WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 208 -

18. Mai 2009

Editorial ....

Moin Folks . . . die Craftsman Trucks brummten mitten in der letzten Woche – dazu samstags die Classic Formula und die GT/LM am Niederrhein sowie die Trans-Am als Sonntagsfahrer in Witten. Ausreichend Stoff also für die westlichen Leser . . . ☺☺

Kommende Woche ist erneut Duessel-Village 250 Zeit – und zwar am Dienstag in Wersten. Ansonsten traut sich anscheinend mit Ausnahme der DSC-West (Auftakt am Samstag im ScaRaDo) keine weitere Serie, gegen die gigantische DPM anzustinken, die am Donnerstag Morgen ausbricht und bis Samstag Nacht dauern wird . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 208 enthält auf für 2009 rekordverdächtigen 26 Seiten u.a. Rennberichte aus Kamp-Lintfort (Craftsman Trucks), Duisburg (Classic Formula) und Witten (Trans-Am). Als Autoren waren Nick Speedman, Taffy Ulrich sowie Andreas Rehm gewohnt kräftig am Keyboard tätig . . .

Bei den Vorberichten steht naturgemäß die DPM im Mittelpunkt, zu welcher der Westen locker ¼ des Feldes der 56 Teams bzw. 168 Fahrer stellt. Eine weitere Vorschau stammt aus der Feder von Dieter Sommer (erstmalig als WWW-Autor tätig !!), der die neue Saison der DSC-West sowie deren Auftakt in Dortmund zum Inhalt hat . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  3. Lauf am 13. Mai 2009 in Kamp-Lintfort
- Classic Formula Day
  2. Lauf am 16. Mai 2009 in Duisburg
- Trans-Am
  4. Lauf am 17. Mai 2009 in Witten
- DPM
  2. Lauf zur EPC vom 21. bis 23. Mai 2009 in Dietzenbach
- DSC-West
  1. Lauf am 23. Mai 2009 in Dortmund

Craftsman Truck Series

3. Lauf am 13. Mai 2009 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Ingo Heimann

…letzten Mittwoch war es wieder so weit, die Craftsman Truck Racer trafen sich bei Magdalene und Peter Meister auf der großen Kaiserbergbahn zum 3. Saisonlauf. Vor dem kurzen Rennen von 6 x 5 min. traten alle Fahrer zu einem Qualifying von einer Minute an. Damit ergibt sich an jedem Renntag eine gerechte Startaufstellung.

…nach 174 Rd. einen Teilstrich zum Sieg !!

Kompakt . . .

- **der Sieger des dritten Saisonlauf heißt Manfred Stork !!**
- **P2 Andreas Thierfelder, P3 Oliver Stork !!**
- **… 13 Racer am Start.!!**

Strecke

PMC Peter Meister
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

Plastikmodellbaucenter am Niederrhein

Strecke

6-spurig, Carrera, 44,0m lang

In der . . .

…WWW 207 hatte Andreas Thierfelder in einem zweiten Vorbericht eine kurze Abhand-

lung über die korrekte Vorbereitung der Trucks verfasst. Andreas wollte selbstverständlich das fahrerische Niveau anheben. Auch in der Hoffnung, dass ihm 2009 die Erreichung des Meistertitels nicht mehr so leicht gemacht wird wie in der zurückliegenden Saison ☺☺

...Frau Meister öffnete uns das Renncenter bereits um 18:00h, sodass noch reichlich Trainingsrunden abgespult werden konnten.

Abnahme der Fahrzeuge durch Andreas !!

…wie so häufig wird nach kurzer Zeit die Theke☺☺ und Raucherecke aufgesucht und die Fahrspuren sind dann teilweise verweist. Der Berichterstatter versuchte, durch persönliches Abholen den Ideengeber der Serie Hermann Pasch und Justin zu aktivieren. Doch diese hatten noch nicht die neuen Reifen aufgezogen und wollten daher nicht starten. Damit mussten wir diesmal mit 13 Racern den Abend gestalten.

Die Reihenfolge . . .

...der Quali wird durch Kärtchenziehen bestimmt. Und auch dieses Mal zeigten die neuen PU Reifen, wie die Zeiten purzeln können. Allein die ersten 7 Fahrer blieben unter einer 10,1 sec. Runde. Andreas Thierfelder legte die Tagesbestzeit von 9,758 sec. P1 hin. Das andere Ende der Qualifikanten bildete Michael Angenendt mit 10,799 sec.

Die . . .

…Startgruppe 1 bestand aus sieben Fahrern, die mit Spur 1 beginnend von Volker, Roland, Ralf, Holger, André, Andreas Trebsdorf, und Michael als Nachrücker auf Spur 6 ins Rennen gingen. Volker (P5) und Roland (P6) legten in den ersten 5 Minuten vehement los und zeigten den anderen, wer hier den Gruppensieg anstreben würde. Die zweite Paarung hieß Holger und Ralf, wobei beide so nett unterschiedlich sind. Ralf der eher besonnen konzentriert den Regler bedient. Ganz im Gegensatz dazu Holger, der in seiner Mimik mit dem dahin rasenden Slotcar so glaubhaft leidet.

… Startgruppe 1 wartet auf die Startampel !!

…die Startgruppe 2, jetzt als sechser Gruppe, nutzte die 21 Volt Bahnstrom, um die 215 Gramm schweren Boliden flott über den Kurs zu scheuchen. Besonders Andreas TH war locker in Führung gegangen und baute diese geringfügig aus. Manfred, heute natürlich auch in seinem Element, sah dass Andreas kleine Flicker im Fahrfluss hatte und schob sich immer näher heran. Und wie es schon mal auf den langen Geraden in KaLi kommen kann, gibt es die Entscheidung im Auslauf nach der Stromabschaltung. Manfreds Bolide rollte wie gezeigt etwa eine Schiene weiter als der Ford mit der Startnummer 14. Damit war die Freude groß, dass eigentlich beide den Sieg verdient hätten. Aber die Ausrollstrecke brachte die Entscheidung.

…Startgruppe 2 !!

Ergebnis Tageswertung . . .

Die **TOP 5** in Kurzform: M. Stork, A. Thierfelder, O. Stork, G. Breker, V. Schulte

…der Tagessieger und der Rennleiter P2 !!

…natürlich danken wir für den tollen Abend den Eheleuten Meister, die uns wie gewohnt umsorgten und für den Berichterstatter ausreichend viele Pizzabrötchen bereithielten.
Alle waren sehr zufrieden mit dem Rennabend. Auch wenn es etwas spät geworden war, durften wir noch ein wenig über die Ergebnisse debattieren und die nächsten Rennen schon im Geiste durchgehen.
Der nächste Craftsman Truck Lauf wird dann erstmalig auf der Laguna Negra Bahn in Düsseldorf bei den Freunden des SRC 1zu24 Slot stattfinden. Bereits am letzten Freitag konnte der Berichterstatter dort wieder neue Trucks entdecken. Wir freuen uns auf die Fortführung der Serie im September des Jahres und wünschen allen Freunden des NASCAR Slot Racing Sport bis dahin noch viele packende Rennen in den vielen NASCAR Serien im Wilden Westen.

Die weiteren Termine 2009…

#	Datum	Ort	Bahn
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

Classic Formula Day

2. Lauf am 16. Mai 2009 in Duisburg

geschrieben von Taffy Ulrich

Kaiserwetter war angesagt! Und tatsächlich kommt auf der Hinfahrt zum 2. Classic Formula Day 2009 die Sonnenbrille auf die Nase. Am 16.05 09 hat Pascal Kißel die Rennpiste in Duisburg bereits früh geöffnet, so dass Jens Gerlach mit Titelambitionen bereits ab 8.30 Uhr den Staub von der Bahn und das Motoröl warm fährt. Da sind die Veranstalter noch auf der Autobahn und sammeln weitere Mitstreiter ein; in einer Fahrgemeinschaft lassen sich ja doch einige Kosten reduzieren. Außerdem bietet eine gemeinsame Anfahrt ja auch immer Zeit und Gelegenheit zum Klönen: Wer wird wohl alles kommen? Wer hat was neu gebaut? Die Spannung ist groß und so kommt schon viel Vorfreude auf .

Kompakt

- **höchste Teilnehmerzahl seit Bestehen der Serie**
- **Ronald Eidecker gewinnt beide Klassen**
- **Christian Joswig erhält den Preis "Best of Show“**

Ohnehin ist der Kurs in Duisburg immer eine Reise wert, der abwechslungsreiche Streckenverlauf mit viel Auf und Ab, fast ein wenig Nordschleifenfeeling! Erstmals im vergangenen Jahr unter die Rennreifen genommen, war den Veranstaltern sofort klar: das ist eine Strecke, die sich sehr gut für Formelwagenrennen eignet. Voraussetzung dabei natürlich immer, dass die Teilnehmer sich der Gefahr offenlaufender rotierender Teile bewusst sind und diszipliniert fahren, denn an verwinkelten Stellen verhaken sich die Formelwagen natürlich besonders gerne. Wer sauber fährt, kommabesser durch, heißt die Devise. Aber offensichtlich hat dies für manchen seinen besonderen Reiz, anders ist nicht zu erklären, dass sich im Laufe des Vormittags insgesamt 18 Fahrer einfinden, die höchste Teilnehmerzahl seit Bestehen der Classic Formula Days! Die Zeit bis zur Wagenabnahme wird zum Training, zum Erfahrungsaustausch und zum Bewundern der neu aufgebauten Cars ausgiebig genutzt. Immer mehr Teilnehmer kommen in beiden Klassen mit eigenen Cars an den Start, die Inanspruchnahme von Leihfahrzeugen verringert sich von Mal zu Mal.

Klönsnack vor dem Rennen

Der Formelwagen-Virus wirkt offensichtlich. Als Beleg sie nur Thomas Menke genannt, beim letzten Classic Formula Day eigentlich nur zum Zuschauen gekommen, dann doch mit Leihfahrzeugen mitgefahren und diesmal schon mit eigenem Wagenmaterial. Er hat einen wunderschönen Lotus 38 für die Formula 65 gebaut. Nach einhelliger Meinung absoluter Favorit für den Preis „Best of Show“, wenn dieser nicht den Wagen der Formula 70 reserviert wäre. Aber bis zum nächsten Renntag ist es ja noch etwas hin...

