf brandneuem Mazda lief mit 142 R. ein. Tommy Eckel fuhr mit 141 R. mal wieder suboptimal hinterher, was die gute Laune aber nicht schmälerte. Knapp dahinter finishte Daniel Grabau mit 140 R. den ersten Lauf. Olaf Linke, der quasi Null Trainingsrunden auf der Uhr hatte, absolvierte den ersten Heat mit 137 R.



Ralf Goerdel checkt die Zeiten

Zweiter Heat im Überblick

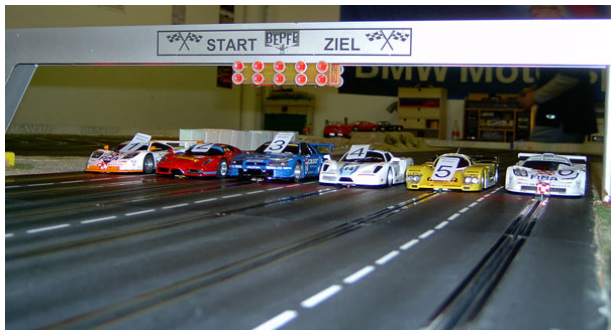
In der ersten Gruppe zeigte Andreas Hahn, dass er nicht nur im Heaven gut unterwegs ist und parkte seinen Sauber C9 mit 141 R. knapp vor Roland Bölke (141R.) auf Enzo. Ähnlich knapp ging es zwischen Tommy und Berhold aus, die bei 137 R. ein paar Teilmeter trennte. Unter Wert hat sich Ralf Goerdel verkauft und parkte seinen NSX mit 136 R. im Ziel. Die nächste knappe Nummer lieferten sich Jörg Krämer (134,61 R.) und Daniel Grabau (134,15 R.). Cool nach Hause fuhr Olaf Linke mit 133 R. und zeigte wie so oft Standvermögen.

Siggi – schneller als die Knipse ☺

In der zweiten Gruppe ereilte Nick ein zweites Mal das Pech in Form eines weiteren Kabelbruchs, was er aber mit seinen Fahrkünsten und schnell zur Verfügung gestelltem IG-Z-West Ersatzauto bestens kompensieren konnte (147,94 R.). Andre Fuchs, der zwischen den Heats einen defekten Leitkiel getauscht hatte, folgte mit sehr guten 145,85 R. Auch Stefan Krämer zeigte sich auf dem Raceway in Bestform mit 144,78 R. Fabian Holthöfer war mit seinem Enzo unzufrieden, den er wohl im ersten Heat zu sehr rangenommen hatte (143,39 R.) und spürte schon den heißen Atem von dem alten Hasen Siggi Jung (142,83 R.).
Die superknappe Kiste des Tages spielte sich zwischen Uwe Buchs und Birgit Eckel ab: 141,85 zu 141,84 R.!!!

Marcus „Scalus“ & Daniel

Am Tagessieg ließ Thomas Reich zu keiner Zeit Zweifel aufkommen: 152,81 R. im zweiten Durchgang. Eine Klasse für sich!!! Für eine faustdicke Überraschung sorgte Remo mit 148,47 R., somit ist bewiesen, dass sich hier Schraubkunst mit Fahrtalent paart und sich in Richtung Meistertitel bewegt! Udo Kaina setzte sich mit knappen 147 R. ebenfalls gut in Szene und ließ nichts anbrennen. Mit kleinem Respektabstand, aber hochspannend folgten Ralf Lastring (144,97 R.), Manfred Hühn (144,89 R.), Volker Nühlen (144,51 R.) und Marcus „Scalus“ Hasse (144,40 R.).

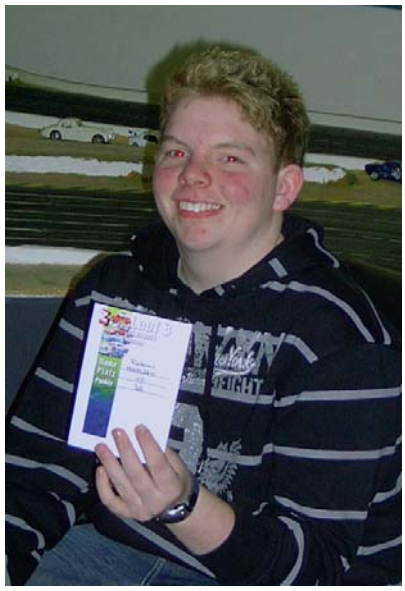


Fuhrpark zweite Gruppe, erster Heat

Nach drei Läufen führt nun unter Berücksichtigung der Streichergebnisse Udo Kaina vor Remo Brandalise, Uwe Buchs, Nick Brandalise, Manfred Hühn und Fabi Holthöfer!
Die Z-West bedankt sich herzlichst bei allen Wittener für einen 1A Renntag und hofft auf baldiges Wiedersehen☺☺☺

Spätestens bei der Siegerehrung wurde durch teilweise euphorische Freude mal wieder ein klasse Z-West-Tag von den Startern dokumentiert ☺☺☺

Tommy & Manfred



Fabi hat am Ende doch gut Lachen☺

Abschließend zum Teamrennen am 1. Mai im ScaRaDo noch ein paar Infos. Wie das Teamrennen gewertet wird und wie sich die Teams zusammensetzen können, soll sich im Laufe der Woche klären. Dazu hätte die IG-Z-West gerne Feedback aller Starter bzw. Teamleader.

