WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 671 -

27. Mai 2019

Editorial.....

Moin Folks . . . letzte Woche bzw. letztes Wochenende erlebte der slotracende Westen den 2. Lauf zur Craftsman Truck Series in Moers, den 1. Classic Formula Day in Duisburg sowie die WDM in Kamp-Lintfort . . .

Weiter geht's erst Mitte Juni – dann gleich mit Duessel-Village 250 (HiP, Duisburg), DTSW (Raceway Park Siegburg) und der 245 (Carrera Freunde Schwerte) . . .

Die 671te „**WILD WEST WEEKLY**" berichtet von den Truckdrivern aus Moers, den NASCAR Grand National Piloten aus Duisburg sowie von der WDM in Lintfort . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  2. Lauf am 22. Mai 2019 in Moers
- NASCAR Grand National
  3. Lauf am 18. Mai 2019 in Duisburg
- ***WDM 2019***
  am 24./25. Mai 2019 in Kamp-Lintfort
- News aus den Serien
  Saison 2019/20

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 22. Mai 2019 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

Foto von Karsten: Parc Fermé beim SRC Niederrhein mit 12 Boliden …

Hallo Nascar-Truck Fans, vorweg gratuliere(n) ich/wir unserem "santazwerg" zum zweiten Tagessieg in der kurzen Saison 2019, gefolgt von Karsten P2 und Werner P3.

Glücklicherweise waren wir am Mittwochabend mit der Idealzahl von 12 Truck-Racern in den Rennabend gestartet und damit in zwei kompletten Startgruppen.

Um die Tagesform der Racer zu ermitteln, gab die Quali von 1 min. die Startspur vor.
Viele hatten ausgiebig trainiert und die Untersetzung ein wenig der Strecke angepasst.

Entsprechend dem Quali Ergebnis von 10,040 sec. bis 11,813 sec. wurde die schnelle Startgruppe mit "10,040 sec. Karsten, Frieder, Werner, Holger, Ingo und Ralf 10,654 sec." gebildet und die Startgruppe, die direkt das Rennen aufnahm, mit "10,790 sec. Martin, Markus, Timo, Frank, Stefan und Sven 11.813 sec.".

Hierbei durften wir Sven bei seinem ersten Truck Lauf begrüßen, den er dann auch mit Ansage recht vorsichtig absolvierte.

Die wahren Helden der **ersten Gruppe** waren Martin und Frank, die sich gerne bei Clubläufen auf dem Carreraspeed und SOKO-Keller Track hart umkämpfen.
Hinzu mussten wir natürlich Hacki vom Moerser Club, Timo (mit Jürgens Truck unterwegs) und Stefan, der ein Caracho Racer ist, zählen.
Für Abflüge wurde bevorzugt der kurze Tunnel nach dem Kreisel gewählt, sodass Rennleiter Frieder pfeilschnell die Terrortaste bediente. Der jetzt vorhandene Mörderstrom hielt die Einsetzer gut bei der Arbeit und es war schon abzusehen, was wäre wenn gewesen, wenn alle zügig durchgefahren wären.
Martin erlangte den Gruppensieg mit 156,40 Rd. und P7.

„Raketen“ vom amtierenden Craftsman Truck Series Meister . . .

Die **schnelle Startgruppe** profitierte natürlich von den jetzt zunehmenden Grip-Verhältnissen.
Damit wurde der von allen erwartete Zweikampf zwischen Holger und Karsten von keinen anderen Racer durchkreuzt.
Holger hatte durch die Punktgenaue Quali Startspur 4, was direkt zu einem kleinen Vorsprung nach den ersten 5 Minuten reichte. Es waren zuerst weniger als 3 Teilstriche, endete dann aber nach 6 x 5 min. mit 13 Teilstrichen! Zum Vergleich: D Truckracer auf P6 + P7 hatten schon 10 Runden Rückstand.
Werner ist auch ein ausgemachter Spezialist für den Carreratrack in Moers und war immer gut auf Schlagdistanz - und hatte dazu mit der Startspur 3 auch eine gute Wahl getroffen. Ihm fehlten jedoch zum Schluss 2½ Runden auf Holger und Karsten.
Die folgenden Frieder, Ralf und Ingo lagen dann mit respektablem Abstand zu den drei Führenden.

Neben der tollen Stimmung unter den Racern sollte erwähnt sein, dass die neuen Carrera-Schienen wieder punktgenaueres Fahren erlauben, ohne Gefahr zu laufen, häufig abzufliegen.
Eine tolle Verbesserung, die uns alle sehr erfreut hat. Nochmals danke an die Truck Racer und die Moerser Jungs – und natürlich an Markus, der uns den Abend über betreut hat.
Es wurden wieder toll lackierte Trucks gezeigt, die sich erheblich von den Boliden der langjährigen Trucker abheben.
Stefan meinte so treffend, dass mein F150 wohl schon einiges mitgemacht hätte. Und damit hat er Recht, Truck-Racen ist wie im Realen ein „door to door-Kampf“ und da gibt es schon mal eine Klatsche.

Hier noch’n Foto vom „Mitmach“-F150 – der schaut doch noch fast „wie neu“ aus!?😉

Strecke

6-spurige Carrera-Schiene neu verlegt, mittlere Länge ca. 35,81 m mit drei Brücken

Fahrzeit 6 x 5 min.
Qualifying 1 min. auf Spur 3
Bahnspannung 19,5 V

Zeitplan Training: ab 18:00 Uhr, Start: 20:15 Uhr, Ende 22:25 Uhr

Sorry, der Berichterstatter hatte die Digicam vergessen, daher gibt’s leider keine Fotos vom Rennabend!

Alles zur Craftsman Truck Series

Rennserien-West / Trucks

NASCAR Grand National

3. Lauf am 18. Mai 2019 in Duisburg

geschrieben von Manfred Stork

Samstagfrüh: NASCAR Grand National Training mit gutem Überblick über die Bahn im HiP

Der dritte Grand National Lauf einer Saison wurde bislang üblicherweise in Aschendorf bzw. Bad Rothenfelde ausgetragen. Durch den Verlust dieser Bahn hatten wir im Vorjahr eine neue Bahn hinzugenommen, nämlich die Bahn im Haus im Park (kurz HiP) in DU-Meiderich.

Etlichen Fahrern gefiel diese Bahn gut und wir nahmen sie wieder mit in den Terminplan für 2019. Dieses Mal kamen wir bei den Startern sogar über die 20 hinweg – mit Hilfe der beiden unentwegten Teutonen Jürgen Kuhn und Thorsten Grau. Sie waren zum ersten Mal nach Meiderich gereist – und sie kommen oft und gerne zu uns in den Westen.

…die Trainingssession aus einem anderem Blickwinkel

Angemeldet für diesen Termin hatten sich 18 Teilnehmer. So konnte ich Jörg informieren, dass es möglicherweise 20 Leute sein werden, die nach Meiderich kommen.

