WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 180 -

27. Oktober 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . der 6. Lauf zur GT/LM in Bad Rothenfelde bei den nördlichen Brüdern sowie das Finale der Vintage Slot Classic in Engelskirchen bestimmten das zurückliegende Wochenende im Westen.. Und bereits mitten in der vergangenen Woche fuhren die Trucks der Craftsman Serie ihren 2. Lauf im Düsseldorfer SOKO Keller . . .
Nächstes Wochenende ist bzw. war durchweg „Team Time“ angesagt !! Gleich 3½ westliche Teams düsen nach Barcelona, um dort den 3. Lauf zur EPC zu bestreiten. Ferner geht Samstag der 8. Lauf zum C/Team-Cup in Solingen über die Bühne. Die parallel angesetzten 12h von Siegen wurden hingegen abgesagt . . .

Der Bericht von den NASCAR Grand National in Moers wird nun in Ausgabe 180 der „WILD WEST WEEKLY“ nachgeholt. Ferner wird ein Bericht von den Craftsman Trucks, ein Kurzbericht von der in Teutonien gastierenden GT/LM sowie eine Zusammenfassung vom Finale der Vintage serviert. Am Werk für die Storys waren die bewährten Autoren Nick Speedman (zwei Mal), der Schleichende und Thomas Willner . . .
Am Ende folgt eine zweifache Vorschau – nicht jede WWW kann schließlich annähernd 30 Seiten umfassen ☺☺: Der Kaffeesatz zum EPC Finale in Spanien stammt vom Schleichenden und den (fernreisenden) Teamchefs. Und Ronald Eidecker weiß etwas zur anstehenden Carrera Panamericana zu schreiben . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  7. Lauf am 18. Oktober 2008 in Moers
- Craftsman Truck Series
  2. Lauf am 22. Oktober 2008 in Düsseldorf
- GT/LM-Serie
  6. Lauf am 25. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde
- Vintage Slot Classic
  7. Lauf am 25. Oktober 2008 in Engelskirchen
- EPC
  3. Lauf am 1. November 2008 in Barcelona
- III. Carrera Panamericana
  in Duisburg´s rennpiste

NASCAR Grand National

7. Lauf am 18. Oktober 2008 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

. . . Blick über die Bahn Richtung Rennleiterplatz !!

…zum sechsten Lauf der Saison haben die Jungs vom SRC Niederrhein vor einer Woche eingeladen. Hier reiche ich den Rennbericht in Kurzform nach. Die SRC-ler hatten sich wie immer gut auf ihre Gäste vorbereitet und somit war für das Wohlergehen der angereisten NASCAROS gesorgt. Die 16 NASCARO´s konnten auf 2 Startgruppen verteilt werden.

Kompakt . . .

- **Erster Saisonerfolg für Peter Recker - Gratulation !!**
- **Andreas Thierfelder wurde toller Zweiter.**
- **Gemütliches Zusammensein des harten Kerns !!**

Strecke

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

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

Shakedown . . .

… nur der harte Kern der Grand National Racer fand sich zum 6. Lauf der 2008 Saison ein. – Einerseits verständlich, dass nur noch die heißen Anwärter der vorderen Plätze erscheinen – aber andererseits sind doch eine große Zahl von Slotracern mit der Moerser Bahn mehr als vertraut und könnten hier gut Punkte wegschnappen.

...Starterfeld am Samstag !!

Die technische Abnahme . . .

. . . war diesmal schnell erledigt, sodass mal wieder Zeit für einen kleinen Motortest war. Auch diesmal pendelte sich das Amperemeter ohne Lastfall, also im Leerlauf mit 20 Volt bei 85 mA ein. Alle Motore waren somit ok.

...Arbeitsplatz von Bobby Allison 1969 !!

Jetzt konnten zwei Startgruppen gebildet werden und das Rennen bald starten.

...Fahrzeuggruppe 1962 - 64 !!

Aus der neu gestalteten Küche kam vorab noch das Startsignal zum Essenfassen. Hierbei konnte neben der verbesserten Thekengestaltung, der neuen flächenbündige...

...TFT Bildschirm betrachtet werden..!!

…durch diesen geschickten Umbau bleibt jetzt wesendlich mehr Raum für die Einsetzer bei voll besetztem Thekenbereich. Eine geniale Lösung, die nur Vorteile bringt.

...alle Zuschauerplätze besetzt !!

Heat 1 . . .

… als Rennleiter fungierte heute Ulli Looschelders, der aber auch mit Mannis Leihwagen ganz nebenbei flotte Runden hinlegte. Wie immer bilden sich schnell Kampfpäarchen heraus, so Hans mit Andre, Katja mit Ingo und Heidi mit Freddy. Aber am Schluss ging der Gruppensieg an Ralf Pistor.
In der zweiten Gruppe war es nicht mehr so leicht, sich von den Mitstreitern zu lösen. Zumal die meisten den gesamten Turn ohne Einschläge außerhalb des Slots auskamen. Heute war der Tag von Peter Recker, der nur noch von Andreas Thierfelder verfolgt wurde. Clemens fuhr sein eigenes Rennen - und Manfred, Nezih und Uwe übten den Parallelflug.

...Fahrzeuggruppe 1968 - 71 !!

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 5**: P. Recker, A.Thierfelder, D. Clemens, M. Stork, N. Durukanli

...Fahrzeuggruppe 1966 !!

Heat 2 . . .

. . .der Sinn des Regrouping nach dem Listing aus Heat 1 führt die leistungsmäßig gleichstarken Fahrer/Innen zusammen. Damit weiß man, wo man steht und kann sich an die Verbesserung des Ergebnisses begeben. Nicht immer glückt das Vorhaben; der Berichterstatter wurde von Katja niedergerungen. Freddy schnappte sich Heidi. Hans kam nicht an Andre vorbei, aber Marcus als Gruppensieger tauschte mit Michael im Fernduell die Plätze.
Die zweite Startgruppe wurde wieder von Peter beherrscht. P1 war ihn nicht mehr zu nehmen. Ralf (P2) beharkte sich mit Manfred (P3), während Andreas (P4) von Clemens (P5) mächtig gejagt wurde.

Die **TOP 5**: P. Recker, R. Pistor, M. Stork, A. Thierfelder, D. Clemens

Siegerehrung . . .

...Bravo - jedes Ergebnis wurde beklatscht !!

. . .Manfred und Nezih machten sich direkt an die Arbeit, die beiden Laufergebnisse zu addieren.
Peter Recker hat somit sein erstes Grand National Saisonrennen gewinnen können. Gratulation von Manfred und uns allen !!☺☺☺

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: P. Recker, R. Pistor, M. Stork, A. Thierfelder, D. Clemens, U. Schulz

Cedits . . .

