WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 205 -

- Ausgabe 205 - 27. April 2009

Editorial

Moin Folks . . . vier Veranstaltungen bot der Westen in der zurückliegenden Woche auf: bereits am Mittwoch die Craftsman Trucks in Düsseldorf, dann am Samstag den SLP-Cup in Bad Rothenfelde und die Vintage Slot Classic in Siegen sowie schließlich am Sonntag die Trans-Am in Soest . . .

Schon am Dienstag ist wieder Racing angesagt: Die Duessel-Village 250 bestreitet den 2. Lauf bei der SOKO Keller in Düsseldorf. Für das lange erste Mai-Wochenende sind ferner der 3. Lauf zum C/Team-Cup in Schwerte sowie der erste Mini-Z Workshop in Moers geplant . . .

Die "WILD WEST WEEKLY" Nr. 205 enthält Rennberichte von der GT/LM, den Craftsman Trucks, dem SLP-Cup sowie der Trans-Am. Autoren waren hierfür Caroline Schnitzler und Thomas Nötzel (erstmalig!), Nick Speedman, der Schleichende sowie Andreas Rehm... Dünner sieht es hinsichtlich der Vorschau aus. Die WWW Nr. 204 enthielt bereits die Einstimmung für die Duessel-Village am morgigen Dienstag. Deshalb ist Tommy Eckel mit dem gelungenen Beitrag zum Mini-Z Workshop in Moers (ebenfalls eine Premiere!) Monopolist für das Vorberichtswesen in dieser Ausgabe der WWW... ©©

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM
 - 2. Lauf am 19. April 2009 in Kamp-Lintfort
- Craftsman Truck Series
 - 2. Lauf am 22. April 2009 in Düsseldorf
- SLP-Cup
 - 2. Lauf am 25. April 2009 in Bad Rothenfelde
- Trans-Am
 - 3. Lauf am 26. April 2009 in Soest
- Mini-Z / West Auftaktworkshop am 2. Mai 2009 in Moers

GT/LM

2. Lauf am 19. April 2009 in Kamp-Lintfort geschrieben von Caro und Thomas

Wie schon beim Saisonauftakt in Schwerte, der ebenfalls auf einen Sonntag fiel, waren auch in Kamp-Lintfort wieder zehn Fahrerduos am Start.



Gelebte Vielfalt am Start der schnellsten Gruppe in Kamp-Lintfort 2007...

Das morgendliche Training verlief recht unspektakulär. Lediglich vereinzelte schnelle Runden ließen die Konkurrenten aufhorchen. Das einzige neue Fahrerduo bildeten die Moerser Markus Hackstein und Jürgen Tepaß. Serienchef Werner Bolz entschied sich dafür, zwei Fünfergruppen, mit jeweils einem Dummy zu bilden.

Pünktlich, wie gewohnt, ging die erste Startgruppe – bestehend aus dem Ehepaar Schnitzler, Nötzel/Schwellenbach, Brandalise/Heß Juniors, Brandalise/Heß Seniors und Hackstein/Tepaß – an den Start.

Hackstein/Tepaß waren von technischen Problemen geplagt und landeten aus diesem Grund auf dem zehnten Gesamtplatz, was Platz fünf in dieser Gruppe bedeutete. Brandalise/Heß Seniors kamen besser zurecht und belegten Platz vier in ihrer Gruppe und damit die neunte

Gesamtposition.

Die ersten drei Plätze dieser Gruppe waren bis zur letzten Spur überaus hart umkämpft. Die Protagonisten um den Gruppensieg hießen Schnitzler/Schnitzler, Nötzel/Schwellenbach und Brandalise/Heß Juniors. Nötzel/Schwellenbach gelang schlussendlich der Gruppensieg und Gesamtplatz fünf mit 0,46 Runden vor Schnitzler/Schnitzler, die Gesamtplatz sechs belegten. Knapp dahinter folgten Brandalise/Heß Juniors mit 1,27 Runden Rückstand auf Schnitzler/Schnitzler. Besonders Brandalise/Heß Juniors sind mit einer aufstrebenden Leistung zu erwähnen. Applaus!

Danach ging die Spitzengruppe ins Rennen – bestehend aus Bolz/Wondel, Nockemann/Schnitzler, Nötzel/Schnitzler, Bolz/Christians und Barm/Buchs.

Schnell sollte sich hier das Trio Nockemann/Schnitzler, Nötzel/Schnitzler und Bolz/ Wondel absetzen und eine Lücke von über zwölf Runden auf Bolz/Christians herausfahren, die damit Platz vier in der Gruppe und auch im Gesamtklassement erreichten. Barm/ Buchs kamen mit dem Lintforter Kurs nicht perfekt zurecht und belegten den achten Gesamtrang.

Als Sieger konnten sich Nockemann/Schnitzler behaupten, welche Bolz/Wondel um 1,03 Runden deklassierten. Auf Platz drei liefen Nötzel/Schnitzler, mit weiteren 2,14 Runden Rückstand ein.



In 2008 bestand die schnellste Startgruppe aus gleich fünf GT-one und einem einsamen Rilev&Scott Mk. IIIB...

Vielen Dank an Peter und Magdalene Meister, die wie immer perfekt für die Verpflegung der Fahrer und die Wissbegierde der Formel 1 Fans gesorgt haben!!

Ergebnis:

- 1. 560.37 Nockemann/Schnitzler
- 2. 559.34 Bolz/Wondel
- 3. 557.20 Nötzel/Schnitzler
- 4. 544.98 Bolz/Christians
- 5. 537.26 Nötzel/Schwellenbach
- 6. 536.80 Schnitzler/Schnitzler
- 7. 535.53 Brandalise/Heß Junioren
- 8. 534.05 Barm/Buchs
- 9. 531.53 Brandalise/Heß Senioren
- 10. 525.51 Tepaß/Hackstein

Der nächste Lauf der GT/LM-Serie findet am 16.05.2009 beim SRC Niederrhein statt.

