WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 127 -

24. September 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . schon wieder sind Schulferien in NRW !! Dementsprechend übersichtlich geht's im Slotracing zu . . . ☺☺

Am Samstag fuhr die DSC-West ihr Finale im ScaRaDo - und die Zwerge waren in Bergneustadt unterwegs. Basta! Kommendes Wochenende tobt die DPM in Erzhausen bei Darmstadt mit starker westlicher Beteiligung. Ferner wird Sonntag der Formula Classic Day in Gelsenkirchen nachgeholt. Das war's dann auch schon mit dem westlichen Ferienprogramm . . .

An diesem Restprogramm ausgerichtet ist der Inhalt der Nr. 127 der „WILD WEST WEEKLY": Zwerge, DSC, DPM und CFD glänzen jeweils mit Renn- bzw. Vorbericht . . .

Am Vorbericht zur DPM haben die Teamchefs heftig mitgewirkt. Herzlichen Dank also an Andreas Laufenberg, Andy Lippold, Sebastian Nockemann und Manfred Stork für die wirklich ausführlichen Statements . . . !!

Inhalt (zum Anklicken):

- Kampf der Zwerge
  5. Lauf am 22. September 2007 in Bergneustadt
- DSC-West
  5. Lauf am 22. September 2007 in Dortmund
- DPM
  am 28. und 29. September 2007 in Erzhausen
- Classic Formula Day
  am 29. September 2007 in Gelsenkirchen

Kampf der Zwerge

5. Lauf am 22. September 2007 in Bergneustadt

geschrieben von Andreas

Der fünfte Lauf vom Kampf der Zwerge hat Ralf Lange auf seiner schönen Holzbahn ausgetragen und zum Spaß haben und Grillen eingeladen. Die ersten Trainingswütigen waren schon am Vormittag da und haben auch ihren Trainingsvorsprung im Rennen genutzt. Während der Verfasser des Rennberichtes sich noch auf der Anreise von List (Sylt) befand, nutzte der Rest die Zeit, sich und die Zwerge fit zu machen. Ralf Gerlach half mir aber beim Setup und der Übersetzung, so das ich noch genügend Zeit fand mich im Ralfs Shop umzusehen und einzukaufen.

Da die Zwergenrennen als Rennen mit hohem Spaßfaktor bekannt sind, konnten wir auch Tommy Becker als Teilnehmer begrüßen, der sich einen harten Kampf mit Emu geliefert hat und nur durch eine Runde geschlagen auf dem 8. Platz gelandet ist. Tommy fuhr mit einem Honda S800 mit Inliner Fahrwerk, welches nicht den nötigen Speed mitbrachte.

Auch um Platz 5 gab es einen spannenden Zweikampf, den Marion Nehl mit einem Autobianchi A112 Abarth für sich entscheiden konnte und damit den Bahnchef mit seinem Abarth 1000 SP hinter sich ließ.

Michael Nell konnte mit seinem neuen Lancia A112 Abarth 70HP die erste Gruppe gewinnen und wurde damit 4. in der Gesamtwertung. Dann gab es noch einen Kampf um die Plätze zwei und drei, in welchem sich Stefan Laub mit seinem schönen Abarth 1300 SP über 20 Minuten immer eine halbe Runde Vorsprung halten konnte und so Platz 2 holte.

Der Autor musste mich leider mit dem 3. Platz zufrieden geben. Der 1. Platz in der Gruppe und somit auch im Gesamtrang, war nie gefährdet und wurde mit einer Bestzeit nach der anderen vom Jens Gerlach eingefahren. Somit

sollte seinem Gesamtsieg in der Serie beim nächsten Lauf in Siegen am 9. November 2007 nichts im Wege stehen. Aber um die Plätze 2 bis 10 werden noch spannende Rennen erwartet, wo auch die Teilnehmer der Scuderia Siegen wieder stärker Punkten wollen.

Wir werden eine Tombola mit vielen Preisen ausschütten, die über die Startgelder und Sachspenden finanziert wird. Hier wird jeder etwas gewinnen, der mehr als die Hälfte der Rennen teilgenommen hat.

Ich würde mich über Anregungen für die nächste Saison freuen ! Falls jemand Vorschläge zum Ablauf oder Reglement machen möchte, so soll er sich per Email an mich wenden.

Wir freuen uns auch, das die Veranstalter der KdZ Mitte an einem Rennen von uns teilnehmen und das Starterfeld damit bereichern. Insgesamt haben wir schon 31 Starter mit der neuen Rennserie erreicht, was ich für ein tolles Ergebnis für das erste Jahr sehe.

Bedanken wollen wir uns bei allen Helfern, bei den Aktiven des Renncenters Bergneustadt, der Scuderia Siegen und des Carrera Club Oberberg und natürlich auch bei unserer Küchenfee, die uns mit Salaten und Grillwürsten versorgt hat.

Alle Informationen über die Termine, Bilder, Videos und Reglement findet Ihr auf der Homepage des **CCO**.

Bei Fragen zu den zugelassenen Fahrzeugen wendet Euch bitte per Mail an **Andreas Höne**.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Kampf der Zwerge

DSC-West

5. Lauf am 22. September 2007 in Dortmund

geschrieben von Christian

Dortmund

Zum Saisonende hin hat sich in der laufenden Saison der DSC-West noch einiges ereignet. Nachdem es mit den Starterzahlen und der allgemeinen Stimmung bergab ging, und zudem Orgachef Patrick Fischer kürzer treten wollte, wurde durch eine Umstrukturierung der Führungsspitze versucht, diesem Trend entgegenzuwirken. Das neue Trio um Dieter Sommer, Frank Hermes und Uli Hütwohl hatte direkt einige Änderungen eingeführt, was die technische Abnahme bzw. die Punkte im Concours bei Reparaturen oder zu kleinen (nicht scalegerechten) Reifen betraf. Später dazu mehr.