Der Lotus 38 erfreut sich einer erhöhten Be-

liebtheit, lässt er sich doch als Wagen für beide Klassen herrichten, bietet, da auch als Indy-Car im Einsatz gewesen, viele interessante Farbvarianten und ist auch vergleichsweise unkompliziert aufzubauen. So ist es nicht verwunderlich, dass auch Ronald Eidecker hier für jede Klasse einen entsprechenden Lotus 38 aufgebaut hat, um seinen Status als Lokalfavorit zu verteidigen, und ebenso Ralf Lange, Jörg Lewandrowski und Jens Themsfeldt von diesem Fahrzeugtyp überzeugt sind. Aber auch die übrigen Rennwagen der Epoche, finden ihre Liebhaber, so dass sich in beiden Klassen ein gut gemischtes Feld präsentiert. Positiv fällt den Veranstaltern dabei auf, dass die Modellbauerische Qualität der eingesetzten Cars sich von Rennen zu Rennen steigert.

Nach erfolgter Fahrzeugabnahme, die insgesamt ohne Beanstandungen verläuft, startet pünktlich und unter der erfahrenen Rennleitung von Ronald Eidecker das . . .

Rennen der „Formula 65“

Startfeld der „Formula 65“

Als erste treten Thomas Willner, Thomas Menke, Taffy Ulrich, Christian Joswig, Robert Ehl und Jupp Wingender an, um sechs mal fünf Minuten lang zu spielen.. Thomas Menke will seinen schönen Lotus nicht gleich in Einzelteilen wieder mit nach Hause nehmen und tastet sich, mit Clubbahnen im großen und ganzen noch unerfahren, lieber vorsichtig an die Sache heran. So kann man zwar (noch!) nicht gewinnen, aber das Auto bleibt heil und am Ende reicht die Rundenzahl von 164,34 noch für Platz 17. Immerhin!

Die erste Startgruppe ist guter Laune

Christian Joswig bewegt diesmal auch zum ersten Mal in der Formula 65 ein Car, der von ihm gebaute Honda RA272 lässt daher auch noch etwas die rechte Performance vermissen, dennoch sieht man ihm an, dass ihm die Sache Spaß macht, und wenn auch die Bäume diesmal nicht in den Himmel wachsen, so sind denn 165,34 Runden immerhin für Platz 16 gut. Thomas Willner freut sich solange über die gute Abstimmung seines Porsche 804, bis ihm ein anhaltend auf der Achse wanderndes Ritzel die Laune und die Platzierung nachhaltig verdirbt. Platz 15 heißt dies am Ende jedoch immer noch, mit 172, 34 Runden. Taffy hat seinen Cooper T60 gleich im Training heftig malträtiert und fährt, als wäre ihm jetzt alles egal. Leider übertreibt er es des öfteren dabei, worüber sich Robert Ehl, der alte Fuchs, mit gleichem Fahrzeugtyp und zwar rundenzeitlich langsamer, aber ungleich konstanter unterwegs, hier nur freuen kann (Taffy 173,50 Runden, 13.Platz/ Robert Ehl 173,81 Runden, 12.Platz). Unbeeindruckt hiervon gibt Jupp Wingender seinem Honda RA 272 die Sporen, um diese Startgruppe souverän zu gewinnen und mit 177,36 Runden den 10. Platz einzufahren.

Die nächste Startgruppe sieht Robert Willner, André Kaczmarek, Jens Themsfeldt, Ralf Lange, Ingo Heimann und Jörg Lewandrowski an der Bahn. Diese Gruppe hat das Glück nicht gepachtet. Es beginnt das Drama auf Spur 5. Ingos Ferrari 158 zählt nicht, oder nur unzu-

verlässig. Nichts hilft, das elektronische Auge scheint den Ferrari nicht zu mögen. Zweimal Neustart! Eine Terrorphase nach der nächsten, bald kündigt Ingo an: „ich werde gleich nach Hause gehen“. Zum Glück tut er es nicht und fährt das Rennen zu Ende und zwar trotz des ganzen Ärgers mit 182,76 Runden auf Platz 7. Dafür zieht Jens Themsfeldt den Stecker, will aufgeben, die Bremsleitungen seines Lotus 29 scheinen defekt. Erst ein anderer Regler kann die Malaise beheben. Die Verzögerung bedeutet trotz des grundsätzlich sehr schnellen Fahrzeuges Platz 8 mit 180,70 Runden. Robert Willner ärgert die anderen mit unkonzentriertem Fahrstil, und reißt mit eigenen Abflügen mehrfach auch seine Konkurrenten aus der Spur. Schneller als der Papa ist er trotzdem (sagt man da: „fettes Grinsen“?), und bringt es mit 176,96 Runden auf Platz 11. Eine Terrorphase nach der nächsten verhindert, dass die Fahrer einen Rhythmus finden, Abflüge über Abflüge belasten das Material, die Einsetzer werden unkonzentrierter, es kommt einfach keine Ruhe auf die Bahn. Jörg Lewandrowski hat Malessen mit der Fahrerfigur seines Porsche 804, das Männchen treibt die wildesten Kapriolen, was Jens Gerlach zu dem Ausruf veranlasst: „gleich kotzt der Fahrer auf die Motorhaube“. Man merkt, dass Jörg nicht so sehr auf der Carreraschiene zu Hause ist, die Abstimmung des Porsche erfolgte wie die des Ferrari 156 von Ralf Lange auf der Bergneustädter Holzbahn. Während Jörg aber immerhin mit 180,42 Runden noch auf Platz neun kommt, bringt Ralf Lange hier diesmal nicht viel zustande. Und müde wirkt er, so müde! Dabei ist der schöne Ferrari sicher für mehr als 158,75 Runden gut (Platz18). Als einziger wirklich flott unterwegs ist André Kaczmarek, auch wenn ihn der zwischenzeitliche Verlust eines Trimmgewichtes an seinem geliehenen Lotus 18 handicapt. Mit seinen 188,37 Runden dringt er aber damit noch bis knapp unters Podium vor (4.Platz).

Die dritte Gruppe setzt sich aus Ronald Eidecker - der den Rennleiterjob an Robert Willner übergibt -, Jens Gerlach, Volker Schulte, Andreas Thierfelder und Andreas Huth zusammen. Letzterer kann erst kurz vor Rennbeginn seinen Lotus 25 in den Parc Fermé bringen, der Broterwerb hatte Vorrang. Um es vorwegzunehmen: Einige wenige Trainingsrunden sind keine guten Voraussetzungen, um ein Rennen zu fahren. Der Lotus 25, sonst immer unter den ziemlich fixen Cars, geht hier gar nicht und so muss sich Andreas mit 172,49 Runden und dem 14. Platz zufrieden geben.

Rennleitung: hier Robert Willner

Peter Hartmann mit seinem Ferrari 158 und Andreas Thierfelder beharken sich heftig, der Tatsache, dass Andreas einen Leih-BRM ausführt ist geschuldet, dass er letztlich gegen Peter knapp den kürzeren zieht (Peter Hartmann 185,50 Runden, 5.Platz, Andreas Thierfelder 184,92 Runden, Platz 6). Volker Schulte hat seinen Porsche 804 sorgfältig abgestimmt und bewegt ihn souverän schnell. So kann man Dritter werden (190,42 Runden)! An der Spitze jedoch entbrennt ein erbitterter Kampf. Jens Gerlach, aggressiv, ehrgeizig schnell. Er will hier gewinnen, seinen Ruf als Seriensieger mit seinem Ferrari 158 verteidigen.

Junge Fans....

Aber Ronald Eidecker hält dagegen. Seine Bahnerfahrung, der perfekt abgestimmte Lotus 38, die sichere und schnelle Hand am Regler setzt er dagegen. Keine Spur davon, dass ihn die Konzentration als Rennleiter womöglich Kraft gekostet hätte. Er knallt mit 198,40 eine

Rundenzahl auf die Bahn, vor der sogar Jens Gerlach kapitulieren muss (194,29 Runden). So sind also auch Platz eins und zwei verteilt in diesem Rennen verteilt. Staunend sieht es der Nachwuchs!

Nun ist erst mal Pause angesagt, Pascal hat den Grill angeworfen, das Mittagessen, von ihm gewohnt professionell und lecker zubereitet, kann bei strahlendem Sonnenschein im Freien eingenommen werden.

Pascal Kißel ist der...

…Master of the Grill!

Währenddessen bereiten die Veranstalter alles für den Concours und das nächste Rennen vor, Wagenabnahme und Präsentation der Formula 70-Cars gehen problemlos über die Bühne. Diesmal kommen zwei Cars beim Concours auf die gleichen Wertungspunkte: der Eagle von Christian Joswig und der BMW F2 von Andreas Huth.

Da Andreas schon Concours Sieger ist, sprechen die Veranstalter später mit Zustimmung der übrigen Teilnehmer den Preis dem Neueinsteiger Christian Joswig für seinen diesmal endlich komplett fertiggestellten Eagle Indyracer zu.

Concours-Eagle, hier ein Archivbild

Nach der Pause folgt das . . .

Rennen der „Formula 70“

Die Gruppeneinteilung bleibt unverändert, was zumindest bei Ingo Heimann für Unmut sorgt. Ingo, wir werden das mit dem Regrouping bis zum nächsten Mal noch mal überdenken!

Da für den Lauf der Formula 65 schon viel Zeit verbraucht wurde (u.a. aufgrund der Probleme in der zweiten Startgruppe) wird das zweite Rennen etwas gekürzt: 6x4 Minuten heißt die Zeit für die breiteren Formula-70-Cars, die ein nochmals vorsichtigeres und konzentrierteres Fahren verlangen.