. . .allen voran an die Gäste, die mit ihren intensiven Vorbereitungen und gut präparierten Slotcars für spannende Rennen gesorgt haben.

. . .an Manni, der sich riesig über den Sieg von Peter gefreut hat. Und viel Spaß an der Arbeit hatte. Dieses aber gerne für uns getan hat, um uns Freude am Slotsport zu bereiten.

. . .an den SRC Niederrhein, der mit den Clubmitgliedern für den Ablauf der Veranstaltung sorgte.

...Peter Recker der Tagessieger !!

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird am Samstag, den 15.11.08 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 mitgeholfen haben.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 22. Oktober 2008 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . geht das Konzept auf, eine überregionale Serie in die Wochenmitte zu verlegen ...?? – Scheinbar schon ☺☺ Zum zweiten Mal trafen sich die Craftsman Trucker am Mittwochabend. Und diesmal direkt 16 Aktive sowie eine Reihe von Zuschauern.
Die SOKO Keller Kinder hatten sich aufgeteilt. Zwei durften fahren. Die anderen beiden übernahmen die Rennleitung und das Catering.

. . . Craftsman Truck bei SOKO-Keller !!

Kompakt . . .

- **Sieg von Andreas Thierfelder !!**
- **Heimbahnfahrer hielten gut mit !!**
- **16 Racer am Start !!**

Strecke

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url
SOKO - Keller

Strecke
4-spurig Holzbahn, 31,95 - 34,25m lang

Die SOKO-Keller . . .

...hatte erstmalig am Mittwoch die Bahn geöffnet. Bisher waren sie davon ausgegangen, dass der im gleichen Keller beheimatete „Filmclub Apollo“ durch ihren alten 24mm Projektor einen Teil des Netzstromes entwenden würde, und es somit in Kombination mit den Netzteilen der Slotbahn zu einer Überlastung käme.

Daher war die Verwunderung groß, dass die Apollo Filmer, alle im fortgeschrittenen Rentenalter schon längst auf elektronische Medien umgestellt hatten und die Eigenproduktionen über einen Beamer betrachteten.

. . . Craftsman Truck bei SOKO-Keller !!

. . . genauso verwundert zeigten sich die Apollo Filmer über unsere Umtriebe und standen ungläubig vor der großen Menschenschar, die zum Slotten notwendig sein sollte. Die Apollo Gruppe glaubte, dass wir gar nicht mehr vorhanden seien und damals vor der Forderung, einen Notausgang zu bauen, kapituliert hätten.

…gleich kommt der Start zur Quali !!

Auch . . .

…diesmal wurde eine Quali ausgefahren, damit gerade auf den 4-spurigen Bahnen die Tagesbesten miteinander fahren können. Nur heute war es nicht ganz sicher, wer die beste Startgruppe bilden würde. Während einiger Trainingsstunden konnten wir bei unseren Gästen hervorragende Rundenzeiten beobachten. Hierbei kam uns schon mal der Gedanke auf, einen neuen Boliden zu bauen. Kollege Freddy, bisher mit einem Dodge unterwegs, stelle auf einen Ford F 150 um.

Die Quali wurde auf Spur drei ausgetragen, die mit 20,3 Volt am Netzteil hing. Die Zeiten der Quali lagen zwischen 7,095 – 8,432 sec für die schnellste Runde. Schnell waren die vier Startgruppen formiert und unser „Meister“ Markus übernahm den Dienst als Rennleiter.

. . . schöne Chevie Silverados !!

Mit . . .

…Startgruppe 1 durften HaJü mit Andreas Trebsdorf, Simon und Hermann die 4 x 5 min. Hatz durchführen. HaJü, erstmalig bei der SOKO, kämpfte mit technischen Problemen und übernahm die rote Laterne. Hermann (P9) und Andreas hatten ihren Spaß. Hermann konnte sich geschickt mit 147 Runden als Gruppensieger eintragen.

..in der Startgruppe 2 gingen drei Mündelheimer und ein 1zu24 Slotter zu Werke. Trotz vieler Trainingsrunden blieben sie nach dem Einlauf nach 4 x 5 min. vom Ergebnis alle in der zweiten Tabellenhälfte.

…Startgruppe 3..!!

...die Startgruppe 3 war wie so häufig mal wieder die Gruppe Ford. Die beiden Mündelheimer Gerhart und Volker trafen auf die SOKO Fahrer Freddys und Ingo. Als die Startampel das Rennen freigab, ging es an die Vernichtung der alten DOW Reifen. Freddy´s „Men in Black“ Ford übernahm nach zwei Abflügen des Berichterstatters die Führung. Volker und Gerhart verhakelten sich untereinander und gingen auf Parallelflug. Auf der kürzeren Spur 4 konnte Ingo einige Runden gegenüber den Gruppenkameraden herausfahren, sodass am Ende 158.11 Rd. notiert wurden. Das reichte dann für P2, während Freddy mit 154,89 Runden P5 erreichte. Gerhart (P7) und Volker (P7) blieben zusammen in einer Runde.

…Startgruppe 4 !!

Die . . .

… Entscheidung wurde wie immer durch die Besten herbeigeführt. Wobei ganz eindeutig die absolute Konzentration der Meister des Geschehens ist. Und darin stehen sich Andreas Thierfelder und Manfred Stork in nichts nach. Diesmal war jedoch auf Dirk Neuhaus zu achten. Denn er hatte bisher das schnellste Slotcar zu bieten und eine Reihe von hervorragenden Ergebnissen in anderen Serien eingefahren.

…das Siegerfahrzeug !!

Nach dem Startsignal ging Dirks Strategie, sich sofort abzusetzen, voll auf und er löste sich aus dem Pulk. Aber nach ca. 90 Sekunden kam Andreas von hinten und übernahm die Führung, die er dann auf 6 Runden ausbaute. Manfred, Justin und Dirk mit drei Silverados unterwegs (und alle mit der #6 !) stellten die Einsetzer vor manche kniffelige Aufgabe. Das kostete natürlich auch ein paar Meter. Schlussendlich konnte sich Manni aus den # 6 Drivern heraus absetzen und rollte mit 157,96 Rd. und P3 aus. Andreas jedoch wurde der Tagessieger mit 163,55 Rd. ☺☺ und dazu noch Inhaber der schnellsten gefahrenen Runde mit 7.095 sec.

