WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 130 -

15. Oktober 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . business as usual im Westen. Am Wochenende fuhren am Freitag die GT2 in Engelskirchen, am Samstag die 245 easy* in Witten und am Sonntag die alten NASCAR in Moers. Parallel dazu fand ein C/West Treffen in Schwerte statt . . .

Kommendes Wochenende sind die GT/LM in Wuppertal und die Vintage Slot Calssic in Gelsenkirchen zu ihren Finalläufe unterwegs - beide übrigens am Samstag . . .

Ausgabe 130 der „WILD WEST WEEKLY“ bildet das westliche Geschehen recht gut ab: Andreas Höne weiß vom 4h GT2-Teamrennen zu berichten, der Schleichende von der 245 easy* und Nick Speedman von den alten NASCAR. C/West (unter neuer Leitung) ist noch keinen Bericht wert (die Ergebnisse des Sonntags werden noch aufbereitet); dafür sind aber die anstehenden Finale im Slotcar Heaven und bei Slot im Pott mit einem Vorbericht vertreten . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 4h GT2-Teamrennen
  am 12. Oktober 2007 in Engelskirchen
- 245 easy*
  3. Lauf am 13. Oktober 2007 in Witten
- NASCAR Grand National
  6. Lauf am 14. Oktober 2007 in Moers
- GT/LM-Serie
  6. Lauf am 20. Oktober 2007 in Wuppertal
- Vintage Slot Classic
  7. Lauf am 20. Oktober 2007 in Gelsenkirchen

4h GT2-Teamrennen

am 12. Oktober 2007 in Engelskirchen

geschrieben von Andreas

In unserm Club entstand langsam der Gedanke, schöne Rennfahrzeuge der GT-2 und GT-3 Rennserien auch in Langstreckenrennen im Maßstab 1/24 zu bewegen. Hier schwebte uns ein Kampf von Porsche gegen Ferrari oder Ford gegen die Chevrolets vor. Fahrzeiten zwischen 1er und 24 Stunden stehen hier unter den Clubmitglieder und befreundeten Slotracern zur Diskussion.

Starterfeld . . .

Die Teams im Detail :

- Team Lockenköpfe : Heinz Fröbel / Gerhard Broich.
- Team Kellergeister : Frank Friedrich / Rene Hanisch
- Team „die Vorletzten“ : Karsten Koppelberg / Daniel Schmidt
- Team „graue Panther“ : Jochen Theis / Ditmar Schortmann
- Team Dunstkreis : Nezih Durukanli / Marcus Hasse
- Team Teppichrutscher : Michael Moes / Kai Fröbel
- Team Senior Driver : Thomas Strässer / Peter Schröter
- Scuderia „the first one“ : Andreas Höne / Jens Gerlach

Am frühen Nachmittag kamen die ersten Fahrer zum Training. Einige Fahrer hatten bei der Anreise wegen Bahnstreiks und Staus die ersten Probleme. An der Bahn wurde schon vieles ausprobiert und untereinander geholfen. Um 18.30 Uhr wurde die Fahrzeugabnahme eröffnet. Hier zeigten sich fast nur schöne und gut vorbereitete Fahrzeuge, die Punkte für die Optik waren alle zwischen 4 und 5 Punkte.

Corvette C6 - Team Lockenköpfe

Die Startreihenfolge für den ersten Turn wurde ausgelost.

Lambo - T-Car Team Dunstkreis

Kurz nach 19.00 Uhr gingen die Fahrer an den Start. Das Team „Dunstkreis“ musste nach dem Start noch einmal die Übersetzung ändern, da Marcus Hasse sich mehr Vortrieb vom Teamchef Nezih wünschte. Schon nach 3 Turns wurden die ersten Reifen gewechselt, hier hatte jedes Team 2 Sätze zur Verfügung.
Anschließend zeigten die Teams mit frischen Reifen wieder Topzeiten, aber der Boxenstop kostet halt auch Zeit.

Porsche Cayman - Scuderia „the first one“

Nach 2 Stunden lag dann die Scuderia First One mit ihrem Porsche Cayman an der Spitze, nur knapp dahinter kamen die Senior Driver an. Die Teppichrutscher hielten die Teams „graue Panther“ und „Dunstkreis“ in Schach. Das Team „Die Vorletzten“ fuhren vor den „Kellergeistern“ und den „Lockenköpfen“ in die Halbzeit.

Ferrari - Team „graue Panther“

Zum 2. Durchgang wurde die Startreihenfolge neu sortiert und alle Autos liefen relativ problemlos weiter. Jetzt folgten noch einige Reifenwechsel, die aber zu keinen Veränderungen in der Reihenfolge der Teams führte. Das Team „Dunskreis“ zeigte im zweiten Durchgang eine gute Performance und konnte nicht zuletzt dadurch in der Endabrechnung noch das Team „die grauen Panther“ einholen, auch wenn diese im 2. Durchgang noch Bestzeiten nach dem Reifenwechsel hinlegten. Hier rächte sich ein fehlender Motorkühler, was sich in schlechterer Beschleunigung und noch schlechterer Bremswirkung zum Ende hin auswirkte. Das Team „Lockenköpfe“ fuhren mit ihrer Corvette auf den 8. Platz mit 1.009 Runden.

Corvette - Team Teppchrutscher

Das Wipperfürther Team „Kellergeister“ fuhr 1.063 Runden mit dem Red Bull Ferrari F-360 GT-2 auf den 7. Platz. Einen Platz besser waren das Team „die Vorletzten“ auf einer Cor-

vette C6-R. Die „grauen Panther“ fuhren mit ihrem Giesse F-360 GT-2 1.132 Runden und damit auf Platz 5. Team Dunstkreis aus Köln verfehlten das Podium leider knapp, hier wurde ein neuer Ferrari F-430 GT-2 eingesetzt und nicht der im Training bewegte Lamborghini Gallardo GT-2. Die ersten Pokale heimsten das Team „Teppichrutscher“ mit der best platzierten Corvette ein. Auf den 2. Platz liefen die Altmeister vom Team „Senior Driver“ auf einem Ferrari F-430 GT-2 ein und mussten die größten Pokale dem Team First One überlassen.