Die Situation in der Gesamtwertung vor diesem Rennen war eigentlich klar, Frank Hermes schon fast sicher auf Platz 1 und dahinter Patrick Fischer. Danach ein Viererpaket in der Reihenfolge Dieter Sommer, Mehmet Simsek, Andrea Fischer und Andre Brocke, die alle noch Chancen auf das letzte Platzerl auf dem Stockerl anmeldeten.

Wird er auch diesmal wieder zubeißen ???

Training

Die diversen Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld wurden genutzt, ohne jedoch den Bahnbetrieb zu sehr zu strapazieren. Auch der Freitagabend war übersichtlich, und sprach dafür, dass die Jungs mehr als austrainiert waren. Speziell Frank Hermes hatte alle Einheiten mitgenommen, und war sichtlich zufrieden.

Der Samstag morgen hatte die Frühaufsteher auf den Plan gerufen, die zeitig die Bahnräume stürmten. Über die Stunden wurde reichlich geschraubt und trainiert, ein paar Neubauten wurden einer ersten Ausfahrt unterzogen.

So z.B. Thorsten Szugger mit einem Alfa GTam in Weiß und völlig ausgeräumt - und auch Mehmets COBRA wurde zügig bewegt, bedurfte aber noch eines Qualitäts-Checks. Oder ???

Ob die Achsbreite ok ist ???

Lutz Müller, seines Zeichens BM-Werkstatt Fahrer, hatte den Gabelstapler zuhause gelassen, dafür aber den Tiefstapler eingepackt.

11 Uhr Tee

„Redenredner“ Kai-Uwe Schott rief zum Tee und stellte den mittlerweile anwesenden 18 Teilnehmern die gravierenden Änderungen vor. So wird bei der technischen Abnahme die Größe der Räder kontrolliert und bei Unterschreitung des Scalegedanken mit Punktabzug bis zu 2 Zählern geahndet. Gleiches Verfahren soll bei Unfallschäden und deren Reparaturen zur Anwendung kommen.

Durch das überschaubare Feld wurde der Zeitplan entzerrt und durch eine gemütliche Version ersetzt, die sogar zwischen den beiden Klassen eine Kaffeepause ermöglichte.

Schwätzchen in Ehren ….

Pünktlich um 12 hatte „Smutje“ Dietmar Körner den Kochtopf geöffnet und verteilte fleißig Chilli con Carne unter den Hungrigen. Die weilten viel Draußen, denn Petrus hatte reichlich Sonnenschein parat, und dann war das Rauchverbot im Bahnraum an frischer Luft doch viel besser zu ertragen.

Mahlzeit

Um kurz nach 12 hat dann auch Frank Hermes mit Unterstützung von unserem Mehmet die technische Abnahme eröffnet und musste feststellen, dass die Jungs doch sehr ordentlich vorbereitet waren. Vereinzelte Loops entstanden hauptsächlich wegen etwas Untergewicht und waren nicht weiter erwähnenswert.

…. Okay, so läuft das also . . . ☺☺

Die Rennen

Übersichtlich in drei Startgruppen aufgeteilt, machte sich die Meute um 13 Uhr auf den Weg. In der ersten Gruppe gleich ein neues Gesicht, denn mit Anna Sommer verdoppelte sich zum einen die Frauenquote in der DSC-West, zum anderen wird dafür gesorgt, dass in 20 Jahren immer noch Starter vorhanden sind. Ansonsten war in dieser Gruppe Big Block Power angesagt, denn mit 5 Corvetten und 1 Cobra war reichlich Leistung am Start.

Startgruppe 1

Die Pferdchen am besten im Griff hatte Thorsten Szugger, der sich direkt absetzte und Thomas Horn mitzog. Innerhalb der Gruppe sorgte Dennis Grabow mit seiner Dragster-Corvette für Kurzweil, da er zuerst ein paar Reifenstapel und dann den dahinter postierten Feuerwehrmann abräumte und von Bahnchef Uwe dafür zur Kasse gebeten wurde.

Über die Spuren hinweg kam Kai-Uwe Schott immer besser klar, schob sich zunächst an Thomas Horn vorbei und machte dann Jagd auf Thorsten Szugger. Der war 5 Minuten vor Ende knapp 1,5 Runden im Vorsprung, und konnte diesen auch bis ins Ziel mit 183,53 Runden retten.

Kriegt er mich, oder kriegt er mich nicht ??

Knapp eine Runde zurück Kai-Uwe Schott mit 182,48 Umläufen. Dritter im Bunde Thomas „Thorsten“ Horn, der seine GS auf 181,63 Runden scheuchte.

Ein tolles Debüt hat Anna hinter sich gebracht, die sehr ruhig die 30 Minuten bestritten und mit 167,1 Runden auch ein passables Ergebnis eingefahren hat.

Gruppe 2 war mit den Herren Müller, Dervermann, Benecke, Hütwohl, Rehm und Grüttner schön geschlossen besetzt. Der Pressefuzzi verabschiedete sich durch mehr als vermeidbare Abflüge früh aus dem Favoritenkreis. Vorne gaste der feine Herr Student mächtig an, gefolgt von Andi Rehm, beide auf Porsche 911RS. Uwe Drevermann und Günther Benecke jagten sich gegenseitig zu immer schnelleren Runden. Uli Hütwohl haderte mit der Strecke, der Alpine und war sowieso nicht auf vordere Plätze aus.

