

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 227 -
19. Oktober 2009

Editorial

Moin Folks . . . kommendes Wochenende ist Schluss mit Herbstferien im Lande und damit auch mit dem gebremsten Schaum in Sachen westliches Slotracing . . .

Das mittlere Ferienwochenende gehörte traditionell dem Oldtimer Grand-Prix in Mettmann. Ferner fuhren am Sonntag noch die NASCAR Grand National in Moers. Das war's . . .

Nächsten Samstag finden dann der 245 Lauf Nr.5 im Dortmunder ScaRaDo sowie das DSC Finale auf dem Wittener Raceway statt – der Sonntag bleibt den Kirch- und Frühschoppengängern vorbehalten . . . ☺☺

In Sachen Rennbericht weist die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 227 einen Beitrag von Manfred Stork zu den NASCAR am Niederrhein auf . . . Eine Vorschau bieten Kai-Uwe Schott zum DSC-West Finale in Witten sowie der Schleichende zur 245 in Dortmund . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
6. Lauf am 18. Oktober 2009 in Moers
- DSC-West
5. Lauf am 24. Oktober 2009 in Witten
- Gruppe **2 4 5**
5. Lauf am 24. Oktober 2009 in Dortmund

NASCAR Grand National

6. Lauf am 18. Oktober 2009 in Moers

geschrieben von Manfred Stork

...zum 6. Lauf der Saison haben die Jungs vom SRC Niederrhein zum Showdown am Sonntag eingeladen. Weil am Freitag und Samstag vorher der Oldie Grand-Prix in Mettmann angesagt war und der Renn-Chef dort seit 18 Jahren aktiv mitmacht, musste auf den Sonntag ausgewichen werden. Im Vorfeld war mit Andreas Laufenberg über die mögliche Teilnehmerzahl gesprochen worden und dabei die **20** als realistisch genannt worden. Dass es dann 29 NASCARo waren, die sich in Moers einfanden, um die Boliden durch die Schikanen zu treiben, war dann doch überraschend!



...Blick über die Bahn Richtung Rennleiterplatz

Kompakt . . .

- **fünfter Saisonsieg für Christian Schnitzler, Gratulation ☺☺!!**
- **Dieter Clemens ☺☺ wurde sensationeller Zweiter**
- **endlich wieder mal volles Haus mit 29 startwilligen Nascaro's !!**

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

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

Shakedown . . .

... es war fast wie früher bei den Grand National Rennen! Sensationell fanden sich zum 6. Lauf der 2009er Saison 29 Racer ein. 2003 gab es in Schwerte die bisher größte Teilnehmerzahl von **50**. Häufig waren in dieser Zeit mehr als 40 Slot Racer zu bewältigen! Nachdem die 5 Gruppen eingeteilt waren, musste in

der ersten Startgruppe ein Dummy mitfahren, um die Spuren sauber zu halten.



...schnell wurden die Startgruppen auf die Reise geschickt.!!

Die technische Abnahme . . .

... war diesmal schnell erledigt durch die Hilfe von Ralf Pistor, so dass noch vor 12.30 Uhr die erste Startgruppe auf die Reise geschickt werden konnte. Als Rennleiter fungierte energisch Mario Hausmann, der sich zielbewusst durch die Gruppen arbeitete. Vielen Dank dafür an dieser Stelle, Mario! Bei 5 Startgruppen konnte der Fahrbetrieb kontinuierlich fortgesetzt werden. Wer gerade nichts zu tun hatte, konnte sich in der Küche einfinden zum Essenfassen!



...beim SRC wird im Sitzen gefahren.!!

Aus der neu gestalteten Küche kam vorab noch das Startsignal zum Hühnersuppen Eintopf, prima vorbereitet von Frank van Eyck. Hierbei konnte neben der verbesserten Thekengestaltung auch der neue flächenbündige Bildschirm bewundert werden, der die Racer bestens über das Geschehen auf der Bahn informiert. Durch diesen geschickten Umbau bleibt jetzt wesentlich mehr Raum für die Einsetzer bei voll besetztem Thekenbereich. Das

ist eine geniale Lösung, die nur Vorteile bringt.



...Bob, Peter und Ralph am letzten Freitag im Renncenter Trier !!

Da unser regelmäßiger Berichterstatter der NASCAR Rennen Nick Speedman beim Golfen in der Eifel weilte, machte er einen kurzen Besuch bei den Slottern in Trier. Bob Clark und Ralph Seif wollten das eine oder andere NASCAR Rennen mitfahren. Bob will sogar 2010 häufiger mitfahren!