Diesmal hat Robert Ehl das schwächste Blatt in der Gruppe, sein Ferrari 312 ist kompliziert gebaut, die Übersetzung kann nicht ohne weiteres geändert werden und ist zu lang. Damit ist nur ein wenig Herumrollen möglich, fair macht er immer wieder Platz. Doch ein Standmodell ist der Ferrari dennoch nicht, mit 138,11 Runden reicht es noch für Platz 16. Thomas Menke greift in diesem Rennen zu einem Leihwagen der Veranstalter, den er mit Zurückhaltung bewegt. Schneller als Robert Ehl ist er damit jedoch, wenn auch nur knapp. Aber wenige Teilstriche mehr gegenüber Robert bringen ihn auf den 15.Platz (138,25 Runden). Die Veranstalter sind schon gespannt, welches Car Thomas für die Formula 70 bauen wird. Nur eins ist ziemlich sicher: Was auch immer der Mann bauen wird, es wird sehr gute Concours Chancen haben! Christian Joswig, noch in Unkenntnis seines Concours Sieges, gibt dem Eagle schon recht heftig die Sporen, und platziert ihn mit 142,47 Runden auf dem 14. Rang. Taffy Ulrich und Jupp Wingender haben diesmal ihren Spaß bei rundenlangen Zweikämpfen, wieder fährt Jupp konstanter, Taffy dafür schneller, aber mit mehr Zeiten

neben der Strecke. Im Endeffekt liegt dann eine Runde Abstand zwischen beiden, diesmal ist Taffy vorn, was gleichbedeutend mit Platz 12 ist (145,47 Runden). Jupp bringt es auf 144,48 Runden. Verwirrend für die Einsetzer: die Brabham BT19 unterscheiden sich fast ausschließlich durch die Startnummern (siehe Anfangsfoto). Thomas Willner setzt auf den höllisch schnellen „Familien“-BRM. Der 16-Zylinder zeigt sein Potential, mit weitem Abstand vor den Übrigen holt sich Thomas den Gruppensieg. Und auch sonst können es nicht viele andere besser (abgesehen von seinem Sohn! Wie war das: fettes Grinsen?) Er holt mit 155,10 Runden den 5.Platz. Dann stellt sich die Frage, ob die zweite Startgruppe es diesmal besser macht. Um es kurz zu sagen: nicht wirklich...Das dumpfe „POCK“, das die Einschläge in die Bande begleitet, ist fast so häufig zu hören, wie der Ruf „Terror“. Trotz kürzerer Renndauer ist die Anzahl der Terrorphasen in der Formula 70 nochmals höher als in der Formula 65. Jörg Lewandrowski zerlegt den ihm ausgeliehenen Lotus 38 Stück für Stück. Ob das die Eignerin Marion Nehls wirklich begeistert, wissen wir nicht. Aber wir möchten auch nicht dabei sein, wenn Ralf Lange und Jörg Lewandrowski zurück nach Bergneustadt kommen. Nein, es ist überhaupt keine Schadenfreude dabei, denn der Lotus war mit sorgfältiger weiblicher Hand sehr schön aufgebaut worden. Und zum Schaden kommt noch die schlechte Platzierung! (Platz 17, 137,30 Runden) Die Veranstalter sind überzeugt, dass Jörg das besser kann und hoffen für den nächsten Classic Formula Day, dass dann vor dem Namen Lewandrowski eine bessere Platzierung steht. Ebenso wie vor dem Namen Lange, denn Ralf hat mit seinem Lotus 38 ebenfalls kein Glück. Zwar bleibt der heil, aber auch bei 133,82 Runden stehen, somit Platz 18. Jens Themsfeldt ist da ebenfalls mit einem Lotus 38 schneller. Drinnen und draußen, draußen und drinnen, beim drinnen dabei ganz schön fix, auch so kann man sich 152,08 Runden zum 6.Platz zusammenbasteln. Wenn der Kerl doch nur mal konstanter würde, dann ginge da sicher noch mehr! Nachdem Robert Willner mit seinem bundeswehrgrünen BRM den schönen Matra und letztmaligen Concours-Sieger von Ingo Heiman unsanft von hinten auf die Hörner genommen hat, lässt er im folgenden den Ingo aber in Ruhe und konzentriert sich mehr beim Fahren. 158,40 Runden hieven ihn aufs Treppchen: 3. Platz. Siehste, geht doch! Nachdem Ingo nicht mehr gestört wird und diesmal auch die magischen Elektronikaugen für die Rundenzeitmessung nichts gegen Ingos Einsatzfahrzeug einzuwenden haben, zieht er wieder gelassener werdend seine Bahn. Die technische Überarbeitung seit dem letzten Renntag hat sich ausgezahlt, 149,48 Runden sind nicht schlecht und Platz 8. André Kaczmarek hat aus dem Leihwagenfundus einen McLaren M1B ausgesucht und fährt ihn sicher und unspektakulär auf den 11. Platz (146,75 Runden). Nun übernimmt wieder Robert Willner die Rennleitung, und so unkonzentriert, wie er manchmal fährt, so konzentriert und gelassen macht er sich als Rennleiter. Eine für die Veranstalter ganz neue Seite des jungen Mannes!

Die dritte Startgruppe...

...macht sich gut gelaunt ans Werk. Zwar beginnt das Rennen auch mit ein wenig Chaos. Insbesondere die für die Rundenzählung unter die Cars geklebten „Pappen“ schwächeln, hier haben die Veranstalter das Problem erkannt und Taffy verspricht fürs nächste Mal Abhilfe. Im Ganzen ist zu dieser Startgruppe zu sagen: größere Souveränität, höhere Rundenzahlen, bessere Platzierungen. Lediglich Peter Hartmann fällt etwas ab, musste er doch vor dem Lauf noch andere Räder aufziehen, die alten hatten doch etwas zuviel Profil verloren und als einzige bei der technischen Abnahme Untermaß. Da sollte man vielleicht doch vorher zu Hause mal nachmessen. Solcherlei Nachlässigkeit wird dann mit schlechterem Abschneiden bestraft (148,75 Runden, Platz 9)
Andreas Thierfelder bringt einen leider noch nicht ganz fertigen McLaren M7A an den Start, mit dem er der Bahndekoration Konkurrenz macht, indem er ihn gekonnt ins Grünzeug wirft!

Gestellte Szene (Bahndeko) und...

..das wahre Leben (A. Thierfelder im Off)

Mit leichten Blessuren bleibt der McLaren bei 151,20 Runden stehen: Platz 7. Volker Schulte setzt ebenso wie Andreas Huth auf die bewährte Carrera-Karosse des BMW Formel 2. Beide Autos gehen gut, das von Volker sogar sehr gut. Mit 158,36 Runden rutscht er um 4 Teilstriche am 3. Platz vorbei! (Robert Willner: fettes Grinsen....). Der BMW von Andreas hätte ja nun beinahe den Concours gewonnen. Ein Grund, ihn beim Rennen möglichst ganz zu lassen, dann gibt es beim nächsten Classic Formula Day eine neue Chance. Gesagt, getan. Vorsichtige 147,10 Runden bedeuten Platz 10. Und nun wieder der Kampf um die Spitze. Ronald Eidecker hat auch seinen zweiten Lotus 38 gekonnt auf das Auf und Ab des Kurses abgestimmt. Der sieggewohnte Eagle von Jens Gerlach jedoch entdeckt ganz ungewohnt häufiger die Randstreifen. Dennoch bleibt ein weiter Vorsprung vor dem Drittplatzierten. Die Reihenfolge heißt wieder: Sieg für Ronald Eidecker mit 167,73 Runden und Platz 2 für Jens Gerlach mit 164,31 Runden.

Bei der Siegerehrung merkt man den Teilnehmern doch ein wenig die Strapazen an. Um das Hirn etwas zu Lüften, wird erneut draußen vor dem Renncenter Aufstellung genommen.

Taffy fasst mehr oder weniger kurz den Renntag zusammen,

und alle hören zu...

Es war, so hoffen die Veranstalter, für alle trotz des einen oder anderen kleinen Mangels doch ein schöner Tag. Sicher hatten nicht alle Grund zu reiner Freude, wer kommt schon gerne mit einer Hand voll Teile, statt mit einem ganzen Slotcar nach Hause? Aber das ist Rennpech und kann jedem mal passieren. Veranstalterbedingte Mängel bemühen wir uns zu beseitigen. Auch im vierten Jahr unserer Serie lernen wir immer noch dazu.

Echten Grund zur Freude hatten jedoch die Sieger. Christian Joswig nahm sichtlich erfreut seinen Preis für die Concourswertung entgegen.

Auch Ronald Eidecker zeigte ein Strahlen, als er für seinen Doppelsieg beglückwünscht wurde. Zumal diese Ehrung in Anwesenheit der holden Gattin vollzogen wurde. Welcher Mann würde sich das wohl entgehen lassen?

Der erste Pokal für Ronald....

..dann der Concours-Preis für Christian und...

der zweite Pokal für Ronald.

Der Dank der Veranstalter geht an Pascal Kißel, der der Veranstaltung wieder einen tollen Rahmen geboten hat, sowie allen helfenden Händen (Ronald Eidecker und auch Robert Willner für die Rennleitung, Jupp Wingender für die Hilfe bei der Wagenabnahme und allen, die sonst mit Hilfe zur Hand oder auch mit dem Finger am Kameraauslöser waren).

Der nächste Classic Formula Day findet statt bei **Slot im Pott**, und zwar am Samstag, den **05.09.2009**.

Reglement, Zeitplan und weitere Infos findet Ihr bei den **Rennserien-West** unter „Classic Formula“
Email-Kontakt erhaltet Ihr über
Taffy Ulrich oder Peter Hartmann

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days

Trans-Am

4. Lauf am 17. Mai 2009 in Witten

geschrieben von Andreas

Am Sonntagmorgen um 09:00 Uhr traf sich die Fangemeinde der Trans-Am Meisterschaft an der längsten Bahn der Saison, dem 49,5m langen Kurs des Raceway Witten. Für etliche Teilnehmer war es der erste Besuch und so gab es ausgiebige Trainingssitzungen, um zum einen die passende Übersetzung zu finden und zum anderen um die Strecke mit zum Teil recht engem Geschlängel und nach außen hängenden Kurven in den Gasfinger zu bekommen.

Ein Drunter und Drüber und eben auch nicht so einfach…

Die technische Abnahme unter Leitung des TK Michael Woitas verlief ohne Probleme und Ehrenrunden – und so konnten die 17 Starter um 12:15 Uhr auf die Reise geschickt werden.

