WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 200 -

16. März 2009

Editorial ....

Moin Folks . . . die letzte Woche bot an vier Tagen vier Veranstaltungen: Innerhalb der Woche Craftsman Trucks und Duessel-Village und am Wochenende NASCAR Grand National sowie GT/LM. Alles waren letztlich Auftaktveranstaltungen für die neue Saison . . .
Das nächste Wochenende bietet am Samstag Gruppe 2 4 5 in Kamp-Lintfort und am Sonntag Trans-Am in Arnsberg . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ hat nach gut vier Jahren des Erscheinens die runde Nummer 200 erreicht und in dieser Ausgabe nur knapp den 800. Beitrag verpasst.
Insgesamt 37 Autoren trugen bzw. tragen zur inhaltlichen Ausgestaltung der WWW bei. Der „Highscore“ anhand der Anzahl Beiträge sieht wie folgt aus:
Nick Speedman (sein Artikel Nr.150 steht beunmittelbar vor !!), Andreas Rehm, Patrick Fischer, Taffy Ulrich, Ronald Eidecker, Andreas Päppinghaus, Christian Grüttner, Andreas Lippold sowie André Kaczmarek. Herzlichen Dank ihnen und den vielen anderen hier nicht genannten „Schreibtischtätern“ für ihre über vier Jahre geleistete informative und oft auch kurzweilige Unterhaltung . . . !!

Inhaltlich unterscheidet sich diese WWW jedoch kaum von den Vorhergehenden – sie hat nur zufällig einen würdigeren Umfang !☺
Rennberichte stammen von der Vintage Slot Classic (Jens Gerlach), der Duessel-Village 250 (André Kaczmarek) sowie der NASCAR Grand National (Nick Speedman) . . .
Den Blick nach vorn richten der Schleichende (245) und Andreas Rehm (Trans-Am). Ferner gibt es Kurznachrichten zum SLP-Cup sowie ein „Lebenszeichen“ von 1zu24Slot, welches ausführlich auf das Abenteuer Bahnbau sowie die Perspektiven im Dorf eingeht . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Vintage Slot Classic
  1. Lauf am 28. Februar 2009 in Wuppertal
- Duessel-Village 250
  1. Lauf am 13. März 2008 in D-Heerdt
- NASCAR Grand National
  1. Lauf am 14. März 2009 in Düsseldorf
- Gruppe 2 4 5
  1. Lauf am 21. März 2009 in Kamp-Lintfort
- Trans-Am
  2. Lauf am 22. März 2009 in Arnsberg
- SLP-Cup 2009
  News zur Serie
- Viel Neues aus dem Dorf an der Düssel

Vintage Slot Classic

1. Lauf am 28. Februar 2009 in Wuppertal

geschrieben von Jens Gerlach

Ein wenig Historie

2002 wurde die VSC als reine Formula Serie durch Thomas Willner ins Leben gerufen. Bereits ein Jahr später kam eine weitere Klasse mit Sports dazu. 2004 dann eine Unterteilung der Sports Klasse in schmale und breite Sportwagen. Nach einigen Probejahren und mehr oder weniger erfolgreichen Versuchen an dem Konzept der Vintage Veränderungen durchzuführen, ist man 2009 exakt zu diesem drei Klassen Konzept zurück gekehrt.
Ich denke man kann bereits nach dem ersten Rennen bilanzieren, dass sich die Umstellung auf drei Klassen durchaus gelohnt hat.

In den 7 Jahren des Bestehens hat die Vintage viele Fahrer und verschiedene Sieger gesehen. Einige sind geblieben, andere schauen sporadisch vorbei und wieder andere haben andere Hobbys für sich entdeckt.
Zu Hochzeiten vermeldete die Vintage über 30 Starter. Aktuell (2008/2009) konnten immerhin noch ca. 14 Starter pro Renntag vermeldet werden.

Die Gesamtsiegerliste liest sich in Teilen, zumindest im Westen, wie das Who-is-Who des Slotracings . . .

Gesamtsieger :

2004 Uwe Drevermann (Uwe ist heute noch aktiv und ein fester Bestandteil der DSC)

2005 Thomas Strässer (Thomas ist als aktiver Fahrer noch beim CCO unterwegs)

2006 Holger Grzanna

2007 Bernd Hämmerling (noch aktiv bei der Vintage dabei)

2008 Jens Gerlach

Der Auftakt zur Saison 2009 fand nach einigen Jahren der Abstinenz im Slotcar Heaven in Wuppertal statt. Hier wurden nach der Winterpause 15 Fahrer gesichtet, die ihre Formel und Sportwagen um den Kurs jagen wollten. Neben den „üblich Verdächtigen der Serie“ nahm sich auch Uwe Drevermann die Zeit, mit den Vintage Fahrern zu spielen. Uwe galt als „Heimascari“ sicher als Topfavorit (Gerüchte besagen, dass Uwe maßgeblich an dem Design des sehr selektiven Kurses im Slotcar Heaven beteiligt war).

Das am Freitag von Michael Wagner angebotene Sondertraining wurde nur von vier Fahrern wahrgenommen. Hier stand Uwe den ganzen Abend mit guten Tipps zum Setup der Fahrzeuge zur Seite. Gegen 21:00Uhr wollte Michael dann aber auch nach Hause und die Veranstaltung wurde aufgelöst.

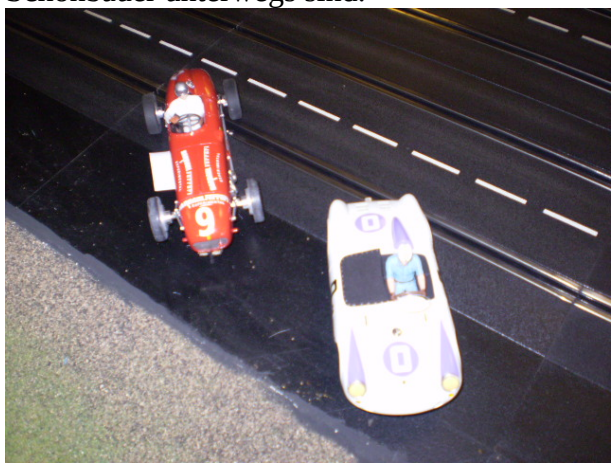
Ein Teil des wirklich schönen GT Startfeldes . . .

Erstaunlicher Weise waren es auch exakt die 4 Fahrer, die als erstes in den Räumen des Slotcar Heaven am Samstag morgen gesichtet wurden (man munkelt sogar, dass die vier auf den Rennbahnchef vor der Tür gewartet haben).

Ein untrügliches Zeichen, dass eine Strecke schwer zu fahren ist, ist das frühe Erscheinen von Bernd Hämmerling. D.h. also deutlich früher als 5 Minuten vor der Wagenabnahme. Mit einem zweiten Platz in der Klasse Sports schmal, hat sich das frühe Aufstehen aber wohl für Bernd gelohnt. Die rote Laterne der Spätankommer verdiente sich dann Ronald Eidecker, der exakt zur Wagenabnahme im Heaven auflief und noch schnell ein paar Trainingsrunden drehte. Ohne etwas vorweg nehmen zu wollen – das Trainingsmanko konnte Ronald auch im Rennen nicht mehr aufholen.

Fangen wir aber von vorne an – also mit der neu eingeführten „Best of Show“ Wertung :
Hier gab es dann die ersten beide Sieger des Tages zu vermelden :
Andreas Huth konnte mit einer Stimme Abstand den Sieg bei den Sportwagen für sich verbuchen.
Bei den Formel Fahrzeugen kann Neuzugang Rolf Krause sich den Pokal für seinen wunderschönen Indy Renner mit nach Hause nehmen.

Glückwunsch an beide – zeigen nicht zuletzt diese Fahrzeuge, dass in der Vintage durchaus Schönbauer unterwegs sind.



Die Concours Gewinner: Oben die Autos – unten die Erbauer . . .

Klasse 1: Formula

In der Klasse Formula traten 15 Fahrer an, um den Kurs in Wuppertal unter ihre Räder zu nehmen. In der ersten von drei geplanten Startgruppen war Rafael Gdanitz absolut das Maß der Dinge. Rafael konnte diesen Turn klar für sich ausmachen. Durch einige Probleme mit der Zeitnahme und den daraus resultierenden Terrorphasen wurde dann aber leider ein besseres Ergebnis als Platz 5 verhindert. Wir können hier nur mutmaßen, aber ein Platz unter den ersten Drei wäre sonst für Rafael möglich gewesen.