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform: A. Thierfelder, I. Heimann, M. Stork, D. Neuhaus, F. Eirmbter

Damit konnte wieder mal resümiert werden, dass wir alles richtig gemacht hatten. Der Abstand zum Vordermann hätte eventuell noch aufgeholt werden können. Zum Glück waren jedoch alle Boliden während des Rennens heil geblieben.

Wie immer unser Dank an die Jungs von SOKO Keller für den netten Rennabend, und den daraus gewonnen Erkenntnissen.

Das leibliche Wohl lag in den Händen von Dirk Theuring der SOKO Mann mit dem großen Kugelgrill. Heute mussten 4 KG mariniertes Schweinerückensteak den harten Gang über den Grillrost in die Mägen der Slotracer gehen. Damit erklärt Dirk die Grillsaison bei SOKO Keller für beendet.

Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Race und verweisen auf die nächsten Termin bei Peter Meisters Plastikmodellbaucenter am 12.11. auch ab 19:00h.

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
3.	Mi. 12.11.08	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
4.	Mi. 10.12.08	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Craftsman Truck

GT/LM-Serie

6. Lauf am 25. Oktober 2008 in Bad Rothenfelde

Zum 6.Lauf unternahm die GT/LM Serie erstmalig einen Ausflug in den „hohen Norden“ – genauer geschrieben nach Bad Rothenfelde zur S.R.I.G. Teuto . . .

Die Jungs aus Teutonien hatten den 6. Lauf für 2008 „geerbt“, da der Vohwinkler Kurs nicht mehr zur Verfügung stand. Somit ging die GT/LM erstmalig seit längerer Zeit auf einen für viele Teams völlig neuen Kurs – was der Veranstaltung im Ortsteil Aschendorf sicherlich nur gut tun konnte . . .

Und da man an der Spitze - untypisch für diese Serie - noch nicht ganz einig über die Champs und Platzierten war, machte sich gleichfalls ein Paket „Sprengstoff“ bzw. Hochspannung mit auf den Weg gen Norden . . . ☺☺

Kompakt . . .

- **10 GT/LM Teams reisen gen Norden . .**
- **3 heimische Gastmannschaften ergänzt um Lippold/Müller bringen das Starterfeld auf 14 Teams . . .**
- **zahlreiche technische Pannen bestimmen die Ergebnisliste . . .**
- **4. Siegerteam im 6. Rennen: Caroline fährt überraschenden Sieg für Schnitzler/Wondel heraus . . .**
- **P2 unglücklich an Lippold/Müller . . .**
- **Laufenberg/Nötzel holen mit P3 erneut den Titel . . .**
- **Sowohl Nockemann/Schnitzler als auch Bolz/Schaffland schwächeln wieder . . .**

Der 32m Kurs in Teutonien . . .

Strecke

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url
www.schlitzrennen.de

Strecke
6-spurig, Carrera Track, 32,15m lang

Kurzbericht . . .

- Die freitägliche Trainingssession endete gegen 3:30h – also mitten am Samstag. Somit sollte mangelnde Streckenkenntnis zumindest für die anwesenden Teams kein Thema mehr gewesen sein . . .☺☺
- Es herrschten deutlich andere Gripverhältnisse als in der GT/LM gewohnt – das 12h Rennen auf ProComp-3 vom letzten Wochenende zeigt Wirkung . . .
  Die bisher bekannte Gripverlaufskurve der GD Reifen aus neuem Material hat für die erste Startgruppe keine Gültigkeit. Die Rundenzeiten bleiben zumindest bis Halbzeit konstant hoch – und bauen dann erst langsam(er) ab. Ärgerlich: Die zweite, schnellere Startgruppe hat nicht mehr so tolle Bedingungen – auch wenn der Moosgummi Belag auf der Strecke nach wie vor Wirkung zeigt . . .
- P14: Nockemann/Schnitzler blieben gleich am Start stehen. Das Zuleitungskabel vom Steckpunkt zum Leitkiel war marode. Ganze vier Runden konnten für die erste Spur verbucht werden. Kleiner Trost: Zum zwingend erforderlichen Sieg hätte es für die DO/DU-Crew mutmaßlich eh nicht gereicht . . .

P13: Das Gastteam Tubes /Tubes muss am NSX ’05 gleich fünf Mal schrauben (lassen). Die ersten vier Boxenstops gehen auf das Konto eines nicht sauber zu befesti-

genden Spurzahnrades, welches letztlich ausgetauscht werden muss . . .

- P12 und P10: Vater & Sohn Brandalise verlieren das Kölner Familienduell gegen Vater & Sohn Heß deutlich. Der CLK GTR büßt knapp 13 Runden auf den GT-one aus der Eifel ein . . .
- P11: Das Gastteam Nr.2 Holthöfer/Thöne wollte mit der Corvette C6R ursprünglich bei den 12h von Siegen antreten. Da diese ausfallen, wurde der Ami halt auf GT/LM umgerüstet. So richtig hat das wohl nicht funktioniert – die C6R war (zu) häufig auf Abwegen . . .
- P9: Auch bei den Eheleuten Schnitzler war nach einem vehementen Einschlag eine Instandsetzung erforderlich – mehr als 10 Runden blieben liegen und bei schwächelnden Konkurrenten auch eine mögliche, deutlich bessere Platzierung . . .
- P8: Für Nötzel/Quadt, die sich die Strecke nur am Samstag Früh erschlossen, war einfach nicht mehr drin auf dem völlig unbekannten Kurs . . .
- P7: Bolz/Schaffland scheiterten einmal mehr an der Technik, nachdem es zuvor vehement geknallt hatte. Da fehlt dem S² GT-one einfach die Panzermentalität. Bis zur Halbzeit hatte man allerdings Laufenberg/Nötzel entnervt und abgehängt – und fuhr auf Augenhöhe mit den späteren Zweiten . . .
- P6: Bolz/Christians waren unauffällig unterwegs und meinten nach dem Rennen, man müsse wohl noch etwas mehr in Aschendorf trainieren . . .
- P5: Hackstein/Tepass waren nach dem 4. Lauf vom Autor bereits „abgeschrieben“ bzw. auf P6 der Gesamtwertung festgelegt worden. Mit einem guten Ergebnis in Köln (P4) sowie jetzt erneut in Bad Rothenfelde ist nunmehr P5 der Gesamtwertung in Reichweite . . .
- P4: Das Gastteam Butz/Zoglauer wuselte in der frühen Startgruppe und belegte mit dem R390 unspektakulär einen feinen vierten Rang !!

Blick von der anderen Seite auf die Bahn . . .