Technische Abnahe ganz entspannt . . .

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. Immer wieder sorgten Abflüge im Kurvenlabyrinth und an für die Einsetzer schwierig zu erreichenden Stellen für Rennunterbrechungen. Nach Beendigung des sechsten Turns konnte man dann doch dem ein oder anderen Fahrer ansehen, dass diese froh waren, dass in der Klasse 1 lediglich 3 Minuten pro Spur gefahren werden.

In den folgenden beiden Gruppen lief es dann bedeutend besser, so dass der Zeitplan nicht völlig aus dem Ruder lief.

Erwartungsgemäß konnte Patrick Fischer die Klasse 1 für sich entscheiden, gefolgt von Trans-Am Routinier Dirk Schulz, der seinen neuen Alfa sehr gleichmäßig und schnell um den Kurs trieb. Der Grinser des Tages war diesmal der Soester Bernhard Müller, platzierte er sich doch auf dem für ihn noch etwas ungewohnten Plastikgeläuf auf den dritten Rang. Die bisherige Meisterschaftszweite, Andrea Fischer, konnte sich heute überhaupt nicht mit der Strecke anfreunden und landete auf P9. Ein schönes Familienduell war noch zwischen Günter Grabow und Sohnemann Dennis zu beobachten, welches Dennis schlussendlich mit sagenhaften 7 Teilstrichen Vorsprung für sich entscheiden konnte.

Günters TT-Power . . .

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.

Rennen Klasse 2:

War man zunächst der Meinung, die Teilnehmer hätten sich mittlerweile an die Strecke gewöhnt, so sah man sich doch bereits nach wenigen Runden getäuscht. Immer wieder musste die Terrortaste in Anspruch genommen werden und so zog sich das Rennen der ersten Startgruppe doch gehörig in die Länge. Martin Kranefuß konnte sich heute noch am besten aus dieser Abflugorgie heraushalten und wurde dafür mit dem ersten Platz in dieser Gruppe belohnt. Sein Junior Dennis, ebenfalls regelmäßiger Teilnehmer in der Trans-Am, war zwar mit angereist, verzichtete jedoch wegen anhaltender Magenprobleme auf einen Start.

Wie bereits in der kleinen Klasse lief es auch hier bei den beiden folgenden Gruppen erheblich besser. In Startgruppe 2 fiel besonders Thomas Dießle durch eine sehr solide und schnelle Vorstellung auf. Sehr schön die Duelle mit Andrea Fischer. Ralf Thöne komplettierte phasenweise diese Kampfgruppe, musste sich dann jedoch geschlagen geben und auch den Dortmunder Raphael Gdanitz ziehen lassen. Gegen Ende des Rennens konnte A.Fischer Dießle nicht mehr halten und fuhr P2 ein.

Der Brocke Mustang . . .

Gruppe 3 zeigte die ersten Sechs der Klasse 1. Von Beginn an zogen P.Fischer und D.Schulz dem Feld davon. Dahinter kabbelten sich die OWL Fahrer André Brocke und Andreas Rehm. Munter wechselten die beiden ihre Positionen und zeigten über die Spuren hinweg eine sehr ausgeglichene Leistung. Wenige Runden vor Schluss parkte Brocke seinen Firebird in Führung liegend, kurzzeitig im Grün. Rehm nutzte die Chance, zog vorbei und konnte sich dadurch mit lediglich 32 Teilstrichen Vorsprung den dritten Platz in der Gruppe sichern. Die Plätze Fünf und Sechs gingen an Uwe Pfaffenbach und Bernhard Müller. Beide haderten intensiv mit ihren Fahrzeugen und waren doch sichtlich erleichtert, als der Bahnstrom zum letzten Mal für diesen Sonntag abgeschaltet wurde.

Das zieht sich! Die lange Start/Zielgerade im Raceway

Trotz häufiger Unterbrechungen konnte Andreas Rehm gegen 17:00 Uhr das Tagesergebnis verlesen und die Teilnehmer machten sich langsam aber sicher auf ihren Heimweg.

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

Ergebnis Klasse 1	Klasse 2
1. Fischer, Patrick	1. Fischer, Patrick
2. Schulz, Dirk	2. Schulz, Dirk
3. Müller, Bernhard	3. Dießle, Thomas
4. Pfaffenbach, Uwe	4. Rehm, Andreas
5. Rehm, Andreas	5. Brocke, Andre
6. Brocke, Andre	6. Fischer, Andrea
7. Dießle, Thomas	7. Gdanitz, Raphael
8. Gdanitz, Raphael	8. Pfaffenbach, Uwe
9. Fischer, Andrea	9. Thöne, Ralf
10. Thöne, Ralf	10. Müller, Bernhard
11. Grabow, Dennis	11. Grabow, Dennis
12. Grabow, Günter	12. Kranefuß, Martin
13. Kranefuß, Martin	13. Woitas, Michael
14. Woitas, Michael	14. Grabow, Günter
15. Skibba, Stefan	15. Woitas, Henry
16. Woitas, Henry	16. Skibba, Stefan
17. Rose, Olaf	17. Rose, Olaf

Am 21.06.09 findet das nächste Rennen auf der bekannt schnellen und ebenfalls sehr langen Strecke der Familie Meister in Kamp-Lintfort statt.

Am Start die kleinen Klasse . . .

Da ein fest angesetzter Termin für ein freies Training bisher von den Teilnehmern nur sehr mäßig angenommen wurde, wird dieses Mal darauf verzichtet. Trainingswillige mögen sich bitte mit den Bahnbetreibern direkt in Verbindung setzen.

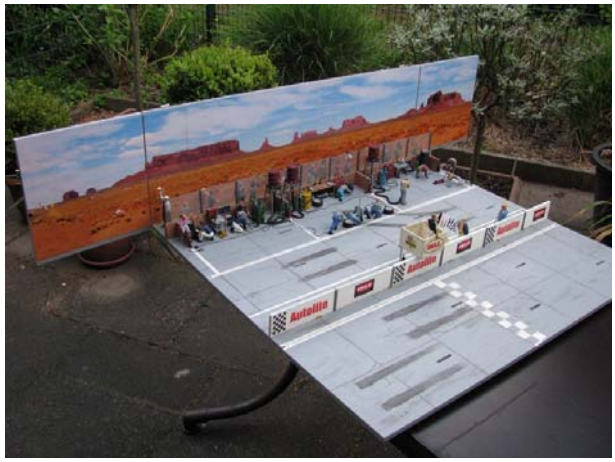
Um Rennleitung und gastgebenden Club eine vernünftige Planung zu ermöglich, wird um eine rechtzeitige Vornennung unter info@transam.eu gebeten !!

Von diesem Anblick hat sich wohl so mancher Fahrer irritieren lassen ☺☺

Alle Ergebnisse, Meisterschaftsstand und 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 !



Auf der Trans-Am Homepage entdeckt: Das Pfaffenbach'sche „Faltdiorama" für die Trans-Am – Chapeau . . . !☺!☺!☺

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

DPM

2. Lauf zur EPC vom 21. bis 23. Mai 2009 in Dietzenbach

Die Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) ist – zumindest seit dem Umzug ins Bürgerhaus Dietzenbach im Vorjahr – DAS Mega-Ereignis schlechthin im Deutschen Slotracing . . .

Die 11. DPM beginnt Donnerstag Vormittag im hessischen Dietzenbach – zentral gelegen im Dreieck Frankfurt/Main, Darmstadt, Offenbach – und findet in der Nacht von Samstag auf Sonntag ihren Abschluss.

Gemeldet sind 56 Teams aus 7 Nationen mit jeweils drei Fahrern – in Summe also 168 Fahrer. Der Westen mischt dabei mittlerweile zu rund ¼ mit – und stellt dabei selbstredend das ein oder andere mitfavorisierte Team . . .

2008 wurde die DPM erstmals im Bürgerhaus Dietzenbach ausgetragen . . .

Die DPM wird erneut als 2. Lauf zur European Plafit Championship (EPC) gewertet, welche aus drei Läufen in Dänemark, Deutschland und Spanien besteht. Zum EPC-Auftakt in Kopenhagen nahmen wie im Vorjahr neun deutsche Teams teil – darunter auch vier Teams aus dem Westen. Der Zieleinlauf lautete Plastikquäler vor Kraner vor NASCAR vor Bad Boys vor Plastikquäler 2 – das nennt man wohl „Erfolgsquote“ . . . ☺☺

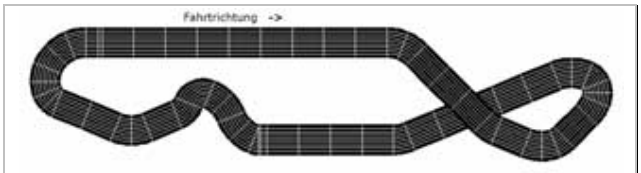
Historie (Recycling aus 2008)

Die Idee der DPM beruht auf möglichst großer Chancengleichheit im gefahrenen Material. So werden Einheitschassis zwingend vorgegeben und auch die Aufbereitung der GT-Karosserien ist strikt geregelt. Der Bison Motor sowie die Moosgummi Räder vom Typ Procomp 3 werden ausgegeben.

Diese Konzeption scheint aufzugehen, wie der Zulauf zur DPM nachhaltig belegt. Der Westen tut sich naturgemäß etwas schwerer mit der Konstellation Holzbahn und Moosgummibereifung - aber auch in der Beteiligung westlicher Teams ist ein klarer Trend abzulesen:

Jahr	Teams
2003	1
2004	1½
2005	3
2006	5
2007	8
2008	12
2009	14

Seit 2005 wird ausschließlich für die DPM eine 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn aufgebaut - sodass zumindest massive Heimvorteile nicht gegeben sind. Auch während der DPM sind die Fahrzeiten auf dieser Strecke sehr exakt geregelt, sodass kein Team mehr Kilometer darauf zurück legen kann, als seine Konkurrenten . . .



„Grand-Prix“ Kurs: Die 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn wird nur einmal pro Jahr aufgebaut - in 8 *12 Minuten wird darauf die DPM ausgefahren . . .