In der zweiten Startgruppe versucht der zweite Junior, in Persona von Robert Willner, die gleiche Performance wie Rafael an den Tag zu legen und dies gelingt ihm gar nicht so schlecht – nach 6*3 Minuten exakt die gleiche Rundenzahl und Teilmeter wie Rafael. Damit ebenso Rang 5.

In der vermeintlich schnellsten Startgruppe, treten mit Andreas Höne und Stefan Laub zwei Fahrer des CCO gegen zwei Fahrer der Scuderia Siegen an (Uwe Drevermann und Jens Gerlach). Bernd Hämmerling als VSC Master 2007, versuchte als clubfreier Fahrer die Situation zu nutzen.
Andreas, der (noch immer) auf Strässer Material unterwegs ist, übernimmt sofort nach dem Start die Führung (der Drache fliegt immer noch), muss diese aber bereits nach 2 Runden an Jens abgeben. Danach ist die Messe auch schon, zumindest um den Sieg, gelesen. Jens gewinnt mit einem 4 Runden Vorsprung. Spannend wird es dann noch um Platz 2 und 3, wo sich Andreas und Bernd einen erbitterten Zweikampf liefern. Hier kann Bernd das Duell dann aber schlussendlich für sich entscheiden und auf Platz 2 einlaufen. Platz 4 geht dann, wie in der letzten Saison so oft, an Stefan Laub.

Genau dieser Stefan Laub wird in der Klasse 2 – Sportwagen, schmal das Maß der Dinge werden.

Top 5 Klasse Formula
1. Jens Gerlach
2. Bernd Hämmerling
3. Andreas Höne
4. Stefan Laub
5. Rafael Gdanitz / Robert Willner

Klasse 2: Sportwagen, schmal

Da sich Jochen Wulf erst einmal nur auf die Formel Klasse konzentrieren möchte, starten in der zweiten wie in der dritten Klasse nur noch 14 Fahrer. Diese wurden jetzt in zwei siebener Gruppen aufgeteilt.
Hier kamen dann jetzt auch die zwei Sportwagen zum Einsatz, die sich ein Kopf an Kopf Rennen um die Best of Show Wertung geliefert haben.
Uwe Drevermann startet mit einem wunderschönen Porsche 356 und Andreas Huth mit einem Porsche 550 Spyder. Zumindest bei der Wertung „schönstes Auto“ liegt Andreas Huth vor Uwe Drevermann (ausschlaggebend war nicht zuletzt, dass Uwe seine Stimme dem Fahrzeug von Andreas gab – das nenne ich absoluten Sportsgeist!).

Zum Renngeschehen kann der Autor dieser Zeilen nur etwas zur zweiten Gruppe sagen. Stefan Laub übernimmt von Anfang an mit seinem Mercedes 300SLR die Spitze und gibt diese auch bis zum Rennende nicht mehr ab. Jens fällt durch extrem viele Fahrfehler auf und verliert das ein oder andere mal die Nerven, was manchmal zu lauten Unmutsäußerungen führt. Bernd weiß seine Chance zu Nutzen und übernimmt 30 Sekunden vor Rennende Platz 2 von Jens, der völlig entnervt seinen Regler fast durch das Fenster..... .
Andreas Höne, ebenso völlig von der Rolle, schmeißt seine Lola in fast jeder Kurve aus dem Slot und kann so nur Platz 8 Einfahren (ok, im letzten Turn lag das Auto auch nicht mehr wirklich gut).

Uwe Drevermann läuft mit seinem 356 auf P4 ins Ziel. Die Top 6 werden wieder von den Youngstern Rafael und Robert komplettiert.

So sehen glückliche Gewinner aus . . .

Top 5 Klasse Sport, schmal
1. Stefan Laub
2. Bernd Hämmerling
3. Jens Gerlach
4. Uwe Drevermann
5. Rafael Gdanitz

Klasse 3 : Sportwagen, breit

Ein wirklich Spannendes Rennen, wo der erste und zweite Platz nur durch wenige Teilnehmer getrennt sein wird.

Am Start scheint Jens erst einmal davon zuziehen. Aber auch hier häufen sich dann Fehler über Fehler und Stefan kann nach 3 Turns mit einer Runde Vorsprung auf Jens die Spur wechseln.
Jens schafft es dann allerdings die Runde im Turn 4 aufzuholen und noch eine knappe halbe Runde vorzulegen. Auf den beiden schlechteren Spuren fahrend, kann Jens seinen knappen Vorsprung ins Ziel retten. Wie eng das geworden ist, kann man unter anderem daran sehen, das ein Fahrer (der nicht namentlich genannt werden will ☺) permanent mit der Frage wie lange geht es denn noch, die Rennleitung wie die Mitfahrer genervt hat.

Und so auch . . .

Wenn hier reportiert wird, dass Jens nach dem Start davon ziehen konnte, ist das nur die halbe Wahrheit. Auf Spur 4 fahrend legt Uwe Drevermann eine unglaubliche Performance an den Tag, der niemand auch nur annährend folgen kann. Allerdings entscheidet sich Uwe nach dem ersten Turn zum Schutz seines Autos (Uwe fährt diesen auch in der DSC) aus dem Rennen auszusteigen und überlässt somit den Sieg Jens. Bernd, der auf Platz 3 nach dem Rennen geführt wird, muss leider einen Totalschaden hinnehmen. Bernd verlässt die Spur und ein nachfolgendes Fahrzeug reißt seinem 300SLR das komplette Heck ab. Bernd wäre aber nicht Bernd, wenn ihn diesen schockieren könnte und somit läuft er mit einem Chassis mit ein wenig Plastik dran auf Platz 3 ins Ziel ein. Rafael Gdanitz, hier in diesem Lauf mit seinem besten Tagesergebnis, auf Platz 4.

Top 5 Klasse Sport, breit
1. Jens Gerlach
2. Stefan Laub
3. Bernd Hämmerling
4. Rafael Gdanitz
5. Andreas Höne

Gegen 17:00Uhr kann dann die Veranstaltung mit der Siegerehrung abgeschlossen werden.
Leider schafft es nur noch ein Bruchteil der Fahrer, sich die 5 Minuten Zeit zu nehmen, um die Verlesung der Ergebnisse abzuwarten. Gerade wenn man sieht, wie Stefan für seinen Sieg gefightet hat und wie lange er auf seinen ersten Sieg warten musste, wäre es sicher schön gewesen, wenn sich doch einige Fahrer mehr mit ihm gefreut hätten.

Was gab es noch:

Erst einmal viele bekannte Gesichter zu Besuch. Hier sei beispielhaft Vater und Sohn Bolz genannt. Wobei Stephan auch noch lange die Rennleitung übernommen hat. Ebenso konnte Uwe Pfaffenbach begrüßt werden. Vielleicht sehen wir Uwe ja bei einem der nächsten Rennen als Fahrer wieder?

Irgendetwas habe ich aber doch noch vergessen!

Für den Autor der Zeilen war es der erste Besuch im Slotcar Heaven und damit der erste Besuch bei Michael und Elke. Ich denke ich kann für alle sprechen, wenn ich sage, dass wir die Zeit bei euch sehr genossen haben und sicher wieder kommen. Sei es als Starter auf der doch schwierigen aber spannenden Strecke oder als Kunde in eurem Laden.

Vielen Dank für den schönen Renntag.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

Duessel-Village 250

1. Lauf am 13. März 2008 in D-Heerdt

geschrieben von Dirk Neuhaus u. André Kaczmarek

...das Logo der Duessel-Village 250

Die V8-Boliden brüllen wieder!

Lange war die Pause mit ca. 3 Monaten, doch nun rollen die NASCAR wieder in und um Düsseldorf.
Die weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Rennserie ging in der ersten Saison neue Wege. Standard Chassis, Standard Karossen und das alles möglichst einfach!
Und nun starten wir in die zweite Saison…

Denn wir fahren eine Rennserie nach dem Sakatsu NASCAR 124 Reglement. Die Serie mit amerikanischen Karosserien und dem einfachen Sakatsu Chassis, welches nach seiner Produktionseinstellung nun einen würdigen Nachfolger gefunden hat im „Thunder Stockcar Chassis“ aus dem Hause Jens Scale Racing!