mit rennsportlichen Grüßen,

eure Birgit & Tommy Eckel

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

Rennergebnis

#	Fahrer	Body	Chassis	1.Durchg.	2.Durchg.	**Summe**	Pkt.
1	Reich, Thomas	Nissan R35	Striker 55	155,60	152,81	**308,41**	50
2	Brandalise, Remo	Porsche 962	SLP	150,40	148,47	**298,87**	47
3	Kaina, Udo	Enzo	Striker 55	151,61	146,99	**298,60**	44
4	Brandalise, Nick	McLaren LH	SLP	147,02	147,94	**294,96**	41
5	Lastring, Ralf	McLaren LH	S24	149,55	144,97	**294,52**	40
6	Hühn, Manfred	Mazda 787	GTJ	149,31	144,89	**294,20**	38
7	Nühlen, Volker	McLaren LH	GTJ	149,51	144,51	**294,02**	38
8	Hasse, Marcus	Corvette C5R	S24	149,13	144,40	**293,53**	37
9	Fuchs, Andre	Aston Martin DB9	Striker 5513	146,81	145,85	**292,66**	36
10	Holthöfer, Fabian	Enzo	Striker 5513	147,90	143,39	**291,29**	35
11	Krämer, Stefan	McLaren LH	SLP	145,80	144,78	**290,58**	34
12	Jung, Siggi	Porsche 962	GTJ	145,51	142,83	**288,34**	33
13	Buchs, Uwe	Enzo	S24	146,40	141,85	**288,25**	32
14	Eckel, Birgit	Honda NSX	S24	144,59	141,84	**286,43**	31
15	Hahn, Andreas	Sauber C9	SLP	143,40	141,30	**284,70**	29
16	Bölke, Roland	Enzo	Pantera Schöler	141,41	141,11	**282,52**	29
17	Goerdel, Ralf	Honda NSX	Striker 55	142,84	136,61	**279,45**	28
18	Eckel, Tommy	Porsche 962	SLP	141,54	137,66	**279,20**	27
19	Gdanitz, Berthold	Skyline R34	Striker 5513	141,61	137,53	**279,14**	26
20	Krämer, Jörg	Mazda 787	Striker 5513	142,31	134,61	**276,92**	24
21	Grabau, Daniel	Nissan R35	Striker 55	140,79	134,15	**274,94**	24
22	Linke, Olaf	Enzo FXX	GTJ	137,80	133,18	**270,98**	23

EPC

1. Lauf am 5. und 6. März 2010 in Kopenhagen

Zum dritten Mal in Folge nahm die EPC („European Plafit Championship") ihren Auftakt im „Racefun" in Rødovre (einem Vorort von Kopenhagen). Die ersten beiden Jahre wurden nach dem stabilen EPC Reglement gefahren – für die EPC 2010 war eine deutliche Überarbeitung der Regeln angesagt, was die DKPM (Dänische Plafit Meisterschaft) massiv prägen sollte . . .

„An die Arbeit" - wer sagt denn, dass EPC ausschließlich Freizeitvergnügen sei . . . !?☺

Kompakt . . .

- **lediglich 15 Teams mit 45 Fahrern aus 4 Ländern beim EPC-Auftakt in Kopenhagen . . .**
- **neue Regeln – und mehr ausgegebenes Material sollen das Bauen erleichtern und die Chancengleichheit erhöhen . . .**
- **sechs favorisierte Teams überzeugen schon im Training – aber auch „Kraner-2" und „X-Rookies" stark . . .**
- **Quali: „Kraner" vor „PQ1" und „PQ2". . .**
- **„Warmup Rennen" anstelle von längerer DKPM Fahrzeit . . .**
- **technisches Pech sowohl für „Peco" als auch für „X-Rookies" . . .**
- **„PQ2" enttäuschen, holen aber BoS . . .**
- **hoch-spannendes Finale zwischen „NASCAR", „PQ2", „PQ3" und „Racefun"**
- **Ergebnis letztlich wie immer (bzw. wie 2009): „PQ1" vor „Kraner" vor „NASCAR" . . .**

Blieben schon zur DKPM 2009 die spanischen Teams aufgrund der Wirtschaftskrise überwiegend zu Hause, so brachen in diesem Jahr die dänischen Heimteams weg. Lediglich sechs nordische Crews fanden den Weg ins „Racefun". Einzige Konstante bei der DKPM scheinen die deutschen Teams zu sein. In jedem Jahr waren bislang jeweils 9 Dreiermannschaften gemeldet – heuer sagte eine kurzfristig ab, sodass letztlich Acht an den Start rollen sollten. Dennoch war die Erwartungshaltung auf spannende Rennen unter neuen Rahmenbedingungen unbedingt gegeben . . .

Strecke

Racefun ApS
Krondalvej 7
2610 Rødovre
Dänemark

URLs
Racefun dk

Strecke
31m, Holzbahn, 8-spurig

„Dänenpower" - 8-Zylinder unter der Bahn im Racefun . . .

Preliminary

Bei den deutschen Teams rekrutierten sich gleich Sechs (überwiegend) aus dem Westen: Zwei Mal „Kraner", ein Mal „NASCAR" und gleich drei Mal „Plastikquäler" wollten um den DKPM Titel streiten. Ergänzt wurde diese Delegation durch zwei „Mitte" Crews: Die unvermeidlichen „Peco" und „X-Rookies". Fehl-

anzeige herrschte hingegen weiterhin bei EPC Teams aus den Regionen „Nord“, „Ost“ und „Süd“. Und auch die Schweizer Kollegen dürfen anscheinend nicht so weit fort von zu Hause spielen . . . !☺

„Die wilde Dreizehn“ - Team NASCAR kein bisschen langsam . . .

Die Eidgenossen sind Aufhänger, sich den anderen Nationalitäten zuzuwenden: Je ein Team aus Italien und Spanien war gemeldet, ferner sechs dänische Heimteams. Die Spanier sagten Mittwochs kurzfristig ab; aber immerhin schauten die italienischen ADF vorbei . . .

