WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 131 -

22. Oktober 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . zwei Finale bestimmten das zurückliegende Wochenende. Die GT/LM fuhr im Wuppertaler Slotcar Heaven und die Vintage Slot Classic im Gelsenkirchener Slot im Pott . . .

Weiter geht es nächstes Wochenende mit dem Auftakt der DTM - und zwar unter neuer Leitung mit neuem Konzept . . . sowie der 2. Auflage der Carrera Panamericana . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 131 widmet sich jedoch zunächst dem C/West Treffen vom vorletzten Wochenende - und fasst die dort erzielten Ergebnisse zusammen. Dazu gibt es logischerweise zwei (finale) Rennberichte zu GT/LM und VSC - der Schleichende und Nick Speedman ließen sich die jeweiligen großen Abschlusspartys für 2007 nicht entgehen. Und ebenso logischerweise stellte Neu-Chef Andreas Päppinghaus den Vorbericht für den DTM Auftakt am Sonntag in Schwerte zusammen. Dazu verfasste PanAm Chef Ronald den Vorbericht zum Einzelevent, welches am Samstag in der Duisburger Rennpiste zelebriert wird . .

Inhalt (zum Anklicken):

- C/West Treffen
  am 14. Oktober 2007 in Schwerte
- GT/LM-Serie
  6. Lauf am 20. Oktober 2007 in Wuppertal
- Vintage Slot Classic
  7. Lauf am 20. Oktober 2007 in Gelsenkirchen
- DTM
  1. Lauf am 28. Oktober 2007 in Schwerte
- Carrera Panamericana
  II. Auflage am 26./27. Oktober 2007 in Duisburg

C/West Treffen

am 14. Oktober 2007 in Schwerte

Dreizehn Clubs fahren derzeit Serien nach C/West - für kommendes Jahr sollen es achtzehn sein. Gut die Hälfte davon traf sich auf Initiative von Andreas „Poldi“ Lippold am vorletzten Samstag in den Räumen der Carrera Freunde Schwerte.

Oft gleich zwei Vertreter der Bahnen in Arnsberg, Bad Rothenfelde, Dortmund (ScaRaDo), Reken, Schwerte, Soest, Swisttal, Vohwinkel, Witten und Wuppertal waren anwesend. Duisburg (Rennpiste), Engelskirchen und Siegen fehlten entschuldigt. Duisburg hatte eine Vollmacht erteilt.

Eine Diskussion im Kreis von 17 Personen ist nicht immer einfach. Aber man hat sich zusammengerauft. Nach nahezu einem Jahr Pause geht es mit der C/West weiter . . .

Organisatorisches

Von der im November 2006 gegründeten IG C/West war lediglich Patrick Fischer in Schwerte anwesend. Da auch dieser das Treffen vorzeitig verließ, muss davon ausgegangen werden, dass die IG ihren Arbeitsauftrag nicht (weiter) ausführen wird. Die anwesenden Vertreter der Clubs waren sich jedoch einig, die Angelegenheiten der C/West weiter zu führen.

Ein neues Gremium wurde am Sonntag nicht bestimmt - Arbeiten kann man auch ohne formale Strukturen. Die Koordination bleibt vorläufig in den Händen von „Poldi“ - Freiwillige haben erste Arbeitaufträge übernommen.

Reglement

Das Reglement für die C/West bleibt für 2008 stabil. Lediglich kleinere Konkretisierungen wurden erörtert und beschlossen:

- Der Hasegawa Bausatz vom Porsche 962C Kurzheck sowie BRM Karosserien (vom Komplettfahrzeug und als Bausatz) sind zulässig. Eigen(um)bauten von 962C Kurzheckvarianten sind unerwünscht. Es gilt das Reglement.

- Spiegel und Scheibenwischer müssen nicht zwingend vorhanden sein.
- Für die hinteren Felgen wird auf Wunsch der Holzbahnfraktion eine Mindestgröße von 18mm Innen vorgegeben.
- Dreidimensionale Felgeneinsätze werden künftig an allen Rädern zwingend vorgeschrieben.
- Frontspoilerlippen dürfen aus Karbon bestehen, um Brüche an der Karosserie zu vermeiden.
- Seitliche Kühleinlässe dürfen innen begradigt werden, müssen dann aber verschlossen sein.
- Ein Diffusor muss nicht verbaut werden.

C/Masters

Am 19. Januar 2008 wird auf der Bahn der Slotracingfreunde Swisttal mittels der Veranstaltung „C/Masters“ der schnellste Gruppe C Fahrer des Westens gesucht.

Mangels Vorarbeit bzw. verfügbarer Vorinformation aus 2007 wurde für die Besetzung des Rennens im Januar 2008 ein **Interimsverfahren** vereinbart. Das C/Masters 2009 soll dann überwiegend anhand der neuen C/Rangliste besetzt werden.

Für 2008 kann jeder der 18 Clubs, die in 2008 Rennserien nach dem C/West Reglement ausrichten, für dieses Rennen bis zu drei Fahrer benennen (unter Nutzung der Wildcard-Regelung auch in Summe fünf). Weitere, evtl. auch nicht in Clubs organisierte Fahrer werden ggf. ebenfalls über Wildcards hinzu kommen.

Die Ausschreibung für die „C/Masters“ folgt in Kürze.

Die Clubs müssen die Fahrer bis spätestens zum 15. Dezember 2007 bei Andy Lippold benannt haben.

*) *Die Liste der 18 Clubs ist auf der C/West Seite einsehbar.*

C/Rangliste

Die C/Rangliste wird für 2008 komplett neu aufgebaut. Wolfgang Habon vom Speedway Reken hat sich diese Last aufgebürdet; „Poldi“ und der Autor unterstützen.

Es bleibt bei sechs zu benennenden Rennen pro Club - jedoch werden nicht unendlich viele Rennen gewertet. Und das Wertungssystem wird die Anzahl der Teilnehmer berücksichtigen.

Details für die „C/Rangliste“ werden ebenfalls in Kürze in einer Ausschreibung zusammen gefasst.

Clubs müssen ihre Teilnahme sowie die sechs zu wertenden Rennen ebenfalls bis spätestens zum 15. Dezember 2007 bei Andy Lippold bekannt gegeben haben.

C/Team-Cup

Aus bereits bestehenden oder noch zu initiierenden Einzelveranstaltungen der beteiligten Clubs wird für 2008 eine C/West Teamwertung abgeleitet. Der Schleichende nimmt diese Sache in die Hand.

Die Clubs behalten dabei die volle Autonomie über die Veranstaltung (z.B. Reifenmaterial, Ausgabe von Motoren, Teambildung, Fahrzeit, Startgeld etc.). Lediglich die Ergebnisse werden für die Wertung weiter geleitet.

Einzelrennen (z.B. Neujahrs Cup Oberberg) werden einbezogen, wenn hierfür zusätzlich eine Teamwertung erstellt wird.

C/Liga

Eine tragfähige Konzeption für eine nach Regionen unterteilte C/Liga auf Clubebene wird bis zum Treffen im Frühjahr ausgearbeitet.

Die C/Liga soll in 2009 etabliert werden.

Web

Sämtliche C/West Aktivitäten werden in den „Rennserien-West“ gebündelt. Erst Dokumente für 2008 sind dort bereits einzusehen (u.a. das C/West Reglement 2008 und eine vorläufige Veranstaltungsliste für die C/Masters).

Der Schleichende führt hier vorerst den Ball.

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

GT/LM-Serie

6. Lauf am 20. Oktober 2007 in Wuppertal

Aus und vorbei - die GT/LM-Serie 2007 ist gelaufen. Der vergangene Samstag sah das letzte von sechs spannenden, hochklassig besetzten Langstreckenrennen - und zwar im Wuppertaler Slotcar Heaven, dem traditionellen Austragungsort für das „Grande Finale“ dieser Serie.

Im Vorfeld bibberten - speziell bei den auswärtigen Teams - die Herzchen. Gilt der Heaven Kurs doch als anspruchsvoll und einige Entscheidungen waren schließlich noch auszufahren . . . ☺☺

Kompakt . . .

- **27 Teams wollten zum letzten Mal in 2007 GT/LM spielen . . .**
- **mit durchschnittlich 26$^{1}/_{3}$ Teams ist die qualitativ wie quantitativ beste GT/LM Saison aller Zeiten im Slotcar Heaven würdig abgeschlossen . . .**
- **Bolz/Schnitzler fahren „himmlischen“ Sieg ein** . . .
- **Baum/Pasch beamen sich auf P2 . . .**
- **Bolz/Christians werden Dritte . . .**
- **Seriensieger Laufenberg/Nötzel anwesend, greifen aber nicht aktiv ein . . . .**
- **nach Siegerehrung und Tombola fehlte eigentlich nur noch das abschließende große Feuerwerk . . .** ☺☺

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Vorgeplänkel . . .