Kompakt . . .

- **Gewinner: Der Heidehenker gewinnt sein erstes Rennen in dieser Saison, vor Dirk N. und Andy F.**
- **6 Fahrzeuge und Fahrer am Start**
- **2 Startgruppen á 3 Fahrer, so war es ein schönes und entspanntes fahren**

Adresse

Minerva
Düsseldorf-Heerdt
(genaue Adresse nur auf Anfrage!)

Url

www.1zu24slot.de

Strecke

8-spurig, Wooden Track, 24m lang

...die Minerva in Düsseldorf Heerdt

…das Training:

Die zweite DV250 Saison ging am 13.03.09 auf der Minerva an den Start. Leider waren es aus verschiedenen Gründen nur 6 Starter, die sich der Herausforderung stellten.

…die technische Abnahme:

Pünktlich um 18.15 Uhr startete man dann mit der technischen Abnahme. Dieses mal durchgeführt durch den Rennleiter Frieder L. Obwohl dieses Mal wieder akribisch geprüft wurde, konnten auch heuer keine Mängel gefunden werden.

…das Qualifying:

Nach einem recht engen Qualifying wurden zwei Startergruppen gebildet.

Starter	Zeit	Platz
Andreas F.	4,952	1
André K.	5,057	2
Dirk N.	5,076	3
Charly S.	5,079	4
Frieder L.	5,165	5
Holger R.	5,207	6

…die Rennen – erster Durchgang:

Die **erste Startgruppe** bestand somit aus Charly S., Frieder L. und Holger R. Da Holger doch einige Abflüge zu beklagen hatte und sein Auto doch sehr gelitten hatte (am Ende schauten selbst die Füße des Fahrers aus der nicht mehr vorhanden Frontscheibe heraus), war dies ein Zweikampf zwischen Frieder und Charly. Nach dem ersten Turn sah die Reihenfolge hier wie folgt aus:

Frieder L.	174,22
Charly S.	170,06
Holger R.	161,80

In der **zweiten Startgruppe** ging es wesentlich enger zu. Nach dem ersten Turn lagen André K. und Dirk N. nur einige Zentimeter auseinander. Andreas F. folgt mit genau 3 Runden auf P3.

André K.	183,25
Dirk N.	183,05
Andreas F.	180,05

…die Rennen – zweiter Durchgang:

Das eigentliche Ziel des Regrouping ist, dass nun die Gruppen neu gemischt werden und nun die schnelleren in einer Gruppe landen. Dieses mal brauchte aber nicht gemischt werden, da die Gruppen absolut identisch blieben.

Nachdem man an Holgers Auto zwar in der Pause einige minimale Reparaturen erlaubte, konnte er zwar weiterhin mitfahren, aber leider nicht mehr in den Zweikampf zwischen Frieder und Charly eingreifen.
Und was auch immer der fliegende Holländer Charly S. versuchte, Frieder L. gelang es immer wieder entsprechend zu kontern. Und so ging er auch bei der zweiten Zieldurchfahrt mit genau 1 Runde Vorsprung durchs Ziel:

Frieder L.	175,15
Charly S.	174,15
Holger R.	160,29

Im zweiten Turn konnte sich ein topp aufgelegter André K. von den beiden anderen Kampfhähnen (Dirk N. und Andreas F.) etwas klarer absetzten und gewann schließlich mit 2,5 Runden Vorsprung auch den zweiten Turn. Andreas, mit dem wohl schönsten Fahrzeug im Feld, und Dirk kämpften rundenlang um die zweite Position und am Ende konnte sich Dirk dann mit einigen Zentimetern Vorsprung noch P2 sichern.

André K.	182,78
Dirk N.	180,30
Andreas F.	180,17

…das Endergebnis:

Das Ergebnis des Tages sah dann wie folgt aus:

#	Name	Qualifying		GESAMT	Lauf 2	Lauf 1
1	André K.	5,057	2	366,03	182,78	183,25
2	Dirk N.	5,076	3	363,35	180,30	183,05
3	Andreas F.	4,952	1	360,22	180,17	180,05
4	Frieder L.	5,165	5	349,37	175,15	174,22
5	Charly S.	5,079	4	344,21	174,15	170,06
6	Holger R.	5,207	6	322,09	160,29	161,8

Tabelle:

Dadurch, dass es sich um den ersten Lauf der neuen Saison handelte, zeigt die Tabelle natürlich den gleichen Stand wie das Rennergebnis.
Die Tabelle im Einzelnen:

#	Teiln.	Punkte	Runden	Fahrer
1	1	150	366,03	André K.
2	1	140	363,5	Dirk N.
3	1	130	360,22	Andreas F.
4	1	120	349,37	Frieder L.
5	1	110	344,21	Charly S.
6	1	100	322,09	Holger R.

Fazit:

Bleibt zu hoffen, dass ab dem zweiten Lauf wieder mehr Autos am Start stehen.

(Anmerkung der Organisatoren: Bereits zum jetzigen Zeitpunkt liegen 7 feste Anmeldungen vor – und weitere 8 Fahrer werden wieder dabei sein, welche heute verhindert waren! Somit erwarten wir dann im SOKO Keller wieder ein volles Starterfeld!)

Voranmeldungen für die weiteren Veranstaltungen nehmen wir über unsere Webseite http://www.1zu24slot.de entgegen.

Ebenso findet sich eine ausführliche Tabelle unter http://www.1zu24slot.de, sowie auch das aktuelle Ergebnis dieser als Download.

Wie geht es weiter:

	Termine	Strecke
Lauf 2	Di 28. Apr. 28	SoKo Keller
Lauf 3	Di 19. Mai 09	SRC 1zu24slot
Lauf 4	Di 23. Juno 09	SRC Neuwerk
Lauf 5	Fr 04. Sep. 09	SRC 1zu24slot
Lauf 6	Di 06. Okt. 09	SoKo Keller
Lauf 7	Di 10. Nov. 09	SRC Neuwerk
Lauf 8	Di 08. Dez. 09	Minerva

See you on the track
Dirk und André

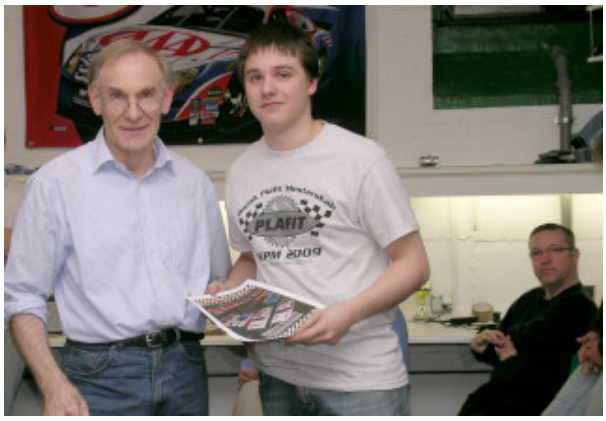
Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / D-V 250

NASCAR Grand National

1. Lauf am 14. März 2009 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

…während am Samstagmorgen die neue COL in unsere Briefkästen eingeworfen wurde, auf der Manfred Stork auf der Titelseite geehrt wurde, startete bei SOKO Keller die neue Saison der NASCAR Grand National.



. . .der erste Tagessieger 2009.!!

Kompakt . . .

- **Grand National Sieger bei SOKO Keller „Christian Schnitzler“ mit 291,08 Rd..!!**
- **„Andreas Thierfelder“ auf P2 mit 288.65 Rd…!!**
- **Christian unterwegs mit Bob-by-car..!!**
- **diesmal 21 Racer am Start..!!**

Strecke . . .

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url
SOKO - Keller

Strecke
4-spurig Holzbahn, **3**1,95 – 34, 25m lang

Shakedown . . .