In der Übersicht stellt sich die EPC Chronologie der DKPM für die letzten drei Jahre wie folgt dar:

Land	2008	2009	2010
A	1	-	-
D	9	9	8
DK	10	10	6
E	4	1	-
I	-	-	1
S	-	1	-
Summe	24	21	15

Die Ursachen für die eher geringe Beteiligung in diesem Jahr sind rasch aufgezählt: Die Wirtschaftskrise, die in Spanien besonders heftig wütet, hatten wir schon. Dass es für die Iberer in Dänemark noch nie etwas zu holen gab, kommt sicherlich erschwerend hinzu. Wesentlicher ist allerdings, dass das neue und komplexe Regelwerk für die EPC 2010 erst zum Jahreswechsel publiziert wurde – und die zu seiner Umsetzung erforderlichen Teile sogar erst seit Ende Januar verfügbar waren. Da wurde die Vorbereitungszeit, speziell für die weniger ambitionierten Teams, doch arg gering . . .

„Captain’s Dinner“ - Briefing für die Teams . . .

Die 31m **Strecke** im Racefun wird unverändert zum dritten Mal in Folge befahren – ist also eine alte Bekannte. Die Bahnverhältnisse waren über die zwei Tage eher uneinheitlich – am Freitag stieg das Grip Level während des Trainings erheblich an – während des Samstags änderte sich der Charakter einzelner Spuren marginal. Aus Sicht des Autors, der missionarisch auf konstante Bedingungen schwört, muss so et-

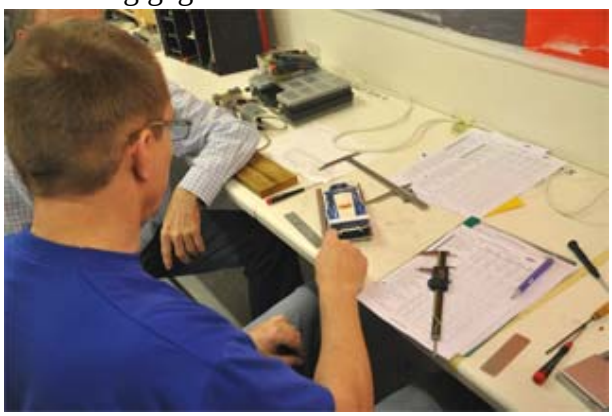
„Räderei“ - RTR Räder für das Training . . .

Aufgrund der geringen Anzahl an Teams, ergab sich etwas mehr Spielraum für die anwesenden Crews für das **Training am Freitag**. Da die Anzahl der Trainingsdurchgänge, nicht jedoch die Spurzeiten erhöht wurde (hier blieb es bei 8*5 Minuten), bestand zwischendrin nur wenig Zeit zum Arbeiten an den Fahrzeugen . . .

„Arbeitsteilung á la PQ“ - Zwei bis Drei, in Ausnahmefällen auch Vier schrauben . . .

. . . und Fünf bis Sieben machen Party . . .

Aufgrund der neuen EPC Regeln und etlicher Kriterien, die nicht „mal so eben“ abzustellen waren, legte die Organisation den Teamchefs den Besuch der „**Pre Control**“ nachdrücklich ans Herz. Hier wurden speziell die irreversiblen Punkte des Reglements durchgeprüft, um ggf. seitens der Teams noch rechtzeitig gegensteuern zu können . . .



„Vorausschauend“ - die technische Vorkontrolle soll späteren Ärger vermeiden helfen . . .

Die **Materialausgabe** umfasste erstmalig zusätzlich zu Hinterrädern und Motoren auch Kugellager und Schleifer. Hier entstanden doch einige Irritationen, da nur die mittleren (sprich dickeren) Schleifertypen ausgegeben wurden. Das folgende Abschlusstraining wurde – speziell für die drei PQ Teams – somit arg arbeitsintensiv . . .
Erstmalig bei der DKPM durften die Hinterräder nicht vorbereitet werden – das wurde bislang nur in Spanien praktiziert, soll aber in 2010 flächendeckend in der EPC erfolgen. Dass die Abläufe dadurch beschleunigt wurden (immerhin waren keine Räder mehr um rund einen Millimeter kleiner zu schleifen !!), war aber nicht festzustellen. Im Gegenteil: das ein oder andere Team mochten den vorgegebenen Zeitrahmen nun überhaupt nicht akzeptieren . . . !☹

„Mehrausgaben“ - auszugebende Räder und Schleifer (Lager und Motoren nicht im Bild) . . .

„Warten auf . . .“ - Materialausgabe für die erste Gruppe unmittelbar vor dem Beginn . . .

Anschließend ging es in die **technische Abnahme**. Jedes Team bekam an deren Ende eine „Mängelliste“, welche vor Aufnahme des Abschlusstrainings abzuarbeiten war. Somit gestaltete sich der Beginn dieser Trainingssession recht überschaubar – fast alle Teams weilten (freiwillig oder auch nicht) erst einmal in den Boxen und schafften an den Fahrzeugen. Dieses Bild wiederholte sich spätestens gegen Ende dieses Trainings, weil dann noch einmal alle Boliden für das Rennen bzw. die Quali überprüft wurden . . .
Zumindest wurden in der Abnahme keine Rennstrafen ausgesprochen, sprich die „Pre Control“ fing intentionsgemäß die nicht behebbaren Mängel ab. Nacharbeiten mussten jedoch zumindest sechs Teams, darunter alle drei PQ Autos. Da die Jungs zusätzlich den kompletten Setup neu erarbeiten mussten, kam für die drei Ingenieure der PQ nur wenig Langeweile auf . . . !☺

Wenn wir schon bei der Technik sind, soll’s auch noch kurz um den Fuhrpark gehen: Fünf Corvetten würden auf zehn 911er treffen. Den ursprünglich geplanten Einsatz eines NSX verhinderte die Bande im Racfun – er war

nach diversen Einschlägen leider nicht mehr einsatzklar . . .