- P3: Laufenberg/Nötzel losten deutlich ab und gewannen dennoch !! In Bad Rothenfelde gab es für die Seriensieger nichts zu holen. Durch die Technikprobleme der zwei direkten Konkurrenten konnte aber dennoch der Titel gesichert werden. Grats nach Duisburg und Köln . . . !!
- P2: Wären nur ein Team weniger am Start gewesen, hätten die Heimascaris Lippold/Müller in der ersten Startgruppe fahren müssen bzw. dürfen – und mutmaßlich das Rennen gewonnen. So sprang aufgrund des für die 2. Startgruppe nachlassenden Gripniveaus nur der zweite Rang heraus . . .
- P1: Sieg also für Schnitzler/Wondel, welchen die Dame Caroline quasi im Alleingang heraus fuhr. Ihre 363 Runden auf der langsameren Bahnhälfte waren schlichtweg die Show des Tages . . . !!
- Bemerkenswert: Die GT/LM ist in 2008 keine „One-Team-Show“ mehr. Die vierte Sieger Crew im sechsten Rennen macht dies wunderbar deutlich . . .

Nun mehr steht für die GT/LM nur noch der 7. und finale Lauf im Wuppertaler Slotcar Heaven am **22. November 2008** an.

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

Vintage Slot Classic

7. Lauf am 25. Oktober 2008 in Engelskirchen

geschrieben von Thomas Willner

Am 24.10.2008 fand das Saisonfinale der VSC im CCO statt. Leider war der Termin sehr ungünstig vom Veranstalter gewählt, fand doch zum selben Termin in Stuttgart die Slotmania statt und raubte einige Starter.
So fanden sich dann insgesamt 11 Fahrer ein, das letzte VSC Rennen der Saison zu bestreiten und den neuen VSC Master zu küren.

Bernd Hämmerling, Meister des Jahres 2007, konnte den Wanderpokal nicht verteidigen. Doch stand schon lange vor dem Abschlussrennen fest, dass der neue VSC Master wieder aus den Reihen der Oberberger Fahrer stammen würde.

Während des lockeren Trainings und der Fahrzeugabnahme fanden Gespräche über den Ablauf der VSC und dem Reglement des nächsten Jahres statt. Hierzu dann später mehr.

Ein Teil der Fahrzeugabnahme

Wie der geneigte Leser im Laufe der Saison verfolgen konnte, ist der Verfasser nicht wirklich mit schriftstellerischem Talent gesegnet.
Eine Schilderung der Rennabläufe, der einzelnen Heats und Positionskämpfe erspare ich deshalb uns allen.

Nur soviel, die sog.“ Maggigruppe“ erzeugte durch diszipliniertes Fahren keine Terrorphasen, die schnellen Jungs allerdings… Ach schaut`s euch im nächsten Jahr selber an oder fahrt mit.

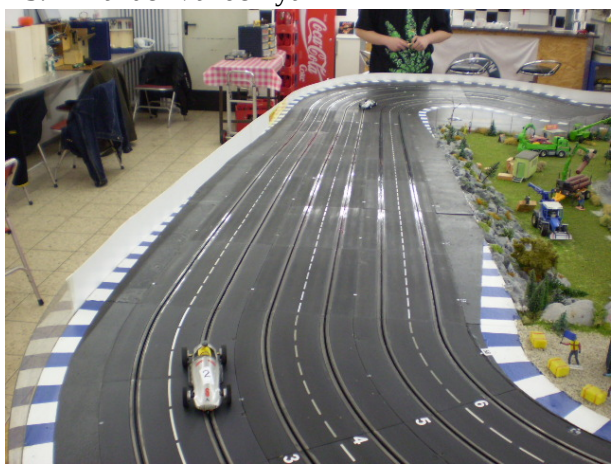
Hier die Top 5 Plazierungen:

Formula

1. Jens Gerlach
2. Andreas Höne
3. Stefan Laub
4. Bernd Hämmerling
5. Robert Willner

GT

1. Jens Gerlach
2. Stefan Laub
3. Andreas Höne
4. Bernd Hämmerling
5. Emanuel Vandenryt



Nun, nach dem beide Rennen zu Ende waren, ging es an die Siegerehrung.

Top 5 im Gesamtklassement:

1. Jens Gerlach
2. Andreas Höne
3. Stefan Laub
4. Bernd Hämmerling
5. Günter Benecke

Jens Gerlach

Jens war über die Saison der dominierende Fahrer und ist somit der verdiente Sieger und VSC Master 2008 - herzlichen Glückwunsch !

Dank der Sponsoren war auch die Tombola reichhaltig bestückt: Resine Karosserien,

Fahrwerke, Decals und DVDs fanden ihre Abnehmer.

Ich danke sehr herzlich:
Uwe Schöler,
Michael Ortmann,
HighLites 24,
Pascal Kissel von der Rennpiste Duisburg und Ronald Eidecker !!

Ausblick auf da Jahr 2009:

Die VSC 2009 wird nach dem (fast) selben Reglement gefahren wie im Jahr 2007.
Das Experiment in diesem Jahr schmale und breite GT Wagen zusammen nach einem komplizierten Modus zu werten, ging nach meiner (Veranstalter) Sicht gründlich daneben.
Daher fahren wir wieder 3 Klassen, Formelwagen bis Bj. 1961 GT bis 62 mm Spurbreite und GT bis 72mm Spurbreite.
In der Serie werden je 1 Langstreckenrennen in jeder Klasse gefahren.
Alles weitere folgt.

Wir sehen uns bei der VSC 2009, ich freue mich auf Euch!

Liebe Grüße,
Tom Willner

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

EPC

3. Lauf am 1. November 2008 in Barcelona

Am 25. Februar 2008 stand in der WWW zu lesen: *„Die European Plafit Championship (EPC) scheint in diesem Jahr so richtig durchzustarten. War in früheren Jahren nur eine geringe Beteiligung deutscher Teams zu verzeichnen (2007 ein Team, 2006 drei Teams), ist für das laufende Jahr wohl eher „maximum Attack“ angesagt . . .“*

Foto der Strecke in Barcelona aus 2006 . . .

Nach 9 teilnehmenden deutschen Teams in Kopenhagen, 46 deutschen Teams in Dietzenbach (gut, das war kein Kunststück ☺!) machen sich kommendes Wochenende 7 Teams aus diesem unseren Lande auf die Socken nach Barcelona, um das EPC Finale im Rahmen der Plafit Worlds (PWS) zu bestreiten . . .
Diese 7 deutschen Teams werden in Barcelona auf 13 Spanische Teams sowie je ein bzw. zwei Crews aus Belgien, Japan und Italien treffen.