Team Senior Driver

Hier hat sich ausgezahlt, dass der Porsche Cayman mit nur einem Satz Reifen auskam. So hat ein Porsche dem großem Feld der Ferrari und Chevrolets die Rücklichter gezeigt.

So werden wir beim nächsten Rennen wohl mehr als einen Porsche am Start sehen. Dann kann auch Porsche seinen Rückstand in Markenwertung reduzieren, wo sie mit 29 Punkten nur auf Rang drei stehen. Chevrolet hat mit 39 Punkten den 2. Platz hinter den Ferraris mit 63,5 Punkten, Ford, Maserati und Lamborghini und die anderen Hersteller sind im Moment noch punktelos. Hier erhoffen wir uns noch ein breiteres Starterfeld in der Zukunft.

Starterfeld . . .

Das nächste Rennen findet am 23.11.2007 als 3 Stundenrennen (zweier Team) statt. Hier werden wir die Hälfte der Zeit im Dunkeln fahren. Daher ist dringend für eine brauchbare Beleuchtung zu sorgen. Wir werden mit gestellten und vorbereiten Rädern mit Dickelreifen fahren, die die neue Mischung haben. So kann jeder seine Altbestände schonen und Erfahrungen mit dem neuen Material sammeln.

Bei Interesse bitte ich um frühzeitige Anmeldung, so dass für jedes Team ein Satz Räder vorhanden sind.

Alle Informationen über die GT-2 und GT-3 Rennserie, die Bilder und das Reglement findet Ihr auf der **Homepage des CCO**.

Bei Fragen wendet Euch an **Andreas Höne**.

245 easy*

3. Lauf am 13. Oktober 2007 in Witten

Nachdem die **245 easy*** zum ersten Lauf am Rhein (in Köln) gastierte und bei Lauf Nr. 2 ins tiefe Westfalen vorstieß (nach Arnsberg), ging das Finale der neuen Serie quasi „mittendrin“ auf dem Raceway Witten über die Bühne - die Mischung aus Workshop und Rennbetrieb sollte dort erneut möglichst „easy“ ausgeübt werden . . .

Kompakt . . .

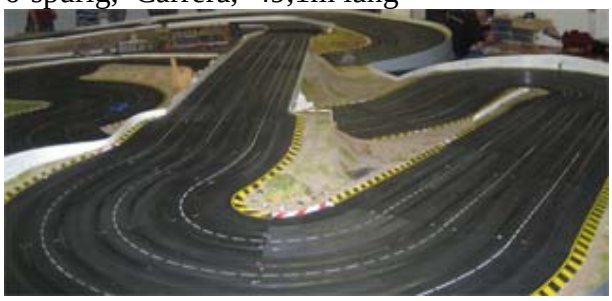
- **28 Teilnehmer schließen die Premierensaison ab . . .**
- **stirbt die Jugend aus !? Nur sieben U18 am Start . . . ☺☺**
- **maßgebliche C-Wertung wird von Marius Heß gewonnen . . .**
- **Volker Kuhl und Johannes Kießling laufen auf P2 und 3 ein . . .**
- **auch in Witten alles „easy“. . .**

Strecke . . .

Raceway Witten
Jahnstr.13
58455 Witten

Url
www.raceway-witten.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 49,1m lang



Das Infield des Raceway Witten . . .

Vorgeplänkel . . .

Erstmalig warf der Vorbericht zur „easy“ auch einen Blick auf den Stand des Renngeschehens vor dem Finale. Schließlich hatten doch alle Folks, die sich noch Chancen auf eine gute Platzierung in der wichtig(st)en C-Wertung ausrechneten, auch zum 3. Lauf zur **245 easy*** genannt . . .

Der führende Senior (Volker Kuhl aus Köln) wurde gleich von drei Jugendlichen - Marius Heß aus der Eifel sowie Johannes Kießling und Fabian Holthöfer aus dem östlichen Münsterland - verfolgt. Somit dürfte beim Finallauf neben den Aspekten Technik und Fahren auch noch eine dritte Komponente - die Nervenstärke - hinzukommen . . . ☺☺

Die Fragebogenaktion der 245 im August wies gleich zehn 245er aus, welche sich bereit erklärten, in 2008 bei der „easy“ als Coach mitzuwirken - immer mit der Einschränkung, die Termine müssten passen. Selbstredend passten die Termine in Witten nicht bei allen.

Aber immerhin kamen mit HaJü Eifler, Thomas Reich (neu dabei !), JanS und dem Schleichenden vier Coaches zusammen, die von drei weiteren „Anwärtern“ unterstützt wurden. Genug also, um qualifizierte Betreuung und reibungslosen Betrieb zu gewährleisten . . .

Teilnehmer . . .

Bei nur 3 Läufen sollten am Ende mehr als 60 Namen die Ergebnisliste der **245 easy*** füllen. Subtrahiert man die ab und an mitrollenden Coaches, bleiben immer noch gut 55 Namen übrig, welche die „easy“ in ihrem ersten Jahr erreichte.

Erneut interessant war die Mischung aus bereits erfahrenen „easy“ Startern und gänzlich neuen Gesichtern (9 Teilnehmer) bzw. aus Fahrern der drei Kategorien. Die C-Kategorie war mit genau der Hälfte in Witten überdurchschnittlich schwach vertreten.

Auch der Anteil an Jugendlichen war mit 7 Köpfen eher schwach - sterben die Kids also in der „easy“ aus . . . !?☺☺!?

Kids at work - der Kicker sorgte für Abwechslung in den Pausen . . .

Die weiteste Anreise ging übrigens auf das Konto von Jens-Gerrit Kühne - er kam aus Berlin ins Ruhrtal.

Gedränge herrschte beim vormittäglichen Training eher an der Bahn. Die Coaches hatten zu tun - kamen aber nicht wirklich unter Stress.

Warteschlange an der Bahn . . .

Die Bahn in Witten wird nicht regelmäßig von überregionalen Serien befahren, sodass scheinbar die Trainingskilometer Priorität genossen. Interessant: Bereits am Freitag Abend wurden von etlichen „easy“ Teilnehmern emsig Runden abgespult . . . ☺☺

Zum „easy“ going zählt auch die vereinfachte technische Abnahme, welche in Witten von JanS durchgeführt wurde. Dieser Prozess erfolgte somit besonders rasch, sodass selbst der Schleichende mit seiner Ansprache vor dem Rennen einen vorzeitigen Start nicht zu verhindern vermochte . . . ☺☺

„High Noon“ bei der technischen Abnahme . . !?