Bis zum nächsten Rennen! Gruß Caroline und Thomas

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien-West / GT/LM-Serie

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 22. April 2009 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . die NASCAR Craftsman Trucks, die als Ergänzung zu den beiden Stork´schen NASCAR Serien eingeführt wurden, entwickeln sich immer mehr zu einer Stadtmeisterschaft zwischen den Slotracern aus Duisburg und Düsseldorf. Letzten Mittwoch versammelten sich im SOKO Keller 17 Racer. Leider ließen sich nicht alle zu einem Rennen überreden. Aber mit 14 Startern war doch ein spannendes Rennen möglich.



... Craftsman Truck Racer vor dem Start!!

Kompakt...

- ...Ortmann PU-Reifen vom Typ "Competition C" bewähren sich immer mehr !©
- ...Tagessieger Andreas Thierfelder knapp vor Manfred Stork und Patrick Fischer!!
- ...keine neuen Fahrzeuge eingesetzt!!

Adresse

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

Url

SOKO - Keller

Strecke

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb 31,95 – 34,25 m ohne Längenausgleich

Am...

...Trainingsabend letzten Dienstag sahen sich die SOKO Keller Kinder von den anderen Slotracer verlassen. Also blieben nur einige Aufräumarbeiten und kleinen Vorbereitungen zu tun. Patrick Fischer schaute dann kurz vorbei, um seinen Vorbereitungsstand zu überprüfen. Die zweitbeste Quali Zeit am Renntag gab ihm dabei Recht. Wir waren davon überzeugt, dass die neuen DOW Reifen in einem verkürzten Verfahren prima geschliffen werden können, und danach gut funktionieren. Die homogenen Oberfläche an Patricks Reifen und Schilderungen über seinen praktizierten Langzeitschliff mit eingestreuten Walkversuchen durch 200 Runden einfahren, überzeugten uns. Doch war uns klar, dass wir Slotracen nicht zum Hauptberuf machen werden.



...Training am Rennabend reichte vielen Gästen!!

...den meisten Gästen reichte ein kurzes Training am Rennabend. Hermann und Justin Pasch hatten noch keine neuen Reifensätze. Und wurden sofort mit Leihreifen versorgt. Dadurch litt eine wenig die Performance ihrer Trucks. Bis zum Rennstart war auch das Problem behoben

Auch...

...diesmal wurde eine Quali ausgefahren, damit auf den 4-spurigen Bahnen die Tagesbesten miteinander fahren können. Und diesmal waren die erreichten Zeiten besonders interessant, da doch ein Vergleich mit den Zeiten an gleicher Stelle vom 14. Januar dieses Jahres möglich war. Tendenziell erscheinen die Zeiten leicht verbessert. Das kann daran liegen, dass alle anwesenden Slotracer großes Vertrauen in die neuen Reifen haben, und daher auch mehr wagen. Zum zweiten kann auch eine entspannte Grundeinstellung der Fahrer zu dem insgesamt guten Ergebnissen führen. Einige führten darüber Klage, dass die Raumluft

im Keller an einen in der Nähe befindlichen Puma Käfig erinnere. Aber wie wir alle wissen, nur kein Kondensat in den Raum lassen, das sich auf die Bahn absetzen könnte. Die Anreicherung an Gerüchen ergab sich durch den Versuch, an diesem Abend allen Gästen einen Schrauberplatz im Bahnraum anzubieten.



...Startgruppe 1.!!

Mit...

...Startgruppe 1 als 5er Gruppe ging der Abend weiter. Es wird diese Jahr durchgängig 5 Minuten je Spur gefahren. Die NASCARo's Justin und Hermann Pasch, Holger Krampitz, Andreas Trebsdorf. durften loslegen. Hermann, Andreas und Frieder Lenz als Nachrücker gingen auch ihr kurzes Rennabenteuer. Justin zog dabei seine Kreise um die anderen und wurde Gruppenerster mit beachtlichen 154,24 Rd. Holger Krampitz, sonst eine feste Bank der Duisburger Racer, handelte sich auf Justin bereits 7 Runden Rückstand ein. Andreas Trebsdorf hielt trotz ansehbarer starker Erkältung tapfer durch und holte als Schlusslicht immerhin noch 121 Pkt. für die Gesamttabelle ab.

...in der Startgruppe 2 war kein Kampf zwischen DU und D möglich, da die Quali den einzigen Mündelheimer Volker Schulte zu jeweils zwei SRC 1zu 24 und zwei SOKO Keller Racer zugelost hatte. Somit mussten die Düsseldorfer den besten unter sich ausmachen. Freddy, eigentlich mit einem sauschnellen Slotcar unterwegs, verliert sich gerne in Aufholjagden nach überstandenen Ausritten. Damit lag es an Dirk Neuhaus die Düsseldorfer zu vertreten und dieser erreichte mit 158,97

Runden P4 und den Gruppensieg – gefolgt von Ingo, Volker, Andre+ und Freddy.



...Startgruppe 2.!!

...die Startgruppe 3 ist eigentlich die Gruppe Ford F 150. Diesmal ergänzte der Chevie von Manfred den Einklang. Andreas mit der besten Qualizeit startete von Spur eins aus ins Rennen. Wie immer können die besten die ersten Runden wunderbar im Gleichschritt ihre Runden ziehen, bis der Erste entsetzt einen Einsetzer ansieht, der dann für eine halbe Runde den Vorwärtsdrang verhindert.



...Startgruppe 3.!!

Die . . .

...Entscheidung wurde wie immer durch die Besten herbeigeführt. Manfred und der Hellblaue schenkten sich nichts und blieben über zwei Turns eng beieinander. Andreas hatte schon eine Runde Vorsprung herausgefahren. Oliver merkte, dass er heute nicht mithalten konnte und erreichte zum Schluss 157,92 Rd. (P5). Manfred kämpfte sich unterdessen an Patrick vorbei und kam damit immer besser in Tritt. Mit 161,06 Rd. erreichte er P2. Den Tagessieg P1 mit unglaublichen 164,23 Rd. ver-

buchte heute Andreas Thierfelder für sich. Gratulation ©©.