Und weil die Spanier über den größten Slotracing Markt Europas verfügen, müssen selbstredend auch die „Worlds“ etwas anders dimensioniert sein als übliche zur EPC gewertete Veranstaltungen. Simple 8 Spuren reichen hier nicht aus !! Wie wäre es denn mit 24 !? Klingt deutlich besser !? Also müssen vier 6-spurige Strecken her, welche ein identisches Layout aufweisen und schlappe 42m lang sind . . .
Das ganze garniert mit 24 Teams, die fortwährend und abwechselnd diese vier Strecken befahren – ergibt ein astreines 12h Rennen mit exakt 10h Fahrzeit netto pro Mannschaft (24 Spuren * 25 Minuten = 600 Minuten reiner Fahrzeit). Wenn das nicht einer „Worlds“ wirklich würdig ist . . . !? !?

Stand der Dinge . . .

Der Blick auf die EPC Wertungstabelle nach 2 von 3 Läufen zeigt, dass die Positionen an der Spitze im wesentlichen bezogen sind:

1	A.C.R.	120,00
2	Kraner Racing Team	103,79
3	NASCAR Slot Racing	98,71
4	Bad Boys	89,55
5	Marina Alta	82,25
6	Plastikquäler 2	80,21
7	Plastikquäler	79,17
8	Criccrac	76,04
9	Tim Comacra	70,83
10	No Limits	50,92

P1: „A.C.R.“ hat den EPC Titel nach zwei Siegen in Kopenhagen und Dietzenbach sicher !! Da ein Streichresultat zur Wertung heran gezogen wird, haben sie die uneinholbare Maximalpunktzahl bereits erzielt . . .

P2: „Kraner Racing“ kann nur noch durch „NASCAR Slot Racing“ oder „Marina Alta“ von P2 verdrängt werden – dazu müsste eines dieser Teams jedoch in Spanien siegen . . .

P3: Und siegen müssten auch die „Plastikquäler“ oder „Criccrac“, wollten sie „NASCAR Slot Racing“ noch auf P3 ablösen. Lediglich „Marina Alta“ könnte dies auch durch einen 2. Rang in Barcelona erreichen . . .

Die Top 3 aus Kopenhagen sind (und bleiben !?) auch in der EPC vorn . . .

Die Teams . . .

Lassen wir die 3½ Teams aus dem Wilden Westen den Kaffeesatz für das anstehende EPC Wochenende zuerst einmal selbst lesen. Am Ende kann der Schleichende ja immer noch Hand ans Keyboard legen . . . ☺☺
Merci vielmals jedenfalls an die Teamchefs, die teilweise ausführliche Einschätzungen abgegeben haben . . . !!

A.C.R. Racing

Wie bereits weiter oben attestiert: „A.C.R.“ stehen seit der DPM als 2008er Champions der EPC fest. Zwei Siege in zwei Rennen sind nicht mehr zu toppen – außer natürlich durch einen Dritten . . . ☺☺
Ferner wird in Barcelona noch ein Weltmeister Titel vergeben. Das scheint für „A.C.R.“ ausreichend Motivation zu sein, den weiten Weg nach Spanien auf sich nehmen . . .

Das Siegerfahrzeug von „A.C.R.“ bei der DPM in diesem Jahr . . .

Team: *„Team an sich so wie es bis jetzt auch war, nur dass Tobias Meiler noch mitfährt.“* (also Alex Ortmann, Tobias Meiler, Caroline Schnitzler und Ralph Seif)

Status: *„Fahrzeug wird wohl eines der Drei sein, die wir auch bei der DPM dabei hatten - also Porsche, Porsche und Porsche.“*

Erwartung: *„Und Erwartung !? Wie immer: Um den Sieg mitzufahren.“*

Konkurrenz: *„Ja - wenn bei PQ das Auto mal hält, dann dieses Team. Auf jeden Fall und vor allem Kraner und NASCAR, weil beide Teams schon 2 Mal in Barcelona waren und NASCAR (siehe DKPM) und Kraner (siehe DPM) kaum Rückstand hatten – es hätte auch anders herum ausgehen können...“*

Kraner Racing Team

„Kraner Racing“ ist – zusammen mit „NASCAR“ – die erfahrenste Crew, wenn es um das Rennen in Spanien geht. Beide Mannschaften sind bereits zwei Mal dort angetreten. Ferner weist das Team die längste Erfahrung mit den Fahrzeugen der DPM GT Klasse auf – seit deren Einführung in 2004 ist man dabei. Ein Jahr länger als „NASCAR“ und „Plastikquäler“ . . .

Sieht man einmal von der DKPM ab, ist der Teamdress der „Kraner“ Fahrzeuge ist seit Jahren das Champion Design . . .

Team: *„Andreas Laufenberg, Thomas Nötzel und Nick de Wachter.“*

Status: *„Der Wagen befindet sich noch im Bau – Porsche GT 1 – wie immer.“*

Erwartung: *„Kann leider keine richtige Einschätzung abgeben - allein aufgrund der Rennzeit. Hoffe aber dennoch, irgendwie unter den ersten Acht mitfahren zu können.“*

Konkurrenz: *“Von den Gegnern sollte man vor allem ‚PQ’ und ‚ACR’ beachten. Gehe davon aus, dass der Sieg über eines der beiden Teams gehen wird - zudem die schnellen spanischen Teams wie ‚CricCrac’ und ‚Almodelli’. Die Japaner sind vielleicht ein Geheimtipp aber das wird sich wohl erst am Trainingstag rausstellen.“*

NASCAR Slot Racing

Manfred Stork erinnert ein wenig an P.O. – sein Grinsen ist Indikator für die Performance des „NASCAR“ Teams. In Kopenhagen war es breit, sehr breit: Am Ende stand P2 und die jugendlichen Teams „Bad Boys“, „Kraner“, „PQ“ und „PQ2“ waren souverän abgehängt. In Dietzenbach vermochte man dieses Grinsen zumindest am Tag des Semi-Finales zu sehen: „NASCAR 2“ schlug „Kraner 2“. Im DPM Finale zogen aber leichte Wolken auf: „NASCAR“ kam in der Quali nicht so recht in Tritt und „nur“ auf P6 ins Ziel (was immer noch eine geniale Leistung in diesem Feld war!) – und auch das Nr.2 Team musste sich „Kraner 2“ beugen . . .

Die EPC Boliden von „NASCAR“ sind grundsätzlich in Weiß und „Plafit Blau“ gehalten . . .