….auch diesmal war Freitagabends Kurvenflitzen angesagt, damit der richtige Grip entsteht. Netterweise waren doch einige der Aufforderung gefolgt, sodass es ein wirklich amüsanter Abend wurde.
Auf die Ausgabe von Altbier an unsere Kölner Freunde wurde natürlich verzichtet. Und somit konnte voll konzentriert die geeignete Übersetzung erarbeitet werden. Manfred hatte hierbei die meiste Arbeit zu bewältigen, da er wieder eine Reihe von Leihwagen bereitstellen wollte. Der schönste Bolide, ein 1970er Impala # 39 Friday Hassler, bekam am Samstag Christoph Müller von den Teutonen. Der Bahnstrom wurde wie gewohnt spurabhängig einjustiert. Nach Manfreds Popometer erschien 20,0 V – 21,4 als Maß der Dinge. Und wirklich diesmal konnte die Spur 1 locker mit der Spur 4 mithalten.

Training am Samstag..!!

Nicht nur Manfred hatte den neuen Trend mit dem 70er Impala erkannt, NASCAR mit Riesenheck zu fahren, sondern auch Reiner Barm präsentierte einen 65er Pontiac Bonneville #83 Worth McMilion im Schlachtschifftrimm. Und alle waren wir hell auf begeistert über diese Wahl an Karosserien. Kehren wir uns jetzt ab von den Kurzheck Chevelles, die eine Zeit die Szene bestimmten !?!?

am Samstag . . .

....wurde weiterhin orakelt, wie viele Starter diesmal kommen würden. Ab ca. 11:00h war es gewiss, mehr als 22 Fahrer und ein kleiner Fanclub als Begleiter wird es wohl nicht werden.
Bob Clark hatte sicherlich die weiteste Anreise, und stand früh morgens vor der verschlossenen Tür. Also frühstückte er traditionell bei der weltgrößten Fast Food Kette und vertrieb sich danach im nahen Baumarkt die Zeit. Die Marketingstrategen des Marktes suchten nach potenten Kunden und erkannten auf dem Parkplatz einen kleinen Cityflitzer. Der Besitzer hatte wohl heute noch viel vor. Mittels Durchsage des Autokennzeichens wurde Bob zum stolzen Gewinner eines 30€-Gutscheines. Damit ist er jetzt Besitzer einer LED Tischlampe mit Akku. Ansonsten war Bob angereist, um uns den ganzen Tag mit Geschichten zu unter-

halten. Für diese Energieleistung danken wir ihm.

…Schrauberraum mit Grundschulflair .!!

Die technische . . .

….Abnahme wird bereits im dritten Jahr, sofern Ralf Pistor an den Rennen teilnimmt, im Gespann Manfred/Ralf durchgeführt. Ich habe dabei nie Probleme und beobachte nicht mal die Abnahme meines Fahrzeuges. Es ging flott vorwärts. Leider zog ein Fahrer seine Nennung zurück, da er mit den gestellten Reifen, sowie mit dem ausgelobten Startplatz in Heat 1 nicht einverstanden sein wollte. Der Vorgang war schnell vergessen und der Betreffende thematisierte die Sache in keiner Weise. Das ist wirklich sportliches Verhalten und verdient ein Lob. Die Stimmung blieb weiterhin locker und der Renntag konnte beginnen.

. . .die erst Startgruppe des Tages.!!

Heat 1 . . .

….die 21 Startwilligen konnten in 5 Gruppen aufgeteilt werden. Diesmal wurde 4 x 4:30min gefahren. Die erste Startgruppe musste als 5er Gruppe starten. Christoph Müller startete mit seinen Dickschiff gegen Reiner Barm, der mit 140,08 Rd. mal eine ordentliche Lattenhöhe auflegen ließ. Bob mit wenigen Trainingsrunden in den Event gestartet, beließ es bei fröhlichen 125,24 Rd.

. . .Startgruppe 2.!!

....in der Startgruppe 2 nahmen die beiden SOKO Kellerkinder Freddy und Ingo, die beiden Gäste Andre+ und Hans in die Zange. Da die Zange nie ihre Maulweite geschlossen hatte, blieb die Truppe ohne Bisskraft und fand sich in der unteren Tabellenhälfte wieder.

....mit der Gruppierung 3 gingen dann zwei der Grand National Amazonen Katja und Manuela gegen Marcus und Ralf vor. Irgendwie bemerkten die Jungs die Mädels nicht und schoben sich im Zwischenklassement auf P3 und P4 vor.

. . .Startgruppe 3.!!

....Christian Schnitzler, mit dem grünen Bobby-car # 55 in der vierten Startgruppe unterwegs, ließ den Mitstreitern Nezih, Michael und Uwe nicht die Spur einer Chance. Damit P1 mit 145,53 Rd.

….also lag es an der Startgruppe 5, sich an das Ergebnis von Christian heran zu arbeiten. Andreas, Peter, Dieter und Manfred gaben wie immer ihr mögliches. Aber als Jäger des Führenden kam nur Andreas in Frage mit P2 145,06 Rd.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, A. Thierfelder, R. Pistor, M. Hasse, M. Stork, D. Clemens

Schnellste Runde: M. Hasse 7,184 sec.

Heat 2 . . .

. . .Startgruppe 4.!!

….nach der Tagesform ergab sich das Regrouping. Damit waren die etwa gleichstarken NASCARos in die fünf Startgruppen aufgeteilt. Und es entstand der Eindruck, dass jetzt alle etwas besser mit der SOKO Keller Bahn zu Recht kamen. Reiner bestätigte sein Ergebnis aus Lauf 1 und schob sich mit 141,55 Rd. bis auf P5 vor. Marcus P7 musste ein paar Federn lassen und rutschte hinter Dieter (P6) ab. Der Tagessieger aus beiden Läufen wurde aber Christian Schnitzler.

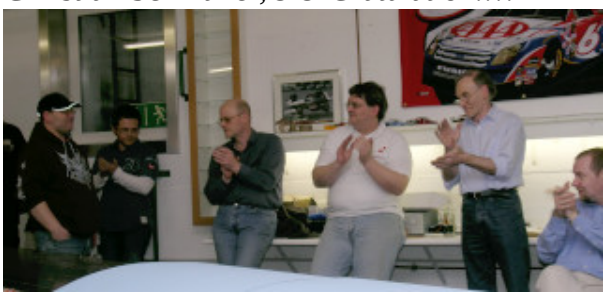
. . .Startgruppe 5.!!

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, R. Pistor, A. Thierfelder, M. Stork, R. Barm, D. Clemens

Siegerehrung . . .

....Manfred freute sich über die schnelle Auswertung, auch wenn er die Ergebnisse noch vom Bildschirm ablesen musste. Verdienter Sieger des ersten Grand National Lauf 2009 ist Christian Schnitzler,☺☺ Gratulation.!!!



. . . Bravo Bob, für den Mut, nach 4 Spuren Training Rennen zu fahren !!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, A. Thierfelder, R. Pistor, M. Stork, M. Hasse, D. Clemens

Cedits . . .

….ein Lob an unsere Gäste, die wie immer vorbildlich den Renntag mit gestaltet haben. Und bei jeder Startgruppe mit freiwilligen Einsetzern ausgeholfen haben.

….an Manfred Stork, der das 251. Rennen perfekt organisiert hat, und am 28.03.2009 zum ersten NASCAR Winston Cup Lauf nach Duisburg Buchholz einlädt.

Vorschau . . .

Die NASCAR Grand National Racer treffen sich zum nächsten Rennen am 9. Mai 2009 zur Maiwoche in Bad Rothenfelde.

Für heute danke ich allen die den Weg zu SOKO Keller gefunden haben und zum Gelingen des Renntages so fleißig beigetragen haben !!

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

Gruppe 2 4 5

1. Lauf am 21. März 2009 in Kamp-Lintfort

Nach zwei Durchgängen „easy* going“ vorab nimmt nun auch die **Gruppe 2 4 5** den Betrieb in 2009 auf. Das Auftaktrennen findet erstmals in der 9-jährigen Seriengeschichte in Kamp-Lintfort statt – es folgen (nur) noch fünf weitere Läufe in Schwerte, Duisburg, Wuppertal, Dortmund sowie das Finale in Köln . . .

Über die neuen Rahmenbedingungen für die 245 hinsichtlich Bereifung und Materialausgabe ist ausreichend informiert worden – folglich kann es nun mit der Umsetzung im 245-Rennbetrieb losgehen . . .

Bereits zur easy* ging’s eng zu in K-L . . .

Strecke und Technik . . .