Rennen . . .

Die Spitze fuhr ihr eigenes Rennen. Die Heimascaris Thomas Reich und Dirk Schulte setzten beide Gruppe 5 Celica LB ein und fuhren im 1. Durchgang nur zwei Teilstriche voneinander getrennt durch’s Ziel. Im 2. Lauf waren es dann immerhin 50% mehr Abstand !! Also gleich 3 Teilmeter . . . ☺☺ Thomas war jeweils das Quentchen vorn und durfte bei der Siegerehrung die Urkunde für P1 mitnehmen.

Wirkte fast im Verborgenen - Reiseleiter Ralf Lunau am Kommandostand . . .

Die restlichen drei Coaches befassten sich mit „live“ Reifentests - den eingefärbten Reifen für die 245 easy* Saison 2008 wurde auf den Zahn gefühlt . . .

Patric Wagner und Holger Sarnow fighteten in beiden Durchläufen um P2 der B-Wertung hinter Dirk Schulte. Am Ende stand es 177,52 zu 177,15 Runden für den 935-Langheck-Piloten Patric - auch Rolf Riese blieb mit 176,88 Runden nur knapp dahinter. Das waren die Ränge 2 bis 4 in der B-Wertung.

Bunt gemischte Startgruppe II . . .

Und was trieben derweil die C-Fahrer !? Tabellenführer Volker Kuhl meinte generös, er

wolle der Jugend den Vortritt in der Gesamtwertung lassen und setzte den Gruppe 2 BMW 635 CSi ein. Das hätte auch beinahe geklappt - er hätte nur langsamer fahren müssen . . . ☺☺ P15 im zweiten Durchgang und damit bester Gr.2 im Feld war jedoch deutlich zu gut, um drei der schnellen Jugendlichen auf's Treppchen zu bringen.

Marius Heß nahm jedenfalls Volkers Angebot dankend an und entschied in beiden Durchgängen die C-Wertung für sich. Konnten Ralf Thöne und Johannes Kießling im ersten Durchlauf noch binnen einer halbe Runde folgen, sah der Zweite anders aus: Marius steigerte seine Rundenzahl - Ralf und Johannes hingegen legten weniger Runden als zuvor zurück. Mit dafür verantwortlich war sicherlich ein (zu ??) beinharter Fight der Beiden bzw. besser von Ralf . . .

BMW M1 von Ralf Thöne und Marius Heß . . .

Schön - Bernd Nettesheim schaffte mit dem Ford Capri turbo im ersten Durchlauf P4 in der C-Wertung und Volker Kuhl gelang dieses Kunststück im 2. Umlauf. „Leidtragender" war ein wenig Fabian Holthöfer, der nach zwei Läufen P4 der Gesamtwertung belegte und durchaus noch Chancen aufs Treppchen hatte. Zwar lief Fabian zwei Mal auf P5 ein - jedoch war der Rückstand in Runden recht hoch.

Die BMW-Startgruppe III vor dem Start . . .

Hintergrund: In der „easy" werden die gefahren Runden mittelbar in Punkte umgewandelt. Die Leistung des Siegers zählt mit 100 Prozent (Punkten) und die zurückgelegten Runden der Platzierten werden in Relation dazu gesetzt . . .

Glücklicherweise trat am Samstag das technische Pech nicht allzu heftig auf: JanS und Bernd Nettesheim hatten im 2. Umlauf zeitweise mit der Stromaufnahme zu kämpfen und Martin Schülke beklagte ein geborstenes Kugellager am Ford Capri turbo . . .

Finales

Auch wenn's in der „easy" nicht nur um Rennen geht - eine Gesamtwertung nach drei Läufen gab es schon. Bekanntlich werden die Fahrer in der „easy" in drei Kategorien unterteilt. Die „Profis" sind in der Kategorie A eingestuft - erfahrenere, aber noch nicht ganz so schnelle Slotracer fahren in der Kategorie B und die Einsteiger und wenig erfahrenen Rookies bilden die Kategorie C.

Die Kategorie A wird hier ganz ausgeblendet - diese Jungs werden in der „richtigen" 245 und anderen Serien ausreichend gewürdigt ☺ Auch die B-Wertung ist schnell abgehandelt:

1. Holger Sarnow.....294,25 Pkt.
2. Peter Sarnow .....287,77 Pkt.
3. Dirk Stracke.....284,72 Pkt.
4. Thomas Schweizek.....276,07 Pkt.

Grats also dem Sieger „Holle" Sarnow, der mit den Plätzen 3, 6 und 3 in den einzelnen Läufen den Sieg einfuhr . . . !!

Nein, heute kein Quiz ! Karl-Heinz Heß wie immer gut gelaunt . . .

Bleiben die C-Fahrer, die i.d.R. in 2007 ihre erste Rennsaison absolviert haben. Schön, dass 55% aller „easy" Starts das Prädikat „C" aufwiesen. Damit sieht die IG245 das im Vorfeld

formulierte Ziel erreicht, genau diesen Einsteigern ein Betätigungsfeld zu bieten, auf welchem ihnen auch praktisch weiter geholfen wird.
Dass es eine Weiterentwicklung in Laufe des Jahres gegeben hat, dokumentierte nicht nur der Verlauf des Workshop-Teils am Vormittag - die Themen und Fragen wandelten sich deutlich gegenüber dem Auftakt im Januar. Viel deutlicher noch vermochten die C-Fahrer den Fortschritt im Rennen aufzeigen. Einige von ihnen wird man in 2008 schon locker auf „B“ setzen können . . . ☺☺
Wie ist die Kern-Wertung der Serie denn nun ausgegangen !? In schnöden Zahlen sieht die Gesamtwertung wie folgt aus:

1. Marius Heß .....290,58 Pkt.
2. Volker Kuhl .....287,83 Pkt.
3. Johannes Kießling .....287,65 Pkt.
4. Ralf Thöne .....282,91 Pkt.
5. Fabian Holthöfer.....280,25 Pkt.
6. Bernd Nettesheim .....273,86 Pkt.
7. Karl-Heinz Heß.....270,70 Pkt.
8. Martin Schülke .....268,59 Pkt.

