WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 114 -

11. Juni 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . am Ring tobten über das Wochenende „die Großen“ 24h lang um die Nordschleife. Bei den 1:24er wurde auch getobt: Am Samstag im östlichen Münsterland - die DSC-West traf sich zum 2.Lauf in Herzebrock. Sowie auch am Niederrhein: Der NASCAR Winston Cup fuhr Lauf Nr. 3 in Duisburg Mündelheim. Schwere Kaliber waren Sonntag in Kamp-Lintfort unterwegs. Der 4. Lauf stand für die Craftsman Trucks an . . .

Was liegt nächste Woche - neben den 24h von Le Mans - an !? Am Samstag der 2. Lauf zur 245 easy* in Arnsberg und am Sonntag das nachgeholte Finale zur LM’75 in Siegen. Anschließend geht der Westen beinahe in die Sommerferien: Bis Anfang August werden nur noch je ein NASCAR sowie ein DSC-West Rennen geboten . . .

„WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 114 enthält Berichte zu allen drei Events des zurück liegenden Wochenendes - Christian Grüttner und Nick Speedmann sei Dank ! Auch die Vorberichte decken das anstehende Wochenende ab: 245 easy* und LM’75 sind dem Schleichenden und Patrick Fischer ein paar Worte wert . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
  2. Lauf am 9. Juni 2007 in Herzebrock
- NASCAR Winston Cup
  3. Lauf am 9. Juni 2006 in Duisburg Mündelheim
- Craftsman Truck Series
  4. Lauf am 10. Juni 2007 in Kamp-Lintfort
- 2 4 5 easy *
  2. Lauf am 16. Juni 2007 in Arnsberg
- LM’75
  3. Lauf am 17. Juni 2007 in Siegen

DSC-West

2. Lauf am 9. Juni 2007 in Herzebrock

geschrieben von Christian

Das Vorfeld

Ein Wochenende gespickt mit Motorsport pur. 24h Nürburgring, DTM Brands Hatch, F1 Kanada, Motorrad-WM. Aber auch im kleinen Maßstab war ordentlich was los. DSC-Süd Finale in Heroldsberg (Von dieser Stelle aus die herzlichsten Glückwünsche an den neuen DSC-Süd Champion Patrick Studer) und DSC-West Lauf in Herzebrock. Konzentrieren wir uns nun auf letztere Veranstaltung.

Im Vorfeld war etliches zu hören und zu lesen, wer denn kommt, wer nicht, und wer von wem gerne mitgenommen werden wollte.
Die Schweizer Fraktion um Bichsel, Studer & Co. war in Heroldsberg zugegen, siehe oben.

Etliche Nordlichter hatten Ihre Anwesenheit verkündet, und so kam es denn auch. Neben Jürgen Stüdemann war auch Stephan Wiesel nebst besserer Hälfte in Herzebrock am Start. Beate und Andrea sollten durch Diso´s Nachwuchs Anna Verstärkung in der Frauenquote kriegen, was aber durch den Vierbeiner aus dem Hause Schweizek schmerzhaft verhindert wurde.
Absagen musste leider Kai-Uwe S., der anderen Aktivitäten frönte (oder frönen musste??? ☺☺). Leider glänzte auch der Rest der Duisburger Bande durch Abwesenheit. Dafür schaute David Rietz vom Team Fumi vorbei (ja, nur zum schauen), während der Papa Ali ins „Werk“ musste zum Litzekleben.
Das Highlight setzte aber Heiko Sander aus Minden, der extra anreiste, nach Trainingsrunde und Concours aber erschrocken die Zeiten auf dem Monitor entdeckte: „Die Zeiten passen nicht“ in den Raum warf, den Koffer packte und gen heimischem Grillen entschwand.
Trotzdem hatten sich nach Nennungsschluss satte 23 Slotter eingetragen, die im Slotpoint von Thomas Schweizek Ihre Runden drehen wollten. Diesen kann man neuerdings auch unter www.renncenter.eu erreichen, um sich über Termine, Neuheiten, Material etc. zu informieren.

Tee gefällig ???

Die Uhr zeigte kurz vor zehn, Orga-Chef Patrick Fischer war soeben eingelaufen, also wurde der 10-Uhr-Tee auf schlappe 11:30 verschoben. Patrick und Dieter machten kurz und knapp nochmal auf die Besonderheiten des Tages aufmerksam, als da wären, Abnahme, Concours, Zeitplan etc. Aber bitte alles mit Ruhe, da man ja mit der Anzahl Teilnehmer nicht in Panik verfallen muss.
Christian bat die Fahrzeuginhaber zum Fototermin, und Thomas Schweizek stellte sein Team (2x Marion, Johannes und der Chef selbst) vor, welches für Getränke und Mittagessen verantwortlich war.

Der Cheffe am Grill, sieht gut aus, oder ???

Es sollte eine entspannte Geschichte werden, hier am nordöstlichen Ende der Region West. Wenn es aber nach Reisefachleiter Andreas Rehm geht, sind wir mitten im Outback. Wilde Tiere, üppige Vegetation und dann dieses Klima. Einfach stimmig.

Neuheiten

Wie schon von Orga-Chef Patrick im Forum angekündigt, hatten etliche Fahrer neues Material im Gepäck. Das wurde sorgsam von Concours-Chef Dieter begutachtet und bewertet.

Ford GT40 Targa Florio

Herausragend hierbei die Schöpfung von Aule, der den Hornberg Lola T70 in Himmelblau aufgelegt hat. Auch Thorsten Szugger präsentierte 2 Neuwagen, die auch 20 Pkt. erreichten. Die Corvette der 69er Tour de France und der Ford GT40 der 67er Targa Florio waren heiße Kandidaten auf den Best of Show.
Stephan Wiesels Ferrari 312PB war auch eine Augenweide. DiSo hatte noch eine Katze gebaut, und Patrick ließ das Cavallino Rampante in Form eines Daytona 365 GTS/4 an den Start rollen.

Schwarzer Rappe von Patrick

Technische Abnahme

Diesesmal geleitet von „Mr. Abosieger“ himself, Frank Hermes mit Support von Jürgen Stüdemann. Die beiden baten etliche der Fahrer zur Nachbesserung, hatten diese doch das krumme Augenmass zum Einstellen der Bodenfreiheit eingesetzt. Auch wurden etliche verbotene dicke Backen aufgedeckt, und die Reifen von Vorder- und Hinterachse zur Einhaltung der richtigen Breite in die Runde geschickt.