War gut für mehr …..Alpine von Uli

Nach 30 Minuten schaltete Uwe Pfaffenbach den Strom ab und das Endergebnis sieht wie folgt aus. Der feine Herr Student hat alle eingeseift und stellt den 911 bei 187,88 Runden ab. Uwe Drevermann hat sich im Schlussspurt noch Andreas Rehm einverleibt und platzierte

die Corvette um 28 Teilstriche vor ihm mit 185,38 zu 185,10Runden.

Die schnellen Jungs und das Mädel oder Katzen gegen Pferde lautete das Motto der dritten Startgruppe. Nach einem Getümmel gleich in der Startkurve ging es dann im Renntempo weiter und sehenswerte Duelle waren zu entdecken. Das aufreibendste lieferten sich Frank im Jaguar E und Patrick im Ferrari 365 auf Bahn 3 und 5. Über mehr als 4 Minuten in Turn zwei waren die beiden um weniger als drei Teilstriche voneinander getrennt im Tiefflug unterwegs.

Hermes-Katze mit typisch englischem Fell.

Jedoch hatte Patrick dann auf Spur 5 etliche ungewohnte Abflüge und fiel sogar hinter Dieter zurück. Dann wurde im Hause Fischer die Stallregie ausgepackt, denn Patrick ließ seine Frau Andrea noch vorbei auf Rang drei, um ihr in der Gesamtwertung weiterzuhelfen. Nachdem die Zielflagge gefallen war, zeigte der Monitor folgenden Zieleinlauf: Frank Hermes auf 1 mit unglaublichen 195,09 Runden vor Dieter Sommer mit 193,57 Umläufen. Dritte wurde Andrea Fischer vor Ehemann Patrick und Mehmet.

Für Klasse 1 lauten die Top5 im Gesamt :

1. Frank Hermes Jaguar E-Type
2. Dieter Sommer Jaguar E-Type
3. Andra Fischer Ferrari 365 GTB4/S
4. Patrick Fischer Ferrari 365 GTB4/S
5. Lutz Müller (der das mit dem Tiefstapeln noch weiter perfektionieren will) Porsche 911

Nun kam eine von allen lang ersehnte Pause für Kaffee, Kuchen und Zigarette, bevor Frank und Mehmet um 15:15 erneut zur technischen Abnahme baten.

Es gab auch noch genug Zeit für andere Hobbys

Auch in der zweiten Runde gab es kaum Beanstandungen, jedoch waren außer dem Chevron B21 von Kai-Uwe Schott keine weiteren Neuheiten zu vermelden.

Klasse 2

Den ersten Aufgalopp machte eine 7er Gruppe, denn Michael Kaltenpoth war direkt von der Arbeit eingeflogen, um wenigstens noch die Klasse 2 zu fahren. Neben ihm waren auch die beiden Grabows angetreten, um diesen Heat zu gewinnen. Zusammen mit Uli Hütwohl bildeten diese vier die Speerspitze der 917er Fraktion, verstärkt durch Anna im 917 PA. Thomas Horn und Christian Grüttner setzten hingegen auf Ford GT40.

Gleich geht's los

Ein relativ ruhiger Rennverlauf war über die 30 Minuten zu sehen, unterbrochen von ein paar Ausrutschern diverser Teilnehmer. Nachdem Björn Körner nach Ablauf der Fahrzeit das Endergebnis diktierte, waren die folgenden Namen zu hören. Günther Grabow auf 3 mit 187,55 Runden, davor Michael Kaltenpoth und 188,12 Runden. Sieger der Gruppe und das völlig verdient Dennis Grabow mit 189,64 Umläufen.

Die nächsten 6 Starter scharrten direkt am Start mit den Hufen und gaben dementsprechend mächtig Gas. Schnell wurde deutlich,

dass Andreas Rehm mit dem 917K das Ding nach hause fahren wollte. Turns mit 32 und 33 Umläufen stärkten seine Führungsposition. Mehmet Simsek und Uwe Drevermann versuchten verzweifelt dem Mann aus dem Outback zu folgen, waren aber mehr mit sich selbst und ihrem sehenswerten Zweikampf beschäftigt. Erst als sich Thorsten Szugger dieser Gruppe anschloss, machte Mehmet die nötigen Meter gut, Uwe mit dem M 1 Elva („ich wollte heute Spaß haben, und deshalb auch der McLaren“, so Uwe zu seiner Fahrzeugwahl) im Kampf einen Fehler und die Positionen waren bezogen. Kai-Uwe Schott scheuchte den Chevron beherzt und schnell um die Bahn, während Günther Benecke mit der Mirage schwer zu kämpfen hatte.

Schöner, schneller Chevron von Kai-Uwe

Nach Rennende blieb es beim eindeutigen Sieg von Andreas Rehm mit 193,42 Umläufen. Mehmet Simsek auf 2 wies bereits 5 Runden Rückstand auf. Das bedeutete einen momentanen Zwischenstand in der Reihenfolge Andreas Rehm vor Dennis Grabow und Mehmet Simsek.