...die DSC Vertreter.!!

Ergebnis Tageswertung...

Die **TOP 5** in Kurzform: A. Thierfelder, M. Stork, P. Fischer, D. Neuhaus, O. Stork

Damit erreichte Andreas Thierfelder im Vergleich zum 14. Januar an gleicher Stelle gleich 6 Runden mehr !! Manfred Stork als damaliger Sieger erhöhte auch seine Rundenzahl um 1 Runde und 20 Teilstriche. Damit dürfte zumindest aus unserer Sicht die Diskussion über neue und alte Reifenmischung beendet sein.

Danken darf ich allen Mitstreitern und Gästen, die auch diesmal viel Spaß am Truck Rennen zeigten.



...Ergebnis auf dem Laptop.!!

Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Race und verweisen auf die nächsten Termin für die Saison 2009.

Die weiteren Termine...

#	Datum	Ort	Bahn
3.	Mi. 13.05.09	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
4.	Mi. 23.09.09	Düsseldorf	SRC 1zu24 Slot
5.	Mi. 11.11.09	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 09.12.09	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Craftsman Truck

SLP-Cup

2. Lauf am 25. April 2009 in Bad Rothenfelde



V2.2 des SLP-Cup im Westen führte die Teilnehmer an der Serie gen Norden –

logisch oder ©? Und zwar auf rund 32m Plastikschiene der S.R..I.G. Teuto in Bad Rothenfelde – irgendwo tief in den Wald zwischen Osnabrück und Bielefeld . . . ©©

Die Jungs aus dem Teutoburger Wald mischen bereits seit Beginn des SLP-Cup in der Serie mit und somit wurde es Zeit einmal "hoch im Norden" des Westens vorbei zu schauen . . .



Der Kurs in Bad Rothenfelde . . .

Kompakt . . .

- das "go Nord" mochten nicht alle eingeschriebenen Teilnehmer des SLP-Cup umsetzen...
- letztlich 20 Teilnehmer bei der S.R.I.G. Teuto am Start – darunter immerhin ein Dutzend "Fernreisende"...
- an der Spitze "wie immer": Sebastian vor $Jan^2 \dots$
- Nicht-SLP^{ler} Wertung an die drei Heimascaris Scholz, Lippold und Holthöfer...
- beeindruckende Leistung von Ilja Tubes und "Nordlicht" Michael Ulbrich . . . !!

Strecke . . .

S.R.I.G. Teuto Im Dorf Ortsteil Aschendorf 49214 Bad Rothenfelde **Url** www.schlitzrennen.de

Strecke

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

Vorgeplänkel . . .

So ganz ließ sich auch beim 2. Lauf das Thema "Krankheit" nicht vermeiden – ergo geht erst einmal ein herzlicher Genesungswunsch an Pechvogel Hans Quadt, dessen Mobilität derzeit arg eingeschränkt ist!!

Ein Grund zur Sorge war die **Teilnehmer-zahl** trotz des weiten Ausflugs nach Norden jedoch nicht. Zwar gab es einige weitere Absagen eingeschriebener Starter, aber zumindest zwei neue Gesichter sowie einige Gaststarter aus der Region sorgten dennoch für ein ordentliches Feld . . .

Nach dem mittlerweile üblichen Bahnputzen am **Freitag** Nachmittag brachte das freie

Training erste Erkenntnisse, war doch das Gros der SLP-Cup Truppe mit 14 Köpfen bereits anwesend.



Die schönste Neuvorstellung stammte in Bad Rothenfelde von Martin Schülke . . .

Der erforderliche **Grip** stellte sich rasch ein – da jedoch keine Chemie auf der Bahn im Einsatz war, sollte die Frage nach der Kon-

stanz den Freitag Abend beherrschen: Würde das Niveau im Verlauf des Abends bzw. des Samstags noch weiter ansteigen – und falls ja, um wie viel!? Bis Samstag Früh gegen Eins hielt sich ein gleichbleibendes Niveau – anschließend stellte sich (durch die Kühle der Nacht!?) eine Hochgrip-Phase ein, welche die bisherigen Erkenntnisse zu Makulatur werden ließ. Ab Samstag Früh war wieder Normalmaß beim Grip angesagt, welches sich bis zum Rennende vergleichsweise konstant hielt.

Die **Bahnspannung** war im Vorfeld offen gelassen worden – 18 Volt waren avisiert, wurden nach dem Putzen überprüft und für gut befunden . . .

Die Ausführungen zum Grip Level deuteten bereits an, dass mit dem Freitag nicht der Trainingbetrieb endete. Unbestätigten Quellen zu Folge wurde die letzte Runde gegen 4:30 Uhr gedreht – ob auf der Bahn oder am Tresen ist allerdings nicht überliefert

Obwohl das Schwimmbad fehlt, hat Bad Rothenfelde also viel Potential, das mittlerweile im SLP fehlende Happening in Bischem zu ersetzen. Gleich fünf vor den Toren geparkte Übernachtungsfahrzeuge (natürlich auch der bereits aus Alsdorf bekannte Taunus Transit!) deuteten jedenfalls darauf hin



Auch so kann man stilvoll in Aschendorf übernachten . . . ☺☺

Weitere Trainingsmöglichkeiten bot der Samstag Morgen. Die am Freitag noch fehlenden sechs Aktiven fanden sich zeitig ein – und versuchten, Ihr Trainingsdefizit zügig zu kompensieren. Bis zum Mittag waren die Meisten halbwegs aussortiert, aber wie üblich kam das Ende des Trainings für den ein oder anderen völlig überraschend

Bislang gab es keinen SLP-Cup Lauf ohne etliche **neue Gesichter**. Das galt auch für die V2.2. Als regelmäßige Cup Teilnehmer stießen Frank Scheid und Martin Schülke dazu; als Gaststarter aus der Region Fabian Holthöfer, Wjatscheslaw Portnjagin (im Folgenden kurz im Teuto Slang nur "Slawa" genannt) sowie Carsten Scholz.