Wollen wir doch mal nachmessen

Ansonsten blieb es ruhig im Lager der technischen Kommissare und gegen 12:30Uhr hatten alle Autos der Klasse 1 Ihren Freifahrtschein

erhalten. Klasse 2 sollte im Laufe der Veranstaltung folgen . . .

Reisefachleiter bei den Startvorbereitungen

Die Rennen

Aufgrund von Problemen mit der Spannungs-Versorgung auf Bahn 6 entschied sich die Rennleitung, diese Spur auszulassen und das Event auf den 5 verbliebenen Spuren durchzuführen. Pro Turn gab es dann 6 Minuten Fahrzeit, damit der Fahrspaß erhalten blieb.
Aufgeteilt in 4 Startgruppen, senkte Rennleiter Thomas pünktlich um 13:00 die Startflagge und die 6 Jungs der ersten Startgruppe nahmen das Herzebrocker Plastik unter die Räder.

1. Gruppe

Michael Brinkmann machte die Pace in der Gruppe, aber ganz dicht dahinter Thorsten Szugger und Dennis Grabow. Dennis und Thomas am Anfang öfter in Gras, ansonsten entspanntes Fahren.

Corvette GS von Dennis Grabow

46er Turns mit Zeiten um 7 Mitte fuhren die Jungs in dieser Gruppe. Vor dem letzten Turn liegen Michael Brinkmann und Thorsten Szugger gleichauf mit 184 Runden an der Spitze und auch auf der Bahn stehen die beiden gleichauf. Die letzten 6 Minuten entscheiden über den Sieg. Thorsten siegt mit der Corvette und 229,56 Runden. 12 Teilstriche hat er Michael mit dem Ferrari Daytona abgenommen, allerdings erst nach einem kleinen Lackaustausch wenige Runden vor Schluss. Dritter im Bunde wird Günther Grabow, der sich eine halbe Runde von Thomas Schweizek absetzen kann.

2. Gruppe

Stephan und Beate Wiesel kriegen es hier mit den Herren Benecke, Schauf, Müller und Grüttner zu tun. Lutz und Christian gasen mächtig an, wobei der Pressefuzzi durch diverse Ausritte zurückfällt. Beate beschäftigt derweil Günther Grabow, der den Opel immer wieder in der Spitzkehre einsetzen darf. Erst die Androhung „ich bleibe sitzen“ zeigt Wirkung und Beate zieht Ihre Bahnen. Derweil hat Stephan Wiesel die Verfolgung von Lutz aufgenommen. Was die Performance der beiden am Drücker angeht, haben sie sowieso keine Gegner zu fürchten. Selbst die Jungs von AC-DC waren Waisenknaben gegen die Beweglichkeit ☺☺
Über die Bahnen setzte sich Lutz weiter ab, während Stephan mit dem Grip haderte. Frank Schauf und Günther Benecke bekebbeln sich hinter Lutz, während der Pressereferent viel zu oft neben dem Slot liegt, obwohl die Diso Alpine wesentlich mehr hergeben könnte.
Am Ende der 5 Turns a 6 Minuten liegt Lutz mit 230,76 Umläufen vor Frank Schauf, der sich mit 228,45 Runden knapp vor Günther Benecke mit 228,25 Runden und dem einzigen Cabrio in dieser Gruppe behaupten kann.

;-)))))

3. Gruppe

Nun ging es heiß her. Nicht nur dass der Bahnraum nahezu 100% Luftfeuchte aufwies und die Temperatur dem Siedepunkt nahe lag, nein, es lag vielmehr an der Pace die Patrick Fischer mit dem Cavallino in das Plastik

brannte. 48er und 49er Turns mit tiefen Zeiten um 7 Sekunden waren die neue Messlatte. Einzig André Brocke konnte ihm folgen, allerdings mit deutlichem Respektabstand. Die anderen 4 hatten sich zu einer kleinen Kampfgruppe zusammengefunden. Mittendrin Andrea Fischer, die aber wie alle anderen auch schwer an den Bedingungen knapste. Patrick war vorne weg, das blieb auch bis zur Zielflagge so. Ein neuer unglaublicher Rekord von 239,84 Runden stand auf der Uhr. André war über seine 233,63 Umläufe ebenso glücklich wie Andrea auf der drei, die sich knappe 10 Teilstriche vor Andreas Rehm halten konnte. Etwas enttäuscht war Aule, der seine Corvette nach 229,55 Runden abstellte.

4. Gruppe

Die schnellsten 5 mussten nun in die Hölle von Herzebrock. Das aber nur, weil sich die grüne Hölle zur gleichen Zeit in einen Sturzbach verwandelte und die 24h verspätet starten ließ. Dennoch waren etliche Zuschauer und Fahrer mit Pause im Schrauberraum anzutreffen, um am TV die Ereignisse zu verfolgen.

Aber mehr als gelassen zogen die Herren Stüdemann, Sommer, Hermes, Simsek und Dervermann die Bahnen. Die Zeiten fielen aber auch hier deutlich ab, so dass 47er turns die Regel wurden. Vorneweg mit Vorsprung von mehreren Runden, wer sonst, Frank Hermes mit seiner Corvette. Vor dem letzten Turn sogar 4 Runden vor Dieter, dessen Jag ging wie die Pest. Uwe Drevermann jagte alle wild vor sich her, sodass im Ziel folgende Reihenfolge entstand: Dritter im Bunde Mehmet Simsek auf Corvette und 231,89 Runden, davor Dieter Sommer mit 236,93 Umläufen. Sieger der Gruppe und auch Gewinner der Klasse 1, Frank Hermes mit 240,24 Runden.

Jaguar E-type von Dieter Sommer

Top5:

Frank Hermes	240,24 R
Patrick Fischer	239,84 R
Dieter Sommer	236,93 R
Andre Brocke	233,62 R
Mehmet Simsek	231,89 R

Zusammengefasst heißt das, verdammt schnelle Jungs ganz vorne, obwohl das Wetter sein übriges dazutat und Fahrern und Fahrerinnen alles abverlangte. Etliche Handtücher und Trockentücher wurden benötigt, um die Rinnsale zu bändigen, feuchte Hände und T-Shirts die problemlos jeden Wet-Shirt Contest gewinnen sollten, kennzeichneten die kleine Klasse. Wir sind eben im Outback ;-))

Nach kurzer Pause und Regrouping bat Orga-Chef Patrick zum zweiten Teil der Veranstaltung. Dennoch blieb genügend Zeit sich die Speisen von Catering wie feinen Kuchen und Torte mit Sahne, kühles Eis oder einfach nur kühle Getränke drinnen oder draußen munden zu lassen.