„Bedingt tauglich“ – schicker NSX nach dem Training nicht mehr fit für’s Rennen . . .

Aus Sicht des Autors ist damit aber nicht zwingend die Frage beantwortet, ob die ebenfalls homologierten Typen GT-R, Murcielago und NSX nun tatsächlich weiterhin zweite Wahl sind. Die etablierten West Teams haben nun einmal beinahe ausschließlich Erfahrung mit dem 911er. Aber zumindest ein Team wollte nachweisen, dass eine C6R auch für Spitzenleistungen gut ist . . .

„Soweit das Auge reicht“ - nur C6R und 911 im Angebot . . .

Bevor es erst mal so richtig ernst wurde, war noch die Wahl des „Best of Show“ angesagt . . .

„Nah dran“ - Claudio mag’s hautnah . . .

Für die Quali wurde die schnelle Spur Zwei ausgelost. Die schnellste binnen einer Minute erzielte Zeit sollte die Startaufstellung für den Samstag ergeben . . .

Nachfolgend der „Highscore“ der Quali in der Übersicht:

1	Kraner Racing Team	5,553
2	Plastikquäler	5,589
3	Plastikquäler 2	5,609
4	Racefun	6,614
5	NASCAR Slot Racing	5,649
6	Senior Team	5,721
7	Plastikquäler 3	5,744
8	X-Rookies	5,746

Bestzeit für „Kraner Racing“ – „Plastikquäler“ taktieren aber. Nach in der 2. Runde hingelegter Topzeit soll schon Schluss sein – jedoch müssen nach kurzem Erinnerer insgesamt vier gezeitete Runden absolviert werden . . .

“PQ2“ und „Racefun“ eng beisammen, dann „NASCAR“ – und anschließend eine Lücke. Das „PQ3“ Auto springt wie ein Känguru – der von den drei Piloten (entgegen dem Rat der Teamingenieure) bevorzugte, gutmütige Setup ist nicht wirklich schnell. . .

“X-Rookies“ und „Minimale“ zeitgleich. Die schnellere zweite Zeit beamt „X-Rookies“ in die beste Startgruppe. „Kraner-2“ kann die guten Leistungen aus dem Training in der Quali nicht bestätigen (P12) und verpasst die schnelle Gruppe deutlich . . .

Immerhin zwei dänische Teams in der besten Startgruppe – dies dokumentiert

„Top Drei“ - die Schnellsten der Quali . . .

Somit war Tag 1 der DKPM zeitig beendet und die Teams widmeten sich den Nachbetrachtungen bzw. den abendlichen Verlustierungen. Sechs der acht deutschen Crews traf man als nächstes im langsamsten Restaurant

zum Goldenen Torbogen der Welt für eine lange Zeit wieder . . . !☺

„Bunte Mischung“ - Aufstellung des Fuhrparks am Freitag Abend für die Wahl des BoS . . .

Racing

Am Samstag Früh ging’s sehr entspannt los. Die Teams wurden fotografiert. Anschließend stand ein sog. „**Warm-Up Race**“ mit gestellten Porsche 911 Fahrzeugen auf dem Programm. Dieses Rennen mit den recht kippeligen Fahrzeugen (die im übrigen auf der Spur stehen blieben) wurde nicht von allen Teams gleichermaßen ernst genommen. Sieger wurden jedenfalls die Jungs vom Racefun . . .
Hier sollten die Organisatoren prüfen, ob bei so überschaubaren Starterfeldern nicht besser die Fahrzeit verlängert wird. Man hätte am Samstag locker zwei Durchgänge von 8*12 Minuten Dauer fahren können, ohne den Renntag auch nur um eine Minute verlängern zu müssen . . . !?

„Warm-Up“ - die 911er hier ausnahmsweise ’mal auf allen vier Rädern unterwegs . . .

Für „High Noon“ war das eigentliche DKM Rennen in zwei Startgruppen angesagt. Der 8-spurige Racefun Kurs sollte mit 8*12 Minuten befahren werden – jeder Fahrer musste zumindest zwei volle Spuren absolvieren. Mit Ausnahme eines Teams wurden die Spuren innerhalb der Mannschaften allerdings 3-3-2 aufgeteilt . . .

Vor dem Rennen einer jeden Startgruppe war jeweils ein kurzes **Warm-Up** über 3 Minuten Fahrzeit angesetzt. Was eigentlich als letzter Funktionstest und Spielraum für letzte Arbeiten gedacht ist, nutzten die PQ, um das Chassis des PQ3 Fahrzeugs nochmals komplett umzubauen und ihm das Hüpfen abzugewöhnen. Die Erprobung des Arbeitsergebnisses musste dann halt im Rennen statt finden . . . !☺

„Anbetung ?“ - das PQ3 Auto wurde im Warm-Up nochmals völlig umgebaut . . .

Die **erste Startgruppe** bestand aus sieben Teams und einem Dummy. Die zwei dänischen Teams „Minimale“ und „Superslot“ standen vorn, dann folgten die deutschen „Peco“ und „Kraner-2“. Die italienischen „ADF“ wurden am Ende von den dänischen Teams „Back-Up“ und „Highland“ eingerahmt . . .
Der Gruppensieg musste zwischen den zwei schnellen Teams an der Spitze und „Kraner-2“ ausgefahren werden. Wobei letztere mit dem Einsatzfahrzeug anscheinend ihre beachtlichen Trainingsleistungen nicht so recht zu wiederholen vermochten . . .