Ferner sagte Michael "Ulpe" Ulbrich zu, das Promo Fahrzeug der Serie in Bad Rothenfelde zu pilotieren. "Ulpe" ist alterfahrener SLP-Teilnehmer (BS-PowerSports bzw. Lumberjacks), verfügte aber über Null Erfahrung auf der Plastikschiene...



Die Verrenkungen bei der Vorbereitungen sollten sich für "Ulpe" lohnen ⊚⊙

Das Schleichende **Orakel** hatte im Vorfeld das Duell der drei PQ gegen die schnellsten Heimascaris vorhergesagt. Ferner sollte laut Kaffeesatz die 7s-Marke fallen – und im Rennen die 500 angepeilt werden. Man ließ sich nicht lumpen und knackte die erste Vorgabe bereits am Freitag Abend bzw. während der Nacht: Bis auf Spur 1 mit exakt 7.000s stand im Training irgendwann auf den anderen 5 Spuren die Sechs vor dem Komma.

Die Favoritenstellung war Sebastian Nockemann auferlegt – auch wenn er dies nicht hören mochte: "Der "U" (Jan Uhlig) hat hier genauso viele Runden gedreht!". Dazu gesellte sich mit JanS die Nr.3 der "Golden Girls". Von den Heimascaris musste mit Carsten Scholz als Sieger des Einladungsrennens im Januar, Andy "Poldi" Lippold und ggf. mit 245-Youngster Fabian Holthöfer sowie Wolfgang Ullrich gerechnet werden . . .

Das Training bestätigte die Einschätzung im wesentlichen. Es deutete sich jedoch bereits an, dass die drei Plastikquäler noch etwas schneller unterwegs sein würden als die Heimfraktion . . .



Der annähernd vollständige Fuhrpark von Bad Rothenfelde . . .

Slotcars und Technik . . .

Gegen Mittag leiteten dann Motorenausgabe und Einrollen den offiziellen Teil des 2. Laufs zum SLP-Cup ein. Wie immer ging Part One rasch und reibungslos über die Bühne. Die großzügigen Räumlichkeiten der S.R.I.G. machten die Sache leicht handhabbar . . .



Ausnahmsweise war die technische Abnahme nicht als "Eventkino" ausgelegt . . . ©©

Quali...

Welcher würde Fahrer binnen einer Minute Fahrzeit auf der Spur 5 die meisten Runden zurücklegen !? Eine simple Frage - keine einfache Antwort !! Denn es galt, in der einerseits Ouali möglichst schnell, andererseits aber auch fehlerfrei um den Kurs zu burnen. Denn mit einem oder gar mehreren Abflügen würde die Pole kaum zu erringen sein vielmehr drohte der Absturz um eine Startgruppe . . .

JanS loste beim Zufallsgenerator ab und musste als Erster auf die Strecke. Dennoch soll-

ten 8,41 Runden für P2 reichen. Nur Sebastian kam einen Teilmeter weiter. Weitere vier Teilmeter zurück dann das dritte der "Golden Girls": JanU . . .

Einträchtig folgten drei der vier favorisierten Heimascaris: Andy Lippold, Fabian Holthöfer und Carsten Scholz mit 8,19 – 8,18 – 8,17 Runden © ©

Die Stuntshow schlechthin bot in der Quali allerdings der vierte "local Hero" Wolfgang Ullrich. Die Schleifer waren auf Maximum Strom eingestellt und gaben seinem 962C jede Menge Auftrieb an der Vorderachse. Nur 7,13 Runden kamen zu Stande und brachten Wolfgang P17 ein. Das war dann die langsamste Startgruppe . . .

Recht beachtlich setzten sich übrigens der SLP-Cup Neuling Frank Scheid und der Plastikschienen-Neuling Michael Ulbrich mit den Plätzen 9 und 8 in Szene. Für beide war dies ein sicherer Platz in der mittleren Startgruppe – Grats . . . !!

Rennen . . .

Aufgeteilt auf drei Startgruppen (mit 7, 7 und 6 Fahrzeugen) nahmen die letztlich 20 Teilnehmer die eine Stunde Fahrzeit (10 Minuten / Spur) netto ab 14:15 Uhr in Angriff.

Den Anfang machten diejenigen, die nicht so perfekt durch die Quali gekommen waren. Jeder Startgruppe wurde jeweils ein kurzes Warmup zugestanden – anschließend hatte nur noch Reiseleiter Andy Lippold das Wort . . . !!



Die Startgruppe 1...

Die **Startgruppe 1** umfasste mit Nicola Tubes und Wolfgang Ullrich immerhin zwei Heimbahner/Innen. Dazu gesellten sich mit Reiner Barm und Ingo Vorberg zwei Routiniers sowie mit Ulf Reifenrath, Martin Schülke und Helmut Strerath drei Einsteiger . . .

Die o.a. Einstufung spiegelt im wesentlichen auch das Rennergebnis nach 60 Minuten wider. Die Heimfraktion fuhr vor den Routiniers und diese wiederum vor den Einsteigern.

Wobei Wolfgang "Qualispezi" Ullrich wenig charmant der Dame der Serie <u>nicht</u> den Vortritt ließ und mit 477,16 Runden sicher den Gruppensieg einfuhr ©! Auf P2 rangierte dann aber bereits Nicola mit 470,13 Runden und war mit diesem Ergebnis sichtlich zufrieden!!

war mit diesem Ergebnis sichtlich zufrieden!! so leicht gemacht v

Oft lagen die Fahrzeuge der ersten Startgruppe äußerst eng beisammen – in der Mitte des Fotos übrigens Nicola "at work" beim Umsetzen...