2009

Ein wenig sind die Organisatoren der DPM immer noch auf der Suche nach dem richtigen Format für das jährlich ausgetragene Veranstaltungshighlight. So sind auch für 2009 wieder einige Änderungen im Aufbau der DPM zu verzeichnen:

- Das im Vorjahr eingeführte Semi Finale am Donnerstag (im Sinne einer Vorqualifikation) wurde wieder verworfen.
- Auch das parallele Ausfahren von Finale (auf der großen 8-spurigen DPM-Bahn) und

B-Finale auf einer kürzeren, nur 4-spurigen Strecke entfällt.
- Dafür ist der Himmelfahrtsdonnerstag nun zusätzlicher Trainingstag für alle Teams (mit drei Durchgängen / Team).
- Ferner wurde die Anzahl der Teams für das Finale auf 56 angehoben.
  Mit dieser Regelung wird die Anzahl startberechtigter Teams zwar um 8 zurück gefahren. Dafür steht nun wieder allen Crews das volle Programm offen . . .

In den wesentlichen Punkten bleiben aber Organisation und Ablauf der DPM nach bewährtem Muster erhalten – und versprechen drei hochinteressante Tage des Slotracings in Dietzenbach . . .

Die DPM Teilnehmer 2008 én bloc . . .

Ablauf

Diese drei Tage der DPM gliedern sich in diesem Jahr wie folgt:
- Der Donnerstag fungiert als zusätzlicher Trainingstag.
- Der Freitag umfasst Training, Materialausgabe, technische Abnahme sowie die Quali.
- Der Samstag bietet „nur“ Rennen – nach Plan von 7:30 Uhr bis in die Nacht.

Insgesamt ist von der Ablauforganisation wenig Neues zu vermelden – abgesehen von der Rolle des Donnerstags: Dieser zusätzliche Tag bringt mehr Trainingsmöglichkeit für die Teams. Der Nachmittag wird den heimischen Teams angeboten. Der Abend ist den weiter anreisenden internationalen Teams vorbehalten. Je drei Sessions stehen für alle Teams auf dem Programm . . .
Ferner wird die Startreihenfolge bei der Quali in diesem Jahr erstmals ausgelost – und entspricht nicht länger der umgekehrten Reihenfolge der Team-Nummerierung. Lediglich die Top 10 des Vorjahres sind gesetzt und starten als Letzte – dann selbstredend in umgekehrter Reihenfolge. Die Vorjahressieger A.C.R. werden also den Schlusspunkt in der freitagabendlichen Quali setzen . . . ☺☺

Das DPM Fahrerlager 2008 aus der Vogelperspektive . . .

Teams

56 Teams bilden den Rahmen für die diesjährige DPM. Die Warteliste wies im Frühjahr noch weitere Namen auf – mittlerweile wurde nach etlichen Absagen ein wenig aufgerückt, sodass sich ein halbwegs rundes Bild ergibt. Dennoch kann sich kurzfristig an den Veranstaltungstagen sicherlich noch eine Änderung ergeben . . .

International

Die iInternationale Beteiligung an der DPM ist geringer als im Vorjahr – die Wirtschaftskrise scheint zumindest die ausländischen Teams durchaus zu beeindrucken. Diese Tendenz war bereits beim 1. Lauf zur EPC in Kopenhagen feststellbar. Insbesondere spanische Teams haben ihr Engagement reduzieren müssen – und auch ein japanisches Team fehlt erstmalig nach vier aufeinanderfolgenden Gastspielen in der Starterliste der DPM.

National

Abgesehen von der Fox-Fahrerfraktion tritt nahezu das gesamte Who-Is-Who des deutschen Slotracings in Dietzenbach zur DPM an. Die Regionen Mitte, Süd und West stellen das Gros der Teams, der Osten ist ebenfalls vertreten – lediglich der Norden endet einmal mehr auf Höhe der S.R.I.G. Teuto . . . ☺☺

Regional

Der Westen bietet ein ähnliches Bild wie das restliche nationale Starterfeld. Die Serien, welche mit den großen Motoren fahren (i.e. GT/LM, NASCAR, SLP, SLP-Cup, 245), sind gut repräsentiert. Die „Niederspannungsfraktion“ fehlt hingegen gänzlich.

In Summe werden 14 Teams mit mehr oder weniger westlicher Beteiligung bei der DPM antreten – was eine Steigerung um zwei Teams und ca. ¼ des Starterfeldes ausmacht:

1. A.C.R. Racing ..... Kottenheim ....(#11)
2. A.C.R. Junior Racing . Kottenheim.....(#64)
3. Kraner Racing ..... Duisburg .....(#12)
4. Kraner Racing 2 ..... Duisburg .....(#44)
5. MMK-Racing ..... Duisburg .....(#52)
6. NASCAR Slot Racing Duisburg .....(#16)
7. Piccomat..... Köln .....(#53)
8. Plastikquäler..... Dortmund .....(#18)
9. Plastikquäler 2..... Dortmund .....(#45)
10. Rossija..... Bohmte .....(#63)
11. Slot Mittelrhein ..... Weißenthurm..(#47)
12. Slot Racing COE1..... Coesfeld .....(#65)
13. Teuto Corse..... Melle .....(#57)
14. Vaillante Racing..... Wiernsheim ....(#58)

Neu dabei sind in diesem Jahr die drei #60er Teams – also “A.C.R. Junior”, “Rossija” und “Slot Racing COE”. Wobei nur letztere nicht auf Erfahrungen eines Nr.1 Teams zurückgreifen können. Aus dem Namen ist ersichtlich, wohin “A.C.R. Junior” gehört und “Rossija” ist durchaus ein wenig als “Teuto Corse II“ einzustufen . . . ☺☺

Die etwas ausführlichere Teamvorstellung ist heuer ausgegliedert – und in einem separatem Teil am Ende des DPM Beitrages (noch hinter dem Zeitplan und den Vorjahresergebnissen) zu finden . . .

DPM 2008: vor dem Training . . .

Kaffeesatz

Ein Blick auf die Liste der Sieger der letzten vier Jahren – seitdem wird auf der aktuellen DPM Strecke gefahren – weist eine gewisse Konstanz bei den Platzierten aus:

Jahr	Sieger	2. Platz	3. Platz
2005	Bad Boys	Plastikquäler	Kraner
2006	Kraner	Litzenrocker	Bad Boys
2007	A.C.R.	SKR	Plastikquäler
2008	A.C.R.	Kraner	No Limits

Bezieht man neben den o.a. auch die Leistungen beim 1. Lauf zur EPC 2009 in Kopenhagen mit ein, dürften „A.C.R.“ (dort nicht am Start), „Bad Boys“, „Kraner“ und „Plastikquäler“ die Top **Favoriten** sein. Mit ein paar Abstrichen gehören dann auch „Dr. Slot Juniors“, „NASCAR“, „No Limits“ und „Plastikquäler 2“ auf die erweiterte Liste . . .

Ein Fragezeichen steht wie immer hinter den spanischen Crews, ordnet man doch dort die Fahrer recht flexibel den einzelnen Teams zu. Das gute Abschneiden von „Criccrac“ bei der DPM in den vergangenen Jahren oder der Sieg von „Allmodelli“ beim EPC Finale 2008 in Barcelona deuten jedoch an, dass zumindest mit ein oder zwei der spanischen Teams zu rechnen sein wird. Sowohl den Namen nach als auch gemäß ihrer Besetzung treten in 2009 mit „Afondo“, „Allmodelli“, „Criccrac“ und „Marina Alta“ nur die stärksten spanischen Teams die Reise nach Dietzenbach an !! Und das schnellste iberische Team dürfte in Dietzenbach mutmaßlich „Allmodelli“ sein . . . !!

Was die anderen internationalen Teams bewegen werden, bleibt abzuwarten. Die dänischen „Racefun“, die schweizer „Slot Connection“ sowie die italienischen „Engage“ nahmen im Vorjahr erstmalig an der DPM teil – und sollten in diesem Jahr die dabei gewonnenen Erkenntnisse durchaus in Platzierungen weiter vorn umsetzen können. Allerdings soll den Jungs aus DK bzw. CH damit nicht gleich die Favoritenbürde auferlegt werden . . . ☺☺

Gespannt darf man ferner auf die Eidgenossen des Teams „No Respect“ sein, die in der Paarung Balsiger, Hirt und Moritsch auflaufen. Die Drei mischen den SLP in Bayern, Österreich und der Schweiz mit schöner Regelmäßigkeit auf und dürften mit dieser Referenz bei ihrem ersten Auftritt bei der DPM mit entsprechender Aufmerksamkeit rechnen . . . ☺☺

Mitfavoriten für die DPM 2009 sind u.a. „Kraner“, „NASCAR“ und „PQ“ . . .

Bezüglich der **Schlagzahl** lohnt ebenfalls ein Blick auf die Ergebnisse der drei Vorjahre, in welchen die DPM jeweils nach demselben Rennformat ausgetragen wurde:

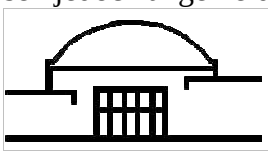
Jahr	Sieger	2. Platz	3. Platz
2006	735,18	726,35	724,16
2007	743,12	742,19	739,12
2008	749,41	747,19	744,12

Ob man die anvisierten Rundenwerte auch in diesem Jahr im Sinne der o.a. Werte einfach so weiter fortschreiben kann, darf bezweifelt werden – also ganz wie im Vorjahr . . . ☺☺
Interessant ist jedenfalls, dass das Reglement in den oben ausgewiesenen Jahren stabil blieb und daher kaum Ursache für die Leistungssprünge gewesen sein kann. Auch sollte der Lerneffekt bezüglich der Strecke in der Übersicht keine allzu gravierende Rolle spielen, da der DPM Kurs bereits in 2004 befahren wurde und somit der gravierendste „Aha-Effekt“ in 2005 vollzogen worden sein dürfte . . .