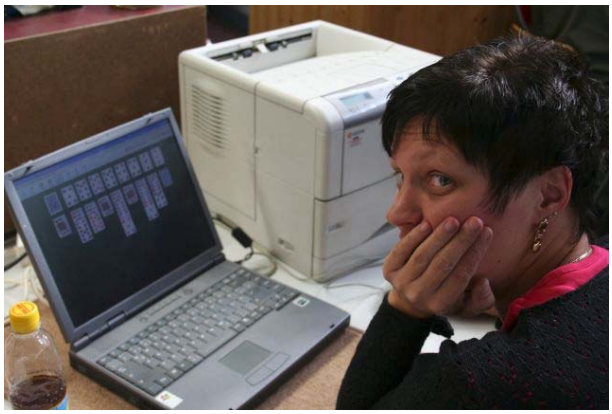
Die letzten 30 Minuten Rennbetrieb wurden eingeläutet, und die Probanden setzten alles daran, Andreas Rehm den aktuellen Platz an der Sonne streitig zu machen.

Die Jagd ist eröffnet

Patrick gaste derart an, dass er auf Spur 4 einen neuen Rundenrekord mit unglaublichen 8,807 Sekunden in das Dortmunder Plastik brannte. Entstanden war die Zeit in einem schönen Zweikampf mit Dieter Sommer, der allerdings dann durch zwei Abflüge auf Bahn5 etwas zurückstecken musste. Nun war es an Frank Hermes, sich an Patricks Fersen zu heften. Die beiden McLaren Piloten scheuchten ihre Slotcars über die Bahn, dass es eine Wonne war zuzusehen. Ein weiteres Highlight war Lutz Müller, der alle anwesenden mit seinen Tanz-Einlagen begeisterte.

So tanzt nur Einer !!!!!

Er hatte sich mit Andrea und Andre Brocke zu einer schönen Dreier-Seilschaft zusammen getan, welche der Führungsgruppe hinterhereilte. Für den letzten Turn wurde es noch einmal spannend, denn Patrick musste auf die ungeliebte Bahn 6, Frank auf der 3 und Dieter auf Bahn 4 liessen einen heissen Endkampf erwarten. Aber Frank war nicht in der Lage, die 2 Runden Rückstand zu kompensieren, musste sogar einmal aus dem Gras geborgen werden, konnte sich aber Dieter vom Leib halten, und so wurde folgender Zieleinlauf festgehalten: Patrick Fischer siegt in der Klasse 2 mit 197,76 Umläufen vor Frank Hermes und 196,13 Turns. Dritter im Bunde wurde Dieter Sommer und eingefahrenen 195,09 Runden. Erwähnenswert noch der Abflug von Andre Brocke 3 Sekunden vor Schluss, wodurch Andrea sich noch vor ihn schieben konnte.



Etwas mehr Interesse bitte . . . ☺☺

Es ist 18:15 Uhr. Die Saison 2007 ist gelaufen, die Führungstruppe steckt die Köpfe zusammen, um den Gesamtstand zu ermitteln, die Anwesenden genießen Kaffee und Zigaretten, der eine oder andere Einkauf wird noch getätigt, und es wird über das erlebte geschnackt.

Dann startete der Aufbau der Tombola. Davon kann man wörtlich sprechen, denn nachdem die ganzen Helferlein alles verteilt hatten, war die gesamte Startgerade des ScaRaDo mit 19 süßen Päckchen übersäht, die einer Tombola alle Ehre machen.

Mal so zur Ansicht …

Slotartikel in einer Grössenordnung von 2.500 Euro waren aufgebaut und jeder der anwesenden Teilnehmer konnte sich über mindestens ein komplettes Chassis gepaart mit diversen Bausätzen freuen. Der nun einsetzende Sensations-Tourismus vor der Verlosung ist ebenso erwähnenswert wie der Dank an alle Sponsoren und Gönner der DSC-West. Und nur ein Dank ist eigentlich viel zu wenig dafür. Wenn Ihr also diesen netten Leuten etwas Gutes tun wollt, dann schaut bei Eurem nächsten Shopping-Bummel (sei es zu Fuß oder im weltweiten Netz) bitte auch mal in deren Shops vorbei. Die vollständige Liste mit allen Sponsoren und Gönnern findet Ihr im Anhang an diesen Bericht.

Für die Gesamtwertung bedeutete das heutige Einzelergebnis keine Auswirkung auf das Championat.

Netter Wandschmuck von Karl-Heinz Hornberg

Frank Hermes hat den Durchmarsch komplett gemacht und sich verdientermaßen nach 2006 erneut den Titel des DSC-West Champions gesichert.

Er hat es wieder getan …. Glückwunsch !!

Platz zwei geht an Patrick Fischer, der seine Titelambitionen nach dem Cup-Lauf in Kamp-Lintfort davon schwimmen sah vor Dieter Sommer, der nun nach Platz 1 in 2005 und Platz 2 in 2006 die logische nächste Plazierung einfuhr. Dahinter platziert sich die Dame im Feld, Andrea Fischer, die ebenso wie André Brocke heute noch Mehmet Simsek abfangen konnte - André mit gerade einmal einem denkbar knappen halben Punkt.

Ob er da schon was geahnt hat ???

Andrea Fischer sichert sich den Titel des Nachwuchsfahrers 2007 und nimmt dafür aus der Hand von Dieter Sommer den Pokal entgegen.

Die Renn-Amazonen sind im Vormarsch

Die Top5 im Einzelnen:

1. Frank Hermes	554 Pkt.
2. Patrick Fischer	540 Pkt.
3. Dieter Sommer	506 Pkt.
4. Andrea Fischer	489 Pkt.
5. Andre Brocke	475 Pkt.

Was bleibt

Zu später Stunde bleibt einfach nur noch Danke zu sagen.