Die Routiniers Reiner und Ingo fuhren ein packendes Duell über alle sechs Spuren und

lagen vor dem letzten Heat nur durch eine Runde getrennt. Ingos Vorsprung wurde mit der nominell etwas schwächeren Spur 6 ausgeglichen. Reiner musste hingegen zum letzten Durchgang auf die Mittelspur Vier...

Ingo ärgerte sich dieses Mal jedoch nicht, sondern fuhr eine gute Defensive, trieb Reiner damit in die Verzweiflung (der dazu auch noch ein wenig Pech hatte!) und brachte die Runde Vorsprung annähernd ins Ziel . . .

Helmut war einziger Nicht-Freitags-Trainierer in dieser Gruppe und kannte dazu den Kurs der S.R.I.G. noch gar nicht. Dafür schlug er sich wacker und belegte am Ende P5 dieser Gruppe als bester Einsteiger. Martin haderte mit den Laufeigenschaften des neu aufgebauten "Hydro Aluminium", dem auch die versammelten PQ seine Unarten nicht auszutreiben vermochten, holte den alten "Rothmans" aus der Box und hielt sich mit diesem nur äußerst knapp vor dem "Miller" von Ulf (434,60 vs. 433,78), der auf der Plastikschiene schon deutlich besser zurecht kam . . .

Die **mittlere Startgruppe** wies drei Teutonen auf (Ilja Tubes, "Slawa" und Ralf Thöne), die um Micheal Ulbrich, Frank Scheid, den Autor und Frank Ohlig ergänzt wurden . . .

Hier sollte es den Heimschläfern jedoch nicht so leicht gemacht werden – die Gäste hielten

> ordentlich dagegen; wenn auch nicht gänzlich ohne Schwierigkeiten ☺

> Ilja Tubes fuhr von Beginn an vorweg und brachte 479,57 Runden zusammen. Das sollte am Ende Platz 7 sein – und Ilja hochzufrieden stimmen!!

> "Ulpe" fand das Gehüpfe der Slotcars auf der Plastikstrecke ein wenig absonderlich – kein Wunder, wenn man nur Holzbahn gewohnt ist !© Er ließ sich aber über-

zeugen, dass dies kein ernster Mangel sei – und geigte in Folge mächtig auf. Das Promo Car der Serie bereitete er in Eigenregie vor – und da gab es halt keinen gravierenden Unterschied zwischen Holz und Plastik: "Gewusst

wie" ist eben die halbe Miete!! Jedenfalls lief der "Budweiser" 962C bestens – und es blieb nur noch das "Ulpe-Eck" als ernstzunehmendes Hindernis für große Taten . . . ©©



Das "Ulpe-Eck"...

Besagtes "Ulpe-Eck" war das Geschlängel in der Auffahrt zur Brücke, welches sein Reglerfinger einfach nicht so recht treffen wollte und somit das ein oder andere Zehntel kostete. Für die restliche Performance gab es allerdings nur Lob und damit verdienterweise P2 in der Gruppe und P9 in der Gesamtwertung . . . !!



Die Startgruppe 2 (vor dem Warmup)...

Der Autor erlebte eine Stunde zum Abhaken und sortierte sich brav hinter "Ulpe" ein. Ob die "Acht" im Hinterrad nun von Beginn an für die gelebten Stunts verantwortlich war oder erst im Rennen entstand, ließ sich im Nachhinein nicht mehr feststellen. Die Performance war jedenfalls von Beginn an großer Mist . . . ©©

Deutlich zufriedener schien da Frank Scheid bei seinem ersten Auftritt im SLP-Cup. Das in der Nacht gefundene Setup seines rosa Boliden passte am Renntag bestens und sicherten ihm den Mittelplatz in der Gruppe und P11 der Tageswertung, was ein durchaus gelungener Einstand war . . .

Namensvetter Frank Ohlig haderte ein wenig mit den langsamen Spuren 1 und 2, war aber ansonsten auch zufrieden – auch wenn nur die rote Laterne in dieser Gruppe heraus sprang. "Wieder viel gelernt und viel Spaß gehabt" war sein persönliches Fazit . . .

Zwischen die zwei Franks fuhren schließlich die Teutonen "Slawa" und Ralf Thöne. "Slawa" hatte die beste Buchhaltung des Tages und die Zwischenergebnisse aller Konkurrenten aus der ersten Startgruppe sauber notiert. Dennoch ging das Fernduell mit Nicola mit knapp einer Runde Rückstand zu seinen Ungunsten aus

Ralf kam direkt von der Arbeit zum Rennen. Die Fahrzeugvorbereitung hatten die Kollegen übernommen. Glücklicherweise passte der Setup. Mehr als P6 in der Gruppe und P14 waren aber dennoch nicht drin . . .

Die schnellsten der Quali waren in der **Startgruppe 3** zusammen gefasst. Hier waren die drei PQ und drei Heimbahner am Werk und sollten die Shows des Tages abliefern . . .



Die Startgruppe 3...

"Shows" (im Plural), weil es sich im Prinzip um zwei Rennen handelte: Dass der drei PQ gegeneinander und das der S.R.I.G. Mitglieder. Denn rasch zeichnete sich ab, dass die Heimfraktion nicht das Tempo der PQ gehen konnte. Riesig waren die Unterschied nicht, aber man ließ halt zwischen ein und zwei Runden pro Spur liegen . . .



Die sechs Piloten der schnellsten Startgruppe – aufgestellt in Reihenfolge der Quali...