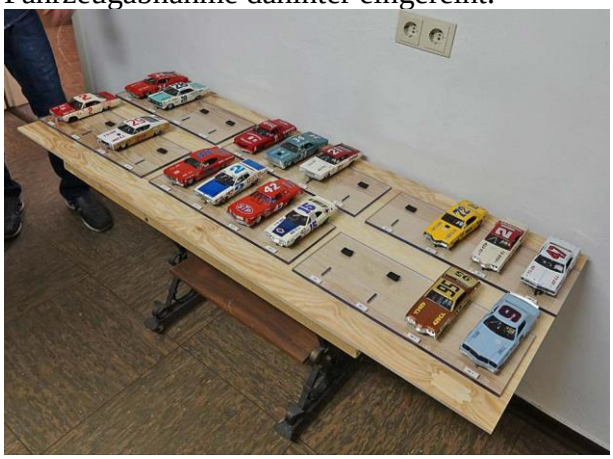
Sicher ist man da zwar nie, aber es wurden dann tatsächlich 22 Leuts, die am Rennen teilnahmen.

Allerdings wollten wir nicht mit vier Gruppen und zwei Dummies fahren. Jörg richtete dann den PC für drei Gruppen mit 8-7-7 Startern ein. Interessant dabei war, dass aus dem Vorjahr fünf Teilnehmer fehlten, und es somit für zehn Leute das erste Rennen auf dieser Bahn im Duisburger Süden war.

Die Wagenabnahme ist bereit

Racing Heat 1

Die Platzierung in der Rangliste ergeben dann die Startplätze – und in dieser Saison neue Teilnehmer werden in der Reihenfolge bei der Fahrzeugabnahme dahinter eingereiht.



Parc Fermé mit Positionsangabe

In der **ersten Startgruppe** dominierte Ralf Pistor, für den die Bahn auch neu war – und der sich einige Abflüge leistete. Trotzdem blieb er klar vor seinen Verfolgern Thorsten Grau, Ralf Postulka und Fred Hübel, die dicht beisammen lagen. Die Abflugrate bestimmte bei den Dreien die Positionen.
Dahinter konnte sich Markus Michel gegen Dieter Harth, Heiko Pöthen und Manfred Walter durchsetzen. MW musste sich nur knapp gegen Heiko geschlagen geben. 20 TM lag MW mit seinem schönen 77er Monte Carlo zurück und musste vorläufig das Schlusslicht übernehmen.

Zweite Gruppe in Heat 1

Die erste Gruppe in Heat 1

Die **zweite Gruppe** überraschte mit einem Zweikampf zwischen Jürgen und Werner. Beide schenkten sich nichts und die beiden trennten nur 30 TM nach den 24 Minuten Fahrzeit. Ein prima Ergebnis für Jürgen, der zum ersten Mal im HiP war und gleich gut mitmischte.
Zwei Runden dahinter tobte ein ähnlicher Kampf zwischen Volker Schulte und Frieder, der zugunsten von Volker mit 9 TM Vorsprung endete.
Eine weitere knappe Runde zurück lagen Uwe, Katja und Hans, die in dieser Reihenfolge ins Ziel kamen. Uwe klagte über seine Reifen, die nicht so gut liefen wie seine Reifen im Training. Katja hat weiterhin Probleme mit ihrem Arm und Hans kam das eine oder andere Mal ohne eigenes Verschulden in die Bredouille.

Durch die sieben Teilnehmer in der **dritten Startgruppe** kam auch noch Michael in die schnellste Gruppe.
Er hatte kleine Räder montiert, die auf der Carrera-Bahn im HiP nicht so gut funktionierten. Denn trotz Bodenfreiheit von 1,1mm setzte das Chassis manchmal auf.
Patrick fuhr vom Start weg allen davon. Er machte mächtig Dampf unterm Kessel und markierte eine Bestzeit auf der Bahn 1 von 10,439 Sekunden. Noch einmal ein knappes Zehntel schneller als im letzten Jahr, Chapeau!
Hinter Patrick kämpften Andreas, Lisa und der Berichterstatter um die Positionen, was zugunsten von ATH ausging – nur knapp vor Lisa.
Mit dabei war noch Frank mit seinem Darrell Waltrip Mercury, aber er musste in die nächste Gruppe absteigen, denn der Mercury suchte des Öfteren das Abseits auf. So blieb Frank noch über eine Runde hinter Michael zurück.

Schnellste Gruppe in Heat 1

Der 2. Heat

Für den zweiten Heat werden bekanntlich die Gruppen gemäß dem Ergebnis aus dem ersten Durchgang neu eingeteilt. Das gibt dann immer spannende Rennen der ähnlich schnellen Leute nebeneinander. Aber dieses Mal kam es leider nicht dazu, denn etliche Teilnehmer meldeten sich und wollten direkt in der ersten Gruppe starten. Alle hatten wichtige Argumente, dass sie noch bei familiären Begebenheiten dabei sein wollten. So ging das Regrouping etwas mühsam voran, was auch wieder Zeit kostete.

…die Fahrer dazu

Denn MW musste schon vorher gehen, da wir im Zeitplan etwas hingen, und auch Frieder verabschiedete sich vorher. Da musste Jörg alles für noch 20 übrig gebliebene Racer neu einteilen.

Eingabe Korrektur war nötig
[Der Herausgeber: Jugend forscht – Alter rätselt! 😉]

Ergebnis 1. Heat

1.	Patrick Meister	132,71 Runden
2.	Andreas Thierfelder	131,29 "
3.	Lisa Lipka	130,65 "
4.	Manfred Stork	129,40 "
5.	Jürgen Kuhn	127,84 "
6.	Werner Schilling	127,54 "
7.	Volker Nühlen	126,86 "
8.	Michael Moes	126,60 "
9.	Volker Schulte	125,44 "
10.	Frieder Lenz	125,35 "

Gute Stimmung im Schrauberraum

Die schnellste Gruppe war dann mit sechs Racern am Start, die andern beiden Gruppen mit je sieben Personen.

Patrick beherrschte weiterhin die schnellste Gruppe und ließ trotz eines kleinen Ausrutschers nichts anbrennen. Mit dabei in dieser Gruppen waren ferner der Berichterstatter, Jürgen nach einem bravourösen ersten Heat, dann Volker Nühlen, Werner und Michael.
Frank war hingegen eine Gruppe abgestiegen und Lisa und ATH waren schon weg.
Aber Lisa war im Fernduell mit dem Serien-Chef erfolgreich und eroberte die P2 noch vor ATH. Dieser fiel auch noch hinter den Chef zurück, behielt in der Tagesgesamtwertung

aber P3. Jürgen hielt wieder gut mit und erreichte am Ende gesamt P5 zusammen mit Volker Nühlen. Werner war nicht ganz zufrieden, denn am Ende lief sein Plymouth nicht mehr so gut und er fiel etwas zurück.
Verbessern konnte sich Ralf Pistor, er fuhr knapp zwei Runden mehr als in Heat 1 und verbesserte sich auf P7.