Hinsichtlich der Streckenbeschreibung bleibt es beim „Recycling“ aus der WWW 137:

Die Strecke in Kamp-Lintfort muss man nicht wirklich noch erläutern - so ziemliche Jedermann hat bereits seine Runden dort „abgesessen“ . . .

Heuer nur noch 90 anstelle der 104 Slotcars im Vorjahr in Kamp-Lintfort . . .

In Steno: Flüssig zu befahren - schneller Kurs - Kurve 1 fehlt völlig - drei Tunnel verlangen Konzentration - etwa 70cm (!!) Steigung - gefahren wird im Sitzen . . .

Die Übersetzung . . .: Ausgangswert für eigene Tests sind ca. 29mm Wegstrecke pro Motorumdrehung . . .

Man beachte bitte das beträchtliche Steigungsniveau - auch ein Schwarzer Carrera Motor kann auf den langen Anstiegen binnen 18 Minuten warm werden, wenn das Übersetzungsverhältnis zu großzügig ausgelegt wird !!

Organisatorisches . . .

In dieser Saison sind die Läufe in Kamp-Lintfort, Schwerte, Duisburg und Dortmund auf 30 Teilnehmer bzw. 90 Slotcars beschränkt . . .

Für die Veranstaltungen in Wuppertal (Teamrennen) und Köln (Finale auf zwei Bahnen) liegt das Limit dann bei 36 Teilnehmern . . .

Am Freitag Nachmittag steht zunächst das Bahnputzen an. Das Training wird dann logischerweise nicht möglich sein. Wer mitanpacken mag, ist selbstredend herzlich willkommen – möge dies aber bitte im Vorfeld kurz per Mail kund tun . . . ☺☺

Rädriges . . .

Die Situation bei den ausgegebenen vier Typen an Rädern sieht vor dem 1. Lauf wie folgt aus:

Gruppe		∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	50% mit 23,15 - Rest neu	
2 (über 2.000cm³)	24,5	100% neue Räder	
4 und **5** (16“)	25,0	100% neue Räder	
5 (19“)	26,75	100% neue Räder	

Das Zehntel an geringerem Durchmesser bei den kleinen Rädern muss niemandem graue Haare bescheren – sollte jedoch bei der Einstellung der Bodenfreiheit im Vorfeld angemessen berücksichtigt werden . . . !!

90 * Action bei der Materialausgabe . . .

Kaffeesatz . . .

„Fasse Dich kurz !“ gilt einmal mehr für den Prütt. An der **Spitze** wird sich das Duell der beiden Vorjahre zwischen Sebastian und Jan fortsetzen – eine Ausweitung auf drei oder gar vier Folks ist nicht in Sicht . . .

In der zweiten Reihe stehen die üblichen Verdächtigen – in K-L beispielsweise HaJü Eifler oder Reiner Barm. Sie werden in dieser Saison ein wenig mehr Konkurrenz erhalten – und zwar nicht nur durch aufrückende Nachwuchspiloten . . . ☺☺

Als Heimascari wird nur Holger Falkenburg am Start sein, der ein Faible für eher ungewöhnliche 245-Fahrzeuge hat. Dass man auch damit recht flott unterwegs sein kann, belegte Holger zuletzt zur easy* mit dem R5 turbo . . .

Schon vorgestellt – das nächste etwas außergewöhnliche Fahrzeug von Holger Falkenburg . . .

Die **Bahnspannung** erscheint im Abschnitt „Kaffeesatz“ !?!? Ursprünglich sollte sie mit Moosgummibereifung um ein Volt reduziert werden. Im Januar bei der easy* fuhr man in Kamp-Lintfort jedoch volle 20 Volt . . .

Lassen wir uns also überraschen, was das freitägliche Bahnputzen und Gripfahren an Erkenntnissen für das 245 Wochenende bringen werden . . . !?☺

Bezüglich der **Schlagzahl** gibt es ebenfalls keine Prognose. Theoretisch ist mehr drin als die bisher existierenden Bestwerte, welche um 115 Runden liegen . . .

Faktisch erreichten die Cracks diese Marke bei der easy* an selber Stelle nicht. Bleibt also hier gleichfalls der Freitag Abend abzuwarten, bevor es ans Orakeln geht . . . !?☺

Es war einmal . . . . .
Die Gruppe 245 auf der „Neubaustrecke“ anno 2003 in K-L. . . ☺☺
(noch ohne Ausgestaltung der Flächen neben der Strecke)

Anmeldung . . .

Die Vornennung ist für eine Teilnahme an der **Gruppe 245** zwingend erforderlich. Die Teilnehmerzahl ist für den Lauf in Kamp-Lintfort beschränkt. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung.

Aktuell ist die Veranstaltung ausgebucht – lediglich ein Platz auf der Warteliste kann noch belegt werden.

Nennungsschluss: **Dienstag**, **17. März 2009** um **24:00 Uhr** . . . !!

Vornennung an IG245 ☜ *zum Anklicken !!*

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Gruppe 245

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Plastikmodellcenter Niederrhein
Peter Meister
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.plastikmodellcenter.de

Strecke

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

Historie

Gruppe 2 2008 (34 Starter)

1.	JanS	Chevrolet Camaro Z28	113,05
2.	Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	113,04
3.	Barm, Reiner	VW Käfer 1303 S	112,62

Gruppe 4 2008 (35 Starter)

1.	Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	115,05
2.	JanS	Lamborghini Jota	114,26
3.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	113,55

Gruppe 5 2008 (35 Starter)

1.	Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	115,81
2.	JanS	BMW 320 turbo '80	115,25
3.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	114,73

Zeitplan

Freitag, 20. März 2009

ab 14:30h Bahnputzen
ab 17:00h freies Training

Samstag, 21. März 2009

ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Gruppe 2 2007 (40 Starter)

1.	Nockemann, Sebast.	Firebird Trans-Am	114,24
2.	JanS	Chevrolet Camaro Z28	112,80
3.	Schleichender	Firebird Trans-Am	109,30

Gruppe 4 2007 (41 Starter)

1.	Nockemann, Sebast.	Lamborghini Jota	115,48
2.	JanS	Lamborghini Jota	114,25
3.	Hermes, Frank	Lamborghini Jota	112,03

Gruppe 5 2007 (44 Starter)

1.	Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	114,77
2.	JanS	Ferrari 365 GT4 BB	113,22
3.	Hermes, Frank	Ferrari 365 GT4 BB	113,05

Trans-Am

2. Lauf am 22. März 2009 in Arnsberg

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 22.03.2009 ist es wieder soweit. Der Trans-Am Clan bestreitet dann seinen zweiten Lauf der Saison 2009 auf der bekannten Bahn des Rennbahnclub Arnsberg.

Naturgemäß kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht viel gesagt werden. Sicherlich haben sich einige Teilnehmer in der letzten Zeit intensiver mit dem neuen Reifenmaterial beschäftigt und so wird man den kommenden Sonntag abwarten müssen, um zu sehen, wer welche Performance bietet.

Am Sonntag beginnt der Betrieb wie üblich ab 09:00 Uhr.
Ein freies Training ist am Samstag, 21.03.09 ab 15:00 Uhr möglich.

Jetzt noch wie immer die Bitte, die Vornennung bis Donnerstag einzureichen. Zum einen sichert man sich den „Frühbucher-Bonus“ beim Startgeld und zum anderen erleichtert es dem gastgebenden Club die Planung hinsichtlich des Catering.
Vornennungen bitte an info@transam.eu !!

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf rege Teilnahme, spannende Rennen und einen schönen Rennsonntag.

Das Reglement sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas oder Andreas Rehm per Mail unter info@transam.eu beantwortet !

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Trans-Am

SLP-Cup 2009

News zur Serie

Sinnvolle, von Plafit kürzlich neu vorgestellte Kleinteile bildeten den Anlass, das Reglement sowie die Technik Tipps des SLP-Cup ein wenig zu erweitern . . .

Regional News . . .

Am zurückliegenden Wochenende fuhren auch die Regionen Mitte (in Filderstadt) und Süd (in Ulm) ihre Auftaktveranstaltungen für die Saison 2009. Der Norden denkt hingegen noch ☺ Und auch in der Schweiz wird mittlerweile SLP-Cup gefahren . . .