Status: *„Für die PWS eine effektive Vorschau zu geben – das ist nicht so einfach. Denn es handelt sich dabei um ein 12h Rennen mit einer echten Fahrzeit von 10 Stunden. Solch ein langes Rennen mit diesen 225 Gramm schweren Modellautos habe ich bisher noch nicht mitgemacht. Ich hatte schon ein Auto vorbereitet ähnlich wie zur DPM, da war aus dem Reglement zu sehen (es kam spät heraus), dass beim Reifenwechsel Reifen mit Originalgröße montiert werden müssen !! Dazu passte mein ganzes System allerdings nicht, weil ich Probleme mit den Reifen bekommen würde, die nicht mehr unter die Kotflügel passen. Also war eine Karosserie mit höherer Einklebung erforderlich !!!*
Dieses Auto ist jetzt zum Glück fertig und ich bin gespannt, was wir damit machen können.“

Team: *„Wir, das sind Peter Recker, Patrick Meister, Oliver und Manfred Stork.“*

Erwartung/Konkurrenz: *„Eine Prognose zu machen ist schwierig. Die spanischen Teams kennen diese Situation, denn sie fahren jedes Jahr ein 24 Stunden Rennen nach diesem System – also auf vier 6-spurigen Bahnen ein derart langes Rennen zu bestreiten. Deswegen gelten für mich die Spanier als Favoriten, allen voran ‚Marina Alta’ und ‚Criccrac’. Trotzdem darf man die führenden deutschen Teams der EPC mit zu den Favoriten zählen, auch die ‚Plastikquäler’ darf man hier nicht vergessen. Alles wird darauf auslaufen, eine gute Strategie zu wählen:* ***1.*** *mit welcher Reifengröße wird gestartet,* ***2.*** *welche Übersetzung wird bevorzugt,* ***3.*** *wie groß ist die Bodenfreiheit beim Start, daraus resultiert* ***4.*** *wie lange wird ein Reifensatz gefahren ?*
Dazu gibt es noch eine ganz wichtige Sache, man muss gut durch das Rennen kommen – und das wünsche ich allen Teams !!!“

Plastikquäler

„Aus Zwei mach Eins“ lautet die Devise der „Plastikquäler“ für Spanien. Anstelle der bisher jeweils eingesetzten zwei Teams reist nur eine Crew nach Spanien. Berufsausbildung und Finanzen lassen dieses Mal kein großes Aufgebot zu. Dafür ist man allerdings mit gleich drei versierten Ingenieuren – zumindest was das Technische betrifft – personell bestens gerüstet . . .

Die „PQ“ sind eigentlich immer im weißen Eigendesign unterwegs – in Spanien sollen die Corvetten im Stall bleiben . . .

Team: *„Mit Jan Schaffland, Christian Schnitzler und Sebastian Nockemann sind alle drei Fahrer Langstrecken- und DPM/EPC-erfahren, jedoch nur Christian kennt die Bahn in Barcelona bereits.“*

Status: *„Wir wollen uns wieder auf nur einen Fahrzeugtyp konzentrieren und setzen ganz auf Porsche. Chassis-seitig bleiben wir beim bewährten Material von DKPM und DPM. Karosserietechnisch wird der auf der DPM von PQ1 eingesetzte Porsche restauriert. Außerdem haben S² noch zwei neue Karosserien vorbereitet. Genügend Auswahl also, zumal in Barcelona nur ein PQ Team an den Start geht.“*

Erwartung: *„Nachdem es dieses Jahr auf der DKPM und DPM für beide Plastikquäler Teams nicht so wirklich rund lief, hoffen wir natürlich auf einen gelungenen Abschluss der EPC Saison. Als Zielsetzung gilt endlich wieder ohne große Probleme das Rennen beenden. Bei 10h reiner Fahrzeit wird dieses sicherlich eine sehr schwere Aufgabe! Als 3-Mann-Team wird die Veranstaltung zudem kein Zuckerschlecken ☺“*

Konkurrenz: *„Die Frage nach den Favoriten halte ich bei diesen Rennen für besonders schwer, die deutschen Teams haben keine oder wenig Erfahrung mit DPM/EPC-Fahrzeugen bei so langer Fahrzeit. Es wird eine große Rolle spielen, das Rennen ohne große Probleme beenden zu können. Als Favoriten sehe ich ‚ACR’ (nach DKPM und DPM Sieg sicherlich kein Geheimfavorit), ‚SKR with Zink’ (nachdem Sieg auf der PANAM muss man das japanische Werksteam auf der Rechnung haben), ‚Kraner Racing’ (hat in Spanien auf der gleichen Bahn schon gewonnen) sowie die drei spanischen Teams ‚CricCrac’, ‚Albina’ und ‚Marina Alta’.“*

Weitere deutsche Teams . . .

Aus Hessen werden drei weitere Deutsche Teams gen Barcelona traveln. Auch diese sollen nachfolgend kurz vorgestellt werden . . .

Blitzstart

Die „Blitzstart“ Hessen vermochten bei DKPM und DPM ordentliche Mittelfeld Platzierungen heraus zu fahren (P10 und P33) und kamen jeweils vergleichsweise problemlos ins Ziel – das war so nicht unbedingt zu erwarten und sei ihnen auch für den 3. EPC Lauf gegönnt . . .

Die Jungs von „Blitzstart“ sind Corvette Fans und setzten bei DKPM und DPM in diesem Jahr (vgl. Foto) auf die C6R . . .

Team: Andreas und Lukas Hofmann, Frank Zenk.

Status: Zumindest die zwei Corvetten von DKPM und DPM aus dem Workshop von Frank Schüler („xXx“) sollten einsatzklar sein.

Peco

„Peco“ operierte in diesem Jahr bei der EPC eher unglücklich. Im entscheidenden Moment kamen dann auch noch blanke Nerven hinzu – so dauerte in Kopenhagen eine Reparatur unnötig lang. Eine deutlich andere Besetzung lässt in Spanien auf mehr Nervenstärke und Konstanz hoffen . . .

Der gelbe 911er von „Peco“ lief sowohl in Kopenhagen als auch in Dietzenbach . . .

Team: Helmuth Collard, Harald Mieth und Kurt Petri.

Status: Wie üblich wird sich mutmaßlich Dr. Slot himself im Vorfeld wieder um das Einsatzfahrzeug (vom Typ 911 GT1) des Teams „Peco“ kümmern.

X-Rookies

Die „X-Rookies“ wurden bei DKPM und DPM ihre Pechsträhne nicht los. In Dänemark kostete ein verlorener Heckflügel eine sichere Top 10 Platzierung und bei der DPM ein Kurzschluss am Leitkiel sogar mehr als 10 Plätze. Bleibt zu hoffen, dass diese Strähne in Barcelona abreißt und die „Ehemaligen“ ihre ganze Langstreckenerfahrung erfolgreich zum Tragen bringen können . . .