Auf dem Kurs im Zeichen der Schwebebahn wurde erneut ein Fight zwischen den bereits feststehenden Siegern in der Gesamtwertung Laufenberg/Nötzel sowie Bolz/Schnitzler erwartet. Letztere siegten knapp beim vorletzten Lauf in Vohwinkel. Marcel Wondel baute tatsächlich und wollte zusammen mit Udo Kaina ins Rennen gehen. Und „last chance racing“ Baum/Pasch mussten den Speed-Joker ziehen, um ggf. eventuell vielleicht noch auf P3 der Gesamtwertung vorzurücken . . .
Damit waren die unmittelbaren Favoriten benannt. Die Plastikquäler bauen aufs nächste Jahr - Ortmann/Schnitzler würden ebenso wenig ganz vorn zu finden sein wie Durukanli/JanS oder Bolz/Christians . . .
Da weitere zusätzliche starke Heimteams nicht in Sicht waren, mussten die GT/LM^{mer} ihre Fights wohl oder über untereinander austragen. Schließlich standen noch etliche Entscheidungen im Kampf um die Plätze aus.
Apropos Heimteams - die Junioren Hesse/Päppinghaus mussten mit auf den Deckel für die Top 10. Vater & Sohn Manegold kennen sich in Wuppertal aus - genau so wie Hesse/Wagner und Hahn/Schur. Dennoch waren alle drei Teams im Vorfeld nicht wirklich Kandidaten für die Top 10 . . .

Die Zahl der regelmäßig mitfahrenden Teams, welche im Heaven fehlten war gering - man wollte Siegerverehrung und Tombola keinesfalls verpassen: Marius Heß war während der Woche krank - war eventuell der 245 easy* Sieg zu anstrengend !?☺☺ Das Vater & Sohn Team kam am Samstag Früh in den

Heaven - aber der Junior war noch nicht wieder fit; ein Start zwecklos. Gute Besserung, Marius . . . !!
Uwe Buchs war durch den Job verhindert, die Urlaubsregelung hatten Bickenbach/Buchs bereits einmal gezogen – dennoch wollte die „Rennkugel“ das Finale nicht verpassen. Also engagierte er Peter Recker und man trat als neues Team an . . .
Für die größte Überraschung sorgten die designierten Champs Laufenberg/Nötzel. Man „hatte keine Lust“ - wollte erst mit dem 2005er Auto ein bisschen mitrollen, sagte den Start aber dann gänzlich ab. Das sorgte für einiges Kopfschütteln im Raum . . .

Slotcars und Technik . . .

Was gab die GT/LM-„Rennwoche“ im Slotcar Heaven an Nachrichten her !? Eigentlich wenig. Viele Teams nutzten den gesamten Zeitraum nach dem Neuwerk-Rennen für die Vorbereitung aufs Finale. Den ein oder anderen GT/LM^{mer} erblickte man dem Vernehmen nach zum Clubabend am Mittwoch häufiger als die eigentlichen Mitglieder . . . ☺☺
Da sag’ noch einer, Slotracing wäre der pure Spaß - es kann durchaus auch echt in Arbeit ausarten . . . ☺☺

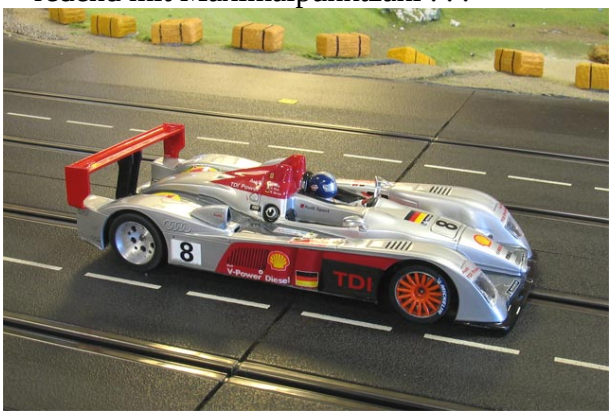
Die GT/LM Woche wurde mit dem großen Bahnputzen eingeleitet. Die ersten Trainierer meckerten zwar ein wenig ob fehlenden Grips - dafür war die Strecke jedoch bereit für größere Aufgaben, welche am Samstag schließlich in Angriff genommen werden sollten !☺
Der **Trainingsmittwoch** war zweigeteilt. Von 16:00h bis 20:00h durfte nach Belieben trainiert werden. Anschließend war ein Clubrennen nach GT/LM-Reglement angesagt. Bereits vor 20:00h war die Halle mit mehr als 20 Racern gut gefüllt. Und zum Rennen traten 19 Teilnehmer an. Dieses Warmup dominierte übrigens Marcel Wondel . . .
Das freie Training war für den **Freitag** Nachmittag und Abend angesetzt. Der Heaven war gut gefüllt, aber nicht überlaufen. Das Staufahren am Freitag Nachmittag und Abend hielt etliche Folks vom Besuch der Bahn ab. Bereits gegen 21:30h war die Halle verwaist. „Andi bringt jetzt die Kinder ins Bett !“ lautete das geflügelte Wort - übernachteten doch die Junioren Ortmann, Pasch und Schnitzler im „Baum“-Haus . . . ☺☺

Wer bis zum **Samstag** noch keine Kilometer im Heaven gemacht hatte, musste am Vormittag desselben ’ran. Die Schlange der Wartenden war dementsprechend bereits am frühen Morgen lang. Ansonsten wurden die Motoren zielstrebig ausgegeben und mittels des neuen Verkabelungssystems montiert . . .

Früh-Catering by Udo (Kaina) . . .

Kommen wir zu den **neuen Slotcars**. Im April 2008 geht’s nahtlos mit den aktuellen Modellen weiter. Da muss also nicht zwingend „pro Saison“ gebaut werden:

- Die Wuppertaler Hahn/Schur hatten von Audi R8 zu Audi R10 aufgerüstet - selbstredend mit Maximalpunktzahl . . .



Noch’n Audi R10 - Hahn/Schur heimsten volle Punktzahl ein . . .

- Auch Jung/Schleichender zündeten beim letzten Saisonrennen noch eine Evolutionsstufe. Ein Toyota GT-One rollte an den Start und löste den zuletzt recht erfolgreichen (alles ist relativ !) Courage C52 ab. Da Leihwagen in der GT/LM 2007 hoch im Trend lagen, stammte das Fahrzeug aus dem Besitz des Renningenieurs . . .
- Da Kaina/Wondel erstmalig dabei waren, muss der Audi R10 zwangsläufig als Leihwagen gelten. 29 Punkte im Concours ver-

bauten die Chancen im Rennen schon einmal nicht . . .

- Die „Plastikquäler“ Nockemann/Uhlig setzten die selbst auferlegte Vorgabe „jedes Rennen ein anderes Slotcar“ zielstrebig um: Im Heaven rollte ein BMW Compact GTR an den Start, denn die Plastikquäler setzen beim Finale traditionell ein schmales, eher schwer zu fahrendes Slotcar ein . . .

Auto Nr.6 von Nockemann/Uhlig - BMW Compact GTR . . .

Bleibt die **technische Abnahme**, abzuhandeln, welche erneut von Siggi Jung verantwortet wurde. So richtig voran ging’s am Samstag nicht. Allein „Trainingsweltmeister“ Uli Nötzel verbrachte dort Stunden seines Lebens ☺☺ Aber man hatte zu Hause eh ausreichend Urlaub beantragt, sodass der Chef im Ring ausnahmsweise die Bullenpeitsche im Schrank ließ . . . ☺☺

„Stunden seines Lebens“ . . . ☺☺

Racing . . .