Erste Gruppe in Heat 2, mit den frühen Startern rechts im Bild

…die Fahrer und Lisa dazu – noch ohne ATH

Aufmerksame Einsetzer

Zweite Gruppe in Heat 2

Frieder mit Ford Torino (#21) im Clinch mit Volker's Chevy Impala

Ergebnis 2. Heat

1. Patrick Meister	130,28	Runden
2. Lisa Lipka	128,22	"
3. Manfred Stork	127,83	"
4. Volker Nühlen	127,23	"
5. Andreas Thierfelder	127,23	"
6. Jürgen Kuhn	126,31	"
7. Ralf Pistor	126,00	"
8. Frank Kaldewey	125,63	"
9. Uwe Schulz	124,64	"
10. Michael Moes	124,61	"

Patrick als Sieger allein auf dem Treppchen - die Anderen mussten früher gehen. Herzlicher Glückwunsch!

Fazit

Das zweite Rennen im Haus im Park in Meiderich bescherte uns ein interessantes Rennen mit mehr Startern als im Vorjahr. Dafür möchte ich mich bei allen Teilnehmern für ihr Mittun recht herzlich bedanken. Denn mit diesem Engagement können wir bei den Bahnbetreibern punkten und für diese Rennen werben.

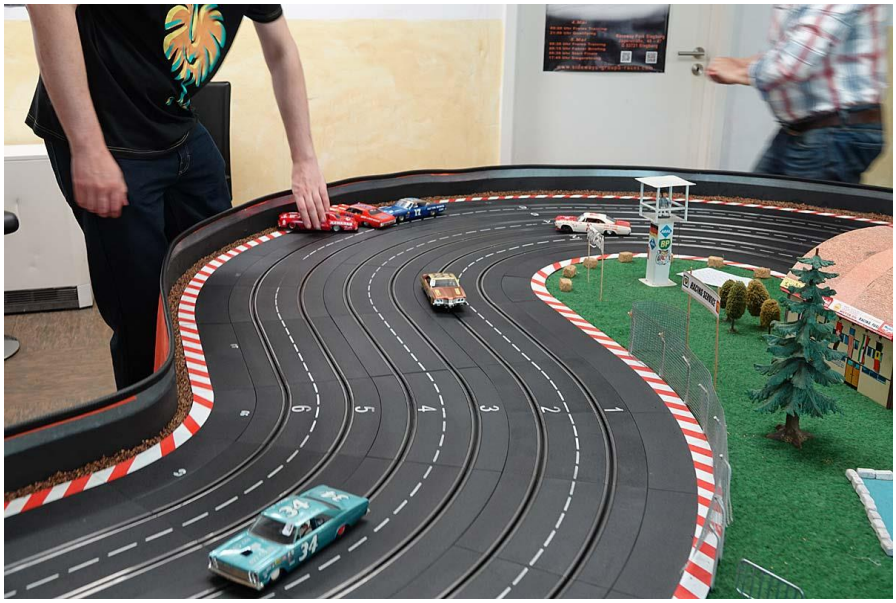
Dabei geht natürlich ein großer Dank an Jörg, Dieter und Werner für ihr fleißiges Treiben. Bei Jörg müssen wir uns für das Catering be-

danken, das er immer wieder auf den Punkt bringt und die Teilnehmer rundum versorgt.

Heiko half fleißig bei der Rennleitung, besten Dank!

Auch ein Training war für den Freitag vor dem Rennen eingerichtet worden, was auch gut wahrgenommen wurde.

Beim Bahnputzen half Werner mit, aber das war schnell erledigt. Denn die Bahn musste nur feucht abgewischt werden. Das war zwar zuerst etwas glatt, aber schnell stellten sich gute Rundenzeiten ein.



Gleich drei Wagen aus der Spur, was war los?

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Grand National

WDM 2019

am 24./25. Mai 2019 in Kamp-Lintfort

Bereit zum WDM-Funktionstest – fünf verschiedene Fahrzeugtypen ergeben ein buntes Bild . . .

Die Idee

„*…man müsste doch ‘mal wieder die Clubs des Westens zusammen bringen!*“. Diese Idee geistert seit dem C/Masters 2007 im ein oder anderen Kopf. Zumindest ab und an . . .

Nun wird die „C/West“-Serie schon längere Zeit eher sporadisch und nur sehr uneinheitlich in den Clubs gefahren. „Scaleauto/ West“ hat mutmaßlich die größte Verbreitung im Westen, ist aber durch die Vielzahl an Bauteile-Varianten und die arg unterschiedlich performanten Fahrzeugtypen kaum für solch eine Aufgabe geeignet . . .

Also „GT-Sprint“, da ebenfalls einsteigerfreundlich – u.a. mit zu verschraubender Karosserie sowie im Fachhandel erhältlichen Fertigkarosserien. In etlichen Clubs wird’s dito gefahren, Fahrzeuge gibt’s reichlich – und die Regeln sind klar und deutlich . . .

Das kombiniert mit der Ausgabe von Motoren und Rädern, um auch hier kein Spezialwissen oder besonders „gelungene Exemplare“ im Einsatz zu erleben. Plus eine fest vorgegebene Übersetzung . . .

„*Das müsste doch…!?*“ war der gedachte Ansatz.

Dann ging’s Richtung „Reichsbedenkenträger“: Wie soll man weniger erfahrene Leute einbeziehen/ gewinnen (eines der Grundprobleme in unserem Sport) – die anderen Folks aber ebenfalls angemessen challengen!? Das sind halt ganz unterschiedliche Leistungsklassen in einem Rennen . . .

Ergo wurde die Idee von Vorwiederständen aufgegriffen, welche die Bahnspannung quasi je nach Erfahrung und Leistungsklasse bereitstellen: „Full Power“ für die Cracks und ein ganzes Stück weniger Strom für die weniger erfahrenen Einsteiger . . .

„Flat out“ beim Testtag vor vier Wochen . . .

Die Umsetzung

Das Ganze wurde verschriftlicht und ausführlich unters Volk gebracht. Die „Abstimmung mit den Füßen“ ergab am Samstag ein überschaubares Feld von gut drei Startgruppen. Genug, um der gänzlich anderen Konzeption gründlich auf den Zahn zu fühlen. Zu wenig, um zu behaupten, man habe die Clubs des Westens ‘mal wieder zusammengebracht!

Erklärungsvarianten gibt’s drei Naheliegende:

- Die Konzeption taugt nicht.
- Die Konzeption wurde nicht richtig ‘rübergebracht.
- Die Clubs des Westens haben wenig Interesse an der Begegnung bzw. sie scheuen den Wettbewerb – selbst unter solchen „entgegenkommenden“ Bedingungen.

Die Bewertung dieser drei Varianten ist nicht Aufgabe des nachfolgenden Berichtes von der WDM – allenfalls ‘mal ein behutsamer Blick auf die Konzeption in der Umsetzung . . .

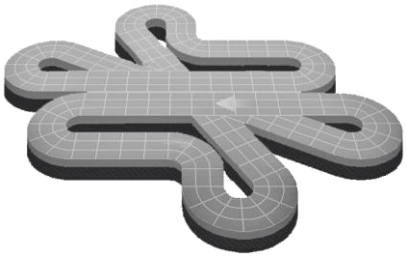
Bei weniger Grip dann (gewollt!) etwas weniger spektakulär am WDM-Wochenende . . .