Entspannung pur

Bahnchef Thomas Schweizek hat es sich auch dieses Jahr nicht nehmen lassen, den Preis für die weiteste Anreise zu vergeben. Dieser geht in 2007 an Stephan und Beate Wiesel, die mit

ihrem Wohnmobil aus Neumünster hierher angereist waren.

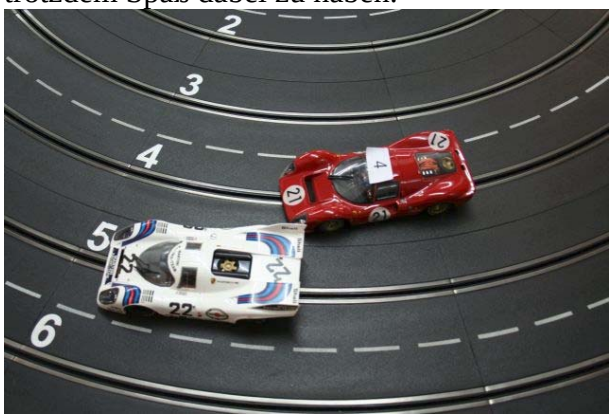
Heimfahrt gesichert

Klasse 2

Nachdem die technische Abnahme der Klasse 2 im Schnellkurs durchgeführt wurde, ging es dann um 16:50 weiter.

1. Gruppe

Uwe Drevermann gegen Stephan und Beate lautete die Formel für diese Klasse. Uwe hatte sich kurzfristig für den McLaren Mk1 Elva von Phönix Racecars entschieden, eine gute Wahl, denn er konnte sich gleich zu Beginn absetzen. Dennis Grabow und Thomas Horn konnten nur zusehen und fuhren daraufhin ihr eigenes Rennen. Die Zeiten pendelten sich rasch bei 7,7 - 8 Sekunden ein, ein weiterer Tribut an das Wetter ?? Auch der Gemütszustand wurde angekratzt, denn die Herren Dervermann und Wiesel legten eine seltsame Fahrweise an den Tag, die als leicht benebelt bezeichnet werden kann. Beide schienen aber trotzdem Spaß dabei zu haben.



That`s racing !!!!

Das führte aber dazu, dass Dennis und auch Thomas Schweizek immer weiter aufschließen konnten. Nach dem Fallen der Zielflagge hatte Uwe D. 233,88 Runden zusammengefahren. Den knappsten Zieleinlauf des Tages brachten Dennis und Thomas hintereinander.
Nur durch eine halbe Autolänge oder einen Teilstrich getrennt haben die zwei die Plätze zwei und drei mit 232,54 zu 232,53 Runden eingefahren.

2. Gruppe

Diese Gruppe wurde sichere Beute von Frank Schauf, der seinen Porsche 917K schnell und sicher über die sechs Spuren bewegte und in der Endabrechnung 237,85 Runden auf seinem Konto verbuchte. Genau eine Runde dahinter sicherte sich Michael Brinkmann Rang 2. Günther Benecke mit der Mirage komplettierte das Podest mit eingefahrenen 235,41 Umläufen. Damit lag er nur 7 Teilstriche vor Günther Grabow. Aule bewegte die Lola T70 zügig aber vorsichtig, nur Christian war mit dem GT40 noch hinter ihm platziert.

Hornberg Lola T70, gebaut von Aule

3. Gruppe

Am Start standen 5 Porsche 917K, alle mit einer anderen Kriegsbemalung.

Farben-Vielfalt

Vom Start weg lag zunächst Jürgen Stüdemann in Front, bevor er durch Abflüge auf Bahn 5 diese abgab. Thorsten Szugger brachte mit dem Ford GT40 etwas Abwechslung in die

Truppe, auch geräuschmäßig. Der 917K von Andrea wurde immer schön vom Göttergatten umgesetzt und mit Startnummer versehen; können unsere Streckenposten das etwas nicht ??? Schöne viele, enge Zwei- und Dreikämpfe waren zu beobachten, bei denen sich Andreas Rehm immer weiter absetzen konnte und Sieger dieser Gruppe wurde. 239,85 Runden für Ihn auf Platz 1 vor Andrea Fischer mit 238,50 Umläufen. Eine tolle Leistung zeigte Michael Kaltenpoth, der den 917er auf 237,89 turns scheuchte und sich so Rang drei in der Gruppe sicherte.

4. Gruppe

19:30 ist Start in die letzten 30 Minuten Renngeschehen am heutigen Tag. Vor der Tür tobt ein gewaltiger Regenschauer, von dem die Fahrer allerdings nicht viel mitbekommen. Patrick Fischer geigte richtig los, angetrieben vom guten Abschneiden in Klasse 1, Frank immer gleichauf; so blieb es über die Spuren. Frank mit einem seiner seltenen Abflüge festigt aber dann das Endergebnis. Hinter den beiden balgen sich die anderen Jungs um Plätze und Runden. Im Ziel nur 1,2 Runden zwischen Platz 3 und 5, in der Reihenfolge Sommer, Simsek, Brocke. Vorne gewinnt Patrick mit 244,94 Runden Klasse 2, Frank holt Rang 2 mit 243,40 Runden.

Top5:

Patrick Fischer	244,94 R
Frank Hermes	243,40 R
Andreas Rehm	239,85 R
Andrea Fischer	238,50 R
Dieter Sommer	238,40 R

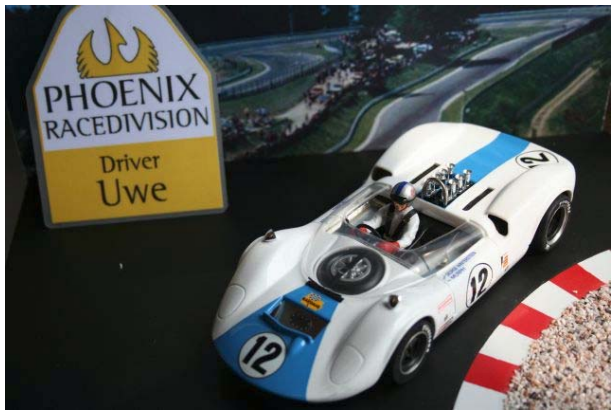
Sensationell hierbei Platz drei für Andreas Rehm (hat der Trans-Am Sieg 1 Woche vorher doch was gebracht ?!!) aber auch Andrea Fischer auf Platz 4, klasse Leistung. Die beiden ganz oben haben nach Klasse 1 einfach die Plätze getauscht. Das führt allerdings dazu, dass wir im Gesamt-Klassement zweimal Platz 1 haben. Denn beide mit den gleichen Concours-Punkten und der gleichen Anzahl Rennpunkte.
Also: Platz 1 für Frank Hermes UND Patrick Fischer. Gratulation !