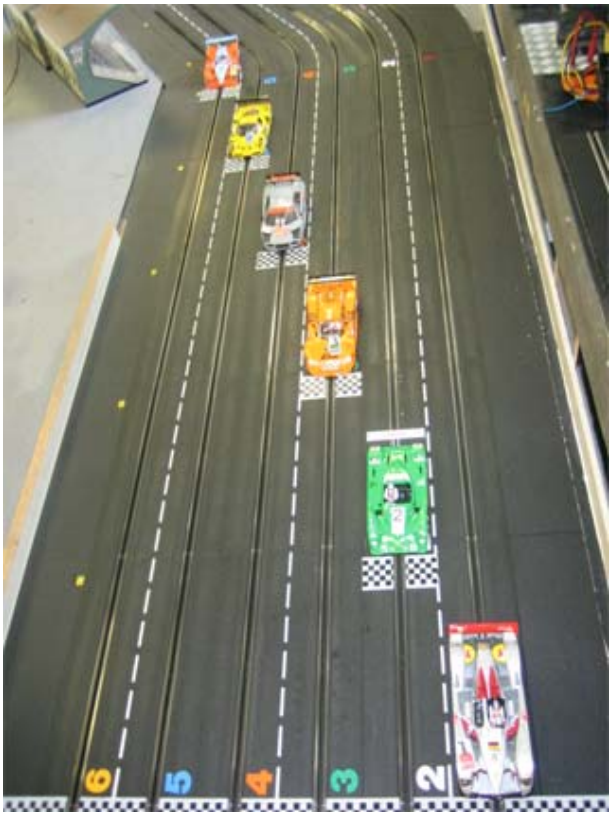
Der Start war für 12:30h angesetzt. Letztlich 27 Teams ergaben 4 Startgruppen - das bedeutete drei 7er und eine 6er Gruppen. Die weiter hinten platzierten Teams und die Gäste rollten zuerst an den Start. Die Fahrzeit betrug die üblichen von 6*15 Minuten, wobei jeder Fahrer komplette 3 Spuren zu absolvieren hatte. Dem Vernehmen nach wären etliche Folks lieber weniger Spuren und/oder Minuten gefahren . . . ☺☺

Im Vorbericht wurden gute 630 Runden als **Schlagzahl** für das Erreichender Top 10 definiert. Die Spitzengruppe müsse mehr als 650 Runden bieten und der Sieger mehr als 660 Runden fahren. Das schleichende Orakel blieb mit diesen Angaben deutlich unter dem theoretisch Möglichen - die schnellen GT/LM^{mer} sollen ja noch ausreichend Spielraum für die eigene Entfaltung haben . . . ☺☺

Erste Startgruppe

Ab 12:45h mussten die ersten sieben Teams schließlich doch zu den Reglern greifen; es wurde Ernst. Kaina /Wondel waren die wießen Haie im Karpfenteich dieser 7er Gruppe:

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Hahn / Hartmut Schur	Audi R8
2.	Patrick Fischer / Andreas Leben	Courage C52
3.	Ralf Janßens / Holger Michels	Mercedes CLK GTR
4.	Marcel und Stefan Kuhn	Lamborghini Murcielago
5.	Guido Kage / Markus Kever	Ferrari Enzo
6.	Udo Kaina / Marcel Wondel	Audi R10
7.	Hans Bickenbach / Peter Recker	Audi R8



Die erste Startgruppe - jetzt geht’s los . . .

Kaina/Wondel mussten je ein Mal die Schleifer richten und den Audi R10 Body nachkleben. Ansonsten war ihre wesentliche

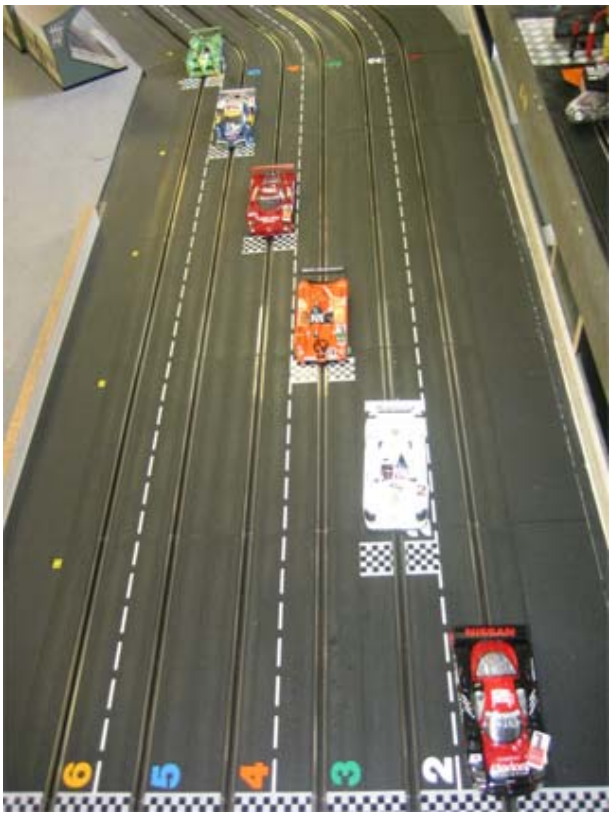
Aufgabe, heil an den anderen Teams dieser Gruppe vorbei zu kommen. Das gelang recht gut - 657,01 Runden lagen dicht an der Vorgabe des Schleichenden für die Spitze.
Weitere drei Teams dieser Startgruppe kamen letztlich nicht unversehrt durch die 90 Minuten. Vater & Sohn Kuhn beklagten einen Reglerschaden, was die Fahrzeit des Lambo Murcielago um etliche Minuten reduzierte. Kever/ Kage mussten den Heckflügel des Ferrari Enzo neu befestigen und bei Hahn/Schur löste sich gleich zwei Mal die Steckverbindung zum Motor.
Dementsprechend sah das Ergebnis die problemlos laufenden Slotcars vorn. Mit gut 20 Runden Rückstand auf Wondel/Kaina kamen Fischer/Leben mit dem Courage C52 ins Ziel, weiter 20 Runden vor dem Audi R8 von Bickenbach/Recker. Auf P4 sortierten sich Kage/ Kever ein, Hahn/ Schur fehlten fast 30 Runden auf dieses Team. Janssens/Michels waren erstmalig und ohne Training im Heaven. Für den Mercedes CLK GTR vom Niederrhein blieb somit nur P6. Die rote Laterne ging an Vater & Sohn Kuhn . . .

Gruppensieg für den Audi R10 von Kaina/Wondel - aber reicht's auch zum Tagessieg . . . !?

Zweite Startgruppe

Fischer/Silva-Wittfoot rückten durch die 3 Siebener-Startgruppen auf Spur 1 dieser Gruppe. Bei normalem Verlauf müsste somit ein Start-Ziel-Sieg herausspringen - sofern man denn die heimstarken Manegolds im Griff hielt:

#	Team	Fahrzeug
1.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1
2.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1
3.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	BMW V12 LMR
4.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Nissan R390 GT1
5.	Hans und Patrick Manegold	Ferrari Enzo
6.	Casten und Manfred Becherer	Audi R10
7.	Peter Juchem / Andrea Fischer	Courage C52



Die zweite Startgruppe . . .

Hesse/Wagner und Schnitzler Seniors fuhren punktgleich auf P17 der Gesamtwertung und mussten die Sache beim Finale entscheiden - der eine Punkt Differenz unter Berücksichtigung des Streichresultats würde die Rangfolge jedenfalls nicht bestimmen.
Für Hesse/Wagner ging das Rennen schlecht los - auf der zweiten Spur löste sich die Federplatte. 20 Runden gingen bis zur Instandsetzung verloren. Das war gegen die Eheleute Schnitzler, die erstmalig auf einen Audi R8 vom Chef-Ingenieur Christian zurück griffen, nicht aufzuholen. Am Ende fuhren die Schnitzlers auf P3 dieser Gruppe und Hesse/ Wagner auf P5.
Dahinter sortierten sich die zwei Teams ein, die weder den Heaven kannten, noch zuvor zum Training aufliefen. Florijan/Tubes belegten mit dem Nissan R390 GT1 Rang 6 und Vater & Sohn Becherer blieb mit dem Audi R10 nur der letzte Platz . . .
Wenden wir uns der Spitze dieser Startgruppe zu. Fischer/Silva-Wittfoot erfüllten die Erwartungen locker. Knapp 7 Runden kam der Nissan R390 GT1 am Ende vor dem Ferrari Enzo (P2) von Vater & Sohn Manegold ins Ziel. Nicht überliefert ist, wie sehr die Manegolds durch die vorhergehende Nacht gehandicapt waren - schließlich hatte Patrick seinen

Geburtstag ordentlich gefeiert . . . ☺☺
Wirklich eng wurde es nur im Duell um P3. Peter Juchem ist normalerweise mit Dirk Wolf im Team unterwegs. Letzterer konnte (mochte ?) den Termin aber nicht wahrnehmen, sodass sich Peter „solo“ auf den Weg nach Norden machte. Flugs wurde Andrea Fischer „vom Frühstücksfernsehen weggeholt“ und mit dem Vierten des DSC-Cup Laufs in Siegen zu einem Team formiert. Viel Zeit blieb beiden nicht, sich auf Bahn, Courage C52 und Einander einzustimmen. Es reichte aber, um den Eheleuten Schnitzler einen packenden Fight zu liefern, der schließlich um 42 Teilmeter zuungunsten von Juchem/Fischer ausging. Das war dann P4 . . .