- Danke an das Team vom ScaRaDo für das tolle Engagement, eine tolle Strecke und lecker, lecker Catering !
- Danke an alle Sponsoren und Gönner der DSC-West für ihr Sponsoring !
- Danke an Patrick Fischer für seine Arbeit die DSC-West aufzubauen !
- Danke an alle Aktiven für schönen Modellsport mit tollen Rennen und schönen Zweikämpfen !
- Danke an alle für den Spaß am gemeinsamen Hobby

Der Reiseleiter und der Smutje

Es ist geschafft - aber nach der Saison ist vor der Saison. Das heißt für das neue Führungsteam die Marschrichtung für 2008 festzulegen. Die Feuertaufe ist auf jeden Fall bestanden worden, und etliche gute neue Ideen sind bereits vorhanden. Ein neuer Terminkalender steht auch schon parat. Für die ganz Ungeduldigen:
Weiter geht es am 12. April 2008 im Slotpoint von Thomas Schweizek in Herzebrock.
Mehr Info und auch der Gesamtstand kann wie immer auf der DSC-West Homepage nachgelesen werden.

Bleibt gesund und munter und „guten Rutsch“

Mir bleibt nur, noch Tschüss zu sagen für 2007 und ich freue mich darauf Euch auch in 2008 mit Lesestoff zu versorgen.

Bis dahin,
der Pressefuzzi

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

Sponsoren				
	Car-On-Line	Checkered Flag	DiSo-Modelle	Fein-Design Modell
Fischer-Modellbau	Freunde der Rennpiste	GD-Cartuning	Jens Scaleracing	Motor Modern
Meister Service Dienst	Nouvertné GmbH	Phoenix Racecars	Rennserien-West	ScaRaDo
Schöler Chassis	Slotpoint	Toyselect KG	Umpfi's Slotbox	Das Werk

DPM

am 28. und 29. September 2007 in Erzhausen

Die Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) findet heuer in der 9. Ausgabe statt. War dies in früheren Jahren eher ein „Mitte"-Event, treten dort mittlerweile Teams aus ganz Deutschland und dem benachbarten europäischen Ausland an. Hinzu spülte die Nähe zum Namensgeber Plafit in den letzten Jahren zumindest auch ein japanisches Team ins Rhein-Main-Gebiet . . .

Wie im Vorjahr treten 48 Teams á 3 Fahrer an - zumindest 47 davon gilt es auszubremsen ☺☺

Damit die Sache nicht zu langweilig wird, dürfen 48 Teams á 3 Fahrern mitspielen !! Somit haben wir mutmaßlich die mit Abstand größte Slotracing Veranstaltung dieses unseres Landes einwandfrei identifiziert . . . ☺☺

8 Spuren, Concept Holzbahn, 46m lang - der nur für die DPM montierte Kurs . . .

Bis 2004 wurde die DPM auf der stationären Holzbahn in Mörfelden ausgetragen. Seit 2005 wird ausschließlich für dieses Ereignis eine 8-

spurige, 46m lange Concept Holzbahn aufgebaut - somit entfällt weitgehend der Heimvorteil . . .

Das Reglement für die DPM ist extrem eng gefasst, um größtmögliche Chancengleichheit zu erzielen. Gefahren werden ausschließlich Plafit Excel Pro Chassis. Die Bison Motoren und die 13mm breiten Moosgummiräder vom Typ Scaleauto Procomp-3 werden ausgegeben.

Typisch !! Manni schlemmt (*sieht man ja an seiner Figur* !☺) und Ulli guckt in die Röhre; mehr als'n Kaffee ist da nicht drin . . . ☺☺

Die West-Fraktion war in den Vorjahren i.d.R. nur spärlich, jedoch recht erfolgreich vertreten. Erst im Vorjahr änderte sich das (die Quantität wohlgemerkt !) - gleich fünf westliche Teams machten sich auf die Socken gen Darmstadt. Dass unter der Masse nicht die Klasse litt, machten die im Vorjahr belegten Positionen 1, (2), 4, 6, 11 und 24 deutlich !!

Für 2007 haben dieselben fünf Teams wie im Vorjahr für die DPM genannt - wenn auch teilweise mit leicht abgeänderten Namen:

- Kraner-Racing-Team, Neudorf
- Plastikquäler, Dortmund
- NASCAR Slot Racing, Duisburg
- Piccomat, Köln
- Teuto Corse, Melle

Hinzu kommt ein neues, zumindest 50% westliches Team, welches den kryptischen Namen A.C.R. Racing führt . . .

Status . . .

Wir halten fest: Mittlerweile hat die DPM für den Westen schon ein wenig Tradition. 2001 hielten die Solinger die westliche Fahne hoch. 2002 gab es keine Beteiligung aus NRW. Ein Jahr später war unter dem damaligen Namen „Linde" das heutige Kraner-Racing-Team erstmalig am Start und dabei mit P7 recht erfolgreich. 2004 waren zumindest 1½ Teams bei der DPM vertreten. 2005 bot der Westen bereits drei Teams auf. In 2006 sowie in diesem Jahr werden sogar fünf rein westliche Teams antreten.

Dementsprechend sollen die nachfolgenden Fotos auch ein wenig Auskunft über die Historie geben. Die Teams sind in Reihenfolge ihrer Vorjahresplatzierungen aufgelistet:

Kraner-Racing-Team (P1)

Team Linde 2003 - Platz 7 . . .

Kraner-Racing-Team 2004 - Platz 4 . . .

Kraner-Racing-Team 2005 - Platz 3 . . .

Kraner-Racing-Team 2006 - Platz 1 . . .

Das Team **Kraner-Racing-Team** weist die fundierteste DPM-Erfahrung der Teams aus dem Westen auf (seit 2003 dabei). Ferner war man bislang äußerst erfolgreich und geht als Titelverteidiger ins diesjährige Rennen.