Best of Show

Nachdem alles vorbei war, wurden alle noch verfügbaren 19,5 und 20 Punkte Autos versammelt, um von der anwesenden Gemeinde beliebäugelt zu werden.
Schade, denn die Wiesels waren schon auf dem Heimweg, und Stephans Ferrari 312PB war ein ganz heißer Anwärter.

Italienisches Kleinod

Mittels der bekannten und beliebten Streichholz-Methode wurde das schönste Gefährt ermittelt. Schon während der Prozedur stachen etliche Fahrzeuge hervor, wie der Lola T70 von Aule. Aber auch die beiden Mk1 Elva hatten ihre Fans. Der bereits angekündigte Preis von Karl-Heinz Hornberg, der übrigens wie auch im letzten Jahr persönlich vor Ort war, um sich das Geschehen näher anzusehen, ging dann auch verdientermaßen an Uwe Drevermann mit dem Phönix McLaren Mk1 Elva.



Na wenn das kein Product Placement ist ;-)))

Aus, Ende, Feierabend. Alle Rennen gelaufen, viel Schweiß gelaufen, Treppen rauf und runter gerannt, einfach ein Tag zum Davonlaufen. Nein, nicht wirklich.
Trotz aller Strapazen hat es sehr viel Spaß gemacht, die Anwesenden konnten schöne Rennen und Zweikämpfe beobachten, und vor der Tür wurden etliche Benzingespräche aus-

giebig und mit reichlich Flüssigkeit (weil zeitintensiv) geführt. Die Weitgereisten konnten auch ein positives Fazit abgeben, denn trotz reichlich Holzbahn-Erfahrung waren die Ergebnisse von Wiesel, Stüdemann und Co. sehr ansehnlich. Das schreit doch nach Wiederholung auf der Bahn vom Peter Meister, der den DSC-Cup Lauf auf Plastik am 11.August in Kamp-Lintfort durchführt.
Nächster Lauf zur DSC-West ist aber erstmal am 30. Juni in Neuwerk, nachdem der geplante Lauf in Arnsberg dort nicht durchzuführen war.

Danksagung

Der erste Dank geht an Thomas Schweizek und seine fleißigen Helfer im Slotpoint. Nachdem die Bahn in einen Zustand versetzt wurde, und die Helfer alles mögliche unternommen haben, die Temperaturen der Teilnehmer durch Getränke und Eis herunterzukühlen, gab es zudem ein Catering, was glaube ich, allen zugesagt hat. Weiterhin sage ich Dankeschön an Stephan und Beate Wiesel, sowie Jürgen Stüdemann, die nun die „Angst vor Carrera-Plastik“ abgelegt haben und die weite Anreise in Kauf genommen haben.

Ein Riesendank gebührt aber Lutz Müller, der während weiter Teile der Veranstaltung am Rennleiter-Pult saß und souverän die Gruppen über die Distanz leitete. Respekt ☺

Danke an das Orga-Team rund um Patrick und Dieter, die sich bemühten, den gesteckten Zeitrahmen einzuhalten und dementsprechend ein frühes Ende der Hitzeschlacht herbeizuführen.

Aber auch allen Teilnehmern ein herzliches Dankeschön für Eure Teilnahme, Euren Spaß am gemeinsamen Hobby und der Zusammenhalt der gesamten Truppe.

Ausblick

Wie gesagt, der nächste Lauf zur DSC-West ist am 30. Juni in Neuwerk. In knapp drei Wochen also ist Bergfest der 2007er Saison. Damit alle auch austrainiert sind, hat Patrick schon mal mögliche Trainingstermine bekannt gegeben. Am kommenden Donnerstag ist Finale zur DSC-Clubserie in Neuwerk, und in der Woche des DSC-West Laufes kann am Donnerstag beim Clubabend oder am Freitag fleißig trainiert werden.
Exakte Uhrzeiten folgen sicherlich noch im Forum und im Vorbericht.

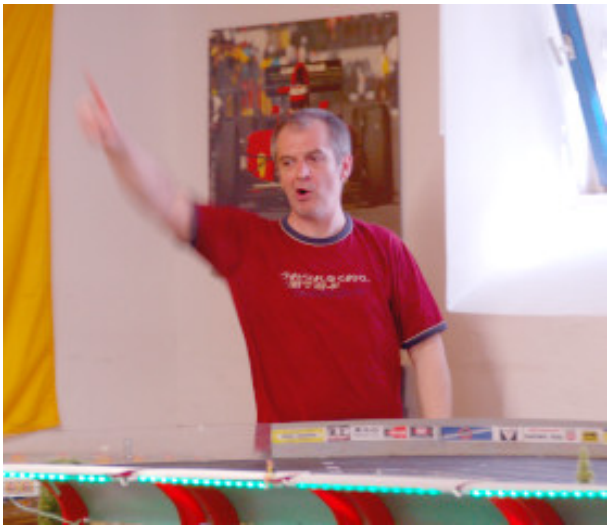
Wir sehen uns das nächste Mal hoffentlich Ende des Monats, bleibt gesund und munter,
Der Pressereferent

Alles weitere gibt’s hier:
DSC-Cup / DSC-West

NASCAR Racing Weekend

…wie schon im Vorbericht erläutert, wurde dieses Wochenende das erste der beiden NASCAR Racing Weekends eingeläutet. Hierbei wird jeweils samstags mit Kunststoff Fahrwerken, GP Reifen und goldenen Carrera Motor gefightet und am Sonntag nach „Wilder Westen“ Manier mit schwarzem Carrera und DOW Reifen bei den Trucks auf die Jagd nach Wertungspunkten gegangen.

. . . hier Kämpfen die Besten . . . !!



. . . erklärt hier Jemand den Wettstreit für eröffnet . . . ??