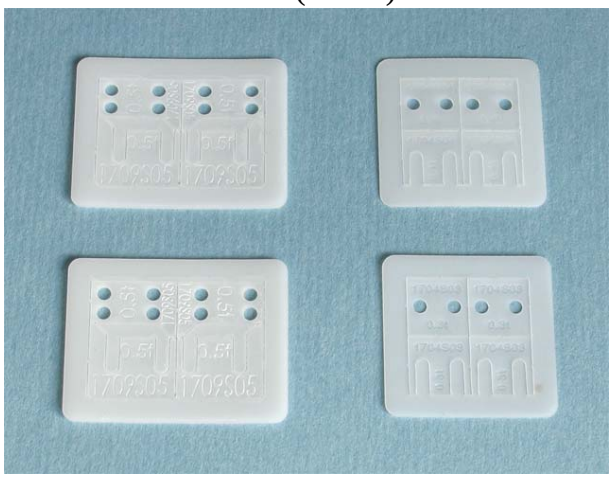
Produkt News . . .

Plafit hat kürzlich neue Sets für die Achsträger-Tieferlegung vorne und hinten auf den Markt gebracht.

Die insgesamt sieben Sets enthalten jeweils acht Plättchen aus Kunststoff – entweder in 0,2mm oder in 0,3mm oder in 0,4mm Stärke. Für hinten ist zusätzlich eine 0,5mm-Version lieferbar. Pro Set sind jeweils vier Plättchen für eine feste Verschraubung sowie für ein nachträgliches Einschieben enthalten.

Die Bestellnummern für die sieben Sets lauten:

- PF1704S02 bis S04 (vorne)
- PF1709S02 bis S05 (hinten).



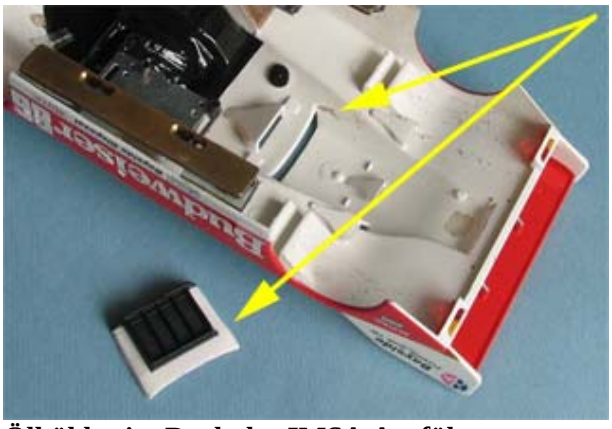
Exemplarisch abgebildet: PF1709S05 (links im Bild) und PF1704S03 (rechts) . . .

Reglement News . . .

Aus diesem Grund wurde kurzfristig ein Upgrade des SLP-Cup Reglements 2009 erforderlich. Die sieben Sets sind ab sofort homologiert und dürfen im SLP-Cup verwendet werden. Auch die ausführlichen „Technik Tipps“ wurden entsprechend angepasst . . .

Bei dieser Gelegenheit wurden auch gleich noch zwei Ergänzungen für den neuen Karosserietyp "C" (Porsche 962C IMSA) ergänzt, um die drei 962C Karosserievarianten weiterhin chancengleich betreiben zu können:

- Der Ölkühler im Dach darf weggelassen (Rohkarosserie) bzw. entfernt (Fertigkarosserie) werden.
- Die Fertigkarosserien "Coke" und "Miller" enthalten keine Scheinwerferkästen und Scheinwerfergläser. Deshalb sind pro Seite jeweils 0,5g Zusatzgewicht als Ausgleich zu montieren.



Ölkühler im Dach der IMSA Ausführung . . .

Hier der direkte Verweis auf die aktualisierten Dokumente:

- SLP-Cup Reglement 2009
- SLP-Cup Technik Tipps

In beiden Dokumenten sind Ergänzungen gegenüber den Versionen aus dem Januar 2009 Grün hervorgehoben . . .

SLP-Cup Meeting

Bislang liegen Anmeldungen von 16 Teams vor. Um ggf. noch auf volle drei Startgruppen zu kommen, wurde die Anmeldefrist bis zum 25. Juli 2009 verlängert . . . !!

Alles weitere gibt’s hier:

Rennserien West / SLP-Cup
Renncenter Trier
SLP Homepage

Viel Neues aus dem Dorf an der Düssel

geschrieben von André Kaczmarek

…das letzte Jahr

1zu24slot.de

...das ehemalige Logo von 1zu24slot

Vielen ist vermutlich schon seit einiger Zeit der Begriff *1zu24slot* aufgefallen. Vielleicht hat er die Werbung zu einer der lokalen Düsseldorfer Rennserien gesehen oder auf einer Website etwas darüber gelesen - etwas gehört über die Clubgründung, die Bahnkäufe und vielleicht sogar, dass man einen Raum gefunden hatte.

Doch dann wurde es wieder ruhig um den *SRC 1zu24slot e.V.*. Doch die Ruhe war nur äußerlich, denn intern waren alle Vereinsmitglieder schwer am Kämpfen, um etwas Großes auf die Beine zu stellen !!

SRC 1zu24slot e.V.

...das neue Banner des Vereins

SRC Düsseldorf 1zu24slot e.V.

...das neue Logo des Vereins

… eine Kurzfassung

Anfang September erfuhren die Slot'er in Düsseldorf, die sich ursprünglich unter dem Namen amoslotter zusammen gefunden hatten, dass Ihr Renncenter im gleichnamigen Geschäft amoslot geschlossen wurde.

Kurzfristig entschloss man sich im Oktober 2008 einen Verein zu gründen - den „Slot Racing Club 1zu24slot e.V.".

Schon während des Oktobers erfolgte die Gründung und nach kurzer Zeit hatte der Verein bereits 18 Mitglieder.

Jedoch war es ein Verein ohne eigene Clubräume. Nicht unbedingt ideal für einen Verein, der eigentlich Fahrzeuge auf einer Bahn bewegen will… Aber überhaupt Bahn….

Nach zähen Verhandlungen konnten wir beide Bahnen, eine 40 Meter, 5-spurige Rundstrecke sowie eine Bergstrecke - beide aus dem Hause Plazidus - aus unserem ehemaligen Renncenter erstehen. Nun hatten wir zumindest diese. Aber wohin damit !?

Es wurden während des November und Dezember viele verschiedene Objekte im Großraum Düsseldorf angeschaut – wir waren ja nicht unbedingt ans Dorf gebunden.

Aber es musste schon ein Raum sein mit zumindest einer Fläche von 15*5 Meter ohne jegliche Stützen sein, mit zusätzlicher Fläche für den Berg, Schrauberplätze, Sanitär und selbstverständlich auch das leibliche Wohl.

Das Ganze musste dann natürlich in einem fürs Hobby finanzierbarem Rahmen bleiben …

Mitte Dezember dann half uns Kommissar Glück! Durch ein Posting auf unserer Webseite wurde jemand hellhörig, der jemand kannte, der wusste… na ja.. ihr wisst ja wie das ist ☺

So erfuhren wir von einer Örtlichkeit in Düsseldorf Wersten, zentral an der Autobahn A46 gelegen (ca. 3 Minuten von der Abfahrt entfernt), schräg gegenüber vom „Automobil-Museum Meilenwerk".

Konnte es etwas Idealeres geben?

...hmm… was sollen die Wände hier

Doch so leicht sollte es nun doch nicht werden. Eine schöne Örtlichkeit, der Raum vermutlich groß genug, aber… Drinnen waren ja Wände, das ganze im 1 OG… Die Treppe rauf mit unserem Berg? Die Wände weg?

Aber der Preis war super, die Örtlichkeit ideal… Dann mussten halt alle einmal in die Hände spucken. ☺

…in die Hände spucken

Nachdem den Mitgliedern auf der Weihnachtsfeier die freudige Nachricht überbracht werden konnte, dass man eine neue Räumlichkeit angemietet hatte und man sich mit dem Vermieter geeinigt hatte, dass man bereits ab Januar mit den Umbauarbeiten starten durften, wurden nun alle Rennserien erst einmal gecancelt und statt einem Regler durften alle zum ersten Bautermin am 2. Januar mit schwerem Gerät anrücken.