Bislang in 2008 immer im technischen Pech – die „X-Rookies“ Cars . . .

Team: Zu den X-Rookies liegen leider keine Infos vor . . . ☹

Fazit . . .

10 Stunden an netto Fahrzeit lassen ausreichend Spielraum für Unwägbarkeiten. Gehörte sowohl in Kopenhagen als auch in Dietzenbach bereits eine Menge Glück sowie ein ordentliches Maß an Solidität und Übersicht im Rennen dazu – dürften diese Faktoren in Barcelona über die rund 6-fache Distanz noch deutlich mehr an Gewicht gewinnen . . .

“To finish first – you first have to finish“ muss folglich die Devise des Wochenendes lauten. Eine Erfahrung, welche beispielsweise beide PQ Teams bereits zwei Mal in diesem Jahr in der EPC machten. Es sind also wahre Langstrecken Fähigkeiten gefordert . . .

Mit einigen heimischen Teams wird in Barcelona verstärkt zu rechnen sein . . .

Neben schierem Glück sind folglich die Solidität des Fahrzeugs, eine enorme Übersicht und Besonnenheit der Fahrer, ein ausgeklügeltes Konzept für eventuelle Reparaturen sowie eine solide Kondition der Piloten als Einflussfaktoren (neben dem wie immer wichtigen Speed)

zu nennen. Das klingt dann allerdings schon mehr nach „Modernem Fünfkampf“, als nach simplem Slotracing . . . ☺☺

„New Wave“ vermochte anlässlich der DPM 2008 nicht an die Leistungen von „SKR with Zink“ in den Vorjahren anzuknüpfen – in Spanien wird allerdings „SKR“ wieder an der Bahn stehen . . .

Sicherlich rekrutieren sich die Favoriten erneut aus den Reihen der üblichen Verdächtigen, die da lauten: „A.C.R.“, „Kraner“, „NASCAR“ und „PQ“ aus deutschen Landen sowie die spanischen Teams „Marina Alta“ und „Criccrac“, welche im Vorjahr die Positionen 2 und 1 in Barcelona erzielten.

Die japanischen „SKR with Zink“ bilden die große Unbekannte: Nach zwei sehr guten Auftritten bei der DPM 2006 und 2007 vermochte ein anderes japanisches Team in 2008 nicht zu überzeugen. In der Form der Vorjahre müssen die Jungs aus dem Land der aufgehenden Sonne aber allemal mit auf die Rechnung . . .

Hinweis

Die Gastgeber von IBB Auoracing haben einen „**Live Race Web Server**“ aufgesetzt, welcher am Wochenende die aktuelle Informationen zum Rennen liefern wird !! Dieses System ist über folgende URL zu erreichen:
www.services.ibbautoracing.com/races

Alles weitere gibt’s hier:
Plafit Racing

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

“Cal Carner”
Doctor pujades 90
ES-08700 Igualada Barcelona
Spanien
(Tel. +34 938040015)

Url

Plafit Racing

Strecken

4 Holzbahnen, 6-spurig, 42m lang

Foto der Strecke in Barcelona aus 2006 . . .

Zeitplan

Freitag, 31. Oktober 2008

09:00h Hallenöffnung
09:30h 1. Durchgang Training (24 Spuren á 5 Minuten)
12:30h Briefing
13:00h 2. Durchgang Training
16:00h Materialausgabe 1. Gruppe
16:15h 3. Durchgang Training (6 Spuren á 5 Minuten)
17:00h Materialausgabe 1. Gruppe
3. Durchgang Training (6 Spuren á 5 Minuten)
18:00h Materialausgabe 1. Gruppe
3. Durchgang Training (6 Spuren á 5 Minuten)
19:00h Materialausgabe 4. Gruppe
3. Durchgang Training (6 Spuren á 5 Minuten)
21:15h Concourse d’Elegance
22:00h Quali

Samstag, 1. November 2008

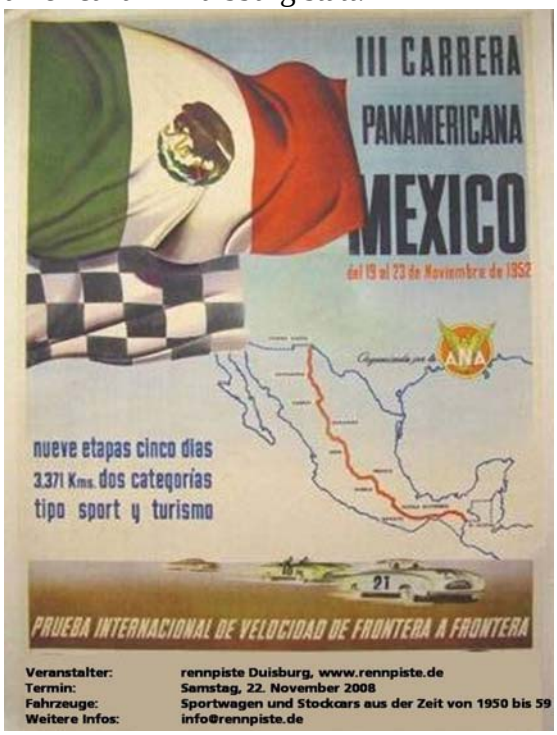
08:00h Hallenöffnung
08:30h Start des Rennens
21:30h Ende des Rennens
anschließend Siegerehrung und „After Race Dinner“

III. Carrera Panamericana

in Duisburg´s rennpiste

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

Wie schon im Forum angekündigt, findet Ende November die dritte Auflage der Carrera Panamericana in Duisburg statt.



III. Carerra Panamericana Duisburg 2008

Die dritte PanAm stand ja ganz unter einem guten (deutschen) Stern. Wir sind sehr gespannt, wie die Prototypen aus Stuttgart in diesem Jahr abschneiden werden.
Das passende Siegerdiorama wurde jedenfalls vom rennpisten Boss rechtzeitig fertig gestellt.

Wer noch nicht austrainiert sein sollte, hat bereits am Freitag die Möglichkeit, die Bahn kennen zulernen. Angereiste Gäste können über Pascal mögliche Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort klären.

Ankunft nach langer Schiffsreise in Vera Cruz

Am Samstag öffnet Pascal die Pforten pünktlich um 09:00. Genügend Zeit also für Frühstück, Plausch und ausgiebige Trainingsfahrten.