„Glück gehabt !!“ - die Slotcars von Teuto II mussten letztlich nicht in die Tonne . . . ☺☺

Dritte Startgruppe

Nötzel/Quadt gegen Hackstein/Tepass sowie Jung/Schleichender vs. Börger/Schwellenbach sollten die Duellanten um P8 bzw. P10 der Gesamtwertung lauten. Insbesondere das erstere Duell hätte ins neblige Morgengrauen gehört - selbstredend mit Vorderladern und Rücken an Rücken . . . ☺☺
Leider mussten Nötzel/Quadt in die erste Startgruppe aufrücken, sodass nur ein Fernduell stattfinden konnte. Als Ausgleich dafür müsste das aufgerückte Junior-Heimteam Hesse/Päppinghaus eigentlich die Schlagzahl in der 2. Gruppe bestimmen.
Durukanli/JanS, Lippold/Müller und Rohmann/Vorberg waren eher als Statisten engagiert - aber für diese Teams ging’s realistisch betrachtet um nichts mehr . . .

#	Team	Fahrzeug
1.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GT-One
2.	Nezih Durukanli / JanS	Ferrari 333 SP
3.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Toyota GT-One
4.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR
5.	Andreas Lippold / Christoph Müller	BMW V12 LMR
6.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Audi R8
7.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	Lamborghini Murcielago

Der Vormittag im Heaven - „nur“ 12 Leuts stehen hier zum Fahren an . . .

Der „Aufstieg“ von Nötzel/Quadt stellte etliche Planungen bezüglich der Spuraufteilung in den Teams in Frage - schließlich änderte sich für alle die Startspur. So bekam auch der Schleichende erstmalig in 2007 das Vergnügen Werner Bolz’ Definition von Grip auszutesten. Das ging in den ersten Runden gleich zwei Mal in die Hose - danach sprintete der neue Toyota GT-One aber so richtig los.
Hackstein/Tepass hatten das Fernduell eigentlich bereits nach der Spur 1 verloren. 102 Runden waren einfach zu wenig für den Toyota GT-One der Niederrheiner. Spätestens nach Halbzeit und Spur 5 musste klar sein, dass im Heaven nichts ging. 616,15 Runden bedeuteten am Ende P6 in dieser Startgruppe und P14 in der Tageswertung.
Lediglich Lippold/Müller kamen im Ziel auf noch weniger Runden. Hier machten sich auch die mangelnde Bahnerfahrung und das wenige Training bemerkbar. Der BMW V12 LMR lief in Summe 614,68 Runden.
Wirkliche Spannung kam im Fight von Börger/Schwellenbach (BMW V12 LMR) gegen Durukanli/JanS (Ferrari 333 SP) auf. In beiden Teams war jeweils ein versierter Heaven Kenner (Udo Schwellenbach bzw. JanS) und ein auf dieser Strecke wenig Erfahrener bzw. Trainierter vereint. Letztlich hielt sich der rote Renner aus Maranello nur eine ¼ Runde vor dem V12 aus München. Dies waren die Plätze 4 und 5 in der Gruppe.
Rohmann/Vorberg zeigten mit dem Audi R8, dass es auch ohne großen Ehrgeiz und ohne zusätzliches Training klappt – vielleciht wird das ja das Erfolgsrezept für das kommende Jahr !?☺☺. 627 Runden bugsierten das Team Schwerte I (noch !!) nicht nur auf Rang 3 dieser Gruppe, sondern auch auf P10 der Tageswertung, was ihr bestes Saisonergebnis werden

sollte . . .
Womit nur noch die Plätze 1 und 2 in dieser Startgruppe zu vergeben waren. Hesse/Päppinghaus rollten wieder einmal mit dem eigenen Lamborghini Murcielago an den Start. Bei Halbzeit lagen die Youngster drei Runden vor Jung/Schleichender. Diese hatten damit jedoch die langsameren Spuren 5 und 6 absolviert, während die Lambo-Crew die Fünf erst zum Schluss in Angriff nehmen musste. Unglücklicherweise kam den Junioren jedoch bereits auf den folgenden zwei Spuren jeweils gut eine Runde abhanden, so dass man vor dem letzten Heat nur noch etwa ¼ Runde in Front lag. Die Erfahrung von Siggi Jung und sicherlich auch das deutlich leistungsfähigere Gefährt drehten dann auf der Schlussspur den Spieß um. Erst als eine Runde Vorsprung heraus gefahren war, nahm der Toyota Pilot das Tempo ein wenig heraus. Die „erfahrenen“ 644,14 bzw. 643,06 Runden waren bis dahin die Plätze 2 und 3 in der Tageswertung und mussten von einigen Teams der schnellsten Startgruppe durchaus ernst genommen werden . . .

Knapp zum Gruppensieg - S² Toyota GT-One . .

Vierte Startgruppe

Der Spannungsbogen war zum Zerreißen gespannt. Die Vorgaben stammten mit 657,01 bzw. 644,14 Runden von Kaina/Wondel und Jung/Schleichender. Die Spitze hatte somit ausreichend Orientierungspunkte. Das schleichende Orakel beharrte jedoch darauf, dass 657 Runden nicht für einen Sieg ausreichen würden . . .
Echte Chancen auf den Sieg wurden letztlich nur Bolz/Schnitzler eingeräumt. Als Geheimfavoriten wurden eventuell noch Baum/Pasch gehandelt, die alle Chips in den Topf werfen mussten, um eventuell noch P3 der Gesamtwertung zu erobern:

#	Team	Fahrzeug
1.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10
2.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Toyota GTone
3.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10
4.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	BMW Compat GTR
5.	Werner Bolz / Ralf Christians	BMW V12 LMR
6.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8

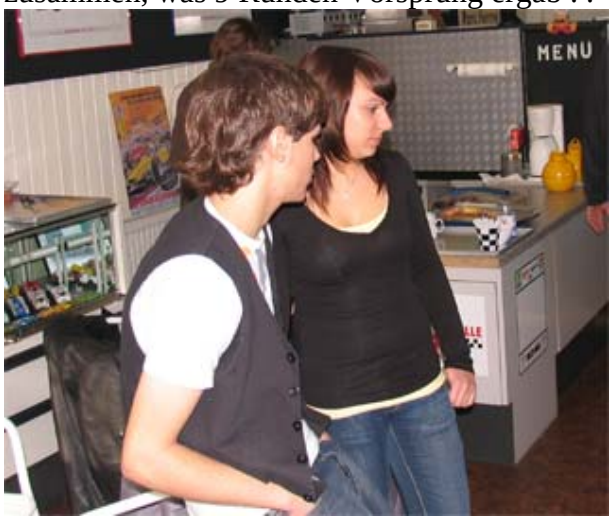
Gemeinsames Schrauben fast der gesamten ersten Startgruppe während der technischen Abnahme . . .

Eins vorweg: Da Laufenberg/Nötzel gänzlich passten und Nockemann/Uhlig traditionell beim Finale auf einen „Kleinwagen“ setzten, ging in der schnellsten Startgruppe eine Menge Spannung verloren.
Besagter „Kleinwagen“ - letztlich ein simpler Revell 3er Compact (auch wenn JanU auf dem Zusatz „GTR“ bestand ☺) bot eine wirklich sehenswerte Show. Mit recht niedriger Abflugrate kam das Team aus dem östlichen Ruhrgebiet auf immerhin 607,64 Runden, was im Rennen sogar noch zu P18 reichen sollte, in der 1. Startgruppe aber die rote Laterne bedeutete . . .
Nötzel/Quadt hätten nach dem Ergebnis von Hackstein/Tepass beruhigt taktieren können. P8 der Gesamtwertung konnte quasi als gesichert betrachtet werden. Dennoch ließen die Kölner den Audi R8 voll um den Kurs fliegen. Klar waren die anderen Teams flotter unterwegs - aber 636,95 Runden brachten Rang 8 in der Tageswertung ein; immerhin eine ¾ Runde vor den ehemaligen Heaven Heimascaris Fischer/Leben . . . !!
Ortmann/Schnitzler hatten das Rennen im Heaven gedanklich bereits als Streichergebnis verbucht. Schließlich war bislang P4 ihr schlechtestes Resultat. Dennoch zog man sich gut aus der Affäre und fuhr bis auf 1,5 Runden

an den Bestwert von Kaina/Wondel heran. Taktisch war sicherlich die getroffene Spurwahl nicht optimal - Alex fuhr die schnelleren Spuren 1 bis 3 und Caroline den langsameren Part 4 bis 6. Aber das will man im kommenden Jahr ändern . . . ☺☺ Letztlich brachten 655,55 Runden dem schnellen Mixed Team noch P4 in dieser Startgruppe und P5 in der Tageswertung . . .