Beginnen wir beim Fight der nördlichen Kollegen: Fabian Holthöfer hatte den Speed der zwei Kollegen - aber nicht ganz deren Routine. Ergo ging's etwas mehr ins Off und ein (dennoch) gut gemachter Job reichte "nur" zu P6 in dieser Gruppe und der Tageswertung. Deutlich enger beharkten sich Andy Lippold und Carsten Scholz. Bis kurz vor Schluss sah die Sache nach einem offenen Rennen aus und die Führung (bei den "Best of the Rest" wechselte mehrfach. Am Ende Stecke "Poldi" jedoch zurück und rollte einer sicheren P5 und 490,39 Runden entgegen. Carstens schließlich erzielte 495,11 Runden lassen einen viel grö-Beren Leistungsunterschied vermuten, als auf der Strecke über einen lagen Zeitraum zu beobachten waren. Da war bei "Poldi" am Ende wohl viel Entspannung im Spiel . . . ©©

Die PQ machten die Sache noch einmal spannender. Zwar sah es nach der ersten Spur bereits aus, als sei die Messe gelesen – dann aber tobte ein faszinierender Dreikampf über volle 60 Minuten!! Die Ausgangssituation war folgende: Sebastian und JanU hatten auf Speed gesetzt – JanS auf ein sicheres Fahrverhalten, welches aber ca. 1/10 pro Runde kostete. Da Sebastian im ersten Heat auf der langsamsten

Spur 1 beide Jans halten konnte, sah er bereits wie der sichere Sieger aus. Dann kosteten aber sowohl Sebastian als auch JanU im Rennverlauf einige Abflüge immer wieder wertvollen Boden, sodass die Führung laufend wechselte

> und JanS mit der geringeren Abflugrate Augenhöhe blieb. dem letzten Heat standen alle Drei binnen 4-5m auf der Auffahrt zur Brücke. Ein weiterer Fehler von Sebastian brachte JanS auf ca. ¹/₄m heran – während JanU auf der langsameren Eins zentimeterweise zurück fiel. Da der Nervenkrieg von JanS keine Ergebnisse zeigte, musste er nach endlosen Minuten im Parallelflug offensiv werden - das ging ins Auge bzw. ins

Aus und die Sache war Sekunden vor Schluss erst entschieden . . . !!

Für die Annalen: 502,24 Runden für Sebastian, 502,04 Runden für JanS und 501,21 Runden für JanU. Eine rundum beeindruckende Vorstellung . . . !!© Damit war übrigens auch die letzte Vorhersage umgesetzt. Die 500er Marke fiel – und zwar gleich dreifach . . . ©©

Ende . . .

Eine kurze **Tagessiegerehrung** stand am Ende der Visite des SLP-Cup bei den gastlichen nördlichen Brüdern". Ein wenig Rückblick auf den phasenweise extrem spannenden Rennbetrieb musste hierbei ebenso sein, wie die Überreichung von Urkunden an die Top 3 der Gesamtwertung sowie der Kategorie der nicht-SLP^{ler}. . .

Die **Credits** richten sich in erster Linie an das Mädel und die Jungs der S.R.I.G. Teuto !! Mit viel Routine und Charme wurden die zwei Tage von Bad Rothenfelde gehandhabt – eben rundum gelungen !!

Hauptansprechpartner und Chef der Reiseleitung war Andy Lippold – für das Catering trugen Nicola und Ilja Tubes Sorge. Teilweise wurden diese unterstützt von Willi Miebach (Catering und viele Geschichten) sowie Wolf-

gang Ullrich (Reiseleitung mit viel Unterhaltungswert)... ©©



Action beim Catering . . .

Nach dem bisweilen etwas hakeligen Auftakt in Alsdorf fiel das **Fazit** der veranstaltenden IG beim 2. Lauf deutlich positiver aus. Nicht zuletzt die reibungslose technische Abnahme – auch für die Gaststarter – trug maßgeblich dazu bei . . . !!

Ein besonderes Lob ging (erneut) an die drei Plastikquäler, die sich den Sorgen und Nöten der anderen Teilnehmer immer wieder annahmen und dem SLP-Cup erneut Workshop Charakter gaben. Zwar konnten nicht alle technischen Probleme restlos gelöst werden, der ein oder andere Teilnehmer machte jedoch dank qualifizierter Unterstützung einen guten Schritt nach vorn beim Fahrzeugsetup... ©©

Ausblick . . .

Zum 3. Lauf geht es für den SLP-Cup zurück nach Süd-Westen. Nach dem ersten, gelungenen Durchgang auf Plastik ist erneut "Holz" angesagt. Gastgeber wird das Autorenbahn Center Bottrop sein. Das Datum für den 3.Lauf lautet: 6. Juni 2009 ...!!

Alles weitere gibt's hier: Rennserien West / SLP-Cup

Trans-Am

3. Lauf am 26. April 2009 in Soest

geschrieben von Andreas

Am Sonntag Morgen um 09:00 Uhr traf sich die Fangemeinde der Trans-Am Meisterschaft an der schnellen Holzbahn des CCT Soest. Die einzige "Bretterbahn" der diesjährigen Saison sorgte für ausgiebige Trainingssitzungen. Dennoch konnten die 22 Starter pünktlich um 12:00 Uhr auf die Reise geschickt werden.



DAS ist mal ein Diorama! Könnte glatt als Produktempfehlung durchgehen...

Rennen Klasse 1:

Viel Hektik auf der Strecke und eine daraus resultierende hohe Anzahl an Terrorphasen ließen die erste Startgruppe nur schwer in Gang kommen. Nach etwa dem dritten Umlauf hatten sich jedoch alle einigermaßen sortiert und das Rennen konnte ohne größere Ausfälle zu Ende gebracht werden.

Gruppe 2 wurde eindeutig von Hausherrn Bernhard Müller dominiert. Unglaublich gleichmäßig und schnell zog er seine Bahnen, so dass sich der Rest des Feldes ausschließlich mit sich selbst beschäftigte. Herrliche Parallelflüge zeigten die beiden Ostwestfalen Dennis Kranefuß und Dennis Grabow. Runde um Runde flogen sie förmlich Tür an Tür über den Kurs, ohne den jeweils anderen ins Out zu schicken. Verdientermaßen wurden die beiden von allen Anwesenden mit herzlichem Applaus belohnt.



Noch herrscht Ruhe an der Bahn . . .