„Blaumänner“ - die erste Gruppe unmittelbar vor dem Start . . .

Von Beginn an lagen sich „Minimale“ und „Superslot“ in den Haaren. Gegen Ende des ersten Stints ging „Superslot“ sogar in Führung (die Jungs fahren übrigens sonst nur auf der Plastikschiene !☺). Im Rennverlauf jedoch zog dann die Corvette von „Superslot“ unwiderstehlich davon – hier machte sich letztlich der Heimvorteil dieser Racefun Crew doch deutlich bemerkbar . . .
Derweil legte „Kraner-2“ auf der schnellen, rechten Bahnhälfte eher verhalten los und geigte auf P3 herum. Abstand nach hinten war ausreichend; nach vorne aber auch. Der Live Ticker meint, dass sich die Sache auf den hohen (und langsamen) Spuren entscheiden müsse . . .

Zwar spülte es “Kraner-2” nach ¾ der Rennzeit auf P1 nach vorn. Am Ende standen aber die langsamste Spur 8 sowie die Sechs, wohingegen „Minimale“ mit nur einer Runde Rückstand auf den schnellen Spuren 4 und 2 rollen würde. Ergo galt es, rund 4 Runden Vorsprung gegen „Superslot“ zu verteidigen, die 6 und 4 als Restprogramm aufwiesen. Das gelang soeben, womit die Positionen 1 bis 3 vergeben waren . . .
Überraschend gut war derweil „ADF“ unterwegs. Man hatte mit der grünen C6R „Peco“ und „Back-Up“ sicher im Griff – allerdings auch viel Abstand zu den Top 3. Die „Peco“ Corvette warf gegen Ende des Rennens sämtliche Schrauben der Karosseriebefestigung ab, sodass man ob des daraus resultierenden Fahrverhaltens noch hinter „Back-Up“ zurück fiel. Die rote Laterne blieb schließlich dem „Highland“ Team, die als „absolute beginners“ halt ausschließlich zum Lernen mitspielten . . .

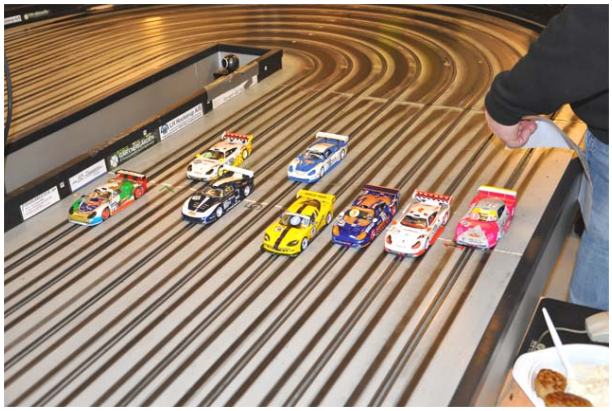
1 Scuderia Minimale		964,24
2 Kraner Racing Team 2		954,22
3 Superslot DK		953,23
4 ADF Racing		930,91
5 Back-up		923,55
6 Peco Racing		921,11
15 Highland Racing		855,05

„C6R vorn“ - galt zumindest für diese Startgruppe, den „Minimale“ gewann am Ende mit deutlichem Vorsprung . . .

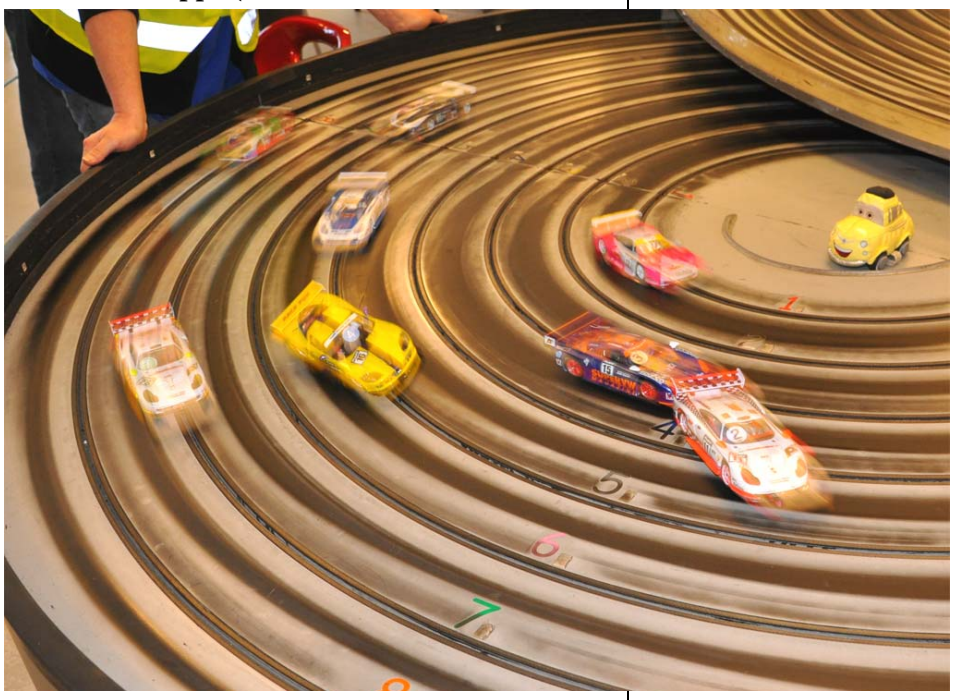
Das Fazit für die erste Startgruppe fiel interessant aus. Die Sieger von „Minimale“ wären mit den absolvierten 964,24 Runden im Vorjahr auf P6 ins Ziel gekommen – und auch für „Kraner-2“ und „Minimale“ wären 2009 locker die Top 10 drin gewesen.
Die neuen Regeln für die EPC (u.a. mit reglementierter Bodybreite, größeren Vorderrädern und verkürzten Radständen) schienen die Performance also kaum eingebremst zu haben – eher war von einem „Mehr“ an Speed auszugehen . . .