Bis zum 5. Durchgang lagen Bolz/Christians und Baum/Pasch quasi Nase an Nase. Bei Andi Baum richtete sich die Aufmerksamkeit einerseits auf die direkten Konkurrenten und andererseits auf die Vorgabe von Kaina/Wondel; schließlich musste P2 her. Jedoch musste dem aufmerksamen Beobachter klar sein, dass Bolz/Christians nicht mehr zuzulegen vermochten. Bereits auf der drittletzten Spur 2 war für den BMW V12 LMR bei 8.2er Zeiten Ende; der Audi R10 von Baum/Pasch konnte noch eine schnellere Pace gehen. Da der V12 auf der letzten Spur noch weiter einbrach, baute Andi Baum den Vorsprung noch auf fast 3 Runden aus. 661,12 Runden waren ein sicherer Rang 2 - sowohl in der Startgruppe als auch im Tagesergebnis. Dennoch waren Bolz/Christians hoch zufrieden; blieb man mit 558,19 Runden doch noch vor Kaina/Wondel und schaffte die tolle P3 . . .

Bleiben Bolz/Schnitzler und ihr Audi R10: Zu keiner Zeit gefährdet fuhr man den Tagessieg ein. SteBolz legte für das Team aus Wuppertal und Duisburg gleich auf der Startspur 115 Runden hin. Weitere Bestwerte sollten folgen. 670,05 Runden kamen nach 90 Minuten zusammen, was 9 Runden Vorsprung ergab . .



Die WWW jetzt in Konkurrenz zum „Neuen Blatt“ !? Na besser nicht . . . ☺☺

Ende . . .

Gegen 20:45h war der aktive Teil der GT/LM 2007 beendet. Nun hatten der Computer und anschließend die Serienchefs das Wort. Die Teams waren jedenfalls „durch“ für dieses Jahr . . .

Die Gleichung „Rennergebnis=Tageswertung“ stimmte bislang immer für die Top 10 - so auch im Heaven. Der Concours wirkt eher im hinteren Drittel, wo oft für sämtliche Teams nur noch ein Punkt für das Rennergebnis übrig bleibt - aber hier ist für 2008 Abhilfe in Sicht.

Und so sahen die letzten Top 10 der GT/LM 2007 aus:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10	670,05
2.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10	661,12
3.	Werner Bolz / Ralf Christians	BMW V12 LMR	658,19
4.	Udo Kaina / Marcel Wondel	Audi R10	657,01
5.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Toyota GT-One	655,55
6.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Toyota GT-One	644,14
7.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	Lamb. Murcielago	643,06
8.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8	636,95
9.	Patrick Fischer / Andreas Leben	Courage C52	636,13
10.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Audi R8	627,00

Sieg Nr.2 in Folge also für Bolz/Schnitzler mit dem Audi R10. Überraschend „nur“ P4 für Kaina/Wondel bzw. P8 für Fischer/Leben. Ebenfalls überraschend: Der Speed, welchen Nötzel/Quadt auf P8 bzw. Rohmann/Vorberg auf P10 brachten . . .

Justin Pasch bringt mit seinem Foto ein wenig Leben ins Geschehen - ein GT/LM-Video soll folgen . . .

Für die Rubrik „**Bemerkenswertes**“ findet sich beim Slotracing eigentlich immer etwas - warum also nicht auch im Heaven . . . und natürlich auch ein wenig im Rückblick auf die nun abgeschlossene Saison !?

- Insgesamt **158 Starts** bedeuten einen neuen Saisonrekord. Obwohl nur 6 Läufe gefahren

wurden - in 2005 und 2006 waren es 7 bzw. 8 Rennen !!

Jahr	Veranstaltungen	Starts	Durchschnitt
2003	6	83	13,83
2004	6	87	14,50
2005	7	116	16,57
2006	8	145	18,13
2007	6	158	26,33

- Diese rasante Entwicklung bringt für die **gastgebenden Clubs** natürlich gleichfalls deutlich höhere Anforderungen mit sich. Wirklich schön zu beobachten war, dass sich fast alle Gastgeber diesem Trend problemlos angepasst haben - und quasi mit der Serie gewachsen sind . . . !!

- Sicherlich derzeit unique im Westen: **Slotracing als Zuschauersport**. Vor allem (aber nicht nur !!) die schnellste Startgruppe fesselte regelmäßig alle Anwesenden - Teilnehmer wie Zuschauer gleichermaßen. Nach 90 Minuten Fahrzeit waren Abstände von wenigen Teilmetern die Regel, nicht die Ausnahme - oft auch in der 2. und 3. Startgruppe. Das wird derzeit in dieser Breite und Regelmäßigkeit in keiner anderen Serie des Westens geboten . . . !!
  Vielleicht sollten die gastgebenden Clubs für 2008 wirklich einmal Eintrittskarten drucken lassen . . . ☺☺

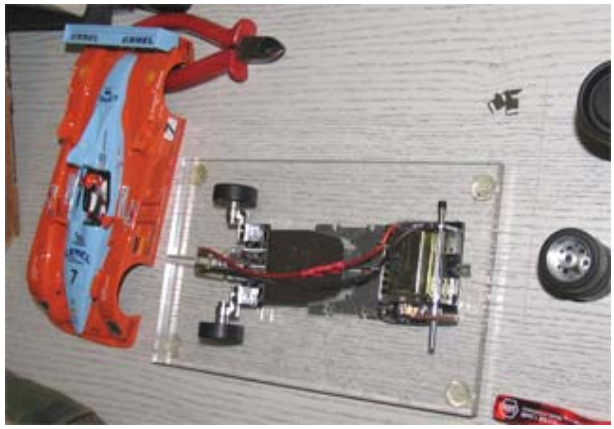
- Hervorhebenswert sind das Engagement und der geringe Aufwand, mit welchem **Alex Ortmann** die GT/LM 2007 bestritt. I.d.R. erfolgte seine An-/Abreise vom Mittelrhein aus mit dem Zug - oft spät in der Nacht ging es noch zurück. Nicht selten bestand sein Gepäck aus einem Slotcar, dem Regler und zwei Schraubendrehern . . . Chapeau !☺!

- Bleiben wir noch kurz bei Alex: **Peter Juchem** - ebenfalls Mittelrheiner und immer gut drauf - bekam sein neues T-Shirt nicht rechtzeitig fertig. Die Aufschrift sollte „DPM-Sieger-Besieger“ lauten. Schließlich lag Peter am vergangenen Wochenende beim DSC-Cup in Siegen deutlich vor dem DPM-Champ Alex geblieben. Alex nahm’s mit Humor: „Ich hab’ mich in Siegen riesig für Peter gefreut !!“. Dem kann sich der Autor nur anschließen . . . ☺☺

- **Karl-Heinz Heß** kannte den Heaven Kurs noch nicht. Am Freitag Abend betrat er die Halle, betrachtete die Bahn und meinte zum Heaven Chef Michael Wagner: „Sag ’mal - als Ihr die Bahn gebaut habt . . . hattet Ihr da nicht genug Gerade !?!?“ . . . ☺☺

- Die mit Abstand beste Slalomleistung vollbrachte am Samstag **Heike Hesse**, die sich auf dem regelmäßigen Weg zum Spülen immer wieder mit Einsetzern, Teilnehmern und Zuschauern arrangieren musste. Ob der Autor dabei jeweils so entspannt geblieben wäre, darf ernsthaft bezweifelt werden . . . ☺☺

- Neu war die Idee des „Stealth“-Chassis von **Marcel Wondel** nicht - so etwas Ähnliches sieht man bei einem weiteren Fahrzeug in der Serie seit Saisonbeginn. Dem Autor verschließt sich allerdings ein wenig, was man beim Plafit S24 SLP unter der Abdeckplatte verstecken möchte . . . ☺☺



„Stealth“ nun auch im Slotracing . . . !? ☺☺

- Das **Transfer Karussell** für die kommende Saison drehte sich bereits ab dem 4. Lauf in Köln. Mit dem Finale im Heaven ist es fast zum Stillstand gekommen. In der schnellsten Startgruppe werden sich gleich zwei Teams umbilden - damit dürfte die Saison erneut höchst spannend werden . . .
  Ernsthafte Rückzugsgedanken waren von kaum einem Team zu vernehmen. Einzelne Fahrer werden ggf. ausscheiden. Einige Teams möchten nach ein paar „Proberunden“ in 2007 im kommenden Jahr die gesamte Saison bestreiten. Es bleibt also voll in der GT/LM . . .