Austragungsort

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL
www.slotracing-tabletop.de

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



Kompakt

Wetter	**19°** heiter bis wolkig
Grip	slidig und extrem konstant
am Start	19 Teilnehmer 3 Startgruppen (7-6-6)
Neues	die Veranstaltungskonzeption . . . Vorwiderstände regeln die Bahnspannung in Abhängigkeit von persönlicher Erfahrung . . . 10,5% des Feldes packen die technische Abnahme auf Anhieb . . . gezielter Anpassung von Grip und Bahnspannung . . . die fünf Titelträger (Mannschaft und vier Fahrer-Kategorien) . . .
Yellow Press	…der Autor „*unter Berücksichtigung der technischen Abnahme hätte man eigentlich das Gros der Teilnehmer als ‚Einsteiger‘ einstufen müssen!?*“
Zeitplan	Start: 10:30 Uhr Ziel: 18:00 Uhr
Racing	unterteilt in die vier Kategorien „Einsteiger“, „Clubsport“, „Routiniers“ und „Experten“ – jede Kategorie mit quasi eigener Bahnspannung, die anhand des verfügbaren Grips am Freitagabend festgelegt wurde . . . vehemente Fights um den Sieg in allen vier Kategorien – egal, mit wie vielen Beteiligten . . . durchweg enge, am Ende dann aber doch deutliche Entscheidungen nach Punkten – denn nur bei den „Experten“ hat’s am Ende die Maximalpunktezahl von 60 . . .
Titel Mannschaft	„RWP Siegburg“ aka „ZuSpätBremser“ fahren als GT-Sprint Newbees deutlichen Sieg gegen alt-erfahrene GT-Sprint Clubs ein! Dann „Carrera Freunde Schwerte“ und „SRC Mündelheim“ . . .
Titel Fahrer	Dirk Rommelsheim siegt bei den „Einsteigern“ nach vehementem Fight gegen Tristan Thierfelder Thomas Biernatowski vor dem favorisierten René Steger in der Kategorie „Clubsport“. P3 für Dirk Stracke . . . Ralf Leenen bei den „Routiniers“ vor Frank Ohlig und Andreas Thierfelder Sebastian Nockemann vor Kai-Ole Stracke bei den „Experten“ . . .

Freitag

Die Materialausgabe, der anschließende Funktionstest und die technische Abnahme sollten bereits am Freitag erfolgen, um am Samstag möglichst keinen Stress mehr zu haben und halbwegs relaxt „nur“ Rennen zu fahren.

Ergo ging’s bereits ab 14:00 Uhr ans Bahnputzen. Das war einerseits dringend notwendig und andererseits - nicht wirklich überraschend - einigen Wenigen vorbehalten. Eventuell sollte man bei Beteiligung Zusatzpunkte für’s Rennen vergeben!?😉

Dann hätte Gastgeberin Magdalene schon ‘mal ordentlich Bonuspunkte für’s Rennen erworben – sie ließ sich nicht davon abhalten, kräftig den Lappen zu schwingen.

Die schlechte Nachricht am frühen Nachmittag: Mit-WDM-Entwickler und -Durchführer Sebastian lag gesundheitlich stark angeschlagen auf’m Sofa und schickte Reiner als „Kurier des Zaren“ nach Kamp-Lintfort, um’s dringend benötigte Material auszuliefern. Der lieferte nicht nur, sondern putze auch . . .

Irgendwann war auch der Job erledigt. Herzlicher Dank (neben Magdalene und Reiner) an Christian für die perfekte Bahnvorbereitung!

Noch einmal der bildliche Unterschied zwischen Testtag mit „Teufels-Grip“ (oben, SLS) und dem WDM-Training (unten, 911er)

Apropos Bahnvorbereitung: Angestrebt war ein deutlich slides Gripniveau, damit nicht jede Ecke voll ging – und jede der vier Kategorie angemessen ‘was zu regeln hatte. „Flat out“-Grip gab’s es zum Testtag vor vier Wochen; das hat zwar auch riesig Spaß gemacht und Zeiten locker unter 9 Sekunden ergeben – als wirkliche Herausforderung für die Piloten war’s jedoch nicht anzusehen . . .

Neben dem Grip war die angelegte Bahnspannung der zwei variable Parameter für ausreichend Herausforderung. Die Ausgangsspannung von rund 20 Volt sollte den Folks aus der Kategorie ordentlich ‘was zu tun geben – und über die eingesteckten Vorwiderstände herunter skaliert halt auch allen anderen Fahrern in den drei weiteren Kategorien . . .

Bis zum Abend stellte sich heraus, dass das angestrebte Grip Level mit unbenutzten Rädern wohl gut getroffen war – und die Bahnspannung bei besagten 20 Volt Ausgangsspannung für’s Rennen eingeregelt werden konnte.

Kleiner Exkurs: 20 Volt sind für den 18D-Motor oft Standard. Die GT-Sprint Fahrzeuge sind jedoch vergleichsweise leicht (sie müssen min 172g / dürfen max. 182g wiegen!) und als Standard-Triebwerk wird üblicherweise der niedriger drehende Schwarze Carrera verbaut. 20 Volt am Bison für solch ein Fahrzeug sind also ein Wort, speziell bei slidigen Gripverhätnissen – zum Vergleich: Der SLP-Cup belässt es bei 200g Mindestgewicht mit Bison Motor bei 18,5 Volt Bahnspannung auf Plastik und auch beim Grand Slam, der ähnlich leichte Fahrzeuge und vergleichbaren Grip aufwies, wurde lediglich dieser Wert an den Netzteilen eingestellt . . .

Daraus folgert aber, dass „mehr Spannung“ für die höhere Kategorie nicht zwangsläufig auch „mehr Runden“ bedeuten muss. Die wollen bei einem Überangebot an Power erst einmal „erfahren“ werden!!

Wie üblich ließ sich anhand der Trainingsleistungen wenig zum Leistungsniveau ableiten – mit gut eingefahrenen Rädern, die ggf. auch schon ‘mal chemisch behandelte Strecken (wie z.B. Holzbahnen) gesehen hatten, waren nach wie vor „Traumzeiten“ im niedrigen 9er Bereich möglich – die Folks, die’s mit

nagelneuem Material versuchten, hatten jedoch mit dem Überwinden der 10er Schallmauer reichlich zu tun . . .