„Nervenstark ?“ - die zweite Gruppe unmittelbar vor dem Start . . .

Die zweite Startgruppe wollte gleich von Beginn an belegen, dass besagtes „Mehr“ allemal drin sei. Dementsprechend kam man genau bis zur zweiten Kurve, dem Kreisel . . .



„7 zu 1“ - vorziehen zur Startaufstellung der schnellen Gruppe (911[7] : C6R[1]) . . .



„Brainless“ (so der Live Ticker) - das Foto aus dem Kreisel entlarvt die Übeltäter; nur „Kraner“, „NASCAR“ und „Seniors“ entkamen . . .

„Ganz am Rande“ - fünf von acht Cars müssen wieder eingespurt werden . . .

„Auf ein Neues“ - drei PQ Cars und die „Racefun“ C6R nehmen das Rennen wieder auf . . .

Ebendort strandeten fünf der acht Boliden mit riesigem Geschepper – wie immer also !☺ Man kennt das u.a. auch von der DPM. Jedenfalls hatte „PQ1“ die Guideline des Teamchefs *„bis nach dem Kreisel hinter Kraner bleiben“* bestens umgesetzt, denn „Kraner“ kam auf der Innenspur halbwegs durch und war weg . . . !☺☺

Anschließend beruhigte sich die Sache aber recht rasch – und bereits auf der ersten Spur wurden die wahren Kräfteverhältnisse sichtbar . . .
“X-Rookies“ und „Senior“ mussten abreißen lassen und sollten nie wieder Land sehen. Während „Senior“ das Rennen unbeeindruckt in ruhiger Manier zu Ende fuhr, haderte „X-Rookies“ einmal mehr

mit der Technik des 911ers. Man kam zu keiner Zeit auf den Speed aus dem Training. Erst zum Schluss wurde das Spurzahnrad gewechselt und der Bock lief wieder wie erwartet. Da war die Sache aber „durch“ und man hatte die P8 in dieser Gruppe zementiert . . .

Die sechs favorisierten Teams entschieden ihr Rennen – ausnahmsweise für Kopenhagen – nicht über technisches oder Rennglück, sondern über schiere fahrerische Performance. Im Training sorgten die neuen „Mittelstürmer“ bei „Kraner“ und „NASCAR“ noch für Skepsis – im Rennen sollte genau diese Position absolut keine Relevanz haben, denn alle Teams brachten auf den Spuren 4 und 5 annähernd gleich starke Leistungen. Klar fiel „NASCAR“ hier ein wenig ab, doch Rookie „Poldi“ ließ den weiß-blauen Boliden überwiegend im Slot und somit den zwei DKPM Routiniers auf den Außenpositionen die Chance, den Rest der Crews gewaltig anzuärgern . . . !☺

Ergo mussten die Außenstürmer das Rennen entscheiden. Bei „PQ2“ war man auf beiden Positionen indisponiert, was ein unumstrittenes „Letzter“ bedeutete – sprich P6, denn die restlichen neun Teams spielten halt in einer andern Liga . . . !!

Deutlich umkämpfter ging es zwischen „NASCAR“, „Racefun“ und „PQ3“ ab. Auf den langsamen Außenspuren 6 bis 8 waren die Teams vergleichbar gut aufgestellt. „NASCAR“ holte den entscheidenden Vorsprung von nahezu 4 Runden ergo auf den schnellen Spuren 1 bis 3, wo der Altmeister Manfred Stork himself am Regler stand !! P3 also für „NASCAR“ – und damit zum dritten Mal in Folge „Treppchen“ . . . **Chapeau** !!☺☺

Der Zweikampf zwischen „Racefun“ und „PQ3“ wurde gleich zwei Mal entschieden. Zum einen ebenfalls auf den schnellen Spuren, wo „Racefun“ durch eine nicht ganz so gelungene Spur 2 die Gegner wieder aufschließen ließ. Und zum anderen auf der Schlussspur („Racefun“ auf Sechs vs. „PQ3“ auf Fünf) im direkten Nebeneinander. „PQ3“ musste noch einen geringen Rückstand aufholen – wobei der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Spuren eher marginal war. Ergo ließ sich die Sache nur über das Nervenkostüm regeln. Und hier hatten „PQ3“ gleich zwei Vorteile: Man war Jäger und somit psychologisch im Vorteil – und man hatte Mirko „old man“ Weber am Regler stehen, der hundert Jahre Erfahrung einbrachte. Ergo war der „Racefun“ Youngster Andreas Jacobsen ein armer Kerl und musste sich trotz toller Leistung am Ende um knapp eine halbe Runde geschlagen geben . . .

„Nervenkrieg“ – „Racefun“ (Spur 6) vs. „PQ3“ (Spur 5) lautete das mehr als aufregende Duell auf der Schlussspur . . .

Bleibt das ewige Duell zwischen „PQ“ und „Kraner“ um den Sieg, welches dito auf den langsamen Spuren 6 bis 8 entschieden wurde. Vermochte „Kraner“ auf den schnellen Spuren die “Plastikquäler“ noch zu halten und in der Mitte den Rückstand halbwegs erträglich zu gestalten, kassierte man allein auf Sieben und Acht fünf Runden, was den „PQ“ anschließend ein Fahren auf Sicherheit gestattete . . .