...die neue Örtlichkeit auf der Harffstraße

Gesetzt waren erst einmal ca. 6 Wochen, in denen der Umbau statt finden sollte, denn da am 20. Februar unser jährliches Red Nose Race stattfinden sollte, wurde kurzerhand auf dieses Datum die Einweihungsfeier gelegt.
Also wurden der Dienstag, Freitag und Samstag nun kurzerhand zu Bauterminen umfunktioniert.

Mit freudiger Erwartung erschienen auch fast alle Mitglieder dann am 2. Januar 2009 zur ersten Inaugenscheinnahme der Räume, denn bisher kannte ja nur der Vorstand die genauen Einzelheiten…
„Und hier soll unsere Racing-Lounge entstehen?“ So oder ähnlich mögen die Gedanken vieler gewesen sein, denn noch machten die Räumlichkeiten einen anderen Eindruck. Kleine Räume, zugestellt mit vielen Dingen des Vermieters, brauchten viele tatkräftige Arme um erst einmal entrümpelt zu werden.

...muss das alles noch raus?

Doch bereits am ersten Abend waren die Räumlichkeiten geleert und so entschied man sich im Eifer des anstehenden Rennens auch direkt die ersten Wände zu demontieren.
Hatte etwa schon der ein oder andere heute einen Regler eingepackt???

...die ersten Wände fallen

Schon nach den nächsten 2 Stunden Arbeit bekamen die Räumlichkeiten auf einmal ein ganz anderes Aussehen. Abgesehen von den Zentimeter dicken Staubschicht, welche sich nicht nur auf den Boden, sondern selbst auf die Linse der Kamera unseres Haus und Hof Fotografen legte, sondern sie gewannen auch deutlich an Größe.
Als an diesem Abend zum ersten Mal das Licht ausging war man nicht fertig, sondern man musste feststellen, dass auch in Gipskartonwänden unvermutet noch diverse Stromkabel stecken konnten.

Aber bereits am nächsten Samstag sahen die Räumlichkeiten schon wieder anders aus.
Die Staubschicht hatte sich gelegt und so nachdem aller Dreck entfernt war, konnte man sehen, was man alles bereits erreicht hatte.

...was mag uns dahinter noch bevor stehen !?

Der Dienstag wurde dann nur zu „einem leichten Ausrollen“ genutzt und es wurde an allen Ecken und Kanten kleinere Arbeiten durchgeführt, da ja der Vermieter erst für den folgenden Freitag die Räumung seiner eigenen Räume dort zugesichert hatte….

Doch nichts war es mit „frei“, als man dann am Freitag wieder mit einer großen Personenanzahl erschien und so hieß es dann erst einmal wieder „Möbel und Kartons schleppen“. Was sich so lapidar anhört, war eigentlich doch ein großer Aufwand, denn während 8 Jahren Leerstand können sich in so manchen Räumen doch sehr viele Sachen ansammeln, wenn diese als „Abstellraum“ genutzt werden. Aber gut… dafür waren wir einen Monat früher in die Räume gekommen und das auch noch mietfrei.

Jedoch konnte man dann auch an diesem Freitagabend noch das stetige Klopfen der dicken Hämmer und das eindringliche Surren der Sägen hören, denn auch diese Wände fielen dann schnell den gefrusteten Möbelpackern zum Opfer.

...endlich 15 Meter am Stück

Gegen Mitternacht an diesem zweiten Baufreitag war es dann endlich geschafft und zum ersten Mal konnten alle einen Eindruck gewinnen, wie groß denn die Räumlichkeit wirklich ist. Alle Wände waren raus! Nur war es jetzt lediglich dunkel und von Elektrik im zweiten Bereich eigentlich keine Spur…

...hier entstehen unsere Sanitärräume

Samstags bot sich dann wieder das gewohnte Bild. Staub wohin man blickte, also war wieder kehren und saugen angesagt.

Gleichzeitig baute ein Trupp Slot’er bereits seit einer Woche kräftig an unseren neuen Sanitärräumen, denn diese waren ja auch nicht vorhanden.

Doch dank der Spende einiger netter Sanitärgroßhändler können hier nun eine Toilette, ein Urinal und ein Waschbecken entstehen.

… 2 Wochen sind rum

So langsam fingen wir uns an, Gedanken zu machen, ob das überhaupt alles so richtig war, was wir da machten.

Warum hatten wir uns noch ursprünglich getroffen?

„Ich wollte doch nur ein bisschen sloten…“ – Es wurde der Standardspruch der nächsten vier Wochen, denn so langsam begann bei allen der Muskelkater zu plagen. Der Rücken schmerzte dank der ungewohnten Aufgaben und so manch ein „Bürohengst“ erlebte den Auftrieb zur aktiven Arbeit auf der Koppel anfänglich noch als Herausforderung, wurde jedoch mit der Zeit immer mehr zum „lahmenden Ackergaul“.

Auch die dritte Woche war dann noch etwas für die „groben Arbeiter“, denn die Stellen an denen mal Wände standen, mussten beigearbeitet werden. Estrich auffüllen, neue Abkof-

ferungen an der Decke herstellen.
Gleichzeitig holten wir unsere Küche aus Wuppertal (eine freundliche Spende des SRC Neuwerk) ab und füllten uns so schon einmal den Raum. ☺

...3 Wochen sind ins Land gezogen

Nun ging es dann endlich an den Feinschliff für die neuen Räumlichkeiten.
Während ein Trupp sich um den Estrich und den Bodenbelag kümmerte, tapezierten andere die neuen Abkofferungen, der dritte Trupp strich, während die „Sanitöter“ bereits am fliesen waren.

...hier entsteht ein Rennleiterstand

An allen Stellen wurde gleichzeitig gebaut, denn die Zeit war doch recht eng bemessen.
So manch einen Abend während dieser Zeit verbrachten die 1zu24slot’er in und an ihren Räumlichkeiten, während Frau und Kinder zu hause weilten und ihre Slotcars im Koffer verstaubten.
Doch da sich immer wieder alle die Frage stellten, ob die Zeit denn auch reichen würde, packten alle kräftig mit an um ein gemeinsames Ziel zu erreichen.

...nur noch 20 Tage bis zur Eröffnung

Doch bereits eine Woche später strahlten und blitzen die Räume. Alle hatten wirklich jede Minute ihrer Zeit geopfert, denn der Präses hatte für Samstag den 07.02 bereits den Einzug der Bahnen in ihr neues Zuhause geplant!
Nun mussten nur noch diverse Kleinigkeiten erledigt werden… Kleinigkeiten? Nun ja.. ein Rennleiterstand, eine Küche, die komplette Raumelektrik und und und….

...fast fertig mit den Räumlichkeiten

Es wurde eine lange Nacht, bis die Räumlichkeiten dann wirklich vorbereitet waren für den Einzug und auch wenn diverse Arbeiten dann in den folgenden Wochen statt finden mussten, unsere beiden Bahnen konnten einziehen!
Und nachdem wir ja schon einmal Berge versetzt hatten, als wir den Berg als ganzes aus seinem bisherigen Domizil heraus geholt hatten, sollte sich der Einzug ins neue Zuhause dann doch schwieriger gestalten.
Während eines Erdbebens in einer Schreinerei in den vergangenen 2 Wochen hatte der Berg seine komplette Spitze abgeworfen und so stand uns ein zweiteiliger Einzug bevor. Das Erdbeben war vom Schreiner ausgelöst worden, denn anders hätten wir die Bahn nicht die Treppe hoch bekommen.

...ein Gipfel auf Wanderschaft

Nach vielen kaputten Rücken, geklemmten Fingern und unzähligen Flüchen hatten beide Teile, sowie das neu angefertigte Rollengestell endlich seine Bestimmung erreicht und der Berg thront endlich einteilig und beweglich an seiner neuen Heimat.

...nun kann die Rallye wieder starten…

Der Einzug der 40 Meter langen und 5-spurigen Plazidus-Rundstrecke „Laguna Negra“ hingegen gestaltete sich dagegen als wahres Kinderspiel. Zwar hatten auch diese Bahnteile eine gewisse Länge, jedoch nichts, was uns nach dem Kraftakt des Vormittags am Nachmittag dann noch hätte aufhalten können!

...und wohin jetzt damit?

…nur noch Kleinigkeiten !?

Die schwierigen Arbeiten lagen nun hinter uns (dachten wir jedenfalls). Zumindest waren es die körperlich anstrengenden, welche wir endlich erledigt hatten.