Ein weitere "Heimschläfer" beherrschte die Gruppe 3. Olaf Leimbach zog allen Mitstreitern davon. Lediglich Ralf Thöne konnte einigermaßen mithalten und brachte seinen schnellen Porsche mit einen blitzsauberen Leistung

auf P2 in dieser Gruppe. "Iceman" André Brocke, immerhin Vorjahresmeister, ist in dieser Saison offenbar noch nicht so recht in der Trans-Am angekommen und konnte sich nur mit Mühe den vorletzten Platz in dieser Gruppe vor Clubkollege Günter Grabow sichern.

Die ersten Fünf des aktuellen Meisterschaftstableau bildeten dann die Startgruppe 4. Erwartungsgemäß zog Patrick Fischer mit seinem schwarzen Alfa allen da-

von. Extrem wohl fühlte sich an diesem Sonntag Uwe Pfaffenbach, zumindest ließ sein Dauergrinsen darauf schließen. Wie die wilde Wutz jagte er seinen betagten Käfer über die Holzbohle und wurde dafür mit P2 in der Gruppe und P3 im Gesamtergebnis belohnt. Ungefährdet rollte Andrea Fischer auf Rang 3, während es dahinter zum Dauerduell Schulz vs. Rehm kam, welches Letzterer schlussend-

lich mit nicht mal einer halben Runde Vorsprung für sich entscheiden konnte.

Während sich die Teilnehmer eine Kaffee- und Zigarettenpause gönnten, wurde durch die Rennleitung das Regrouping vorgenommen und so konnte man recht zügig die Fahrzeuge der **Klasse 2** an den Start bringen.

Deutlich weniger Abflüge waren in der großen Klasse zu beobachten, ein Zeichen dafür, dass sich die meisten Fahrer wohl endlich an die Bahn gewöhnt hatten.

Lediglich der erst 10-jährige Henry Woitas stand mit dem hölzernen Geläuf auf Kriegsfuß und begeisterte durch einige wirklich sehenswerte Luftsprünge seines Fahrzeuges. Aber er ist ja noch jung... ©©



Hektisches Treiben an der "Box" von Uwe Paffenbach ©©©

Beeindruckend in dieser Klasse mal wieder Olaf Leimbach, der gnadenlos sehr niedrige 8-er Zeiten ins Holz brannte. Da kam selbst Hausherr und Clubkollege Bernhard Müller nicht mit und musste sich mit zwei Runden Rückstand mit P2 zufrieden geben, wurde er doch auch schwer von P.Fischer unter Druck

gesetzt. Schließlich trennte die beiden Kampfhähne lediglich eine halbe Runde.



Sieger der Klasse 2: Mustang von Olaf Leimbach

Erwähnt werden soll in dieser Klasse noch der junge Dortmunder Raphael Gdanitz, der sich mit einer blitzsauberen Leistung auf den fünften Platz bringen konnte.

Ergebnis Klasse 1 Klasse 2

- 1. Fischer, Patrick
- 2. Müller, Bernhard
- 3. Pfaffenbach, Uwe
- 4. Leimbach, Olaf
- 5. Thöne, Ralf
- 6. Fischer, Andrea
- 7. Gdanitz, Raphael
- 8. Rehm, Andreas
- 9. Schulz, Dirk
- 10.Brocke, Andre
- 11.Grabow, Günter
- 12.Skibba, Stefan
- 13.Kranefuß, Martin
- 14. Wagner, Patrick
- 15. Woitas, Michael
- 16. Wagner, Jannik
- 17.Laschewski, Jürgen
- 18. Kranefuß, Dennis
- 19. Grabow, Dennis
- 20. Woitas, Henry
- 21.Gröner, Frank
- 22.Rose, Olaf

- 1. Leimbach, Olaf
 - 2. Müller, Bernhard
 - 3. Fischer, Patrick
 - 4. Fischer, Andrea
 - 5. Gdanitz, Raphael
 - 6. Schulz, Dirk
 - 7. Brocke, Andre
 - 8. Pfaffenbach, Uwe
 - 9. Thöne, Ralf
 - 10. Rehm, Andreas
 - 11. Woitas, Michael
 - 12. Grabow, Günter
 - 13. Grabow, Dennis
 - 14. Kranefuß, Dennis
 - 15. Skibba, Stefan
 - 16. Wagner, Jannik
 - 17. Wagner, Patrick
 - 18. Laschewski, Jürgen
 - 19. Kranefuß, Martin
 - 20. Gröner, Frank
 - 21. Woitas, henry

Gegen 18:15 Uhr konnte Andreas Rehm dann das Tagesergebnis verlesen und die Teilnehmer machten sich langsam aber sicher auf ihren Heimweg.

Insgesamt war es ein schöner Rennsonntag und die schnelle Bahn in Soest hat viel Spaß

Und zwar soviel, dass Dauergrinser U.Pfaffenbach versprach, in der kommenden Saison wieder dabei zu sein.

Ein herzliches "Danke schön" geht selbstverständlich an die guten Geister des gastgebenden Clubs. Wir haben uns sehr wohl gefühlt!



... und die Anspannung steigt!!

Am 17.05.09 findet das nächste Rennen in Witten statt.

Das freie Training findet am Freitag, 15.05.09 ab 18:00 Uhr statt.

Um Rennleitung und gastgebenden Club eine vernünftige Planung zu ermöglich, wird um rechtzeitige Vornennung eine unter info@transam.eu gebeten.

Alle Ergebnisse, Meisterschaftsstand Termine 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

Mini-Z / West

Auftaktworkshop am 2. Mai 2009 in Moers geschrieben von Tommy

Zum Start der Mini-Z soll nachfolgend eine kleine Ein- und Übersicht gegeben werden . . .

Grundlegendes

Namensgeber der "Mini-Z" sind die ASC-Fertigkarossen der Firma Kyosho, die eine offizielle Freigabe dieser Bezeichnung für die Serie erteilt hat. Eine Übersicht der unterschiedlichen Karosserien findet man auf www.kyosho.de...