Stand der Dinge . . .

Visualisieren wir die Sache erst einmal. Nach 6 Läufen unter Berücksichtigung des

einen Streichergebnisses sieht die abschließende Gesamtwertung wie folgt aus:

#	Team	Punkte
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	490,0
2.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	450,0
3.	Andi Baum / Justin Pasch	398,0
4.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	391,0
5.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	332,0
6.	Werner Bolz / Ralf Christians	329,0
7.	Nezig Durukanli / Jan Schaffland	307,0
8.	Uli Nötzel / Hans Quadt	284,0
9.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	279,0
10.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	273,0
11.	René Börger / Udo Schwellenbach	252,5
12.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	220,0
13.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	214,0
14.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	212,0
15.	Andreas Lippold / Christoph Müller	208,0
16.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	189,0
17.	Klaus und Manuela Schnitzler	165,0
18.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	164,0
19.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	161,0
20.	Hans und Patrick Manegold	126,0

4 Saisonsiege beamten Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel zum zweiten Mal in Folge auf **Platz 1** der GT/LM-Serie. Gratulation den Siegern 2007 . . . !!

Stephan Bolz (hier mit Heiligenschein !?☺) und Christian Schnitzler kamen bei den ersten zwei Läufen nicht wirklich in Tritt. Seitdem brummt's aber - nur noch Siege (2 in Summe) und zweite Plätze waren zu vermelden, sodass ein sicherer **2. Rang** eingefahren wurde.

Das Treppchen wurde mit dem **3. Platz** schließlich von Andi Baum und Justin Pasch komplettiert, die Alex Ortmann und Caroline Schnitzler noch beim Finale abfingen. Auch diese Zwei hatte eine starke zweite Halbzeit - wohingegen Alex und Caro bei den ersten drei Rennen besser punkteten.

Letzte in den Pokalrängen (**Rang 5**) wurden die Plastikquäler nach einer durchwachsenen Saison. Nur beim Heimspiel und in Moers erreichten Sebastian Nockemann und Jan Uhlig die Top 3. Dafür warf man sechs unterschiedliche Karosserien ins „Gefecht“, was auch ein Rekord war . . . ☺☺

Finales . . .

Die zehn Pokale der GT/LM-Saison 2007 . . .

Durch die **Siegerverehrung** führte heuer Siggi Jung im Alleingang. Für etliche Teams fand er „motivierende“ Worte, sodass die Sache nicht wirklich langweilig wurde ☺ Pokale in Form von attraktiv gesockelten 1:43er GT-Fahrzeugen erhielten die besten fünf Teams. Sachpreise für das beste Junior Team konnten Dennis Hesse und Jan Päppinghaus mit nach Hause nehmen. Die wilden Jungs aus der ersten Startgruppe seien „zu alt“ für so etwas, meinte der Chef lapidar . . . ☺☺

Die „Lichtgestalten“ der Serie formatfüllend . . .

Andi Baum sammelte von den **Teilnehmern** - wie in jedem Jahr - ein wenig Geld ein. Die Serienchefs sind halt arme Kerle. Und auch wie in jedem Jahr gab’s vom Schleichenden ein paar salbungsvolle Dankesworte sowie jeweils die Unterschriften der Teams, einen Audi R10 und ein Buchpräsent für Werner und Siggi - die Bücher selbstredend mit vielen Fotos . . . ☺☺

Die Tombola brachte den Teams jeweils ein Chassis sowie die passenden vier Räder für die kommende Saison. Selbstverständlich gilt den **Sponsoren** der herzliche Dank von Serienbossen und Teilnehmern. Zu nennen sind hier: Checkered-Flag, Fischer Modellbau, GD-Cartuning sowie Racing World Jung . . . !!

Credits . . .

Die Credits, des Autors bester Freund ☺ Es soll nicht nach „pro Forma“ klingen - und doch muss etwa zwanzig Mal pro Jahr etwas zu Papier gebracht werden.
Für die GT/LM-Serie 2007 gilt, allein schon aufgrund der Veranstaltungsgrößen, grundsätzlich „Chapeau“ !! Ins Detail geht’s aber nachfolgend dennoch:

Gastgeber - Ganz routiniert und unaufgeregt wurde die „Großveranstaltung“ mit 54 Aktiven und wirklich zahlreichen Besuchern ausgerichtet. Im 7. Jahr des Bestehens hat man halt reichlich Erfahrung im Heaven . . .

Zeitnahme - Die Reiseleitung ist Teamsache im Heaven - schließlich fährt fast der ganze Club in der Serie mit !☺ Als „Bepfe-Piloten“ fungierten u.a. Andi Baum, Stephan Bolz, Uwe Drevermann und Jan Päppinghaus.

Catering - auch im Slotcar Heaven zog am Samstag „Essen á la Carte“ ein. Sowohl für den großen Hunger als auch für den kleinen Geldbeutel befanden sich warme Speisen im Angebot !!
Dazu die unvermeidlichen Brötchen am Morgen und der unvergleichliche Selbstgebackene am Nachmittag - dieses Mal auch wieder unter Beteiligung der „Wupperwelle“ . . . ☺☺
Wie immer unermüdlich federführend Elke, während der 14 Stunden „Dienst“ fortwährend

unterstützt durch Heike. Hoffentlich gab's einen ruhigen Sonntag als Ausgleich . . . !?☺

Die Mädels vom Catering machen während der Siegerverehrung (erstmalig) in Entspannung . . .

Teilnehmer - Jeder GT/LM[mer] hat in 2007 seine Gegner gefunden - es waren ja auch reichlich genug da !☺ Mit ganz wenigen Ausnahmen herrschte dabei eine nie dagewesene gute und friedliche Atmosphäre - das war nicht immer so . . . ☺☺
Naturgemäß ist es nicht wirklich leise, wenn sich bis zu 60 Leute in einem Raum aufhalten. Aber wirklich laut ist kaum jemand geworden. Danke dafür - und für den tollen Sport . . . !!

Serienleitung - Tja, die Abstimmung mit den Füßen scheint Zufriedenheit mit der Serie und mit deren Leitung zu signalisieren. Das war in 2007 nicht überall so . . .
Folglich geht ein dickes Dankeschön an Werner Bolz und Siggi Jung für die unaufgeregt geleistete Arbeit - vor allen aber für das geduldig Zuhören bei denjenigen, die solch eine Serie ganz anders betreiben würden . . . ☺☺

Abschließend ein Blick auf einen Teil der Belegschaft während der Siegerehrung . . .

Ausblick . . .

Für 2008 sind wieder 7 Rennen geplant - ein Lauf mehr als in diesem Jahr. Los geht die neue Saison am 5**. April 2008** - wie üblich bei den Carrera Freunden Schwerte . . .
Die sechs weiteren Termine „stehen" und sind im Terminkalender der Rennserien-West nachzulesen. Die sechs Strecken aus 2007 bleiben erhalten - dazu kommt die Duisburger Rennpiste . . .

Beim **Reglement** wird sich für 2008 nichts Gravierendes ändern. Die Breite der Vorderräder darf allerdings künftig 7mm betragen (anstelle von 8mm bisher). Die Kardinalfrage „Reifen 2008" beantwortete Werner Bolz nicht eindeutig - mutmaßlich werde man aber in der kommenden Saison neues Material ausgeben (müssen) . . .

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

Vintage Slot Classic

7. Lauf am 20. Oktober 2007 in Gelsenkirchen

geschrieben von Nick Speedman

Zum Abschluss der Rennsaison veranstaltet der Club des jeweiligen VSC-Master den Endlauf. Und bietet somit den geeigneten Rahmen für die Inthronisation des Masters für das kommende Jahr. So hatten die Jungs von Slot im Pott die Ehre, den Wanderpokal an Bernd Hämmerling vom CCO weiter zu geben.