Das zweite derartige Wochenende am 3. und 4. November markiert zudem das jeweilige Saisonende mit den entsprechenden Abschlussfeiern und Siegerehrungen.

NASCAR Winston Cup

3. Lauf am 9. Juni 2006 in Duisburg Mündelheim

geschrieben von Nick Speedman

. . . im Kultur- und Freizeitzentrum steht eine gar nicht kleine und sehr feine Carrera Bahn, die immer mittwochs im Rahmen der Clubabende befahren wird. Zudem sind fast alle Clubmitglieder in den einzelnen NASCAR Klassen vertreten und fighten nicht so sehr um die Plätze sondern natürlich auch um den Sieg.

Kompakt . . .

- **Sieg für Oliver Stork auf seiner Heimbahn !!**
- **Attentat auf Mündelheimer Kuchenblech !**
- **24 Racer(innen) am Start !!**

Adresse

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

Url

SRC DU - Mündelheim

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

Der dritte NASCAR Winston Cup Lauf wird wie die Auftaktveranstaltung in DU Buchholz auf einer 4-spurigen Clubanlage ausgetragen. Da werden jetzt einige unken, warum nicht bei der Dichte von 6-spurigen Anlagen diese bevorzugt werden. Der Grund ist wie immer einfach - wer keine Fahrer zu den Rennserien entsendet, kann nicht auf einen Wertungslauf hoffen. Und ganz nebenbei, man kann auch mit 24 Startern auf 4 Spuren Spaß haben.

„Volker, so kannst Du die Startgruppen eingeben . . . !!“

. . . Überprüfung der Dachhöhe von mind. 50 mm auf der Messplatte . . . !!

Die eingebundenen Bilder zeigen im Ansatz, wie spannend die Rennen am Samstag in Mündelheim waren. Es wurde sich keine Schiene Wegstrecke geschenkt. Hierbei blieb es immer fair, und viele Startgruppen befanden sich nach den 16 min Fahrtzeit noch in der gleichen Runde.

Tageswertung Heat 1, 4 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: O. Stork 104,06 Rd., Christian Schnitzler 103,34 Rd., A. Thierfelder 103,25 Rd., M. Stork, Volker Schulte, Jürgen Tepass

Leider habe ich als Berichterstatter nicht vehement darauf gedrängt, die Ergebnisse als Ausdruck zu erhalten, somit bleibt der Bericht eher eine kleine Bildergeschichte als eine mit Zahlen hinterlegte Darstellung des Renngeschehens.

. . . noch wird trainiert.!!

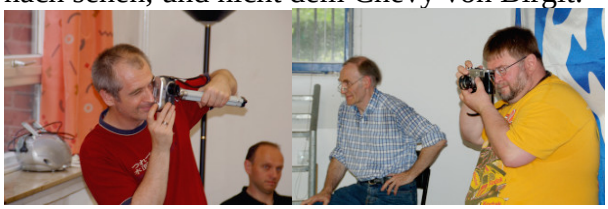
. . . und den Geschichten aus einem jungen Slotterleben gelauscht . . . !!

Aber zwei kleine Geschichten lohnen die Erwähnung. Birgit und Tommy Eckel haben wohl so viel gemeinsam, dass Sie nicht nur für die Grand National sondern auch bei den Winston Cup Fahrzeugen die gleichen Decal Bögen „Pepsi N# 11“verarbeitet haben.

. . . zwei gleiche Fahrzeuge führen zu Missverständnissen . . . !!

Eigentlich kein Problem, wenn man nachdem Umsetzen der Fahrzeuge den Standort des Eigenen erkennt. Nach dem Signal drei, zwei, eins, weiter schlug Tommy´s Chevy sauber nach der langen Gegengrade ungebremst in die Bande ein. Nach zwei weiteren Einschlägen war für die Zuschauer klar, Regler verpolt oder die Bremse ist außer Funktion. Dann kam Tommy die Erleuchtung „ ich drücke, also bin

ich“, nur muss ich dem richtigen Fahrzeug nach sehen, und nicht dem Chevy von Birgit.



. . . Digital gegen Fotochemie . . . !!

. . . der nachgereichte Pokal für „best of show“ für Andreas Trebsdorf . . . !!

Die zweite Story rankte sich um ein herrenloses Buffet im Musikraum des Mündelheimer Kulturcenter. Alles stand schön bereit und dass schon am frühen Morgen. Aber wo war Derjenige, der Ordnung schaffte oder den Überblick behielt. Und da kann man doch erkennen, wie manche Männer doch arme Würstchen sind ohne ihr weibliches Pendant. Chistoph von den Teutonen ordnete gelegentlich das Dargebotene und brachte die Würstchen an den Siedepunkt. Am frühen Nachmittag wurden dann die beiden Backbleche mit Kirschstreusel entdeckt, wobei das erste fachmännisch in 9 raumgreifende Stücke filetiert war, wobei ausgerechnet das mittlere und damit größte Stück schon fehlte.

. . . alte Schulräume haben doch was Kindliches . . . !!

Schnell fiel der Verdacht auf Hacki, der wie der Berichterstatter auch sichtlich daran Spaß hatte, wie bei der vorgefundenen Aufteilung des Kirschstreusels nur neun Mann glücklich zu machen wären. Da kam doch schnell die Idee mit der einzig verbliebenen 500 gr. Mettwurst sich noch zwei halbe Brötchen zu schmieren. Irgendjemand hatte dann wohl das zweite Backblech Kirschstreusel in 18 Liliputaner Stücke geteilt, mit dem Ergebnis, das dann die 10 Stücke übrig blieben. In dem Zusammenhang danken wir Jill Pasch für ihr nettes Klavierspiel zum 5 Uhr Tee.

. . . der Tagessieger Oliver Stork . . . !!

Und dann war wie immer plötzlich die Zeit des Spielens abgelaufen und es kam zur Siegerehrung.

Die **TOP 6** in Kurzform O. Stork, Christian Schnitzler, A. Thierfelder, M. Stork, Jürgen Tepas, Volker Schulte ,

Vorschau . . .

Der Tross der Nascar Winston Cup Racer wird das vierte Rennen am 14.07.07 in Bad Rothenfelde bestreiten. Dann werden wir zu Gast bei Andreas und Christoph und seinen Kollegen sein.