Wir halten fest: „Mehr geht nicht !“ heißt es in jedem Jahr – dennoch wanderte die Meßlatte bislang immer höher – und zwar deutlich. Warum dann nicht ebenfalls in 2009 . . . !? !?
Sollten also die Bahnbedingungen halbwegs das Niveau der Vorjahre erreichen, mögen die Top 3 der DPM 2009 getrost die 750 Runden Marke attackieren . . . ☺☺

Organisatorisches

Parkfläche steht vor dem Bürgerhaus in Dietzenbach in großzügigem Umfang zur Verfügung !! Jedoch müssen Dauerparker gut sichtbar einen **Parkausweis** im Fahrzeug anbringen. Dieser ist täglich am frühen Morgen bei der Rennleitung erhältlich – und muss ebenso täglich ausgetauscht werden !!
Wohnmobile und Wohnwagen können unmittelbar am Bürgerhaus abgestellt werden – und ggf. auch einen Stromanschluss erhalten, müssen jedoch angemeldet werden !!



Bürgerhaus Dietzenbach
Kontakt: Herr Wiegand
Mo-Fr 10-15h
Tel. 06074 / 3201562

Mediales

Der Einsatz von Live Ticker und Live Cam ist geplant. Hinter der Live Cam steht einmal mehr noch ein kleines Fragezeichen, da die technischen Rahmenbedingungen in Dietzenbach erst zur Veranstaltung hin definitiv geklärt werden können.

- Der **Donnerstag** dient auch für die „Live“ Technik dem Warm-Up bzw. Funktionstest. Gravierende Höhepunkte sind kaum zu erwarten. Somit wird der Live Ticker mutmaßlich eher ruhig dahin plätschern – und ab und zu die Rubriken „Gesellschaftliches“ und „Kaffeesatz“ bedienen . . . ☺☺
- Am **Freitag** wird’s sicherlich interessanter als am Tag I. Erster Höhepunkt dürfte der letzte Trainingsdurchgang ab ca. 18:00 Uhr werden, welcher mit ausgegebenen Material (Motor und Räder) bestritten wird und erste Eindrücke über das wahre Kräfteverhältnis geben könnte, so sich die Teams wie zuletzt in Kopenhagen nicht arg zurück halten. Am späten Abend – geplant für ca. 22:00 Uhr – bestimmt die Quali die Startaufstellung für den Samstag . . .
- Der Rennbetrieb beginnt am **Samstag** bereits um 7:30 Uhr – und geht non-stop weiter, bis zum für etwa 20:30 Uhr angesetzten Finale. Höhepunkte dürften erfahrungsgemäß die Rennen der zwei schnellsten Startgruppen werden. In Summe dürften am Samstag annähernd 16 Stunden Slotracing zu übertragen und kommentieren sein . . .

Live Ticker DPM 2009 **Live Cam DPM 2009**

Alles weitere gibt’s hier:
Plafit Racing

Ausführlicher Zeitplan (für Donnerstag und Freitag)

Time Table - Thursday, 21th of May 2009 / Zeitplan - Donnerstag, 21. Mai 2009

	Teams 71-78	Teams 61-68	Teams 51-58	Teams 41-48	Teams 31-38	Teams 21-28	Teams 11-18
11:30	T1						
12:00		T1					
12:30			T1				
13:00				T1			
13:30							T1
14:00	T2						
14:30		T2					
15:00			T2				
15:30				T2			
16:00							T2
16:30	T3						
17:00		T3					
17:30			T3				
18:00				T3			
18:30							T3
19:00					T1		
19:30						T1	
20:00					T2		
20:30						T2	
21:00					T3		
21:30						T3	

Glossary / Glossar:
Tx = Practice No. X / Training Nr. X
Br = Briefing of Teamcaptains / Teamchefbesprechung
Ma = Handout of Material / Materialausgabe

Time Table - Friday, 22nd of May 2009 / Zeitplan - Freitag, 22. Mai 2009

	Teams 71-78	Teams 61-68	Teams 51-58	Teams 41-48	Teams 31-38	Teams 21-28	Teams 11-18
07:30	T1						
08:00	Br (8:10)	T1					
08:30		Br (08:40)	T1				
09:00			Br (09:10)	T1			
09:30				Br (09:40)	T1		
10:00					Br (10:10)	T1	
10:30						Br (10:40)	T1
11:00	T2						Br (11:10)
11:30		T2					
12:00			T2				
12:30				T2			
13:00					T2		
13:30						T2	
14:00							T2
14:30	T3						
15:00	Ma (15:10)	T3					
15:30			T3				
16:00		Ma (16:00)		T3			
16:30			Ma (16:50)		T3		
17:00						T3	
17:30				Ma (17:40)			T3
18:00	T4						
18:30		T4			Ma (18:30)		
19:00			T4			Ma (19:20)	
19:30				T4			
20:00					T4		Ma (20:10)
20:30						T4	
21:00							T4
21:30	Photo, all Teams (21:40) - Qualifications, all Teams (22:00) - Concours						

Nachfolgend die Detailinformationen zur Veranstaltung am 21. bis 23. Mai 2009:

Adresse

Bürgerhaus Dietzenbach
Offenbacher Str.11
63128 Dietzenbach

URL

www.dietzenbach.de

Strecke

8-spurig, Holzbahn, ca. 46,0m lang

Zeitplan

Donnerstag, 21. Mai 2009

ab 10:00h Hallenöffnung
ab 11:30h Zusatztraining nationale Teams
ab 19:00h Zusatztraining internationale Teams
ca. 22:00h Ende Tag I.

Freitag, 22. Mai 20098

ab 07:00h Hallenöffnung
ab 07:30h freies Training
ab 15:10h Materialausgabe
ab 18:00h Abschlusstraining
ab 22:00h Quali
ab 23:00h Concourse d'Elegance

Samstag, 23. Mai 2009

ab 07:00h Hallenöffnung
ab 07:30h Rennen (8 * 12 Minuten)
ca. 18:30h Rennen Startgruppe 6
ca. 20:30h Rennen Startgruppe 7
ca. 23:00h Siegerehrung
anschließend After Race Party im „Green Windows Pub" (Bürgerhaus)

Historie

2008

1. A.C.R. ..... 749,41 Rd.
2. Kraner-Racing ..... 747,19 Rd.
3. No Limits ..... 744,12 Rd.
4. Bad Boys ..... 743,40 Rd.
5. Dr. Slot Juniors ..... 740,44 Rd.
6. NASCAR Slot Racing ..... 740,34 Rd.
7. Plastikquäler ..... 739,37 Rd.
8. Criccrac ..... 739,34 Rd.
9. KIK Racing ..... 736,42 Rd.
10. Plastikquäler 2 ..... 734,14 Rd.
11. Dr. Slot ..... 729,40 Rd.
12. Jäger Team ..... 727,45 Rd.
15. Slot Mittelrhein ..... 725,04 Rd.
16. Kraner-Racing 2 ..... 719,16 Rd.
22. NASCAR Slot-Racing 2 ..... 712,19 Rd.
31. Teuto Corse ..... 703,04 Rd.
39. Piccomat ..... 693,09 Rd.
42. Vaillante Racing ..... 677,34 Rd.
52. MMK-Racing ..... B-Finale 1.056,19 Rd.

2007

1. A.C.R. ..... 743,12 Rd.
2. SKR with Zink ..... 742,19 Rd.
3. Plastikquäler ..... 739,12 Rd.
4. Criccrac ..... 737,35 Rd.
5. Kraner-Racing ..... 733,36 Rd.
6. Dr. Slot Juniors ..... 732,19 Rd.
7. No Limits ..... 728,45 Rd.
8. KIK Racing ..... 724,17 Rd.
9. NASCAR Slot Racing ..... 723,41 Rd.
10. Leo Chili Racing ..... 722,42 Rd.
11. Bad Boys ..... 722,14 Rd.
12. Tim Comarca ..... 714,33 Rd.
16. Slot Mittelrhein ..... 706,34 Rd.
22. Vaillante Racing ..... 697,15 Rd.
24. Teuto Corse ..... 694,24 Rd.
34. Piccomat ..... 678,18 Rd.
47. OWL-Weser Slot ..... 644,33 Rd.
48. Roadrunner's ..... 591,12 Rd.

Teams 2009

Nachfolgend ein paar Informationen zu Teams und Fahrern mit westlicher Beteiligung.
Auf die Abfrage von Team-Status und -Erwartungshaltung wurde in diesem Jahr verzichtet:

#11 A.C.R. Racing

Sieger DPM 2007 und 2008

Personalien: Alex Ortmann (Teamchef), Caroline Schnitzler und Ralf Seif (Ingenieur)

„A.C.R." haben in genau dieser Besetzung in den letzten zwei Jahren die DPM gewonnen und dazu in 2008 auch die EPC . . .

Meinung: „A.C.R." gehört – nicht nur aufgrund der zurück liegenden Erfolge – zu den Top Favoriten. Bislang waren die Drei aus Kottenheim, Duisburg und Trier immer auf den Punkt fit – und hatten zusätzlich zum Speed immer das notwendige Quäntchen

Glück, welches es nun einmal für den Erfolg bedarf . . .

„A.C.R.“ hatte in 2007 und 2008 allen Grund zu guter Laune . . . ☺☺

#12 Kraner Racing

Vorjahr P2, Kopenhagen P2

Personalien: Stephan Bolz, Andreas Laufenberg (Teamchef und Ingenieur) und Nick de Wachter (Co-Ingenieur)

“Kraner“ fährt seit Kopenhagen 2009 mit Nick als drittem Mann, da Thomas Nötzel zurück zu den PQ gegangen ist. Die beim ersten EPC Lauf gezeigte Performance belegte jedoch, dass Nick ein vollwertiger Ersatz ist . . .

Meinung: Nach dem Durchhänger bei der DKPM 2008 vermochte „Kraner“ zu allen drei folgenden Wertungsläufen zur EPC – also DPM und PWS 2008 sowie DKPM 2009 – in die Top 3 zu fahren. Damit hätten wir also unsere zweiten Top Favoriten . . .

Die schnellste Startgruppe beim 1. Lauf zur EPC 2009 in Kopenhagen – v.r.n.l.: „PQ“, „PQ2“, „NASCAR“, „Kraner“. . .