„Gratulation an Bernd Hämmerling“ !!

Kompakt . . .

- **mit 22 Teilnehmern zur Freude aller mal wieder volles Haus**
- **neuer Master Bernd Hämmerling von CCO**
- **Jungs vom Pott waren exzellente Gastgeber**
- **griechisches Büffet sorgte für ausreichend Kraftnahrung beim letzten Saison Heat**

Adresse

Slot im Pott
Buerer Str. 85
45899 Gelsenkirchen Horst

Strecken

4-spurig, Carrera, ca. 20,5m lang
4-spurig, Carrera, ca. 26,5m lang

Was ist die Besonderheit . . .

. . . an der VSC ?? Gefahren wird in zwei völlig unterschiedlichen Fahrzeugklassen, die als Gemeinsamkeit eine Baujahrsbeschränkung bis einschließlich 1961 haben und den gleichen Fox Motor verwenden. An den Ergebnissen kann man leicht erkennen, zu welcher Leistungsklasse der einzelne Fahrer tendiert. Ist das Punktekonto ausgeglichen, ist man bei den Formulas und den Sports gleich gut unterwegs. Oder hat der Fahrer eher ein Talent zum Bewegen der Sports Modelle.

Durch die Einführung der doppelten Punktevergabe bei den Sports 62/75mm kam noch das taktische Spielchen mit zum Renntag. Aber damit ist nach dem letzten Lauf der Saison 2007 Schluss. In 2008 gilt bei der Punktevergabe wieder die erreichte Platzierung.

der Schlussspurt des neuen Masters mit einem Morgan +4

Blicken wir zurück auf den Trainingsabend am letzten Donnerstag. Holger Grzanna hatte den Wanderpokal von seinem Aufbewahrungsort zum Ort der feierlichen Übergabe gebracht. Thomas Willner und Sohn Robert sowie der Berichterstatter waren die einzigen Trainingswilligen, die mal wieder den Rhythmus der großen SiP Bahn spüren wollten. Die beiden VSC-Thomasse von SiP zeigten dann den Gästen, wie die Zeiten purzeln können. Damit war doch zumindest die Gewähr gegeben, dass die VSC Freunde von CCO nicht einfach als Punkteabräumer auftauchen werden.

Als Verstärkung haben die CCO Jungs jetzt noch Jens Gerlach als weiteren erfahrenden Slotter im Gepäck. Damit könnten rein theoretisch die ersten vier Plätze immer nach Oberberg gehen. Aber dazu sollte es doch nicht kommen. Wieder dabei und voller Elan ist Jens Themsfeldt. Er hatte ja bereits einen Teil seines Equipments veräußert. Umso größer war seine Kauffreude an diesem Tag.

„Best of Show“ an Ronald Eidecker

Die Wahl „Best of Show“ . . .

… ging verdient zu letztem Mal in dieser Saison an einen der besten Slotcar Bauer im Wilden Westen. Ronald Eidecker freute sich über diese Auszeichnung. Natürlich dachte er daran, das VSC-Diorama aus der Rennpiste mitzubringen. Damit wurde der heutige Bericht mit einer größeren Anzahl von Fahrzeugbildern versehen als sonst an den Renntagen.

03.08.1958 auf der Nordschleife“

Ein Bericht über . . .

. . .die gefahrenen Rennklassen fällt Heute aus. Nur so viel für die Freunde der Statistik. Gefahren wurde 4*4 min in 6 Startgruppen, wobei die Besucher der Veranstaltung jeweils 2-mal als Dummys zum Spursauberhalten mitfahren mussten. Wen hat es denn getroffen. Einmal musste Lutz Müller sich mit einem Formula mit 8mm Reifenbreite über die Runden kämpfen und HaJü Eifler erwischte es bei den Sports.

Lancia Ferrari D 50

Die 6. Startgruppe der Formulas musste unter der zusätzliche Erschwernis, des bereits eingetroffenen griechische Büffets und dessen Verlockungen fahren. Die Große Pause stand an, und alle VSCler feierten erst mal das Saisonende, ohne dass der Master bereits gekürt war.

VSC Master Bernd mit Andreas und Günter

Frisch gestärkt wurde gegen 15:00h die Rennklasse Sports gestartet. Diesmal hatte die überwiegende Anzahl der Fahrer ein Fahrzeug in der 6 mm Klasse gemeldet. Wohl ein Indiz dafür, dass sich die meisten einen Streicher leisten wollten - und zeigen wollten, schmal zu fahren sei doch ganz nett. Die erzielten Ergebnisse können die Leser unter Rennserien-West nachlesen. Nach der Zusammenführung der Ergebnisse konnte die Siegerehrung beginnen.

Cunningham C 4 R

Fahrerfigur gestaltet von Emanuel Vandenryt !

Gratulationen an Bernd . . .

…**Hämmerling**. Er ist der **Master 2007**. Mit einer sauberen Vorstellung hat er bis zum letzten Rennen gekämpft. Er hatte allem Druck der Mitbewerber widerstanden und sich nicht nur mit der von mir häufig beschriebenen Taktik zum Master gemacht.

Th. Willner: „Hallo VSC`ler und natürlich alle Interessierten. Nach einem tollen Renntag liegt die 7. Saison VSC hinter uns. Glückwünsche an den neuen VSC Master Bernd Hämmerling."

„Herzlichen Glückwunsch dem neuen Master "Wudda" Bernd Hämmerling und vielen Dank für die schöne Veranstaltung." Gruß **Kai-Uwe**

„Herzlichen Glückwunsch auch von mir !!! bis bald" **Thomas Strässer**

„Bernd, da kann ich mich nur anschließen und jetzt schon eine spannende Saison 2008 wünschen - mit 2-3 starken Gegner aus dem eigenen Club. Auch die kleinen Änderungen im Reglement kann ich nur als positiv sehen, freue mich schon drauf dass es bald wieder losgeht. Danke an Thomas Willner, der die Serie ermöglicht und alle die ihm helfen. Schönes Wochenende noch und hoffentlich sind alle früh genug zu Hause angekommen." Wünscht **Andreas Höne**

„Da schließe ich mich gerne an!!!! Well Done Bernd." Gruß **Jens** (der von Platz 20 auf Platz 19 gefahren ist ☺).

Wie in den meisten Rennserien üblich, erhielt jeder Racer eine Urkunde, die ihn als VSCler der Saison 2007 auszeichnet. Ergänzt wurde die Auszeichnung durch ein Striker Chassis, was direkt für ein kommendes Bauprojekt in der Klasse Sports verwendet werden kann.

Wie geht's voran mit der VSC . . .

…die wenigsten hatte sich im Vorfeld zu einer Verfeinerung des Reglements gemeldet. Wie in dem Forum Beitrag von Ronald beschrieben, hatte dann keiner in der Diskussionsrunde auf die Vorschläge des Anderen gehört. Es kam dann zu einem Kompromiss, den ich als Berichterstatter nicht mehr kommentieren möchte. Dieser Rennbericht ist für mich jetzt der letzte für die VSC.

Gefreut habe ich mich darüber, dass in einer Diskussion im Forum, zumindest noch zur Verfeinerung des Reglements ein Stammtisch in der Rennpiste stattfindet.

Wir denken gerne an den zurückliegenden Renntag bei Slot im Pott und freuen uns auf den nächsten Events im Rahmen der VSC. Der Erste wird bereits am 09.12.2007 als 3h Langstrecken Team Rennen für die Klasse Formula in der Rennpiste stattfinden.

. . . der Jüngste Teilnehmer Malte Schott (5J) mit Robert Willner (13J)

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

DTM

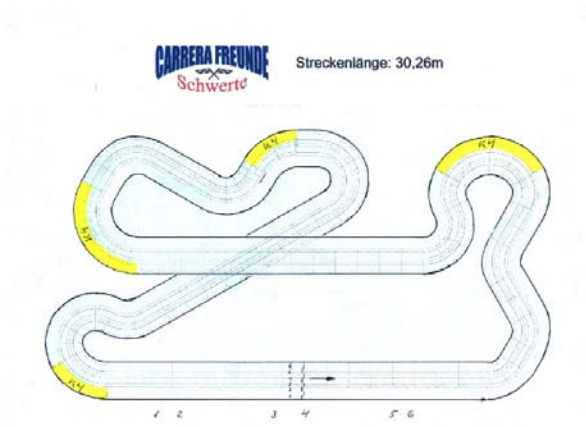
1. Lauf am 28. Oktober 2007 in Schwerte

geschrieben von Andreas

im Westen

Wenn es draußen Herbst wird, und die „große DTM“ ihre Saison beendet hat, geht es bei uns erst richtig los. **Am Sonntag (28.10.)** ist es soweit. Das 1. Rennen der Saison - unter neuer Leitung - findet diesmal in Schwerte statt.