Am Ende P5 für Fabian Holthöfer . . .

Somit lagen am Ende zwei Erwachsene „Rookies“ auf den Plätzen 2 und 4 im „Jugendburger“ ☺☺ Marius Heß gewann recht deutlich - nicht nur den Lauf in Witten, sondern auch die Gesamtwertung. Johannes Kießling (Sieger in Arnsberg) verfehlte P2 nur knapp um 0,15 Punkte. Hier setzte sich der Sieger von Köln - Volker Kuhl fest.

Für alle Fahrer der C-Wertung, die an allen drei Läufen teilnahmen, brachten die Sponsoren der 245-Serie attraktive Sachpreise auf. Darüber hinaus spendeten die Car-On-Line und der SRC Köln zusätzliche für die Jugendförderung, sodass auch die anderen anwesenden Jugendlichen mit Sachpreisen bedacht werden konnten . . .

Credits . . .

Kommen wir zur Danksagung, die wie eigentlich immer dreiteilig ausfällt:

Gastgeber - Das Team vom Raceway Witten war mehr als engagiert bei der Sache. Die Räumlichkeiten waren perfekt vorbereitet und im Catering werkelten zumindest immer drei dienstbare Geister parallel. Dann waren aber immer noch ausreichend Ansprechpartner im Raum unterwegs . . . ☺☺ Alle Namen bekommt der Autor nicht hin - aber im Einsatz waren u.a. Frank, Gerd, Iris, Lars, Ralf und Sascha.
Ralf Ludorf hielt derweil die Zeitnahme im Griff - und das auch während des Trainings !! Am Abend sorgte dann Gerd Kestenus für das gelungene, abschließende Abendessen !!
Und folgerichtig schaut die „easy“ in 2008 wieder auf dem Raceway Witten vorbei . . ☺☺

Wittener unter sich - eine seltene Aufnahme am Samstag . . .

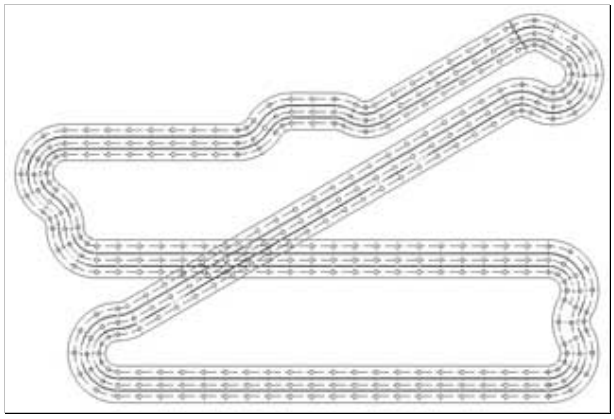
Teilnehmer - Die Jungs von der IG245 hoffen, es hat ein wenig Spaß gemacht (und auch etwas gebracht).
Anders herum war es jedenfalls so . . . ☺!!☺

Coaches - Ihnen gilt ein riesengroßes Dankeschön !! Ohne die Mitwirkung der zahlreichen Freiwilligen wäre diese Veranstaltungskonzeption nicht umzusetzen !!
Namentlich engagierten sich als Coaches Hans-Jürgen Eifler, Sebastian Nockemann, Uli Nötzel, Thomas Reich, JanS, Uwe Schöler, Dieter Sommer, Jan Uhlig sowie Marcel Wondel.

Ausblick . . .

Mit dem gestrigen 3. Lauf ist die **245 easy*** in 2007 „durch“. Die IG245 wird die Serie im kommenden Jahr mit identischer Konzeption fortsetzen. Der erste Lauf ist für Sonntag, den **20. Januar 2008** in der Duisburger Rennpiste geplant.

Die **Gruppe 2 4 5** hat hingegen in diesem Jahr noch zwei Rennen vor sich. Lauf Nr. 7 findet am **10. November 2007** im Dortmunder Sca-RaDo statt.
Das große Finale läuft wie immer erst kurz vor Weihnachten. In diesem Jahr wird es nach langer Zeit einmal wieder in Kamp-Lintfort ausgefahren und zwar am **15. Dezember 2007**.



Nächste 245-Strecke - die 37,5m ScaRaDo . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / 2 4 5 easy*

Sponsoren.....

Dag-Tool

Automobilminiaturen | Car-On-Line | Checkered Flag | Slotfreaks

DiSo-Modelle | Fischer-Modellbau | eMail - M.Förster | GD-Cartuning | H+T Motorracing

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

Jens Scaleracing | Motor Modern | Meister Service Dienst | Plafit | RacingWorld Jung

Rennbahn & mehr | Rennpiste | Rennserien-West | Revell | Schöler Chassis

Skipspeed | Slotpoint | Slotbox | SSH | Das Slotracing Werk

fördernde Clubs.....

SRC Köln | Carrera Freunde Schwerte | SRG Neuwerk

NASCAR Grand National

6. Lauf am 14. Oktober 2007 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

…zum sechsten Lauf der Saison haben die Jungs vom SRC Niederrhein sich flexibel gezeigt und bei Ihren Familien für den Sonntag ausreichend Ausgang beantragt. Damit war für das Wohlergehen der angereisten NASCARos gesorgt. Zur großen Freude für Manni Stork kamen eine Vielzahl von Rennbegeisterten. Die 28 NASCARos konnten damit auf 4 Startgruppen verteilt werden.

. . . Blick über die Bahn vom Schrauberraum aus !!

Kompakt . . .

- **Caroline Schnitzler gewann die Tageswertung !!**
- **Thomas Nötzel folgte als Gaststarter auf P2 vor Justin Pasch**
- **Saisonrekord mit 28 startwilligen Racern !**
- **Ulf Setzepfand lockte 2 Kameraden von der S.R.I.G. Teuto an den Niederrhein !!**

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url
www.src-niederrhein.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Shakedown . . .

… mutmaßlich aus personellen Gründen konnten die Jungs vom SRC den NASCARos keinen Trainingsabend mit den GN Slotcars vor dem Rennen anbieten. Dafür wurde am Sonntag schon um 8:30h geöffnet, sodass alle ersten fleißig Grip auf die Bahn fahren konnten. Damit war schnell der notwendige Standart für ein Rennen mit GP Reifen erreicht.

techn. Abnahme - die ersten 7 Fahrzeuge sind sind schon kontrolliert !!