#16 NASCAR Slot Racing

(Vorjahr P6, Kopenhagen P3)

Personalien: Manfred Stork (Teamchef und Ingenieur), Oliver Stork und Mirko Weber

Mirko Weber (nur noch sporadischer Plastikquäler) vertritt Patrick Meister, der eine anderweitige Verpflichtung hat – und ist laut Teamchef ein „starker Ersatz“ !! Schön, dass „NASCAR" endlich einmal die Stars nicht abgibt, sondern verpflichtet . . . !!☺☺

In Kopenhagen 2009 half Ditmar Schortmann bei „NASCAR“ aus . . .

Meinung: Auch NASCAR war in 2008 und 2009 bei der EPC immer ganz vorn mit dabei – die Fahrzeuge waren jeweils bestens auf die Streckenbedingungen vorbereitet. Der Vizetitel in der EPC 2008 spricht diesbezüglich Bände! Ergo müssen Manfred und seine NASCARos auch für die DPM mit in den erweiterten Favoritenkreis . . .

Exkurs: Das im Vorjahr bei seiner Premiere mit P2 im Semi Finale und P22 im Finale recht erfolgreiche Team „NASCAR 2“ ist heuer leider nicht am Start. Dazu der Teamchef:

„Das 2. NASCAR Team ist dieses Jahr nicht zustande gekommen, weil bis auf einen alle an diesem Wochenende etwas anderes unternehmen – oder gerade dann in Urlaub fahren! Ich habe 'ne Menge Leute gefragt, bis ich dann aufgegeben

habe!“ Schade !! Da wird „Kraner 2“ glatt der Lieblingsgegner fehlen – und Manfred ein Grund, ab und zu einmal breit zu grinsen ☺☺

#18 Plastikquäler
Vorjahr P7, Sieg in Kopenhagen

Personalien: Sebastian Nockemann (Teamchef und Ingenieur), Thomas Nötzel und Christian Schnitzler (Ingenieur)
Thomas ist eine Art „Heimkehrer“ – bis 2006 war er schon einmal bei den PQ tätig und fuhr dann in den zwei letzten Jahren die EPC bei den Lieblingskonkurrenten „Kraner“. Er ersetzt Lukas Neumann, der nach nur einjährigem Gastspiel bei den PQ in diesem Jahr nicht mehr dabei ist . . .

Meinung: Bis auf die DPM 2008 holten die PQ bei allen EPC Veranstaltungen in der Quali die Pole. Der Speed ist also da – das notwendige Glück leider nicht immer. Bei der PWS 2008 sprang aber immerhin P2 heraus und bei der DKPM 2009 der Sieg. Optimisten würden daher vom Aufwärtstrend sprechen . . . ☺☺

#44 Kraner Racing 2
Vorjahr P16

Personalien: Mario Hausmann, Ulli Nötzel (Aushilfs-Ingenieur ☺) und Roger Schemmel – Teamchef und Chef-Ingenieur ist Andreas Laufenberg
Hans Quadt ist immer noch nicht völlig genesen, deshalb muss Roger ’ran und zusammen mit Ulli die Ehre des SRC Köln retten . . . ☺☺

Ulli bei der Materialausgabe 2008: Anscheinend nur als „Zeitnehmer“ engagiert – dabei aber mit aller Kraft . . . ☺☺

Meinung: Für die Crew aus Köln und Moers gilt es P16 aus dem Vorjahr zu verteidigen. Mit einem „Kraner“ Fahrzeug ist der Grundstein sicherlich gelegt. Aber das Starterfeld ist eher stärker als im Vorjahr. Jeder Platz in den Top 20 muss daher definitiv als „P16 verteidigt“ gelten . . . ☺☺

#45 Plastikquäler 2
Vorjahr P10, Kopenhagen P5,

Personalien: JanS (Ingenieur), JanU (Ingenieur) und Stefan Waschow – Teamchef ist Sebastian Nockemann
Die „PQ2“ treten in derselben Besetzung wie in Kopenhagen an. Nordlicht Stefan ist bereits voll assimiliert – und nach nur einem Rennen im Team ebenso „malade“ wie die restliche Belegschaft . . . ☺☺

Meinung: Bislang hat es für das Nr.2 Team der PQ bei der EPC nie richtig gepasst. Gegner, Technik und schieres Pech standen eigentlich bei allen drei Auftritten in 2008 und 2009 im Weg herum. Da halfen auch die guten Quali Resultate wenig.
Sollte die Pechsträhne bei der DPM 2009 abreißen, sind die „PQ2“ dennoch keine Top Favoriten. Bis auf den Mittelfeldspieler „U“ verfügt man im Team nur über wenig bis gar keine Erfahrung mit der DPM-Strecke . . .

#47 Slot Mittelrhein
Vorjahr P15

Personalien: Peter Juchem (Ingenieur), Hansi Rodenberg und Dirk Wolf
Mit den Jungs vom Mittelrhein will niemand sonst fahren – deshalb ist die Aufstellung im Team seit Jahren unverändert . . . ☺☺

Meinung: Die Mittelrheiner dürften wie in jedem Jahr die „Bruttoregistertonnenwertung“ haushoch gewinnen ☺ Und auch in der „Humorwertung“ liegen sie eigentlich immer in den Top 3 – nur der Hansi hat nicht immer ’was zu lachen . . . ☺☺
Von der Performance her düsen die Jungs aus Höhr-Grenzhausen immer in der zweiten Startgruppe – vielleicht nicht in der Quali, auf jeden Fall aber über die Distanz !!
„Slot Mittelrhein“ verfügt als einziges der hier aufgelisteten Teams über fundierte Erfahrung im Rennbetrieb mit den DPM Fahrzeugen über das Jahr – man beteiligt sich regelmäßig an der HPM. Dort wurde zuletzt beim Heimspiel in

Höhr-Grenzhausen ein Sieg und eine P4 eingefahren. Man ist also gerüstet und hat gute Chancen, sich mutmaßlich auch im dritten Jahr in den Top 20 zu behaupten . . .

Der Sieg in zwei (inoffiziellen) Kategorien wird „Slot Mittelrhein“ auch bei der DPM 2009 kaum zu nehmen sein . . . ☺☺

#52 MMK-Racing
Vorjahr P52

Personalien: Michael Moes, Klaus Schnitzler (Teamchef) und Manuela Schnitzler – Ingenieur ist Christian Schnitzler
„MMK“ ist in dieser Aufstellung zum dritten Mal dabei. Manuela ist eine der wenigen Teilnehmerinnen im Feld . . .

Meinung: Das „MMK“ Fahrzeug ist wieder eine Corvette C6R (aus dem Vorjahr) „prepared by Psycho“. Nach zwei Mal technischem Pech in 2007 und 2008 wird es allerhöchste Zeit, dass die Drei einmal problemlos ins Ziel kommen und bei der DPM ein Erfolgserlebnis erhalten . . . ☺☺

#53 Piccomat
Vorjahr P39

Personalien: Nezih Durukanli, Marcus Hasse und Ditmar Schortmann (Ingenieur)
Auch in diesem Team besteht viel personelle Konstanz. “Rookie” Marcus ist nun auch bereits im dritten Jahr dabei . . .

Meinung: Der Text für „MMK“ kann 1:1 für „Piccomat“ beibehalten werden. Die Kölner düsen wieder mit ihrer C6R aus dem Vorjahr, hatten in 2007 und 2008 viel Pech und wurden deutlich unter Wert geschlagen. Auch ihnen sei 2009 ein Erfolgserlebnis gegönnt . . . !!

“Piccomat” ist in 2008 mit der Corvette C6R nicht wirklich glücklich geworden . . .

#57 Teuto Corse
Vorjahr P31

Personalien: Thorsten Florijan, Christoph Müller (Teamchef) und Wolfgang Ullrich (Ingenieur)
Stammfahrer und „Standard-Teamchef“ Andy „Poldi“ Lippold fehlt aufgrund privater Verpflichtungen – und wird durch Thorsten (als Fahrer), Christoph (als Teamchef) und Wolfgang (als Ingenieur) ersetzt. Wenn diese Drei ihren Job nicht richtig machen, wird der Chef sicherlich via Live Ticker darüber informiert sein und sich unverzüglich melden . . . ☺☺

Meinung: Die Teutonen sind im 4. Jahr dabei und verfügen dementsprechend über viel Routine. Man fuhr bislang in den 20er Rängen – ohne den Teamchef dürfte die Crew leicht nervös sein ☺ . . . und eine Wiederholung der Vorjahresplatzierung die große Herausforderung darstellen . . . !!

#58 Vaillante Racing
Vorjahr P42, Kopenhagen P9

Personalien: Tommy Becker (Akkuschrauber !☺), Uwe Bönisch (Teamchef) und Peter Hartmann
„Vaillante“ tritt in der Standardbesetzung für die DPM an. Alle Drei „Comic Fans“ weisen hier viel Erfahrung auf . . .

Meinung: Die Vorjahresplatzierung kann nicht das Ziel von „Vaillante“ sein – dann schon e-

her der 2007er Wert (P22) !☺ Wenn die drei Routiniers ihr Fahrzeug halbwegs hinbekommen, ist das durchaus machbar – sonst hilft ja vielleicht wieder Manni aus . . . ☺☺

„Tausend Jahre Erfahrung“ – hier bei der Materialausgabe zur DPM 2007 . . .

#63 Rossija

Im Vorjahr nicht am Start.

Personalien: Hendrik Behrens (Ingenieur), Mario Broksch und Wjatscheslaw Portnjagin (Teamchef)

„Rossija“ ist quasi eine Außenstelle des Teams „Teuto Corse“ – finden sich die Namen der handelnden Personen doch regelmäßig auf der Ergebnislisten der S.R.I.G. Teuto Clubrennen. Bei Auswärtsspielen sind die Drei „Rossijas“ bislang allerdings kaum in Erscheinung getreten . . .

Meinung: Die Jungs um Slawa werden es schwer haben, bei ihrem ersten Auftritt auf der DPM. Ein wenig Support können sicherlich die Kollegen von der S.R.I.G. Teuto geben – aber die Zielsetzung darf eigentlich nur lauten, nicht ganz hinten zu fahren – und möglichst viel Erfahrung für die noch kommenden DPMs zu sammeln . . . ☺☺

#64 A.C.R. Junior Racing

Im Vorjahr nicht am Start.