2005 war die DTM zuletzt Gast bei den „Carrera Freunden Schwerte“ Der Sieger von 2005 in der „alten DTM“ hieß Andi Baum. 229,49 Runden waren dafür zu fahren. In der „neuen DTM“ gewann Stephan Bolz das Rennen mit einem Opel Calibra V6 und 235,66 Runden. Ob die Ergebnisse diesmal ähnlich sein werden?



Nach 2 Jahren DTM-Pause in Schwerte (OK, es gibt ja noch andere Rennserien) wird der ein oder andere sicher die Trainingsmöglichkeiten für sich zu nutzen wissen. Nun, dazu soll es auch ausreichend Gelegenheit geben.

Die DTM wird, wie gewohnt, weiterhin in zwei Klassen ausgetragen. Die Saison wird in 6 Rennen bei 2 Streichergebnissen gefahren. Dieses Jahr gibt es erstmalig keine Concours Wertung. Jedoch müssen die Autos schon dem Scaleracing Gedanken entsprechen und eine "gewisse Ausstattung" vorweisen! Die Eckdaten des Reglements bleiben selbstverständlich erhalten: alte DTM von 1984 bis 1991, neue DTM ab 1992 bis heute. Karosserie 60g und Chassis 140g Schwarzer Carrera Motor.

Wer am Sonntag beim Rennen teilnehmen möchte, kann bis spätestens Donnerstagabend seine Nennung abgegeben. Das geht am einfachsten **per Formular auf der Homepage** oder auch **per eMail**. Ihr ermöglicht uns damit eine bessere Planung (u.a. für die Gastgeber) und zahlt dadurch eine geringere Startgebühr.

Zeitplan für die DTM-Woche

Trainingsmöglichkeiten:

Dienstag, den 23.10.07
Clubabend

Donnerstag, den 25.10.07
Gruppe C Clubrennen (für Gäste offen)

Freitag, den 26.10.07
ab 17.oo Uhr offizielles Training

Rennsonntag:
ab 09:00 Uhr - 12:00 Uhr Training
ab 10:30 Uhr - 12:00 Uhr technische Abnahme
ab 12:30 Uhr - 13:00 Qualifikation
ab 13:00 Uhr - Rennstart alte DTM
anschließend neue DTM und Siegerehrung

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12 (Hinterhaus)
58239 Schwerte

Öffnungszeiten:
Di. und Do. ab 19.00 Uhr

www.carrera-freunde-schwerte.de

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der Homepage der DTM bzw. wie immer gilt . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / DTM

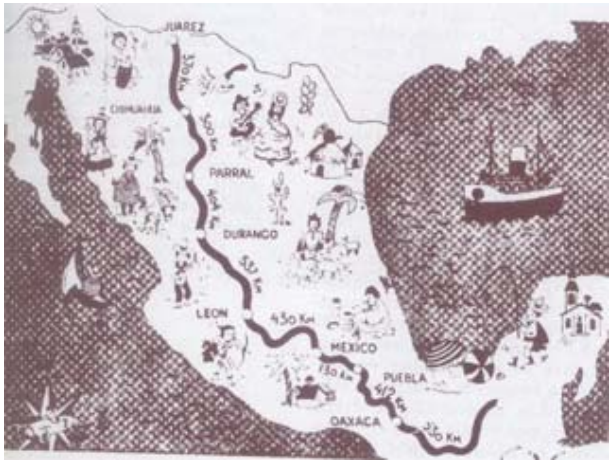
Carrera Panamericana

II. Auflage am 26./27. Oktober 2007 in Duisburg

geschrieben von r(r)rr
(rennpisten (rallye) reporter ronald)

Wie schon in einer der letzten www Ausgaben angekündigt, findet am nächsten Wochenende die zweite Carrera Panamericana in Duisburg statt.

Wer noch nicht austrainiert sein sollte, hat bereits am Freitag die Möglichkeit, die Bahn kennen zulernen.



Von Guatemala bis nach Texas

Angereiste Gäste können über Pascal mögliche Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort klären.

Scuderia Lancia Teambus 1953

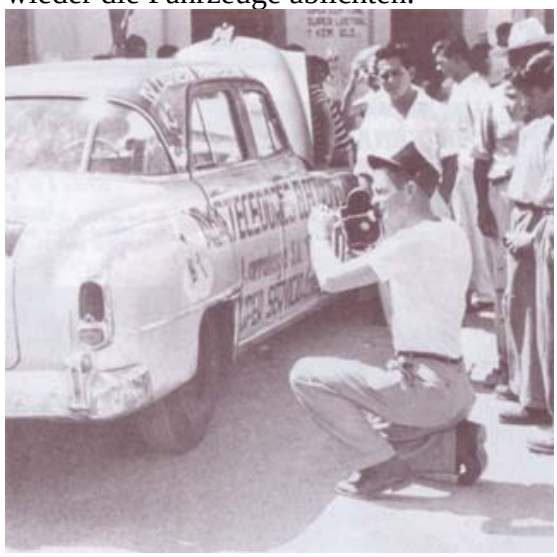
Am Samstag bleibt aber auch noch ausreichend Zeit, um sein Fahrzeug auf die Bahn abzustimmen. Pascal öffnet die Pforten schon vor der offiziellen Öffnungszeit. Genügend Platz also für Frühstück, Plausch und Trainingsfahrten.

Serviert werden natürlich wieder *lokale Spezialitäten*

Ab 10 Uhr starten wir mit der technischen Abnahme aller Fahrzeuge.

Comisarios Técnicos

Natürlich werden wir auch in diesem Jahr wieder die Fahrzeuge ablichten.



Bitte recht freundlich

Der chef de cuisine bittet Mittags zu Tisch. Lassen wir uns also von den feurigen, mexikanischen Spezialitäten überraschen. Die kalten Platten vom Chefkoch Don Pasquale sind bitte restlos zu leeren. Es werden keine „Gefangenen“ gemacht.

Umberto Maglioli mit „leergefegter“ Siegerplatte

Vor dem Start werden wir „Best-of“ in beiden Klassen wählen.

Nein, nein, nicht die Fahrer - die Fahrzeuge !

Nach einer kurzen Vorbesprechung…

Vergabe der Startnummern

…fällt dann pünktlich um 12.00 Uhr die erste Startflagge. Wir werden mit dem Sportwagenclassement beginnen. Pro Spur werden dabei 5 Minuten Fahrzeit absolviert.

High Noon

Danach geht es sofort weiter mit den amerikanischen Stockcars. Natürlich werden wir auch zwischendurch vom „Jefe de la cocina“ mit weiteren Leckereien versorgt.

Alberto Ascari gut gelaunt beim zweiten Frühstück

Spätestens um 18.00 Uhr fällt dann endgültig die Zielflagge und die Pokale werden überreicht.

Übergabe der dicken „Pötte“

Noch ein paar allgemeine Hinweise:

Nutzt alle Mitfahrgelegenheiten, die sich ergeben. Samstags ist Markttag in Hamborn und erwartungsgemäß steht wenig Parkraum zur Verfügung.

Großraumlimousinen bevorzugt

Natürlich ist striktes Trink-….

Phil Hill, sein Beifahrer und das amerikanische Nationalgetränk

…. Ess-…..

Der mexikanische Adler ist hungrig - wir auch!

….und Rauchverbot an der Bahn…

typisch Felicio Bonetto - kurz vor dem Start noch ´ne Pfeife

und in den Schrauberräumen.

Clay Smith bei der Fahrzeugvorbereitung

Die Zusammenfassung des kompletten Renntages én bloc:

Freitag den 26. Oktober 2007:
Training ab 18:00

Samstag den 27. Oktober 2007:
Einlass, Frühstück und Training ab 09:00
Technische Abnahme von 10:00 bis 11:30
Parc Fermé nach der technischen Abnahme
Best of Show um 11:30
Warme Küche ab 12:00
Salida Sportwagen Klasse um 12:00
Salida Tourismo Klasse gegen 14:30
Siegerehrung und Tombola um 17:30

Jetzt bleibt nur noch, allen Teilnehmern und Besuchern eine gute Anreise und uns wieder eine gelungene Rennveranstaltung zu wünschen.