Die technische Abnahme . . .

. . . nicht das nachfolgende Fahrzeug stand zu Abnahme an, sondern wie gewohnt die Gand National Slotcar's.

. . . Arbeitsplatz von Bobby Allison 1969 !!

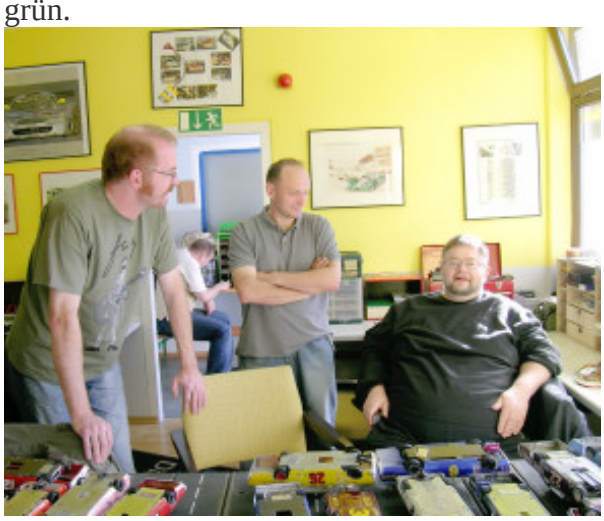
Bei den NASCARos hat sich das Reglement so in das Unterbewusstsein eingebrannt, dass Nachbesserungen an den vorgestellten Fahrzeugen normal nicht notwendig sind.

Manni betrachtet daher besonders aufmerksam das Klebeverhalten der Reifen. Die Haftprobe wird einen genormten 50 Gr. schweren Gewicht mit zwei kleinen Polistyrol Plättchen von 0,5 mm Dicke durchgeführt. Dabei dürfen die Polistyrol Plättchen nicht länger als 1 Sec am Reifen haften bleiben, wenn das Fahrzeug hinten angehoben wird. Wie bei jeden Rennen erhalten die 6 Besten in der Tabelle von Manni vorbereitete Reifen, die am heutigen Tage zwischen 24,6 - 24,8 mm Durchmesser hatten.

. . . sechs Fahrer/Innen aus 6 Clubs !!

Damit es nicht zu nachträglich Diskussionen führt, hat Manfred Stork auch den Boliden von Thomas Nötzel mit einheitlich vorbereiteten GP Reifen versehen.

Bezogen auf die große Starterzahl, die für 2007 einen Saisonrekord darstellte, wurde die Trainingszeit ein wenig ausgedehnt. Die Startampel ging daher mit einer gewissen Verzögerung für die erste Startgruppe auf grün.



. . . viel Diskussionsstoff !!

Heat 1 . . .

… in der ersten von 4 gebildeten Startgruppen gingen die beiden Clubracer der S.R.I.G. Teuto Maik Zoglauer und Mike Butz auf die Reise. Sie bewegte ihre Boliden in vorsichtiger Fahrt und berichteten den anderen von den Tücken der Bahn. Leider konnten sie sich nicht aus dem Tabellenkeller heraus kämpfen. Frank Zelwies vom SRC genannt „Hotte“ setzte direkt seine Bahnkenntnisse um und erreichte nach Heat 1 P20 mit 96,86 Rd. Thomas Nötzel von SRC Köln als ausgemachter Kenner der Bahn legte mal bis zur Startgruppe vier die Meßlatte auf 104,66 Rd. Das entsprach P2. Die weiteren Startgruppen zeigten spannende Rennen. Wobei Thorsten Szugger als der Beste der SRCler direkt mal 100,09 Rd. P11 erreichte. In Startgruppe vier sind alle Meister der letzten Jahre unter sich und legten direkt nach dem Grünsignal ihre bekannt forcierte Fahrt vor.

. . . Blick über die Bahn vom Fahrerstand !!

Christian, Caroline und Justin machten direkt zu Beginn „klar Schiff“ und setzten sich von den Startgruppenkollegen ein wenig ab. Zum Ende standen erstaunliche 106,12 Rd. als Ergebnis auf dem Monitor. Vergleiche zum Vorjahresergebnis können wir diesmal nicht ziehen, da 2007 12 x 3 min. als Renndauer ausgewählt wurde.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 5** Chr. Schnitzler, Thomas Nötzel, Caro Schnitzler, Justin Pasch, M. Stork, A. Thierfelder

Heat 2 . . .

. . .der Sinn des Regrouping nach dem Listing aus Heat 1 führt die leistungsmäßig gleichstarken Fahrer/Innen zusammen. Damit sind in der Folge die einzelnen Startgruppen kampfbetonter und mit mehr Fleiß bei der Sache. Trotzdem erreichen einige kein besseres Ergebnis als im ersten Heat, da das Material zu sehr in Hest 1 heran genommen wurde.

Und genau das passierte dem bis dahin führenden Christian Schnitzler. Auf den Spuren 1 und 4 war sein Bolide so bockig, dass er mehrfach kleine Nachbesserungen vornehmen musste. Hierbei wurde er im Teilergebnis des 2. Heats bis auf den Platz 12 durchgereicht. Die sonstigen Verdächtigen auf den Gruppensieg waren mit aller Vehemenz unterwegs, und nahmen die Schlappe von Christian gerne an

und liefen im nachfolgend darstellten Laufergebnis ein.

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6** Caro Schnitzler, Justin Pasch, Thomas Nötzel, Manfred Stork, Nezih Durukanli, A. Thierfelder

Siegerehrung . . .

. . . Bravo Caroline zum weiteren Tagessieg !!

. . .Manfred machte sich direkt an die Arbeit die beiden Laufergebnisse zu addieren. Damit war die Überraschung perfekt. Die neu gekürte DPM Meisterin Caroline Schnitzler gewann die Tageswertung mit 207,26 Rd. vor Thomas Nötzel mit 206,44 Rd. gefolgt von Justin Pasch mit 205,81 Rd.

Ergebnis Tageswertung . . .

Die **TOP 6** Caroline Schnitzler, Thomas Nötzel, Justin Pasch, Christian Schnitzler, Manfed Stork, A. Thierfelder

Cedits . . .