P.S. ein Teil der Bilder sind von Thomas Form

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / NASCAR neu

Craftsman Truck Series

4. Lauf am 10. Juni 2007 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman

. . . nicht ganz 15 Stunden später trafen sich die NASCAR Fahrer wieder zu Ihrem nächsten Wettstreit auf der großen Bahn bei Peter Meister in Kamp-Lintfort. Die beiden Jungs der S.R.I.G. Teuto konnten bei der Pasch Family übernachten. Dass nicht alle Fahrer wieder frei von zu Hause bekamen, war schon bei Auswahl des Termins klar.

. . . war ich gut auf Spur 5 !!

Kompakt . . .

- **… Doppelsieg für Christian Schnitzler bei den Craftsman Trucks und der V8 Trans-Am !!**
- **14/16 Fahrer(innen) am Start**
- **Trucks fuhren vor den Trans-Am**
- **DOW Reifen erhöhen die Leistungsdichte !**

Adresse

Carrera Erlebniswelt P. Meister
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

…wie so häufig waren kleine Verbesserungen an den Fahrzeuge vor dem Start notwendig. Vor allem der noch verfügbare Reifendurchmesser brachte manchen dazu, noch mal eine andere Übersetzung zu testen. Wie nicht anders zu erwarten, wurde natürlich auch viel über mögliche Neuerungen in der Reifenbearbeitung gewitzelt und auf fein kaschierte Moosgummischichten hingewiesen. Die vielen Rennen in den zurückliegenden Wochen haben manchen Zeigefinger arg zugesetzt. Sodass jetzt Finger taping notwendig wurde!!

. . . getapet lassen ich die Schmerzen ertragen?!!

Craftsman Trucks

. . . noch vor der Mittagspause wurden die jetzt 14 Craftsman Trucker(innen) die Startgruppen aufgerufen. Mit Startgruppe eins gingen H. Bickenbach, O. Stork, N. Durukanli, Ch. Müller, A. Trebsdorf, Hermann und Jill Pasch ins Rennen.

. . . Startgruppe 1!!

Nezih und Oliver legten mal direkt los und führten das Feld an. Das Ergebnis nach 6 x 4 min. für Oliver P2 mit 142,22 Rd. war dann schon ein Meilenstein. Nezih konnte mit 139,83 Rd. nur hoffen, dass die Startgruppe 2 es nicht zu toll treibt.

… die Startgruppe 2 der Craftsman !!

Mit Manfred Stork, Chr. Schnitzler, A. Thierfelder, A. Lippold, Justin Pasch, I. Heimann und Klaus Schnitzler ging die Startgruppe 2 auf die Reise. Wäre nicht Christian dabei gewesen, hätte der Kampf um den Laufsieg ein Kopf an Kopf Rennen zwischen M. Stork Andreas Th. und Justin werden können. Aber da war Christian (P 1) schon eine Runde in Führung. Im Ziel sogar direkt drei mit 144,50 Rd. und das waren 11 Runden mehr als beim letzten Auftritt der Trucks in Kamp-Linfort mit GP Reifen. „Bravo Christian“, wie Manni P 4 mit 141,34 Rd. zu sagen pflegt.

Ergebnis Tageswertung. . .

die **TOP 6** in Kurzform Ch. Schnitzler, O. Stork, A. Thierfelder, M. Stork, J. Pasch, N. Durukanli

Starterfeld zum Fotoshooting drapiert . . . !!

V8 Trans-Am . . .

… mit 16 gemeldeten Racern ging es in 2 Startgruppen auf die Reise. Frank Kaldewey und Mario Hässler kamen jetzt zu den bisherigen Fahrern dazu. Die Laufzeit wurde bei auf 6 x 4 min belassen. Damit war der Vergleich des Leistungsvermögens der Trans-Am Fahrzeuge zu den Craftsman Trucks möglich.

Beide Startgruppen wurden als 8er Gruppe durchgeschliffen.

. . . V8 Trans-Am 2 Startgruppen . . . !!

Nun war der Rennverlauf nicht wirklich 1:1 vom Truck-Lauf zu übertragen, hatte aber gewisse Ähnlichkeiten: Christian Schnitzler (P1) holte den Laufsieg mit 149,32 Rd. Justin (P3) mit 143,82 Rd. verwies Andreas L. (P4) und M. Stork (P5).

In Startgruppe zwei kam es dann auch zu einer Unglaublichkeit. Ch. Müller als Einsetzer griff nach Hermann´s aus gespurten Trans-Am Boliden und wollte diesen vor einem herannahenden Fahrzeug in Sicherheit bringen. Dabei, wie so Verkettungen von Ereignissen sind, verlor Christoph das Gleichgewicht und das Fahrzeug flutschte ihm noch aus der Hand. Nicht wirklich schlimm, wenn nicht die Wurfparabel den Weg über die abgehängte Deckenbeleuchtung genommen hätte. Der Aufschlag war heftig, das Slotcar noch scheinbar zusammen. Aber das Fahrwerk bedurfte einer rundenlangen Aufbereitung. Somit war für Hermann schuldlos der letzte Platz zugeteilt.

Ergebnis Tageswertung V8 Trans-Am

Die **TOP 6** in Kurzform: Christian Schnitzler, A. Thierfelder, J. Pasch, A. Lippold, M. Stork, O. Stork

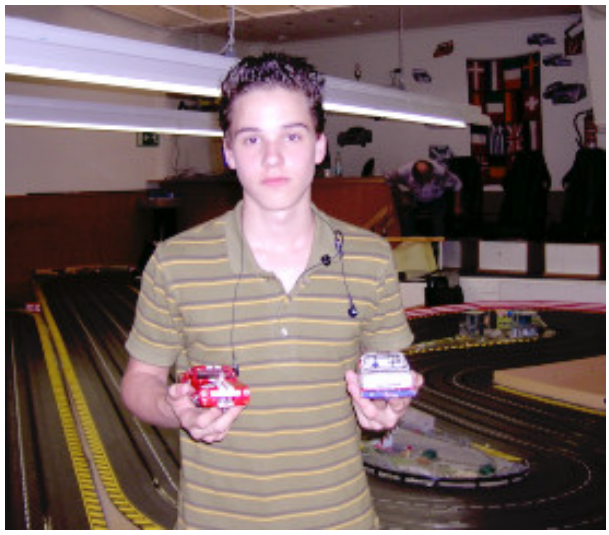
Dies und das. . .

. . . für das leibliche Wohl sorgte wie immer Magdalena Meister mit einer waren Flut von immer neune Köstlichkeiten. Dafür sprechen wir gemeinschaftlich unseren Dank aus.