Bis 2005 fuhr man in der Besetzung Jan und Tim Gürtzgen sowie Andreas Laufenberg als Teamchef. Wurde letztes Jahr bereits Tim Gürtzgen durch Christian Schnitzler abgelöst, ist heuer auch der Zweite der schnellen Gürtzgen-Brüder nicht mehr dabei. Ex-Plastikquäler Thomas Nötzel tritt seine Nachfolge an.

Status: „Alle vier Autos sind startklar. Plus ein Auto als Teileträger."

Erwartungen: „Ich hoffe vor allem, dass wir in diesem Jahr das Training gut überstehen und nicht wieder wie im letzten Jahr 10 Minuten vor Schluss einen halben Totalschaden zu verbuchen haben, den wir dann notdürftig zum Rennen zurecht frickeln müssen.
Wenn uns ansonsten keine großen Fehler unterlaufen, sollte ein Platz unter den Top fünf drin sein. Genauere Prognosen kann ich leider nicht anstellen, da dafür m.E. die Leistungsdichte der Teams zu groß ist.“

Plastikquäler (P4)

Plastikquäler 2005 - Platz 2 . . .

Plastikquäler 2006 - Platz 4 . . .

Die **Plastikquäler** (**PQ**) sind nun im dritten Jahr dabei - und zwar erstmalig in neuer Besetzung. Thomas Nötzel verließ das Team und wurde durch den Alt-PQ Mirko Weber ersetzt, der für das anstehende DPM-Wochenende doch wirklich seine E-Gitarre an den Nagel hängt . . . ☺☺
Bislang immer dabei waren Teamchef Sebastian Nockemann und Jan Uhlig. Mit den Plätzen 2 und 4 können die PQ bisher eine spitzenmäßige Bilanz bei der DPM vorweisen.

Status: Das 2007er Auto befindet sich im Bau. Die Karosserie ist noch einfarbig Weiß. Die Vorbereitung des Chassis erfolgt(e) während der Wartezeiten zu den laufenden Rennveranstaltungen. So wurde die GT/LM in Vohwinkel genutzt - und auch beim SLP in Stuttgart stand wieder ein „Chassis-Workshop“ an . . .☺
Darüber hinaus sind selbstredend die beiden überarbeiteten Altfahrzeuge aus den Vorjahren wieder im Koffer. Denn so schlecht können die scheinbar nicht gewesen sein . . .

Erwartungen: Man möchte auf jeden Fall in der 1. Startgruppe bleiben - also Platz 1-8 belegen. Ziel ist, die eigene Vorjahresplatzierung (P4 !) zu wiederholen. Der Teamchef meint, das „könnte schaffbar sein“ . . . !!

NASCAR Slot Racing (P6)

NASCAR Slot Racing 2005 - Platz 11 . . .

NASCAR Slot Racing 2006 - Platz 6 . . .

Auch das Team **NASCAR Slot Racing** musste für die DPM in diesem Jahr personell arg umbauen. Teamchef Manfred Stork heißt der letzte Mohikaner - Caro Schnitzler und Uwe Bönisch mussten hingegen durch Patrick Meister und Oliver Stork ersetzt werden.
Mit den Rängen 11 in 2005 und 6 im Vorjahr war das Team bislang immer bestens aufgestellt. Und so gilt unverändert die Anmerkung aus dem Vorjahr: *„Warum sollte das nicht auch in 2007 wieder möglich sein . . . !?“* ☺!☺

Status: “Gerade (am Samstag) habe ich die Hochzeit vollzogen. Jetzt muss die Klebung erst ’mal trocknen. Der Lack ist fertig und das Fahrwerk auch. Was noch fehlt, sind die Kabel, die Aufkleber und der Heckspoiler.“

Erwartungen: Teamchef Manfred Stork hat ausführlich zur DPM Stellung genommen:
„Ich kann Dir aus meiner Sicht mal eine Vorausschau auf die DPM 2007 geben, obwohl das immer ein schweres Unterfangen ist. Denn man kann hinterher daran gemessen werden.
Favorit ist für mich das Kraner-Racing-Team - für mich das Dream-Team! Um die weiteren Platzierungen dahinter wird sich eine Reihe von Teams raufen, die auch bisher meist erfolgreich waren.
Nun zu meinem eigenen Team, das ich leider umbauen musste, weil die Caro mit Alex Ortmann in einem Team fahren wollte. Ich habe ihr dabei freie Hand gelassen, da sie doch da fahren soll, wo es ihr am meisten Spaß macht. Deswegen betreiben wir ja schließlich unser

Hobby. Ich fahre dieses Jahr mit meinem Neffen Oliver, den ich endlich dazu überreden konnte, diese Veranstaltung mitzumachen. Als dritter Fahrer kommt Patrick Meister dazu, der auch schon in Spanien bei der Plafit Europameisterschaft im Team mitgefahren ist. Von der Papierform her sind wir nicht schlechter aufgestellt als im Vorjahr. Wir werden versuchen, das Ergebnis vom Vorjahr zu verbessern. Aber das wird nicht so einfach sein, denn das versuchen schließlich alle Teams.
Nicht vergessen darf man die ausländischen Teams, wie zum Beispiel das japanische Zink Team - im Vorjahr 5. Platz. Auch die Spanier sind nicht zu unterschätzen, so zum Beispiel das Almodeli Team, letztes Jahr 3. Platz bei der EPC. Ebenso immer schnell unterwegs das Criccrac Team aus Spanien, aber oft durch Defekte gestoppt."

Piccomat (P11)

Piccomat 2006 - Platz 11 . . .