. . . allen voran an die Gäste, die mit ihren intensiven Vorbereitungen für spannende Rennen gesorgt haben. Bei dem schönen Wetter haben sich alle wohl gefühlt, und so manche Sonnenminute draußen auf der Sitzgruppe genutzt.

. . . Manni, der sich riesig über die große Starterzahl gefreut hat. Und natürlich damit viel mehr Arbeit hatte. Diese aber gerne für uns getan hat, um uns Freude am Slotsport zu bereiten.

. . . an den SRC Niederrhein, der mit vielen Clubmitgliedern für den Ablauf der Veranstaltung sorgte. Und an Rolf Krause, dessen Frau uns mit Liebe gekochte Speisen präsentierte.

. . .an die Jungs von der S.R.I.G. Teuto, die ganz ohne ihren Andy den Weg nach Moers gefunden haben, und jetzt wissen wie die große Moerser Bahn zu fahren ist.

. . . gelungende Fotomontage eines Modellbauers aus USA . . . !!

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird am Samstag, den 03.11.07 bei den Carrera Freunden Schwerte zum Endlauf der Saison starten. Im Dezember wird zum Jahresabschluss der Showkampf der NASCAR bis Baujahr 1959 wieder in Moers beim SRC Niederrhein stattfinden.

Für heute danke ich allen die den Weg an den Niederrhein gefunden haben und zum Gelingen des Renntages so fleißig beigetragen haben.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserie-West / NASCAR Grand National

GT/LM-Serie

6. Lauf am 20. Oktober 2007 in Wuppertal

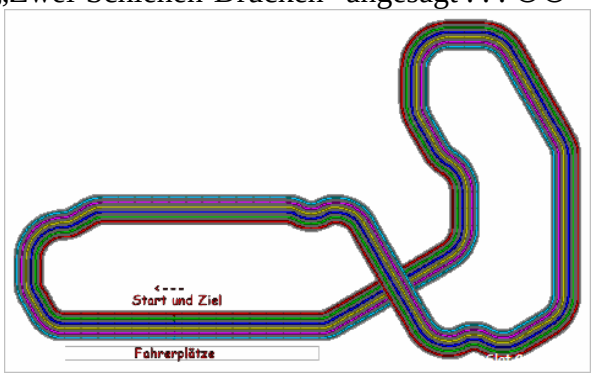
Der Autor hat's bekanntlich mit den „anspruchsvollen" Kursen. Nach Moers steht mit dem Wuppertaler Slotcar Heaven die zweite derartige Strecke in der GT/LM auf dem Programm. Die Bahn im Heaven polarisiert mehr als die meisten anderen Kurse - man mag sie, oder eben nicht . . . ☺☺

Die Frage stellt sich allerdings den Teams der GT/LM nicht wirklich. Das Saisonfinale steht an - wer noch etwas erreichen möchte, muss in Wuppertal nicht nur antreten, sondern auch sein Bestes geben. Ausruhen ist nicht - (zu) schlechte Resultate könnten noch die Arbeit der gesamten Saison verhageln . . . ☺☺

Technik . . .

„Was im Heaven läuft - läuft auch auf allen anderen Strecken !". So lautet eine alte Weisheit aus der „Zingel" Ära. Leider gilt hier nicht der Umkehrschluss.

Schlüsselstellen des Wuppertaler Kurses sind eigentlich die alten Streckenpassagen: 3 Zippel-Zappel rahmen die Gegengerade und die Brückenabfahrt ein. Wer schnell aus dem Ersten heraus kommt, die Brückeneinfahrt förmlich durchfliegt und mit viel Schwung auf die Doppelgerade zum großen Bogen geht, hat mehr als die halbe Miete eingefahren. Bis zur Start-Ziel-Gerade ist nachfolgend überwiegend „Zwei-Schienen-Drücken" angesagt . . . ☺☺



Die gekippte Acht im Heaven - so verkleinert sieht's echt harmlos aus . . . ☺☺

Um eben diese Passagen angemessen zu bewältigen und selbstredend auch ausreichend Schwung mit aus den Ecken zu nehmen, lautet der Ausgangswert für die empfohlene **Übersetzung** 27,5mm pro Motorumdrehung. Eigene Versuche mögen - wie eigentlich immer in der GT/LM - eventuell um +/- einen Zahn auf der Achse variieren. Für die Überprüfung des gewählten Wertes bieten sich die Spuren 1, 5 und vor allem 6 an. Wenn hier die Bremspunkte nicht passen, muss nachgearbeitet werden.

Certified Prütt Reading (CPR) . . .

Allzu viele offene Fragen bleiben vor dem Saisonfinale nicht. Die Positionen sind im wesentlichen bezogen. Um maßgeblich Einfluss auf die Gesamtwertung zu nehmen, müssen schon regelrechte Pleiten her (was Niemandem zu wünschen ist) - oder etliche Teams müssten jeweils „dazwischen" fahren, was wiederum beim aktuellen Kräfteverhältnis in der Serie eher unwahrscheinlich scheint . . .

Schauen wir dennoch kurz auf die Chancen der „Himmelsstürmer". An der Spitze werden Laufenberg/Nötzel nach der ersten Saisonniederlage vor vier Wochen erneut unter Druck von Bolz/Schnitzler kommen. Ob Nockemann/Uhlig in den Kampf um die Pole eingreifen können, hängt davon ab, ob die Plastikquäler zur Abwechslung einmal engagiert und mit einer konkurrenzfähigen Waffe antreten. Dass sie es fahrerisch und technisch drauf haben, ist unbestritten; und den Heaven kennen sie ebenfalls bestens.

Aus Wuppertal war im Vorfeld zu vernehmen „Wondel baut!". Ob der Champ aus 2004 nach einem Jahr Abstinenz von clubübergreifenden Rennen antritt, was er baut und wer sein Teampartner sein könnte . . . war bislang allerdings nicht in Erfahrung zu bringen. Damit dürften die Anwärter auf den Sieg jedoch abgehandelt sein . . .

„Wondel baut" - das Siegerfahrzeug des Vorjahres entstand in Kooperation mit S² . . .