. . . der Tross der NASCAR Truck Racer wird jetzt in die Sommerpause gehen und sich erst zum fünften Rennen am 2. September 2007 in

Duisburg Mündelheim wieder treffen. Dann werden wir zu Gast bei Volker Schulte und seinen Kollegen sein.

. . . nächster Lauf der NASCAR Grand National (NASCAR Oldtimer) ist am Sonntag, den 24. Juni 2007 beim Carrera Club Oberberg (CCO) in Bickenbach (Engelskirchen). Hans nimmt das Stammbuch mit und geht auf die Suche.



… unser Tagessieger !!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Craftsman Truck

245 easy *

2. Lauf am 16. Juni 2007 in Arnsberg

Die WWW Ausgabe 112 stimmte bereits ein wenig auf den 2. Lauf zur **245 easy*** beim Rennbahnclub Arnsberg ein. Die Abschnitte „Wegbeschreibung" und „Vornennung" wurden der Einfachheit halber daraus übernommen. Dieser Vorbericht widmet sich ein wenig tiefer der Intention der Serie sowie dem Kurs im Hochsauerlandkreis.

Der Kurs in Arnsberg - ein älteres Foto . . .

Alles „easy" . . . !?

Schaut man auf die Ergebnisse des letzten Laufs zur GT/LM Serie, fuhren dort die Sieger ~90 Runden/Stunde mehr auf dem anspruchsvollen 36m Kurs in Moers als das Team, welches die rote Laterne inne hatte. Auch die Nr. 25 der Ergebnisliste wies ein ähnliches Gap auf. Das entspricht rund 3¼ km Unterschied pro Stunde zwischen den Top-Settern und den Schlusslichtern . . .

Die Gruppe 2 4 5 bot ein ähnliches Bild: In der leichter zu beherrschenden Gruppe 5 kamen beim 3. Lauf rund 3km Differenz (umgerechnet auf die Stunde) zustande - und in der „Königsdisziplin" Gruppe 2 waren es gar 3½ km. Damit kam die Spitze - bezogen auf den Kurs in Neuwerk - pro Minute fast exakt zwei Mal an den hinten Fahrenden vorbei . . .

Kommt zu oft vorbei !? Gr.2 Camaro . . .

Das sind dann wohl „Welten" !? Auf Motor oder Räder kann dieser Unterschied kaum zurück zu führen sein - werden doch beide in der GT/LM ausgegeben. Und bei der 245 unterlie-

gen die Motoren zumindest einer regelmäßigen Kontrolle. Die verwendeten Materialien scheiden als mögliche Ursache ebenfalls weitgehend aus: In der GT/LM ist in der Spitze nur noch ein Eigenbauchassis unterwegs und die 245 schreibt gar „Großserie, Metall“ vor . . .

Folglich scheint es Defizite im Bau und der Steuerung der Slotcars zu geben. Und genau hier setzt die Konzeption der **245 easy*** an. Da während der normalen Rennveranstaltungen kaum Zeit bleibt, sich ausführlich um die Belange Dritter zu kümmern, werden bei der „easy“ sog. Coaches eingesetzt, welche sowohl bei der technischen Vorbereitung als auch im Rennen ausschließlich das Wohl und Wehe der Teilnehmer im Auge haben.

Und warum nicht ausschließlich einen Workshop machen !? Die Antwort ist kurz und kompakt: Weil auch das Fahren bzw. das Verhalten während des Rennens erlernt werden muss !!

Gedränge an der großen Bahn in Köln . . .

Das Ganze soll möglichst „easy“ (einerseits einfach, andererseits aber auch im Sinne von locker) gehalten werden. Ergo beschränkt man sich auf EIN Fahrzeug, um die Einstiegshürde nicht zu hoch anzusetzen. Die technische Abnahme ist auf ein Minimum beschränkt - und zwischen den beiden Durchgängen im Rennen können Modifikationen am Fahrzeug vorgenommen werden . . .

Ein 245-Slotcar - ganz egal, Welches . . . !!

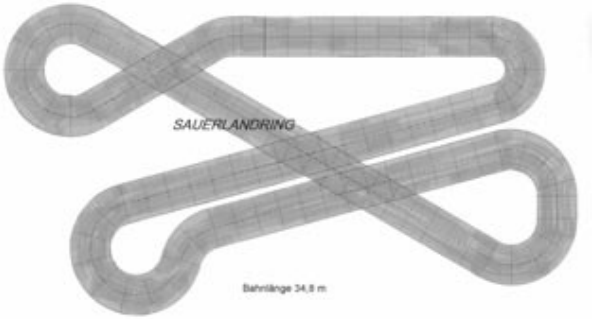
Mitmachen darf jeder ! Bevorzugte Zielgruppe sind die Einsteiger - sowie die Folks aus dem Mittelfeld, die sich weiter entwickeln möchten. Als ehrenamtliche Coaches fungieren die Jungs, die wissen (sollten), wie das Ganze funktioniert . . . ☺☺

Für die Jungs aus der Spitze und dem Mittelfeld gibt es außer wertvollen Erkenntnissen nichts zu gewinnen. Von Sachpreisen profitieren sollen am Jahresende die Einsteiger bzw. die wenig erfahrenen Racer . . .

„Easy“ soll der Renntag auch ausklingen: Die Veranstaltung beschließt ein gemeinsames Abendessen, das über das Startgeld abgegolten ist - die restliche Verpflegung des Tages allerdings nicht . . ☺☺

Strecke

Die 6 Spuren in Arnsberg dürften schnell zu erlernen sein. Der Kurs im HSK kommt ohne Zippel-Zappel oder hinterlistige Knicke aus. Vier lange Geraden werden durch Kurven unterschiedlicher Radien verbunden und geben dem Ganzen schon beinahe Holzbahn-Charakter. Lediglich ein Gegenschwung ist montiert. Das Hauptaugenmerk dürfte folglich auf dem Treffen der Bremspunkte liegen . . .



Gleichfalls „easy“ - das Streckenlayout in Arnsberg . . .