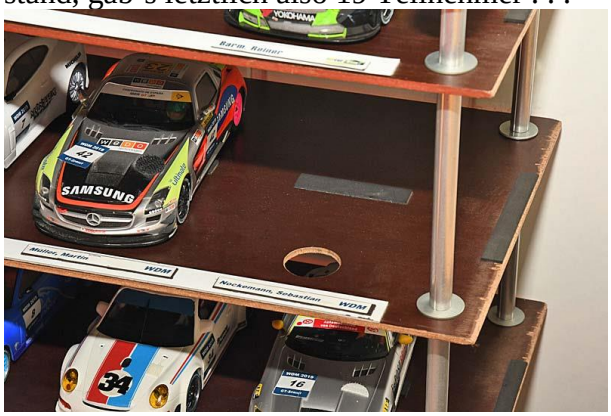
Sachstand Freitag Mitternacht: 18 Fahrzeuge im Parc Fermé – Sebastian fehlt; Reiner ist als „Vertretung“ vorgesehen

Ergo schalten wir gleich zu Materialausgabe, Funktionstest und technischer Abnahme. Das Ganze verlief schön unorganisiert – einzige Zielsetzung war, bis ca. Mitternacht alle 18 Cars im Parc Fermé stehen zu haben . . .
Mit einem „Experten“ und neun „Routiniers“ war gut die Hälfte der Folks mehr als alterfahren. Zumal auch in der „Clubsport“-Kategorie jede Menge Racing Routine unterwegs war . . .
Am Ende der technischen Abnahme waren genau zwei Mann ohne Mecker oder Nachbesserung durch die Untersuchung gelangt (…so viel zum Thema „Routinier“!). Da passten die Durchmesser der Vorderräder nicht, die Gewichte… alles Dinge, die man durchaus auch bereits Tage im Vorfeld ‘mal checken kann – oder auch beim Clubrennen!?
Egal – irgendwann nach Elf standen alle Cars nahezu reglementkonform für die Quali bereit – erster und zweiter Akt vorbei, Vorhang . . .

Die technische Abnahme – vielleicht ein wenig beengt, auf jeden Fall aber arbeitsreich für (nahezu) alle Beteiligte . . .

Samstag

Glücklicherweise traute sich Sebastian Nockemann am Samstagfrüh den Start zu und lief in Kamp-Lintfort auf. Ein Einsatzauto wurde zusammengebaut – mit dem ausgegebenen Material ausgestattet, eingerollt und abgenommen . . .
Da sein „Vertreter“ eh bereits im Parc Fermé stand, gab’s letztlich also 19 Teilnehmer . . .

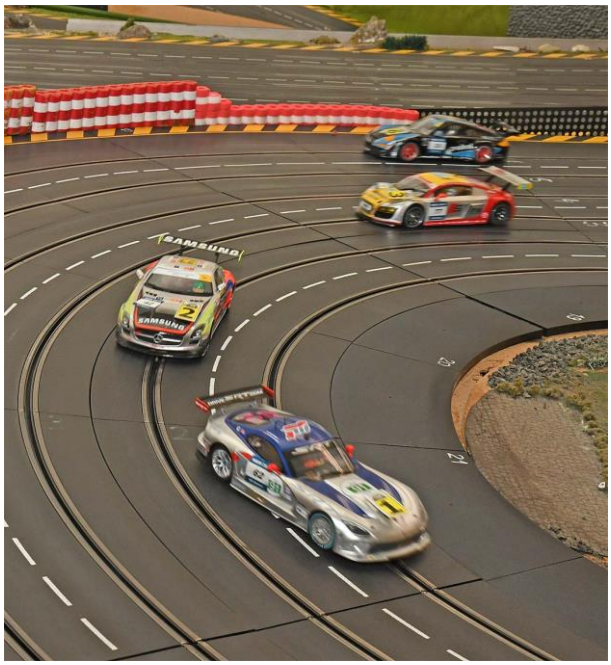


Samstagfrüh wurde die obige Lücke auch noch geschlossen – Sebastian trat an, wenn auch angeschlagen und auf karge Kost gesetzt . . .

Nur kurz zum Ablauf und zur Wertung des Rennens. Der WDM-Tag bot drei Kapitel:

- Quali über zwei Runden (plus eine zum Ein-/Ausrollen)
- Ein Rennen über vier Minuten pro Spur. Gestartet wurde gemäß Quali – alle Kategorien bunt gemischt (Vorwiderstände sei Dank!).
- Das zweite Rennen über sechs Runden pro Spur, gestartet nach dem Ergebnis des ersten Rennens. Wieder bunt gemischt.
- Punkte gab’s anteilig für alle drei Kapitel – ca. 10% für die Quali, knapp 40% für’s erste und gut 50% für zweite Rennen. Die Maximalpunktzahl für einen Dreifachsieg waren 60 Punkte . . .

Mit einem Duell Schwerte vs. Mündelheim war zu rechnen – bei leichtem Vorteil Schwerte, da dort Kai-Ole Stracke als einziger „Experte“ volle 60 Punkte bereits nach dem Anrollen im Sack hatte. Alle anderen Kollegen würden im Rennverlauf halt hart für Ihre Punkte arbeiten müssen! 😉



Erstes Rennen, erste Startgruppe, erste Kurve – HansP vor Martin . . .

Nach Quali und einer Stunde Fahrzeit standen dann die Drei von „RWP Siegburg“ als unumstrittene Sieger fest. Wirklich (über’s gesamte Rennen) dagegen hielten nur die Mündelheimer – die gerieten aber bisweilen ins Stolpern. Und die Schwerte Kollegen bliesen nach der Quali unisono Frust und besannen sich erst nach und nach auf’s Kämpfen – zumindest die meisten . . .
Derweil agierten die „Kellerkinder“ aka „Gustavson Racing“ engagiert, litten aber ein wenig unter der sehr fair von ihnen selbst vorgeschlagenen Einstufung in die Kategorien. Ergo lag man am Ende nur auf der P4 . . .
Extrem eng war’s aber im Fight um die Positionen 2-4 allemal - speziell, wenn man berücksichtigt, dass eine Position bei den „Routiniers“ im ersten Rennen um die 2 Punkte ausmachte und im Zweiten ca. 3 Punkte!!

1.	RWP Siegburg	171,22 Punkte
2.	Carrera Freunde Schwerte	144,70 Punkte
3.	SRC Mündelheim	143,58 Punkte
4.	Kellerkinder	138,00 Punkte

Mannschaftstitel

Eine Bemerkung vorab: Für diesen Titel wurden nur die Ergebnisse derjenigen Fahrer berücksichtigt, die auch für eine Mannschaft genannt waren. Somit war’s quasi ein separat gewertetes Rennen im Rennen – und alle „freien Mitarbeiter“ wurden komplett herausgerechnet . . .

Für diese Wertung trafen drei Mannschaften mit viel Erfahrung mit den GT-Sprint Autos im Club („Carrera Freunde Schwerte“, „Kellerkinder“ und „SRC Mündelheim“) auf „RWP Siegburg“, die bis zum Januar kein GT-Sprint Auto gesehen, geschweige denn gefahren hatten . . .

Strahlende Mannschaft: „RWP Siegburg“ . . .

Erstes Rennen, zweite Startgruppe . . .