Baum/Pasch (P4) werden sicherlich versuchen, Ortmann/Schnitzler noch von P3 der Gesamtwertung zu verdrängen. Dazu müsste aber zumindest P2 her - womit wir wieder beim „Dazwischenfahren“ wären. Ohne Schützenhilfe geht’s also nicht !!
Auch die Plastikquäler können theoretisch von P5 noch nach vorn fahren. Dann muss aber ein Sieg her, Jungs . . . ☺☺
Den Ausschlag in diesen Positionskämpfen können eigentlich nur Bolz/Christians geben. Bei ihrem Heimrennen ist mit den zwei Wuppertalern zu rechnen - wenn auch nicht ganz vorn. Der Vorjahressieger im Heaven JanS wird hingegen kaum in den Top 6 mitmischen können - dazu dürften sich sein „Co“ Durukanli im Heaven nicht gut genug auskennen . .

Ausschlaggebender Faktor !? - Bolz/Christians erneut im Baum-Leihwagen unterwegs . . . !?

Realistisch können die Zwei jedoch massiv in den Fight um die Plätze 7 bis 11 eingreifen. Dieser wird geprägt vom Duell Nötzel/Quadt vs. Hackstein/Tepass einerseits und Jung/Schleichender vs. Börger/Schwellenbach andererseits. Erstere zwei Teams fahren nach 5 Läufen punktgleich - wer im Heaven vorn ist, dürfte P8 sicher haben. Im zweiten Duell starten Jung/Schleichender mit leichten Vorteilen - jedoch liegen Börger/Schwellenbach mit 8 Punkten Rückstand noch locker auf Schlagdistanz. Gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen zufolge nehmen zumindest die Kölner „Senioren“ das Finale sehr ernst und haben zumindest vorübergehend die Mitgliedschaft im Heaven beantragt . . . ☺☺
Wer vermag überhaupt einen Einfluss auf diese Kampfgruppe(n) zu nehmen !? Eigentlich nur das jugendliche Heimteam Hesse/Päpping-haus - und ganz vielleicht die GT/LM Routiniers Rohmann/Vorberg, so man sich im Team Schwerte I. doch noch einmal richtig zu motivieren vermag . . . ☹☹

Saison abgehakt !? - Finden Rohmann/Vorberg noch einmal Motivation . . . !?

Zur **Anzahl Teams**: Fix sind eigentlich 19-20 Teams, welche bislang quasi zu jedem Rennen antraten. Als Variable muss eine identische Menge Teams gelten, die nur zu einem oder sporadisch zu mehreren Rennen aufliefen. Das Finale ist traditionell nicht überlaufen - die anspruchsvolle Strecke wird ein Übriges tun.
Vier Startgruppen sollten es jedoch erneut werden - ggf. auch noch ein oder zwei Duos mehr. Ein neuer Saisonrekord (> 29 Teams) liegt allerdings eher in weiter Ferne . . .

Wenden wir uns der **Schlagzahl** zu - dem schwierigsten Abschnitt des Vorberichtes. Im Vorjahr legten die Sieger knapp 632 Runden zurück - in 2005 mit vergleichbaren Fahrzeugen waren es knapp 10 Runden mehr. Einfach ist die Aussage, dass dieser Wert heuer locker überschritten wird ☺ Die Strecke war zuletzt zur 245 in gutem Zustand, die Vorjahresresultate wurden erreicht und überschritten . . .
Also geben wir für das Erreichen der Top 10 gute 630 Runden als Vorgabe. Bislang war die Rundenzahl der Sieger im Vorjahr eigentlich immer P9-P11 in der laufenden Saison.
Die Spitzengruppe (also die Top 6) wird 650 Runden überschreiten - mutmaßlich müssen sogar eher 655 Runden her. Da die Luft nach vorn dünner wird, sagt das schleichende Orakel gute 660 Runden für die Sieger voraus - also im Mittelwert mehr als 110 Runden pro Spur.
Soweit die erneut eher konservative Prognose. Theoretisch geht noch einiges mehr – allerdings ist reichlich unklar, wie sehr der Heaven Kurs den ausgegebenen Rädern in diesem Jahr zusetzen wird . . .

Letzte Worte . . .

Das **Training** ist im Heaven kein Problem – schließlich ist die Bahn mehrfach pro Woche geöffnet. Bereits im Vorfeld nutzen zahlreiche Teams diese Möglichkeit ausgiebig aus - obwohl dem Vernehmen nach sogar der ein oder andere noch gern private Trainingssessions gehabt hätte . . . ☺☺

Für die GT/LM Woche hat man sich seitens des Slotcar Heaven sogar ein Training unter Rennbedingungen ausgedacht. Am Mittwoch Abend wird ein Clubrennen nach GT/LM Reglement ausgetragen . . .

Finale der GT/LM - das bedeutet nicht nur die endgültige Ermittlung der Platzierungen sondern auch **Jahres-Siegerverehrung** und **Tombola**. Wie immer werden die Fahrer der siegreichen Teams jeweils 1:43er Miniaturen von GT-Fahrzeugen als Pokale erhalten. Das verbleibende Startgeld wird für die Beschaffung von Sachpreisen ausgegeben, die - zusammen mit einigen Sponsorgaben - den Gabentisch für die Tombola bilden. Eine vorzeitige Heimreise sei folglich für kommenden Samstag ausnahmsweise nicht angeraten . . . ☺☺

Erneut großer Auftritt der Serienchefs bei Siegerehrung und Tombola . . . ☺☺

Räder

Letztmalig für 2007 hier die „Radstandinfo“ ☺☺: Das Gros der gestellten Radsätze wird etwa über **26,5 - 26,85mm** Durchmesser verfügen. Weitere Radsätze werden allerdings Durchmesser bis hin zu 27,4mm aufweisen . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / GT/LM-Serie

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Samstag:

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Historie

2006 (17 Teams)

1.	JanS / Wondel	Bugatti EB 110 S	631,82
2.	Laufenberg / Nötzel	Porsche 911 GT1	631,54
3.	Baum / Hesse	Porsche 911 GT1	626,29
4.	Bolz / Bolz	Porsche 911 GT1	624,70
5.	Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1	616,47
6.	Fischer / Fischer	Porsche 911 GT1	606,54
7.	Jung / Schäfer	Jaguar XJ 220 GT	603,75
8.	Fischer / Silva-Wittf.	Bugatti EB 110 S	602,71