2006 erbte das Team **Piccomat** bei seinem ersten Auftritt bei der DPM den Rang 11, welche in 2005 noch NASCAR Slot Racing (bei wiederum seiner DPM Premiere) inne hatte. Folgerichtig müsste es für die drei Kölschen Jungs heuer zu P6 reichen . . . ☺☺
Am Start für das Team Piccomat sind in diesem Jahr Teamchef Nezih Durukanli, Markus Hasse und Ditmar Schortmann. Der Vorjahrespilot Peter Manthei wurde also durch Markus ausgewechselt.
Jetzt ohne Scherz: Man darf gespannt sein, ob sich das Team auch in diesem Jahr erneut so gut schlägt. Auch wenn P11 nicht so dolle klingt - im Starterfeld der DPM war das eine überragende Leistung. Schließlich sind Holzbahn und Moosgummibereifung nicht wirklich die westliche Slotracing Welt . . . !!

Vom Kölner „Dreigestirn" liegen leider keine weiteren Informationen zur DPM 2007 vor. Von daher muss halt Nezih's Devise aus 2006 als Zusammenfassung recycelt werden: "Et hät no immer jot jejange" . . . ☺ ☺

Teuto Corse (P24)

Teuto Corse 2006 - Platz 24 . . .

Die nördlichen Brüder erlebten im Vorjahr ihre Premiere bei der DPM - und waren mit P24 recht zufrieden. Für 2007 firmierte man um; aus SRIG Teuto wurde **Teuto Corse**. Das soll zwei Zehntel bringen . . . !☺!☺!
Neu ins Team kommt Christoph Müller als Ersatz für Sascha Schulte-Wilke. Teamchef Andy „Poldi" Lippold und Thorsten Florijan bleiben den Teutonen erhalten. Auch der Team-Supporter Ulf Setzepfand ist wieder mit dabei. Ob Teuto Corse damit das einzige westliche Team mit Groupie sein wird, konnte nicht eruiert werden . . . ☺☺

Fahrzeug: Porsche 911 GT1 Evo
Alternativ wird noch mit einem Honda NSX experimentiert. Die endgültige Entscheidung wird wohl erst in Darmstadt fallen.

Status: Fahrzeuge sind fertig !!

Erwartungen: „Nicht Letzte werden !☺! Nein, im Ernst: Platz 24 im Vorjahr war mehr, als wir erwartet hatten, denn es gab bei uns keinerlei Holzbahnerfahrung. Die DPM boomt, das hat inzwischen wohl jeder mitbekommen. Ein zweites Team der SRIG-Teuto wurde z.B. abgelehnt. Da der Andrang viel größer als im vergangenen Jahr ist und somit das Niveau noch mal deutlich höher sein dürfte, wäre eine Widerholung unserer Vorjahresplatzierung ein voller Erfolg."

Der Fuhrpark von „Teuto Corse" ist bereits fit für den Einsatz . . .

Sonstiges: Der Teamchef gab noch folgendes Statement ab: „Es gibt zwei Gründe warum ich die DPM mitfahre:

1. *Es ist wohl die professionellste Slotracing Veranstaltung, die es derzeit gibt. Dadurch, dass diese Bahn nur für das Rennen aufgebaut wird, besteht absolute Chancengleichheit. Es entfällt der sonst übliche Heimvorteil. Zugegeben - die Organisation ist straff und das Reglement ist kleinkariert. Aber genau das sichert gerade diese Chancengleichheit. Interessant auch der Umgang mit Dingen, die sonst oft Anlass für leidenschaftliche Diskussionen sind. Für Kurt Petri und sein Team kein Thema: Wenn jemand meint, er müsse Haftmittel auf seine Moosies machen, nur zu! Meinetwegen kippt doch wie die Japaner alle möglichen Wundermittelchen in Eure Rennmotoren. Genützt hat's ihnen gar nichts ☺. Ich habe beim Endlauf zusammen mit Ulli Nötzel mit schweißnassen Händen an der Bahn gesessen. Ein Fußballendspiel kann nicht spannender sein ☺!!*
2. *Freue ich mich auf ein Widersehen mit Kollegen aus dem Süden und dem angrenzenden Ausland, die ich teilweise noch aus meiner 1:32er Zeit kenne !!"*

A.C.R. Racing (neu)

Litzenrocker 2005 - Platz 4 . . .

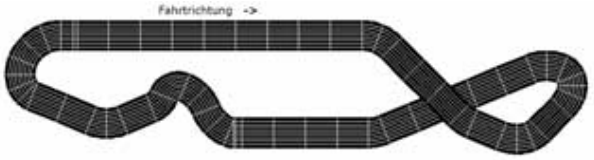
Litzenrocker 2006 - Platz 2 . . .

Ein beinahe westliches Team muss gleichfalls erwähnt sein:
Die ex NASCAR Slot Racing Pilotin Carolin Schnitzler aus Duisburg bildet zusammen mit dem „½-Westler" Alex Ortmann aus Kottenheim (Mittelrhein ist Grenzregion zwischen „Mitte" und „West") und einem weiteren „ ½-Westler" Ralph Seif aus Trier (der als Plastikquäler auch zu ½ zum Westen zählt) das neue Team **A.C.R. Racing**.
Teamchef Alex und Chefmechaniker Ralph waren in den letzten zwei Jahren bei den Litzenrockern erfolgreich (P4 und P2). Somit muss dieses Team für 2007 eindeutig zu den Mitfavoriten zählen !!

Fahrzeug: Porsche 911 GT1 Evo
"Wer was anderes fährt ist dumm... !! Alles tipp topp !!"