Mexikanische Begrüßung unter Freunden

Ab 10 Uhr starten wir mit der technischen Abnahme aller Fahrzeuge.
Anschließend geht´s in den Parc Fermé.

Parcque Cerrado in OAXACA (Der Zungenbrecher wird übrigens Ohaka ausgesprochen)

Natürlich werden wir auch in diesem Jahr wieder alle Fahrzeuge ablichten, also poliert eure Oldtimer ein wenig auf.

Fein herausgeputzte Amischlitten

Für die schreibende Zunft steht ausreichend Platz zur Verfügung …

Presseraum der französischen AAT

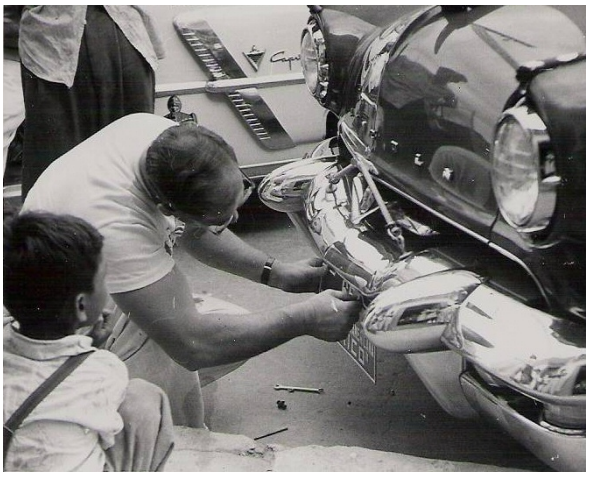
….und die Pressefuzzis werden das Renngeschehen natürlich wieder vor Ort hautnah miterleben dürfen.

Hier wird geschrieben bis der Bleistift bricht !

Vor dem Start werden wir – wie schon in den letzten Jahren – „Best-of“ in beiden Klassen wählen.

Jaqueline Evans präsentiert ihren wunderschönen Gmünd Porsche

Nach einer kurzen Vorbesprechung…



Ausgabe der Nummernschilder

…werden dann pünktlich zur Mittagszeit die Fahrzeuge des Sportwagen Classements auf die Startlinie geschoben. Pro Spur werden dabei 5 Minuten Fahrzeit zu absolvieren sein. Danach geht es sofort weiter mit den big bangers.

Startvorbereitungen auf mexikanisch (manchmal musste auch nach der Zieldurchfahrt so gebremst werden)

Natürlich werden wir zwischendurch vom Chefkoch mit weiteren Leckereien versorgt, damit uns auch ja keiner vom Fleisch fällt und rausgetragen werden muss.

Erschöpfung pur á la mexico

Spätestens um 18.00 fällt dann endgültig die Zielflagge und die Fahrer werden zur Siegerehrung begleitet

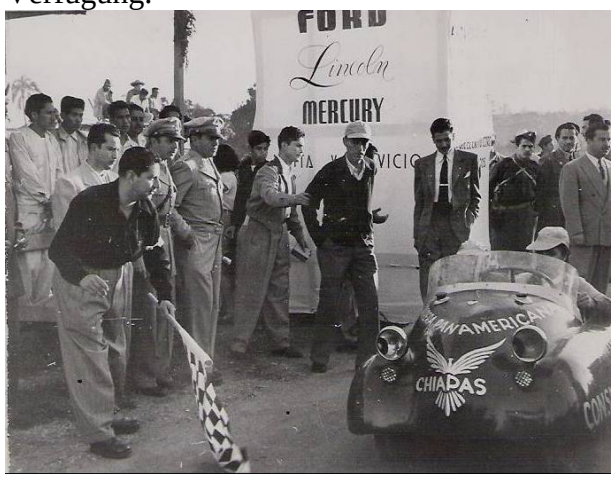
So werden Siege in Mexico gefeiert

Noch ein paar allgemeine Hinweise:

In diesem Jahr werden wir letztmals die alten Reifenmischungen aufziehen. Ab PanAm IV kommt nur noch neues Material zum Einsatz. Wenn dann die Amischlitten durch die Kurven driften, kommt endlich richtiges Panamericana Feeling auf und wir können live miterleben, was die Rennfahrer in den 50er Jahren so alles drauf hatten.

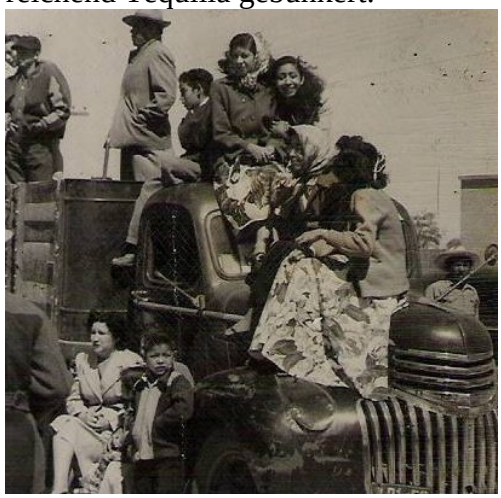
Neue Reifen braucht das Land, aber erst in 2009

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



Großraumlimousinen bevorzugt

Besucher sind natürlich auch in diesem Jahr wieder herzlich willkommen, Pascal hat ausreichend Tequilla gebunkert.



Starker Besucherandrang säumte Mexicos Straßen

Vor der „Einfuhr“ in den Ruhrpott bedarf es aber einer ordentlichen Desinfektion.

Mexikanische Saubermacher am Werk

Damit auch in diesem Jahr keiner der zahlreichen Zuschauer unter die Räder kommt, haben wir spezielle Streckenposten vor Ort.

Mexikanische Streckenposten sorgen für Ordnung

Natürlich gibt es auch nach der dritten PanAm wieder ausgiebig eine Fiesta Mexicana. Ist ja mittlerweile schon fester Bestandteil der Veranstaltung geworden. Die mexikanischen Spezialitäten in fester und flüssiger Form sind jedenfalls schon bereit gestellt. Der Sonntag bleibt zum Erholen.

Aber Vorsicht! Wer kann, sollte sein Auto besser zu Hause lassen oder sich abholen lassen.

Rundumbetreuung nach einem anstrengenden Renntag… oder doch Cerveza bis der Arzt kommt?

Die Zusammenfassung des kompletten Renntages en bloc:

Freitag den 21. November 2008:
Training ab 18:00

Samstag den 22. November 2008:
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 wieder eine gute Anreise und uns erneut eine gelungene Rennveranstaltung zu wünschen.

Hasta luego

Ronald