Zeitplan

Mittwoch, 17. Oktober 2007

ab 16.00h Trainingsmöglichkeit
ab 20:00h Start GT/LM-Clubrennen

Freitag, 19. Oktober 2007

ab 16:00h freies Training

Samstag, 20. Oktober 2007

ab 09:00h Training
ab 10:30h technische Abnahme
ab **12:00h** Rennen
anschließend Siegerehrung

2005 (16 Teams)

1.	Bolz / Bolz	BMW V12 LM	642,28
2.	Laufenberg / Nötzel	Nissan R390 GT1	640,35
3.	Baum / Hesse	Porsche 911 GT1	637,17
4.	Fischer / Fischer	Ferrari Enzo	622,13
5.	S^2	Lamborghini Murc.	615,97
6.	Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1	615,13
7.	Bickenbach / Hesse	BMW V12 LMR	613,96
8.	Sommer / Uebach	Lamborghini Murc.	611,08

Vintage Slot Classic

7. Lauf am 20. Oktober 2007 in Gelsenkirchen

geschrieben von Nick Speedman

Der Master wird gekürt . . .

. . . mit diesem Vorsatz wird am kommenden Samstag gegen 12:00h das letzte Rennen der VSC Saison 2007 gestartet. Die Idee, einen Vielseitigkeitsfahrer zu küren, kam den VSC-lern 2003 zum Abschluss der ersten Saison mit drei Fahrzeugklassen. Der erste Master, aber noch ohne Eintrag auf den Wanderpokal, war Uwe Pfaffenbach von ScaRaDo. 2004 folgte Uwe Drevermann, der 2005 durch Thomas Strässer abgelöst wurde. Und dann kam in der ersten 2-Klassen-Saison Holger Grzanna von Slot im Pott dazu. Dieser konnte aus beruflichen Gründen den Master nicht aktiv verteidigen. Dafür werden seine Clubkollegen jetzt für den perfekten Rahmen für den Endlauf sorgen.

. . . Starterfeld in der Klasse Formula.!!

Als entscheidende Änderung für die Saison 2007 wurde die doppelte Punktevergabe in der Klasse Sports eingeführt. Es konnte hierbei der Fahrer der Leistungsklasse 62mm + 75mm die maximal Punktezahl von 50 Punkten erreichen, ohne den Lauf gewonnen zu haben. Das führte dieses Jahr zu vielen taktischen Spielchen, die den Tabellenführern gar nicht schmeckten. Das Ziel sollte sein, dass sich durch diese Maßnahme eigeninitiativ das Reglement weiterentwickelt. Aber dazu später mehr.

Der einladende Club . . .

. . . Slot im Pott verfügt wie bekannt, direkt über zwei 4-spurige Carrera Bahnen. Wobei bei den Gästen der sehr harmonischen 20,5m lange Mountain Course hoch im Kurs steht. Dieser wird aber zu Gunsten der 26m langen Bahn nur zum Training genutzt. Am Renntag wird ein Clubmitglied dazu verdonnert, die Umstellung des Bahnstroms von 10 auf 12 Volt nach dem Formula Rennen vorzunehmen. Damit es nicht wieder zu schleichenden Sports Boliden kommt.

. . . rekonstruierter Start/Zielbereich 2007 in Reims !!

Wer wird erwartet . . .

. . . wer sich die Ergebnisliste von letzten Lauf in Duisburg betrachtet gewinnt schnell den Eindruck, dass Bernd Hämmerling uneinholbar führt. Jedoch muss man bedenken, dass bei den sieben Resultaten zwei Streicher zu berücksichtigen sind. Die Entscheidung fällt in diesem Jahr nicht im Bereich des besten Sports Fahrer, sondern ausschließlich bei dem VSC-ler, der am besten mit den Formula´s umgehen kann. Und damit wären wir wieder am Ursprung der Serie angelangt.

. . . Kampfbahn bei Slot im Pott !!

Wer jetzt noch Punkte sammeln will, oder das Zeug hat, den bisher Führenden in Bedrängnis zu bringen, sollte am kommenden Samstag bei Slot im Pott an den Start gehen. Damit es auch wirklich spannend zugeht, wäre es natürlich sehr schön, wenn Andreas Höne seinen Clubkamerad Bernd noch mal beherzt angreift.

. . . Vorlage zum Abschluss Geschenk 2005 !!

Saison Abschlussfeier . . .

. . . ist diesmal Teil des Renntages. Neben dem für alle Teilnehmer, die mind. 4 Rennen gefahren sind, bereitliegenden Saisonpreis wird von dem Startgeld-Überschuss ein Büffet organisiert. Nach jetziger Planung wird das Büffet vor dem Start des Sports Laufes eröffnet und geräubert. Wir vermuten, dass ein griechisches Restaurant das Büffet erstellt. Dann mal „guten Appetit“.

In lockerer Runde sollen alle Ihre Vorschläge für eine Nachbesserung des Reglements der Rennserien kundtun.

… großer Wunsch der Tabellenführer ist natürlich eine Korrektur des Punktesystems in der Klasse Sports.

… mein Wunsch wäre, eine Anpassung der Spurbreite in der Sportsklasse auf ca. 65 bis 68mm und damit Entfall der 75mm Klasse.

… Wunsch des Serienchefs wäre, dass alle freiwillig von den hauchdünnen Karossen Abstand nehmen, ohne dass festgelegte Karosseriegewichte eingeführt werden.

Und genau solche Sachen haben ja bisher sehr gut funktioniert; dass der harte Kern der VSCler ohne Druck Änderungen in der Optik der Fahrzeuge durchgeführt hat.

. . . Vorlage für Sports in Goodwood 2007 !!

Wie immer wünsche ich allen eine gute Anreise, ein guten Händchen beim Vorbereiten der Boliden und einen erfolgreichen Renntag mit einem glücklichen Master zum Abschluss.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Vintage

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Samstag:

Adresse

Slot im Pott
Buerer Str. 85
45899 Gelsenkirchen Horst

Strecken

4-spurig, Carrera, ca. 20,5m - Training
4-spurig, Carrera, ca. 26,5m - Formula + Sports

Zeitplan

Donnerstag, 18. Oktober 2007
ab 18:30h - 23:00h freies Training

Samstag, 20. Oktober 2007
ab 09:00h - 11:00h Training
danach Fahrzeugabnahme aller Klassen
ab 12:00h Rennen, Formula
ab 14:30h Rennen, VSC Sports