Für den Einsatz als Slotcar werden einfach die drei Halterungen für das RC-Chassis herausgetrennt (siehe FAQ auf www.miniz-info.de) und mit einem Großserien-Chassis nach Wahl verklebt.

Das Reglement (<u>www.miniz-info.de</u>) ist bewusst übersichtlich gehalten, damit Einsteiger ohne großen Aufwand ein regelkonformes Einsatzfahrzeug aufbauen können.

Nicht nur für den routinierten Slotracer erscheint das breite Angebot an unterschiedlichsten Karossen zunächst einmal ungewohnt. Prototypen aus der legendären Gruppe C sind neben bekannten Rally-Boliden oder DTM-Autos bis hin zu potenten GT-Flundern einsetzbar und das alles in einer Klasse!? "Sachkundige" zum Thema "Welche ist die beste Karosse" mahnten den Enzo zu sperren oder gar die ganze Gruppe C auszuklammern!!!

Da Fakten immer aussagekräftiger sind, als abenteuerliche Vergleiche mit Karossen aus einem anderen Maßstab, hier eine paar Eckdaten von beliebten ASC-Karossen:

Die Gruppe C





Mit 102 mm Radstand, gut 77 mm Spurbreiten und einer sehr flachen Silhouette sind Porsche 962 und Mazda 787 schon mal top. Die Nettogewichte liegen bei 40-43 Gramm – die Gruppe C sind also eher Schwergewichte!!

Der Porsche 962 bietet innen viel Raum für flache Karohalter, aber der Mazda 787 ist durch die eingezogenen Lufteinlässe kniffliger

und um eine Anpassung der Karohalter kommt man nicht herum.

Die GT



Die GT Karosserien kann man grundsätzlich über den Radstand in zwei Gruppen einteilen: 94mm und 98mm.

In der 94er Gruppe erfreuen sich Corvette C5R, Ferrari 575 GTC und Honda NSX großer Beliebtheit. Die Nettogewichte bewegen sich im Mittelfeld und die Spurbreiten sind gut nutzbar.

Bei den 98er sollte man genau hinsehen, denn diese Karosseriegruppe unterscheidet sich teilweise recht deutlich im Gewicht und in den nutzbaren Spurbreiten!! Bei einem Kurzheck McLaren wird es mit einer 74 mm Spur schon knapp, aber bei 33 Gramm Nettogewicht schlägt das Herz des Leichtbaufans höher. Der Langheck McLaren verpackt zwar 77mm Spuren, jedoch meldet die Waage Ü40 Gramm. Mit ähnlichen Daten wartet der Aston DBR9 sowie der brandneue Nissan Skyline GT-R 2008 auf.

Straßensportwagen





Sehr beliebt sind diverse Supersportwagen, die lediglich mit drei Startnummern "nachgerüstet" werden. Ferrari Enzo und Ford GT liegen um die 35 Gramm, Spurweiten von 74-77 sind praktikabel und in ihrer Ausführung sind dies mit die robustesten Karossen.



Die Erfahrungen aus den anderen Mini-Z Regionen weist keine wirklichen Favoriten bei der Karosseriewahl aus. Selbst der schwere Ferrari FXX kann mit einem passend abgestimmten Chassis locker vorne mitfahren und braucht sich keineswegs zu verstecken.

Da laut Reglement nur das Begradigen bzw. Entfernen der Serienchassis-Aufnahme gestattet ist (siehe Mini-Z FAQ) und jegliches Ausschleifen der Karosse untersagt ist, besteht die Möglichkeit, die Serien-Karohalter innen an die Form der Karosserie anzupassen. Wer sich diese Arbeit sparen will oder noch nicht zutraut, sollte zu Karossen greifen, die eine unproblematische Einklebebreite mit ausreichend Raum für die gewählte Chassistechnik bietet.

Damit kommen wir zu den **Chassis**:

Da laut Reglement ausschließlich Großserien-Metallchassis der Hersteller Motor Modern, Plafit, Schöler und Slotvision zum Einsatz kommen, haben wir eine übersichtliche Auswahlsituation.

Beliebte und häufige Vertreter:

 Schöler: Wie schon in der DSC, so erfreuen sich auch in der Mini-Z Striker 50, 55 und 5513 großer Beliebtheit. Dank neuer Hinterachstechnik lassen sich die Striker auch von Anfängern problemlos aufbauen. - Plafit: Das S24 mit 98 mm Bodenplatte, Karospieljustierer und 12,8 mm Hinterachsböcken wird ebenfalls hoch gehandelt. Was das brandneue Super24 SLP Junior kann, wird sich schon bald zeigen ☺

Zurüst-Teile:

Die Verwendung von Carbonteilen sind laut Reglement zugelassen. Federelemente, Karo-H/U und Leitkielhalter sind über Webshops wie Bleck-Center, Jens-Scaleracing oder das Werk zu beziehen.

Wer seinem FOX 2 eine alternative Befestigung einrichten will, kann Motorhalter von Jens (Striker), Werk (Plafit Super SLP) und Solid nachrüsten.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Mini-Z den Einstieg in das Slotracing auf Metallchassis vereinfacht und dem ambitionierten Aufsteiger eine reizvolle Herausforderung bietet.

Planmäßig nimmt die Mini-Z West am 2ten Mai mit einem Workshop beim SRC Niederrhein ihren Betrieb auf. Das erste Renn-Meeting findet beim SRC Köln am 30.05 statt, zweiter Termin 29.08 Slotcar Heaven Wuppertal und das dritte Meeting ist im ScaRaDo am 12.09.

In Köln dürfte die 50 Meter Bahn für einen entspannten Auftakt sorgen und die Jungs vom SRC Köln bieten immer beste Bedingungen für einen tollen Renntag ©

Also Leute, Mini-Z bauen, mitfahren und Spaß haben!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Mini-Z