Fahrertitel

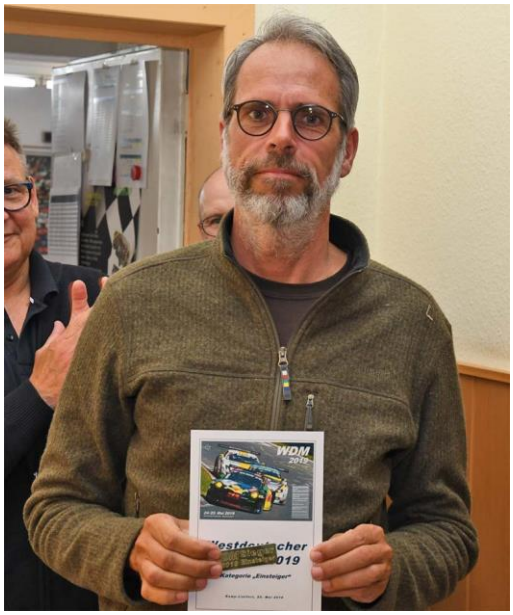
Beim Fahrertitel wurden die Teilnehmer nach der Quali um ihre Meinung befragt – wie immer in Form des Tippspiels. Danach würde Tristan Thierfelder den Titel bei den Einsteigern holen, René Steger in der „Clubsport“ Kategorie siegen und Sebastian Nockemann (Gesundheit hin, Gesundheit her) der „Experten“-Champ werden. Da gab’s Null Zweifel bzw. kaum Abweichungen bei den Tipps . . .

Lediglich bei den „Routiniers“ war man sich teilnehmerseitig uneins, ob nun Ralf Leenen oder Christian Letzner das Rennen machen würde. Dafür war allerdings kaum ein Dritter auf den Zetteln zu finden . . .

Bei den „**Einsteigern“** hattes nur/ immerhin zwei Starter. Tristan Thierfelder siegte in der Quali Danach aber übernahm Dirk Rommelsheim das Ruder. Der Fight der Beiden ging über die volle Distanz – im ersten Durchgang obsiegte Dirk mit nur 59 TM Vorsprung; im Zweiten dann mit 51 TM . . .

Erschwert wurde das Rennen der Beiden, da sie in einer 7er Gruppe unterwegs waren, sodass der direkte Vergleich auf der Strecke nicht immer gewährleistet war. Da wird man den Einsteigern künftig das Leben (in Form von 6er Gruppen) erleichtern müssen!

Jedenfalls war’s erfrischend, die zwei Einsteiger fighten zu sehen – die Show war ähnlich gut wie in den anderen Kategorien . . .



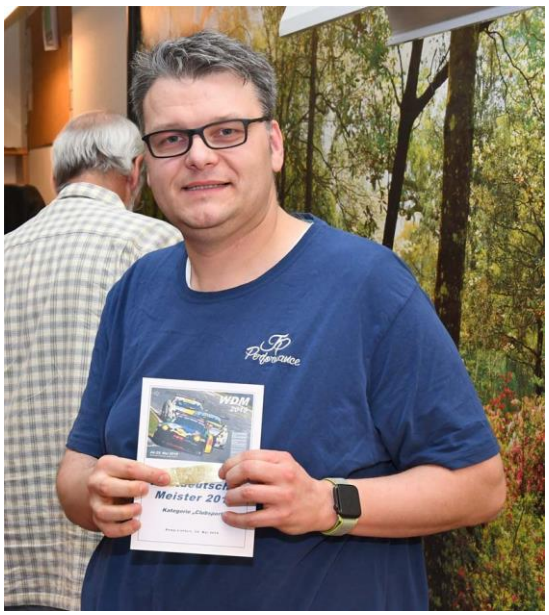
Dirk Rommelsheim („Kellerkinder“) in beiden Rennen knapp vor Tristan Thierfelder . . .

Erstes Rennen, dritte Startgruppe . . .

In der Kategorie „**Clubsport**“ waren letztlich sechs Leuts im Wettbewerb. Der Favorit aus’m Tippspiel gewann die Quali – und musste sich anschließend Thomas Biernatowski beugen. Und zwar gleich zwei Mal! Im ersten Umlauf lag Thomas nur 30 TM vorn – im Finallauf waren’s dann sogar 1,5 Runden! In dieser Show mischte im zweiten Durchgang auch noch Martin Müller mit, der bis zur letzten Spur satten Druck auf René ausübte. Dann donnerte ihm ein Kollege in den Heckdiffusor, was in eine Instandsetzung mündete und Zeit

bzw. Runden kostete. Sonst wär's wohl ein vehementes 3er Finale geworden . . .
Dennoch hatte es am Ende drei zufriedene Gesichter auf'm Treppchen. Thomas holte den Titel, René hatte extrem wertvolle Punkte für „RWP Siegburg" eingefahren und Martin hätte P3 in diesem Feld vor dem Rennen wohl mit Begeisterung akzeptiert! 😉

1. Thomas Biernatowski 57,60 Pkt.
2. René Steger 54,38 Pkt.
3. Martin Müller 44,22 Pkt.



Thomas Biernatowski setzte sich durch . . .

Auf der P4 ging Dirk Stracke durch's Ziel. Bei ihm gab's einen sauberen Aufwärtstrend von der Quali bis zum zweiten Rennen. P6 in der Quali – P4 mit noch gut 4 Runden Rückstand auf den Sieger im ersten Rennen – und im zweiten Umlauf dann schon (im Fernduell) in den Fight um die P2 in der Kategorie verwickelt. Für's Punktekonto der Schwerter war's eine Wohltat – wobei halt eine bessere Quali bzw. ein paar Runden mehr im ersten Rennen die Schwerter auf Schlagdistanz zu den Siegburgern hätten bringen können . . .
Im Kampf um die P5 ging's zwischen Reiner Barm und Frank Knuth hin und her. Reiner erwischte die bessere Quali und blieb auch im ersten Rennen vor Frank. Der wiederum drehte im Schlussabschnitt den Spieß um und distanzierte Reiner um 56 TM. Entscheidend war schließlich, dass Reiner im ersten Durchgang auch Dirk Stracke abhängen konnte, also einen weiteren Teilnehmer zwischen sich und Frank brachte. Das ergab den entscheidenden marginalen Punktevorsprung . . .

Zweites Rennen, erste Startgruppe, erste Kurve – dieses Mal will's Dirk besser machen . . .

Bei den „**Routiniers**" waren mit neun Teilnehmern die meisten Starter angetreten. Die favorisierten Folks Letzner und Leenen lagen in der Quali vorn – hauchdünn dahinter folgte Johannes Rohde, der sein GT-Sprint Fahrzeug erst am Freitag zusammenschraubte und sich die fehlenden Teile noch rasch zusammenkaufte oder -lieh! 😉
Die schnellste Startgruppe komplettierten schließlich der Autor und Frank Ohlig . . .
Im ersten Rennen vermochte sich Ralf dann sukzessive von Christian abzusetzen und den Lauf deutlich mit ca. einer Runde Vorsprung zu gewinnen. Dabei geriet lange Zeit sogar Sebastian Nockemann bei den „Experten" unter Druck (er kam am Ende nur eine gute Runde weiter als Ralf!) . . .
Nicht unbedingt erwartet battleten im Finale Christian und Frank Ohlig um den Silber-Rang. Bei Fallen der Zielflagge hatte sich Frank um 23 TM an Christian vorbei geschafft! Die Verfolger – Andreas Thierfelder auf der P4 und der Autor – hatten mit diesem Duell nichts im Sinn. Die Abstände auf Christian waren deutlich und lagen bei jeweils etwa

1,5 Runden . . .
Das war im Fight um den Mannschaftstitel schon ‘mal ein „Advantage Siegburg“ – P1 und P2 für Siegburg und P3 und P4 für DU Mündelheim. Da der Schwerter „Routinier“ Ingo Vorberg die rote Laterne nur vermeiden konnte, weil Hans Przybyl durch einen verschobenen Motorträger knapp fünf Runden verlor, waren die Schwerter eigentlich schon aus dem Rennen um den Mannschaftstitel . . .
Hinter dem Autor wurde es eng – Johannes Rohde lag nur 13 TM zurück auf P6 und Michael Pottymeyer weitere 11 TM dahinter. Diese Platzierung machte die Ausgangssituation vor dem Finale für die „Kellerkinder“ nicht wirklich einfacher . . .