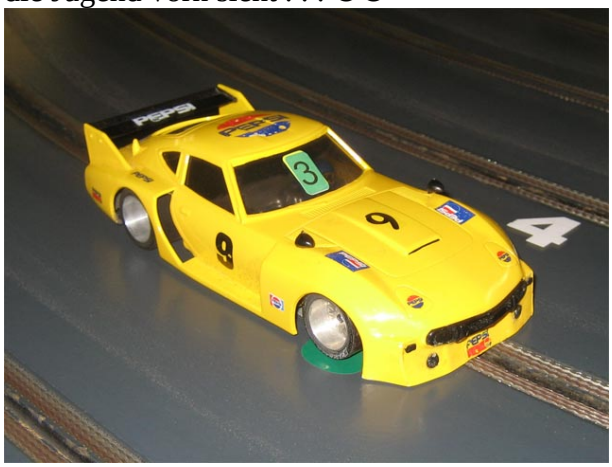
Als Übersetzungsempfehlung für den Anfang geben die Jungs vom Rennbahnclub 28,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung vor. Der berühmte Zahn mehr oder weniger auf der Achse dürfte das individuell vernünftige Maß dann schnell eingrenzen . . . ☺☺

Kaffeesatz

Nein - hier werden jetzt nicht die Favoriten auf den Sieg gehandelt . . . ☺☺

Zum Einen sollten wir der Beteiligung ein paar Worte widmen: Der Auftakt in Köln war (gelinde geschrieben) gut besucht. Die Organisation wurde auf eine harte Probe gestellt. Für Arnsberg rechnet die IG245 mit deutlich weniger Zuspruch - regionale und jahreszeitliche Gründe werden hier angeführt. Dies sollte zu einem entspannteren Verlauf des Tages führen, was sicherlich im Sinne aller Beteiligten ist . . .

In Köln kamen allein 25 Neueinsteiger oder wenig Erfahrene zur **245 easy*** zusammen - darunter 11 Kids im Alter zwischen 9 und 14 Jahren. Die besten Jugendlichen landeten am Ende noch im ersten Drittel der Ergebnisliste - die Einsteigerwertung machte man abgesehen von einigen Neulingen mit Lokalerfahrung gänzlich unter sich aus . . .
Man darf gespannt sein, welche Kids in Arnsberg erneut am Start sein werden und ob die entscheidende C-Wertung nach zwei Läufen die Jugend vorn sieht . . . ☺☺



Youngster Fahrzeug - Toyota 2000 GT von Johannes Kießling . . .

Wegbeschreibung / Parken

Der Rennbahnclub Arnsberg ist leicht zu finden; von der BAB 46 ist es nicht weit zur „Alten Stuhlfabrik“ im Widayweg (Wegbeschreibung auf der Web-Site / Kartenskizze in Google Maps) . . .

Auch das Parken ist „quite easy“ in Arnsberg ! (Park-)Platz ist rund um das Gebäude mehr als ausreichend vorhanden . . .

Das sah in Köln richtig nach Workshop aus . . .

Vornennung

Die **Vornennung** für eine Teilnahme an der **245 easy*** ist zwingend erforderlich, da die Teilnehmer bereits im Vorfeld in Gruppen aufteilt werden - und auch die exakte Anzahl der Abendessen geplant werden muss.
Nennungsschluss ist **Mittwoch, 13. Juni 2007 um Mitternacht** . . . !!

Vornennung an IG245 ☜ *zum Anklicken !!*

Im zu entrichtenden Startgeld sind die Kosten für das Abendessen bereits enthalten . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / 245 easy*

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Rennbahnclub Arnsberg
Widayweg 6
59755 Arnsberg Oeventrop

URL

www.rennbahnclub-arnsberg.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 34,8m lang

Zeitplan

Freitag, 15. Juni 2007
ab 17:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 16. Juni 2007
ab 09:00h Bahnöffnung, Training unter Workshopbedingungen
ab 09:30h Beginn offizieller Teil
ab 12:30h technische Abnahme
ab 13:00h Start erster Durchgang
anschließend Regrouping Pause und Start zweiter Lauf
anschließend gemütliches Abendessen

LM'75

3. Lauf am 17. Juni 2007 in Siegen

geschrieben von Patrick

Nachdem der Siegener Keller wieder trocken gelegt ist und sich doch noch kurzfristig ein Termin gefunden hat, können wir endlich auch den Endlauf der LM'75 durchführen.

Nach den ersten beiden Rennen auf Plastik ist zum Abschluss mal die Holzbahn dran.

Das „Siegener Parkett" zählt du den vielbefahrenen Bahnen im Westen. Daher wird sich der Trainingsbedarf sicherlich in Grenzen halten. Wer trotzdem noch Sehnsucht hat, kann sich am Freitag, den 15.Juni ab ca. 18.00 Uhr bei der Scuderia einfinden.

Die Klasse 1 der LM'75 . . .

Am Sonntag machen Siegener Jungs dann pünktlich um Neun den Keller auf. Rennstart wird wohl so gegen 13.00 Uhr sein.
Zum Saisonende gibt's dann natürlich auch eine kleine Tombola, die mit Sachpreisen einzelner Slothändler angereichert wurde.

Zur Ausgangslage

Die beiden bisherigen Läufe brachte zwei unterschiedliche Tagessieger hervor, die momentan natürlich auch die Serie anführen. Ob und wer von beiden den Gesamtsieg für sich entscheiden kann, wird vermutlich mal wieder über die Concours Wertung entschieden werden.

Muss nicht nachgebessert werden: Klassensieger aus DO mit vollen 20 Punkten . . .

Der vermeintlich Langsamere hat die eindeutig schöneren Autos, wobei der vermutlich Schnellere Defizite beim Concours hat. Oder hat da einer nachgebessert ?

Freuen wir uns auf einen gemütlichen Renntag in beschaulicher Atmosphäre mit wahrscheinlich recht übersichtlichem Starterfeld.

Wobei wir dann schon bei dem Hinweis zur LMC wären, die genau 6 Tage später an gleicher Stelle stattfindet: Die LM'75 versteht sich als zeitliche Nachfolgeserie der DSC. Wie der Name schon sagt sind hier Fahrzeuge **ab 1975** zugelassen. Ebendiese werden auch in der LMC Klasse 3 eingesetzt.
Wer also schon mal im Vorfeld sein Fahrzeug im Rennbetrieb testen möchte, sollte sich diese Möglichkeit nicht entgehen lassen !

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

Url

www.scuderia-siegen.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 37,5m lang

Zeitplan

Freitag	ab 18.00	freies Training
Samstag	ab 9.00	Training
	11.30	techn. Abnahme/Concours
	13.00	Start Klasse 1
	ca. 15.30	Start Klasse 2
	anschließend	Siegerehrung und Tombola

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / LM'75