Status: „Auto läuft schon. Muss nur noch Fahrereinsatz 'rein und Frontlippe dran." Das Fahrzeug war am Wochenende bereits zu besichtigen. Das Team hat vollstes Vertrauen in den Chefmechaniker - denn „zum Rennen laufen dem seine Karren immer !!" . . . ☺☺

Erwartungen: „Platz 1. Letztes Jahr waren wir Zweite - und das nur aus einem Grund. Dieses Problem ist aber mittlerweile gelöst. Mit Caro kann's nur ganz nach vorn gehen !!".
Endlich 'mal kein defensives Understatement - meint jedenfalls der Autor . . . !☺!☺



„Grand-Prix" Kurs: Die 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn wird nur einmal pro Jahr aufgebaut - in 8 *12 Minuten wird darauf die DPM ausgefahren . . .

Die WWW wünscht allen Teilnehmern an der DPM 2007 viel Spaß und Erfolg . . . !!

Und ganz zum Schluss noch ein Blick auf das Fahrzeug der DPM-Oldies aus 2004:

Seinerzeit belegten Alex Jens, Alex Ortmann und JanS als Team „No Limits Juniors" mit dem Ferrari 360 Modena Platz 9, obwohl ihnen einige Runden wegen zu geringem Gewicht (Blei verloren) abgezogen wurden und sie so einen Rang einbüßten . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien Mitte / DPM

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

Bürgerhaus Erzhausen
Rodenseestr. 5
64390 Erzhausen bei Darmstadt

URL

www.plafit.de

Strecke

8-spurig, Holzbahn, ca. 46,0m lang

Historie

2006

1. Kraner-Racing .....735,18 Rd.
2. Litzenrocker .....726,35 Rd.
4. Plastikquäler .....723,28 Rd.
6. NASCAR Slot Racing.....713,37 Rd.
11. SRC Köln-Piccomat.....700,41 Rd.
24. SRIG Teuto .....680,04 Rd.

Zeitplan

Freitag, 28. September 2007

ab 07:00h Hallenöffnung
ab 08:00h freies Training
ab 14:40h Materialausgabe etc.
ab 19:00h Abschlusstraining
ab 22:30h Pflichttraining

Samstag, 29. September 2007

ab 07:00h Hallenöffnung
ab 09:00h Rennen
ab 22:00h Siegerehrung
anschließend Plafit Racing Party

2005

2. Plastikquäler .....963,26 Rd.
3. Kraner-Racing .....963,23 Rd.
4. Litzenrocker .....949,14 Rd.
11. NASCAR Slot Racing .....919,15 Rd.

Classic Formula Day

am 29. September 2007 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy

Liebe Slotracer!

Am kommenden Samstag, den 29.09. treten die Formelboliden der 50er- und 60er-Jahre auf den beiden schön gestalteten Bahnen in Gelsenkirchen zum Wettstreit an.

Um 9 Uhr schließen die Jungs von „Slot im Pott“ den Clubraum für alle Trainingswilligen auf.
Die Fahrzeugabnahme wird ab 11 Uhr stattfinden, der Rennbeginn ist spätestens für 12.00 Uhr geplant.

Auch in diesem Jahr werden die Frontmotor-Rennwagen bis Vorbild-Baujahr 1961 auf dem kleinen, sog. „Mountain-Kurs“ antreten, die Heck- und Mittelmotor-Rennwagen bis Vorbild-Baujahr 1965 fahren auf der größeren der beiden Strecken.

Der jeweilige Klassensieger erhält einen Pokal.
Der schönste der Heckmotor-Renner wird den Preis „Best of Show“ erhalten.

Boxengeflüster

Bei den beiden bisherigen Veranstaltungen in diesem Jahr konnten Peter Hartmann und Taffy Ulrich eine Teilnehmer-Anzahl begrüßen, die jeweils zwei Startgruppen ermöglichte. Da das Konzept der Classic Formula Days bewusst keinen Seriencharakter hat, sondern jede Veranstaltung für sich gewertet wird, ergibt sich aus der Gesamtmenge der Interessenten doch ein immer wieder unterschiedlich zusammengesetztes Teilnehmerfeld. Dadurch steigen natürlich die Chancen des Einzelnen, auch einmal „weit nach vorne“ zu kommen.
Trotz des Termins in den Herbstferien hoffen die Veranstalter, dass auch diesmal eine entsprechende Zahl an Fahrern die attraktiven Bahnen und die Gastfreundschaft von „Slot im Pott“ genießen wollen.
Zudem wird es wohl die letzte Möglichkeit sein, die Heckmotorwagen bis 1965 auf dem „großen“ Kurs zu bewegen, denn nach entsprechendem Zuspruch für die geplante Weiterentwicklung der Veranstaltung im kommenden Jahr ist es beschlossene Sache, dass in 2008 im Austausch mit den Frontmotor-Rennern eine zweite Klasse von Heckmotorwagen die Classic Formula Days neu prägen wird.
Die Veranstalter freuen sich wieder auf einen ebenso spannenden wie entspannten Renntag!

Veranstaltungsort

„Slot im Pott“
Buerer Str. 85
45899 Gelsenkirchen Horst

Carrera 124 / Exklusiv - 20,5m 4-spurig
Carrera 124 / Exklusiv - 26,5m 4-spurig

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr
Fahrzeugabnahme ab 11.00 Uhr
Rennbeginn 12.00 Uhr

Startgeld

3 EUR je gefahrene Klasse.
Jugendliche bis 16 Jahre nehmen weiterhin kostenlos teil.

Reglement / Karosserieliste

Reglement und Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.

Für alle weiteren Fragen steht **Taffy Ulrich** zur Verfügung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days