Zweites Rennen, zweite Startgruppe . . .

Das zweite Rennen wirbelte dann eine Menge durcheinander. „Potty“ steigerte sich und schob sich um zwei Positionen auf die P5 vor. Auch ATH gab endlich Gas und verbesserte sich dito um zwei Plätze auf den Silber-Rang. Dagegen fielen Frank Ohlig und Christian Letzner um je einen Platz zurück. Frank sicherte sich unbedrängt die P3. Christian hatte ab der zweiten Spur nicht mehr vollen Speed und musste die drei Anderen kampflos ziehen lassen! ☹ Die Ursache für den Einbruch war auch nach dem Rennen nicht wirklich zu lokalisieren . . .

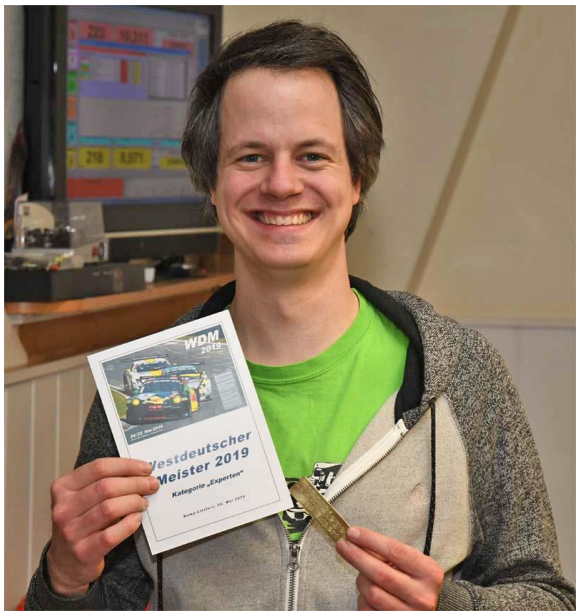
Damit war die Messe quasi gelesen, denn genau ein „Routinier“ hatte mit Positionswechseln nichts im Sinn: Ralf Leenen siegte erneut in seiner Kategorie – mit ziemlich genau einer Runde Vorsprung vor Andreas Thierfelder . . .

Ralf Leenen („RWP Siegburg“) in beiden Rennen vorn . . .

Der Doppelsieg für die Siegburger sicherte dann auch locker den Mannschaftstitel, da halfen den Mündelheimern auch die Plätze 3 und 4 bei den „Routiniers“ wenig . . .
Kurz zum restlichen Feld. Johannes Rohde lief hinter „Potty“ auf der P6 ein – Hans Przybyl kam ohne technische Probleme weiter nach vorn. Der Autor beugte im zweiten Rennen allerlei Wehwechen und Ingo Vorberg gelang keine wirkliche Steigerung . . .

1.	Ralf Leenen	59,53 Punkte
2.	Frank Ohlig	51,58 Punkte
3.	Andreas Thierfelder	49,80 Punkte

Nur zwei „**Experten**“ waren in Kamp-Lintfort dabei. Die „duale Geschichte“ ist rasch erzählt: Sebastian körperlich sicherlich nicht ansatzweise fit. Kai-Ole mit dem 911er bei den herrschenden Grip Verhältnissen und einem sehr kurzen Radstand kaum optimal aufgestellt, ferner auch noch am Schwerter „Start-Syndrom“ leidend . . .
Quali für Sebastian. Erstes Rennen für Sebastian, aber Kai-Ole kämpfte sich ins Rennen und wies nach 24 Minuten nur ca. zwei Runden Rückstand auf.
Dann im zweiten Umlauf ein beherztes Rennen von Kai-Ole – Druck ohne Ende auf Sebastian. Auf der fünften Spur vielleicht noch 3-4m Rückstand für Kai-Ole. Und auch auf der Schlussspur Eins (Kai-Ole) gegen die Zwei (Sebastian) ging’s so druckvoll weiter – der Abstand änderte sich kaum, keiner von Beiden ließ nach.
Letztlich entschied ein Abflug von Kai-Ole im Bergabgeschlängel den Kampf um den Rennsieg – aber auch um den Titel. Denn mit einem Sieg im zweiten Rennen hätte Kai-Ole Sebastians Punktvorsprung noch kompensieren können. Die Show war gigantisch und beiden gebührte der Applaus bei der Siegerehrung!



Sebastian errang den Sieg nur um Teilmeter im entscheidenden 2. Rennen gegen Kai-Ole . . .

Zweites Rennen, dritte Startgruppe – die erste Kurve drückt den Rennverlauf aus. Kai-Ole und Sebastian eng im Fight um den Sieg – Ralf Leenen sicher auf der dritten Position . . .

ROC

Zwischen dem ersten und zweiten Rennen gab’s ein Rahmenprogramm . . .
Dazu wurden die besten der jeweiligen Clubmeisterschaft in 2018 zum Regler gebeten – 2018er Clubmeister waren leider nicht am Start, was auch schon ‘mal eine Aussage ist!
Dies waren Michael Pottmeyer für die Kellerkinder, Andreas Thierfelder für Mündelheim, Ingo Vorberg für Schwerte und Ralf Leenen für Siegburg. Ferner wurden die Herren Przybyl und Rohde noch dazu gebeten, da sie zumindest in einem (anderen) Club fuhren . . .

Gemäß der Spezifikationen für ein echtes „Race of Champions“ wurden folgende, gänzlich unterschiedliche Fahrzeuge auf die Spuren gestellt (und verblieben auch dort):

- DPM-Porsche 911 GT1
- Craftsman Truck
- kein CUP! Porsche 962
- NASCAR
- Gruppe 245 Zwerg
- „Spardose“

Die am ROC beteiligten Fahrzeuge . . .

Leicht überraschend hieß der Sieger nach 6*2 Minuten Fahrzeit Michael Pottmeyer! Ihm folgten dichtauf Ralf Leenen und Andreas Thierfelder . . .
Die P4 ging an Hans Przybyl – und Johannes Rohde und Ingo Vorberg trennte dahinter nur ein ganzer Teilmeter . . .

Alle Fahrzeuge wurden mit 20 Volt betrieben und waren mit Scaleauto ProComp-3 Rädern bestückt. Das Fahrverhalten der Fahrzeugtypen war (charmant ausgedrückt) vielfältig bis abenteuerlich . . .