1	Plastikquäler	991,94
2	Kraner Racing Team	985,47
3	NASCAR Slot Racing	980,59
4	Plastikquäler 3	976,93
5	Racefun	976,51
6	Plastikquäler 2	974,49
7	Scuderia Minimale	964,24
8	Kraner Racing Team 2	954,22
9	Superslot DK	953,23
10	Senior Team	942,49
11	X-Rookies	932,22
12	ADF Racing	930,91
13	Back-up	923,55
14	Peco Racing	921,11
15	Highland Racing	855,05

Over and Out

Die abschließende technische Nachkontrolle ergab keinen Befund, sodass man zügig zur Siegerehrung schreiten konnte und die drei schnellsten Teams sowie den „BoS“ Sieger mit Pokalen versehen. „Die Pötte“ schleppten üb-

rigens dieselben drei Teams wie im Vorjahr nach Hause – so langsam wird's langweilig bei der DKPM . . . ☺☺
Immerhin fuhr man an der Spitze so jeweils sieben bis neun Runden mehr als im Vorjahr. Den größten Fortschritt erzielten jedoch die heimischen „Racefun" – sie legten gleich um knapp 30 Runden zu. Das gibt Hoffnung für's nächste Jahr, wenn auf einer neuen, dann 45m langen Bahn wieder EPC-Time ist . . . !☺

„Same procedure as last year" – die Pötte für „Plastikquäler", „Kraner Racing" und „NASCAR Slot Racing" sowie für "PQ2" (Best of Show) . . .

Am Ende steht wie üblich der Dank an die Racefun Crew unter Leitung von Keld Høfler, die mit der Durchführung der DKPM erneut jede Menge Arbeit hatte – und die Sache gewohnt souverän über die Bühne brachte . . . !!
Merci vielmals auch an Carsten Grønnemann, der mit seinem Live Timing System den Daheimgebliebenen hoffentlich einen guten Eindruck vom Renngeschehen zu vermitteln

„Der Chef" - auch Keld kann lachen . . .

Alles weitere gibt's hier:
Plafit Racing

DPM-West

1. Lauf am 13. März 2010 in Soest

geschrieben von Jan Uhlig

Die Anmeldephase für den ersten Lauf zur DPM-West am 13.03. in Soest endet an diesem Mittwoch um 24 Uhr.
Wer noch teilnehmen möchte, sollte bis dahin eine kurze E-Mail, in der die Fahrer benannt werden, an dpm-west@doslot.de schicken.

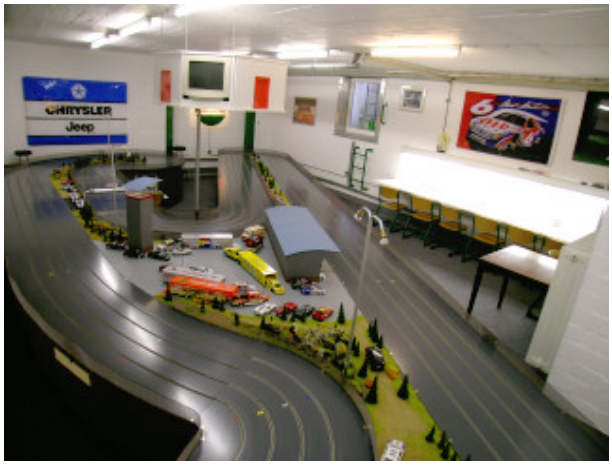
Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / DPM-West

NASCAR Grand National

2. Lauf am 13. März 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . die 14. Saison der Nascar Grand National Slotcars ist bereits vor vier Wochen in Kamp-Lintfort gestartet. Am kommenden Samstag geht es mit dem zweiten Lauf 2010 bei SOKO Keller in Düsseldorf weiter. Wie zählen dann bereits das Rennen Nr. 268.



...Blick die Gerade hinauf!!

Der erste Sieger der Saison Ralf Pistor von den Carrera Freunden Schwerte [CFS] wird am kommenden Samstag schwer zu kämpfen haben. Denn mit Manfred Stork und Andreas Thierfelder kommen zwei NASCAROS ins Spiel, die auch schon manchen Sieg auf der Düsseldorfer Holzbahn eingefahren haben.

...69er Ford Tallageda...!!

Aber nicht nur die langjährig erfahrenden Nascar Racer sind gerne gesehene Gäste bei den SOKO Kellerkinder. Sondern auch die jetzt zur Saison 2010 neu Hinzugekommenen sollten sich nicht scheuen, das einzige Mal im Jahr 2010 die schnellen Kunststoffboliden auf einer Holzbahn auszutesten. Schnell kommt jeder in einen guten Rhythmus, der dann für konstante Rundenergebnisse sorgt. Wir werden wieder beide Läufe im Uhrzeigersinn durchfahren.

... 65er Ford Galaxie.!!

Wer ein bisschen mehr trainieren will, ist am kommenden Freitag gern gesehener Gast. An der Technik der GN Nascars hat sich nichts geändert. Manfred Stork wird alle seine Leihfahrzeuge vorbereiten, damit auch kurzentschlossenen Mitstreiter auch mit einem konkurrenzfähigen Boliden ins Rennen gehen können. Besonders freuen wir uns darauf, dass sich auch einige Gäste mit ausgesprochen weiter Anfahrt bereits angekündigt haben. Entsprechende Leihregler, der Bauart Nezih und Freddy stehen ebenfalls zur Verfügung. Somit hoffen wir, dass wir die Starterzahlen aus den Jahren 2008 + 2009 wiederholen

...der temporäre SOKO Keller Schrauber Bereich..!!