Aber uns standen noch Stunden voller Kleinigkeiten bevor. Noch hatten wir aber auch 2 Wochen Zeit….

...müssen das wirklich so viele sein?

Unzählige Kabel mussten noch verlegt werden, dann schließlich sollte alles gut abgesichert und einzeln geschaltet werden können.

Doch nicht nur die über 500 Meter 230V, welche sich nun durch die Räumlichkeit schlängeln, brachten den ein oder anderen fast schier zur Verzweiflung.

Auch die Verkabelung der Rennstrecken stand uns noch bevor, denn gerade hier wollten wir ja Wert darauf legen, dass wir auch wirklich an jeder Stelle der Strecke die gleiche Spannungsversorgung hatten. Ebenso war es für uns wichtig, dass die Netzteile ab jetzt zentral beim Rennleiter stehen sollten…

...wohin sollen wir mit all den Steckern?

Ebenfalls musste die Rundstrecke komplett gereinigt werden, bevor sie dann mit neuem Gripmittel wieder der Öffentlichkeit überge-

ben werden konnte. Und auch ein etwas neues Design hatten wir uns vorgestellt um die Laguna Negra dann wieder etwas fahrerisch anspruchsvoller zu gestalten.
So flossen unzählige Kannen von Waschbenzin über den noch kalten Asphalt des neuen Kurses in Düsseldorf-Wersten und so manch ein Tankstellen-Fetischist hätten während dieser Stunden Tränen in den Augen gehabt in unseren Räumen ☺

...heute schon geschnüffelt?

Ebenfalls wurden dann in letzten Stunden noch schnell die ersten kleinen Modifikationen durchgeführt und seit einigen Tagen hat nun auch diese Rennstrecke ihre Curbs.
Wenn auch nur aufgebrusht, denn so richtig holpern mögen unsere Autos dann ja doch nicht…

...Curbs in Kurven und Schikanen

… die Eröffnung

Wir mussten dann zwar noch die eine oder andere Nachschicht einlegen, um einige Arbeiten abzuschließen, aber am 20. Februar erstrahlten das Renncenter und die Bahnen in neuem Licht.

Ob dann überhaupt jemand davon Kenntnis genommen hatte? Würden mehr als 40 Leute kommen? Ein paar Einladungen hatten wir zwar verschickt, aber immerhin es war Karneval und viele stecken sich doch lieber eine rote Nase ins Gesicht als zur Eröffnung von ein paar Slot-Verrückten in Wersten zu kommen…
Weit gefehlt!
Von überall her kamen Slot'er um zu begutachten, was die 1zu24slot'er in den letzten sieben Wochen geleistet hatten!
Unsere Räumlichkeiten füllten sich mehr und mehr und schließlich hatten sich rund 80 Besucher an diesem Abend versammelt.

...Gäste von nah und fern

Einige Gäste nahmen sogar Anreisen von über 100 Kilometern in Kauf, nur um zu schauen, welche neue Attraktion sich nun den Slot'ern in und um Düsseldorf bietet.

Es war ein gelungener Abend und allen waren begeistert ob der neuen Strecke und Räumlichkeit, welche dann ab April auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

...intensive Gespräche rund um den Slot

So konnten wir doch bereits an diesem Abend viel Lob für das neue Renncenter des SRC

1zu24slot e.V. erhaschen und wenn es uns auch nicht unbedingt darauf ankam, aber es tat allen Mitgliedern gut, die Arbeit der letzten 7 Wochen gewürdigt zu sehen.

...Kinder an die Macht

Und auch die Familien, Frauen und Kinder waren froh, endlich mal wieder einen Abend gemeinsam mit ihren Vätern zu verbringen, den sie nun ‚vielleicht' ja wieder häufiger sehen. Wobei viele Clubmitglieder sind schon am überlegen, an welcher Stelle im Raum ihr Bett sich am besten machen würde ☺

Nach einer herzlichen Begrüßung durch den Präses Frieder Lenz wurde die Bahn und das Renncenter dann offiziell eingeweiht und Oscar Hernandez, amoslot, dem wir es zu verdanken haben, dass wir uns überhaupt alle getroffen haben, hatte die Ehre, die „Laguna Negra" dann den Anwesenden frei zu geben.

...die feierliche Eröffnung

Viele weitere Bilder und Informationen über den Umbau der Räumlichkeiten, Einzug der Bahnen etc. finden sich im übrigen auch auf unserer HP http://www.1zu24slot.de

… die Rennserien

Nun wird es also weitergehen mit den Rennserien in Düsseldorf. Grundsätzlich werden beim SRC 1zu24slot e.V. alle Rennserien nach dem offiziellen Reglement gefahren - und so finden sich dann auf unserer Webseite auch alle Reglements mit dazu passenden Ausschreibungen. Lediglich die noch aus amoslot-Zeiten stammende hauseigene GT Serie (vermutlich nur noch in diesem Jahr), sowie natürlich unsere auf den Berg zugeschnittene RX (Rallye) Serie, welche auf dem Berg und der Rundstrecke ausgetragen wird, fahren nach einem hauseigenen Reglement.

Wir freuen uns, dass wir für jede unserer Rennserien einen Paten gewinnen konnten, welche sowohl für Gaststarter, wie auch auf für Anfänger jederzeit als Ansprechpartner bereit stehen. Diese Paten sind selbstverständlich erfahren und kompetent um alle offenen Punkte zu beantworten. So konnten wir z.B. für die DSC mit Thomas Spicker einen sehr erfahrenen Sloter mit langjähriger DSC Tradition gewinnen oder auch mit Sascha Kuss für die SLP.

Es werden in diesem Jahr noch 4 Läufe je Serie ausgetragen:

Youngtimertrophy nach Gr. 2-4-5 Regl.

Läufe am 24.04 / 21.08 / 02.10 / 20.11

LeMans Classic nach DSC Regl.

Läufe am 08.05 / 28.08 / 27.10 / 27.11

GT Challenge nach hauseig. Regl.

Läufe am 05.06 / 25.09 / 13.11 / 01.12

RX Cup (Rallye) nach hauseig. Regl.

Läufe am 15.05 / 11.09 / 30.10 / 04.12

SLP Competition nach SLP Regl.

Läufe am 19.06 / 18.09 / 06.11 / 11.12

Ebenso wird es in diesem Jahr selbstverständlich weiterhin unsere schon weit über die Stadtgrenzen hinweg bekannte **Duessel-Village 250** geben.

Eine NASCAR Serie mit Sakatsu / Thunder Chassis und Einheitsreglement.
In dieser Serie werden wir auch in diesem Jahr wieder 8 Rennen auf 4 verschiedenen Strecken mit Minerva, SoKo-Keller, SRC Neuwerk und SRC 1zu24slot fahren.
Diese Rennen finden statt am:
13.3/28.4/19.5/23.6/4.9/6.10/10.11 und 8.12

… externe Veranstaltungen

Der SRC 1zu24slot freut sich ebenso, dass das Interesse an unseren Räumlichkeiten und den Bahnen so groß ist, dass bereits die ersten externen Veranstaltungen bei uns gebucht wurden.
So werden wir die folgenden Serien auf unserer Bahn begrüßen dürfen:

17./18. April - DSC Euregio
04. Juli - FIA GT (Marcus Hasse)
22. August - Hölle von Kölle (1:32 Slot It)
06. September - LM75 (Andrea Fischer)
23. September - Truck Series

… Gäste - Gaststarter

Wir treffen uns in den neuen Räumlichkeiten jeden Dienstag zum Clubtag (sofern keine Serie stattfindet) sowie jeden Freitag zum Renntag.
Gäste und Gaststarter sind uns in der Renn-Lounge selbstverständlich jederzeit willkommen!
Die genaue Adresse lautet:
SRC 1zu24slot e.V. Rennlounge
Harffstrasse 43
40591 Düsseldorf-Wersten
(Hinterhof seitl. Eingang – 1. Etage)
Tel.: 01520/9501424

… wie geht es weiter

Viele weitere Informationen, Bilder, Termine finden sich dann auch auf unserer Webseite: www.1zu24slot.de

… Kontakt

SRC 1zu24slot e.V.
Henkenheide 16
40724 Hilden
Tel.: 01520/9501424
Email: org@1zu24slot.de
Web: http://www.1zu24slot.de