Personalien: Marc Kurella, André Linberg und Ramon Trimborn

Hier handelt sich im Prinzip um die jugendliche Slot-Ring Mannschaft aus Herzogenrath, wie sie auch (zusammen mit Nick de Wachter) im SLP unterwegs ist – bei der DPM nur halt unter einem anderen Label, quasi als „Mogelpackung“ . . . ☺☺

Zwei andere Slot-Ring Junioren sind dem Vernehmen nach in weiteren DPM Teams zu finden . . .

Meinung: Beim „A.C.R. Junior“ Team handelt es sich zwar auch um DPM Rookies, allerdings dürften die Herren von „A.C.R. Senior“ ordentlichen technischen Support geben, sodass das Junior Fahrzeug sicherlich kein Problem sein dürfte – jedenfalls, sofern die Junior Mechaniker die Vorbereitungsphase entsprechend nutzen. Ansonsten droht Ungemach, da die DPM keine verlängerten Zeiten für die technische Abnahme kennt !☺

Für die Drei aus Herzogenrath und Umgebung steht beim ersten DPM Auftritt sicherlich erst einmal Lernen auf dem Programm. Dass es dabei dennoch zu einer ordentlichen Platzierung in den Top 20 reichen sollte, steht zu erwarten . . .

Das Starterfeld der DPM 2008 . . .

#65 Slot Racing COE1
Im Vorjahr nicht am Start.

Personalien: Torsten Küller, Dirk Pott (Teamchef) und Dominik Pott
Die absoluten Newbees stammen aus dem Slotracing Center Coesfeld. Der Teamchef war in früheren Jahren sporadisch in der 245 unterwegs. Die restliche Crew verfügt bislang über keine Erfahrung im clubübergreifenden Slotracing . . .

Meinung: „COE“ setzt für sich als absolutes Rookie Team auf Porsche 911 GT1. Sieht man von ein paar Telefonaten ab, gibt es keine Unterstützung für die Münsterländer – und Null Know-How. Dementsprechend wird die DPM zum großen Abenteuer, mutmaßlich aber dennoch viel Spaß machen. Und das berühmte „nur nicht Letzte werden“ kann dabei nur die Devise sein . . . !!

Bei der DPM wartet jedenfalls wieder viel, viel Arbeit auf die Teams . . . !☺☺☺

DSC-West

1. Lauf am 23. Mai 2009 in Dortmund

geschrieben von Dieter

Lasset die Spiele beginnen . . .
Oder: Der Wilde Westen und die schönen Streitwagen

Im Westen. Pünktlich zu den warmen Temperaturen wird auch der Westen wieder munter und aktiv und tritt in die heiße Phase der 5. DSC-West Saison ein. Knapp 6 Tage noch bis zum ersten Lauf in Dortmund.

Die Aussichten

Was gibt es Aktuelles zu melden? Sind denn schon alle fertig vorbereitet und ausgetestet? Mitnichten !!!!!
Es wird noch fleißigst gedengelt und gehämmert, um die „Boliden“ an die Startlinie zu bringen. Einzig die „Trainings-Weltmeister“ in Sachen DSC wie Hermes, Sommer, Fischer aber auch Simsek und Schauf scheinen nach dem Testlauf am Samstag in Dortmund bestens vorbereitet in die Saison zu starten. Der Vorlauf war am Samstag schon recht gut besucht, mit ca. 20 Teilnehmern – unter anderem auch aus Kassel; denn Rainer und Norbert starten Ihre erste DSC Saison. Es wurde viel gefahren und gebastelt, Ralf Lastring haderte ein wenig mit der Performance seines 917K.
Etliche andere, wie zum Beispiel der Pressefuzzi selbst, werden wohl bis Freitagnacht in den Kellern hocken, um die Streitwagen zu komplettieren.

Um Euch einen Eindruck zu vermitteln, anbei einige Zustandsbilder:

Klasse I Frank Hermes, Porsche 904 . . .

Klasse I+II Sascha Weger: Das ist mal ein Diorama . . .

Ohne Worte Kl. 2 von Volker Schwedt

Und die Kl. 1……..

Auf diese Autos können wir uns nur freuen. Aber eines möchte ich hier noch loswerden: Volker, herzlichen Glückwunsch zu Deinem Geburtstag – ist zwar schon wieder einen Tag her aber viel Glück, Erfolg und Gesundheit, bleib immer im Schlitz……..

Na Kai, schaffst Du das noch ?????????

Wir sind mal gespannt….

Das Regelwerk

Die einzigen gravierenden Änderungen im Reglement betreffen die Mittelmotor-Autos in der kleinen Klasse die seid letzten Jahr wieder mit 72mm Spurbreite betrieben werden dürfen, - das sollte jedoch bekannt sein.
Wer das aber noch mal genau nachlesen möchte, sollte sich das aktuelle Reglement auf der DSC-Cup Seite verinnerlichen.

Die Gladiatoren

Wer dann letztendlich ganz vorne steht, weiß noch nicht einmal das Orakel. Sicherlich gibt es etliche heiße Anwärter auf den Posten DSC-West Champion. Zunächst einmal der amtierende Titelträger – in den letzten 3 Jahren Frank Hermes, dessen Ausflüge zu DSC-Läufen allesamt mit Top Platzierungen gepflastert sind. Die Wettbüros handeln Ihn aber mit einem sehr geringen Kurs, so dass sich eine Wette auf Frank wohl nicht lohnt.
Kai Uwe Schott, der sich in der letzten Saison stetig verbessert hat, wird im Vorfeld zu den Sieganwärtern gerechnet. Wie viel Zeit wird Michael Kaltenpoth haben, um sich auf die einzelnen Strecken vorzubereiten? In diesem Jahr waren schon einige sehr gute Ergebnisse in anderen Regionen zu sichten. Auch Mehmet Simsek und Frank Schauf können nicht mehr von ihrem „Rookie-Bonus“ zehren und sind

für manche Überraschung gut. Die Siegener Fraktion rund um Günther Benecke sind auch nicht zu unterschätzen – und auch OWL schickt nur seine schnellsten Jungs wie Rehm, Brocke und Grabow(s) ans Fahrerpult.
Also viele fixe Jungs, die alle nur Ihren Spaß haben wollen, und der sollte ja nun mal ganz oben auf der Prioritätenliste stehen. Außerdem haben sich in diesem Jahr auch wieder einige Jungs angekündigt, die im letzten Jahr wenig Zeit hatten mitzuspielen. Mit Jörg Stefan ist die erste Vornennung schon eingetroffen. Michael Wagner vom Slotcar Haven möchte in diesem Jahr die DSC-West auch mit seiner Anwesenheit bereichern, wir sind alle mal gespannt was uns der Saisonstart so an Starterfeldern bescheren wird.
Eine offene Frage steht aber auch noch im Raum, wann wird Michael Rettler eintreffen? Zumindest im letzten Jahr hat er es immer geschafft pünktlich zu sein, wenn auch als Letzter ….. ☺☺

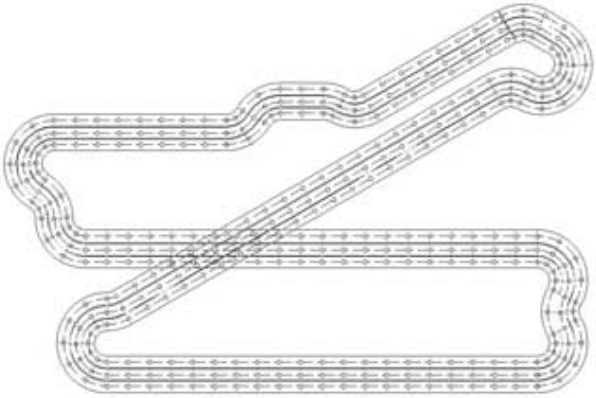
Die Renn-Arenen

Der Terminplan für 2009 sieht mit heutigem Datum wie folgt aus:

Lauf 1: 23.05.2009 – Scarado Dortmund
Lauf 2: 27.06.2009 – cct Soest
Lauf 3: 22.08.2009 – Scuderia Siegen
Lauf 4: 19.09.2009 – MSD Kamp-Lintfort
Lauf 5: 24.10.2009 – Raceway Witten

Die Strecken sind bis auf die Soester Holzbahn soweit aus der letzten Saison bekannt.

Apropos Dortmund: Die Bahn ist allseits mehr oder weniger vertraut, viel Neues ist nicht dazu zu sagen, ein Richtwert für die Wegstrecke liegt bei etwa 21mm pro Motorumdrehung.



So sieht der Fahrer den Dortmunder Rundkurs . . .

Am Freitag wird offen sein in Dortmund fürs trainieren, bedingt durch den Brückentag wird die Räumlichkeit wahrscheinlich ab 16:00 Uhr geöffnet sein. Am Samstag wird die Bahn ab 8:00 Uhr ihre Tore öffnen. Wir werden um 10:30 Uhr mit der Fahrzeugabnahme beginnen. Gegen 11:00 Uhr startet das Qualifying und im Anschluss beginnen dann die ersten Rennen .
Gefahren wird die Quali auf der Spur 3 eine Minute mit dem Fahrzeug der Kl. 1 Gewertet wird die gefahrene Strecke und nicht die beste Rundenzeit. Weitere Informationen werden sicherlich diese Woche noch im DSC-West Forum mitgeteilt.

Wer am Samstag seinen Boliden die Sporen geben will, Neuigkeiten erfahren will, nette Leute treffen will, etc., etc. … und das jetzt schon definitiv weiß, sollte sich bitte per Vornennung bis Dienstag 24:00 Uhr an die info@diso-modelle wenden, damit

a.) die Orga ein klares Bild von der Menge der Folks erhält, und
b.) die Jungs aus dem ScaRaDo das Catering (muss ich dazu noch was sagen, nein, oder?) dementsprechend planen können.
c.) Ihr das Startgeld von 15,- (Tagesnennung) auf 10,- (Vornennung) reduziert.

Viel Spaß noch Euch allen bei den Vorbereitungen, und bis Samstag.

Eure DSC West

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Cup / DSC-West