Wie im letzten Jahr wird der Schrauberraum im Bereich des Treppenhauses eingerichtet. Natürlich mit dem Flair der Schultische aus der den Grundschulklassen. Aber wie in den zurückliegenden Jahren wird wohl der Schul-

hof zum großen Treff erkoren. Dazu wünschen wir uns einen sonnigen Samstag im Rheinland.

Über das hintere geöffnete Metalltor gelangt ihr zum hinteren Schulhofbereich. Damit stehen ausreichend Parkplätze für die Gäste bereit. Die Leuthenstraße ist eine Einbahnstraße und kann nur durch einen kleinen Umweg von der Rossbachstrasse über die Sudetenstraße erreicht werden.

Wir wünschen allen eine gute Anreise und viel Spaß bei den Vorbereitungen. Die Jungs von SOKO- Keller werden versuchen, Euch den Renntag so angenehm wie möglich zu gestalten.

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

Nachfolgend die Informationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url
SOKO - Keller

Strecke
4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95 – 34, 25 m ohne Längenausgleich

Zeitplan

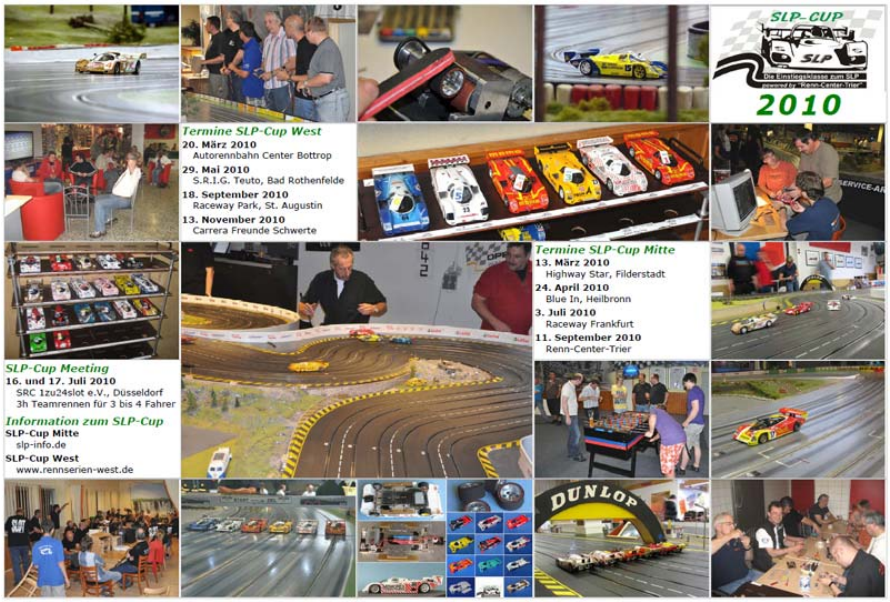
Freitag, 12. 03. 2010
ab 18:30h – 22:30h freies Training

Samstag, 13. 03. 2010
ab 09:00h – 12:00h freies Training
ab 11.30h Abnahme
ab 12:30h Nascar Grand National

SLP-Cup

1. Lauf am 20. März 2010 in Bottrop

Die dritte Saison des SLP-Cup West steht an. In knapp zwei Wochen startet die Serie in Bottrop (auf Holz). Weiter geht es in den ungeraden Monaten Mai, Juli, September und November . . .



Für den zweiten Lauf geht's auf Plastik – und zwar in den äußersten Norden des Landes nach Bad Rothenfelde. Es folgt das SLP-Cup Meeting - im Juli, auf Holz, in Düsseldorf. Lauf Nr. 3 bleibt auf dem Holzbelag und auch am Rhein – es geht im September nach Sankt Augustin. Das Finale findet wie im Vorjahr wieder auf Plastik statt; im November ist Schwerte/Ruhr angesagt . . .

Der eigentliche und ausführliche Vorbericht für den Saisonauftakt in Bottrop folgt in der WWW Nr. 248 am kommenden Montag. Heute sollen nur ein paar Infos vorab unter's SLP-Cup Volk gelangen . . .

Organisatorisches

In der letzten Woche ging der erste Newsletter für den SLP-Cup West in diesem Jahr per E-Mail unters Volk. Wer nicht im Verteiler war, kann diesen nachträglich anfordern . . .

Anmeldung

Alle Folks, die beim Saisonstart des SLP-Cup West zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden** – auch die bereits im Januar fest eingeschriebenen Teilnehmer !!

Die Anmeldefristen für den 1. Lauf lauten wie folgt:

Beginn: .. Mittwoch,
10. März 2010 - 00:01h

Ende: ..... Mittwoch,
17. März 2010 - 24:00h

Anmeldung 1. Lauf SLP-Cup West am 20. März 2010 in Bottrop . . .

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

Nachfolgend die ersten Detailinformationen zum Rennen am 20. März 2010:

Adresse

Autorennbahn Center Bottrop
Essener Straße 88
46236 Bottrop

Url

www.slotexpert.de

Strecken

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

Training

Trainiert werden kann während der üblichen Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag Nachmittag sowie Samstag und Sonntag ganztätig . . .

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

DPM

Am Freitag, den 12. März 2010 um 00:01 Uhr startet die Einschreibungsphase für die DPM !! "Ende im Gelände" ist bereits am Sonntag, den 21. März 2010 um 24:00 Uhr . . . !!

Die Einschreibung kann nur über Online Formular erfolgen . . .

Alles weitere gibt's hier:

DPM

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	🟠 ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	○ ○ ? neuer Auftakt am 22.5.
DTM		✓	○ ○ ○ ○
EPC	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟠 ○ ○ ○ ○ ? ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟠 ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟠 ○ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ?
Trucks	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○