Der Autor war eigentlich schon froh, dass sich alle sechs Fahrer ohne zu murren auf dieses Abenteuer einließen . . .
Am Ende schien's so, als hätte man auf den Fahrerplätzen sogar richtig Spaß an den Backen. Es gab die merkwürdigsten Infights – z.B. „Zwerg" gegen „kein CUP!" – und dabei eine Menge Feixen und Gelächter . . .

„Potty" („Kellerkinder") machte letztlich das ROC-Rennen und distanzierte Ralf Leenen sowie Andreas Thierfelder . . .

Die „nicht murrenden" Fahrer des ROC . . .

Fazit

Passt!

Was die Konzeption vorgab, wurde umgesetzt: Anspruch beim Fahren, jedoch lösbare Aufgaben für die jeweilige Kategorie.
Das Durchziehpotential am Regler war weder für die „Experten" noch für die „Routiniers" gegeben – und auch die Fahrer in den Kategorien „Clubsport" und „Einsteiger" hatten reichlich zu tun . . .

Die durchweg engen Resultate und vehementen Fights stimmen ebenfalls zufrieden . . .

Bei der abschließenden Siegerehrung gab's fundamental keine Schelte – auch auf explizite Anforderung nicht . . .
Wobei erfahrungsgemäß die Fahrersicht nach außen hin immer „*Anspruch ist toll!*“ lauten wird. Und ebenso erfahrungsgemäß wird die individuelle Bewertung auch einmal anders ausfallen, weil „flat out“ halt deutlich einfacher zu handhaben ist.
Letzte Klarheit wird wohl erst die WDM 2020 bringen – da ist wieder „Abstimmung mit den Füßen“ angesagt . . .

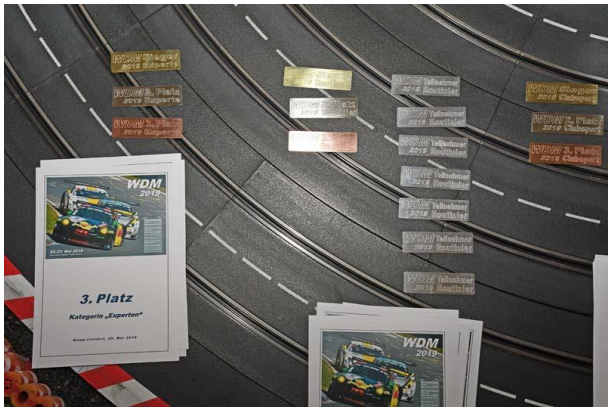
Unabhängig davon passte der lockere organisatorische Rahmen für die vergleichsweise geringe Starterzahl. Die technische Abnahme müsste organisatorisch noch ein wenig geschärft werden – räumlich großzügiger aufgestellt und mit fest zugewiesenem „Schreiber“. Die Gelassenheit vom Chef im Ring (Chris Letzner) war hingegen nur zu loben. Teilnehmerseitig war's allerdings ein Armutszeugnis und weist verdammt viel Potential für Verbesserungen auf . . .
Der ebenfalls eher locker gestaltete Zeitplan passte ebenfalls. Bisweilen durfte sogar jemand zu Ende essen! 😉 Viel dazu beigetragen hat sicherlich die routinierte Handhabung der Bepfe durch Ralf Leenen, der selbst das ROC (mit quasi gänzlich anderen Parametern) ganz entspannt abwickelte . . .

Gruppenbild der WDM 2019 . . .

Over and Out

Die Nachkontrolle wurde geschlabbert, die Motoren zurückgegeben und dann die Siegerverehrung in Angriff genommen . . .
Dort wollte der Autor erst einmal selbst weniger werten, sondern Meinung hören. Das gelang nach einigen Anlaufschwierigkeiten ganz gut. Die ein oder andere Anregung ist notiert. Wirklichen Mecker gab's zumindest nicht . . .

Dafür gab's Urkunden und Plaketten für alle Teilnehmer. Die Top 3 der Kategorien erhielten Ihre Exemplare in poliertem Gold, Silber bzw. Bronze . . .
Für den Titelträger bei den Mannschaften gab's ferner einen großen (Wander-)Pott . . .



Urkunden und Plaketten (mit Nutzwert für die technische Abnahme – sic!!) für alle . . .

Das „Bedankt“ fällt etwas länger aus, denn die Konzeption und Durchführung der WDM war mit viel, viel Arbeit verbunden . . .

- Sebastian und Jan dachten und werkelten über Monate an der Konzeption. In deren Verlauf brachten sich auch die Technik-Chefs der Clubs (Andreas, Christian, Frank und Ingo) ein.
An der praktischen Erprobung im Vorfeld wirkten dazu (neben den beiden Denkern) auch Christian und Thomas mit . . .

- Magdalene ließ sich aktiv auf das Abenteuer WDM ein. Und bestritt am Wochenende die gewohnte, aber

immer wieder beeindruckende One-Woman-Show!

- DoSlot fertigte (unfreiwillig) kurzfristig die ausgegebenen ProComp-3 Pneus, weil Scaleauto schon seit Ende 2018 keine Kompletträder mehr liefern kann . . . Und die Räder waren top!
  Dazu kamen viele anderen Eigenleistung aus Dortmund wie z.B. die Plaketten, die Nummern auf den Heckscheiben oder die zuverlässig funktionierenden Vorwiderstände!!
- Die eigentliche Veranstaltung hielten dann im Schwerpunkt Christian Letzner (Technik) und Ralf Leenen (Zeitnahme) in Schwung. Beide Jobs wurden wirklich souverän gelöst!!
  Dazu gesellten sich zahlreiche andere Helfer bei Zeitnahme, Startaufstellung, Auf- und Abbau, der Orga sowie der stellvertretende „Hoffotograf“ Kai-Ole . . .
- Herzlicher Dank Euch allen für den wirklich tollen Beitrag zur WDM-Premiere!!

Und dann !?

Für die WDM 2020 gibt’s noch einiges zu klären. Das „Wo“ steht – der Raceway Park Siegburg (so die Folks denn wollen) . . .
Bei den Bahnen hat’s dann zwei zur Auswahl. Bei den Terminen ca. 365 Optionen . . .

Im Juli steht die Saisonplanung 2020 an. Dann wird’s sicherlich konkreter!

Und weil er so schön flog, hier noch mein Lieblings-„Bilstein“ vom Testtag – der Link zur WDM 2020 geht über den Piloten, denn der kam aus Siechburch . . .

Alles zur „WDM 2019“

Rennserien West / WDM

News aus den Serien

Saison 2019/20

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2019 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓	✓	① ② ③
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / -	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Flexi WESTCUP	✓	✓	① ② ③
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	Z ① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
kein CUP !	✓ / ✓	✓	① ~~②~~ ~~③~~ ④ ⑤
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ T ⑤ ⑥ O
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ T
Pre'59 GP	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
WDM	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	- / -	. . .	läuft . . .
GT-Sprint	- / -	. . .	läuft . . .
Scaleauto West	- / -	. . .	läuft . . .

,