...ein Gruß an die NASCARo von Ralph Seif !!



...noch liegen die Boliden friedlich auf dem Rücken !!

Heat 1 . . .

Die SRC^{ler} hatten die Bahn in einen optimalen Zustand für die GP-Speedtyre Reifen vorbereitet, vielen Dank hierfür an Jürgen Tepsäß. Einige neue Leute waren im Starterfeld zu begrüßen oder zumindest neu auf der Moerser Bahn, wie etwa von 1zu24slot Dirk Neuhaus und André Kaczmarek. Die weiteste Anreise aber hatten wieder einmal die Teutos Andy Lippold und Martin Picker mit neuem Plymouth GTX.



...71er Plymouth GTX von Martin Picker !!

Durch die gute Bahnvorbereitung konnten sich alle mit dem Bewältigen der trickreichen Bahn befassen und mehr oder weniger gut aus der

Affäre ziehen. Marcus Hasse hatte Probleme mit seinem Auto an bestimmten Stellen der Bahn. Es stellte sich heraus, dass sein Leitkiel für die Carrera Bahn nicht gekürzt war! Was auffiel bei den Ergebnissen des ersten Laufs, das ein sehr starkes Mittelfeld eng beieinander um die Positionen kämpfte! So waren gleich sieben Fahrer bei 103 Runden gelandet und bei 100 Runden bis zum 20. Platz! Enorm!!

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 5**: Chr. Schnitzler, M. Stork, Kl. Schnitzler, D. Clemens, A.Thierfelder



...Karussell in Moers !!

Heat 2 . . .

... der Sinn des Regrouping nach dem Listing aus Heat 1 führt die leistungsmäßig gleichstarken Fahrer-(innen) zusammen. Damit weiß man, wo man steht und kann sich an die Verbesserung des Ergebnisses begeben. Nicht immer glückt das Vorhaben....und starke Nerven sind schon gefragt, wenn die fast gleich schnellen Racer länger zusammen unterwegs sind! Das geht auch nicht immer gut, so dass schon mal unbeabsichtigt jemand den kürzeren ziehen muss. Aber insgesamt wurde sehr fair gefahren, ein Lob an alle Teilnehmer! Wieder waren sieben Teilnehmer diesmal bei 102 Runden angekommen und bis zum 16. Platz konnten 100 Runden gutgeschrieben werden! Etwas enttäuschend Peter, nach seinem Vorjahressieg hatten wir schon eine bessere Platzierung erwartet. Aber daran sieht man, wie nah alles beieinander ist.

Die **TOP 5** des 2. Heats: Chr. Schnitzler, D. Clemens, J. Tepsäß, P. Meister, Kl. Schnitzler

Die Siegerehrung . . .

... fiel dieses Mal aus. Überraschend für den Serien-Chef waren nach der schnellen Aus-

wertung von Mario und Nezh mehr als die Hälfte der Teilnehmer bereits abgereist! Der Rest wollte überwiegend vor den Fernseher, um das Formel 1 Rennen nicht zu verpassen. Man hätte das aber auch aufzeichnen können. Chr. Schnitzler konnte somit sein fünftes Grand National Saisonrennen gewinnen. Gratulation von hier aus dann ..!!😊😊😊

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, D. Clemens, M. Stork, Kl. Schnitzler, P. Meister, J. Tapaß

Credits . . .

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

... die hohe Starterzahl war erfreulich und bei den üblichen rückläufigen Starterzahlen ein durchaus positives Zeichen, dass doch viele an dieser Modellauto-Serie Spaß haben. Da macht man gerne in diesem Sinne weiter, um die Freude an diesem Sport zu erhalten!

... an den SRC Niederrhein, der mit seinen Clubmitgliedern für den guten Ablauf der Veranstaltung und für eine super vorbereitete Bahn sorgte!



...der neue Bausatz von Model King !!

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird am Samstag, den 07.11.09 bei den Carrera Freunden Schwerte zum Endlauf der Saison starten. Im Dezember wird zum Jahresabschluss der Showkampf der NASCAR bis Baujahr 1959 in Kamp Lintfort bei Peter Meister stattfinden.

Für heute danke ich allen die den Weg an den Niederrhein gefunden haben und zum Gelingen des Renntages so fleißig mitgeholfen haben.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

DSC-West

5. Lauf am 24. Oktober 2009 in Witten

geschrieben von Kai-Uwe

Vorbericht zum großen DSC-West Finale 2009

Nun geht es auf die Zielgerade und die ist in Witten die längste, die der DSC-West Kalender dieses Jahr zu bieten hat !!

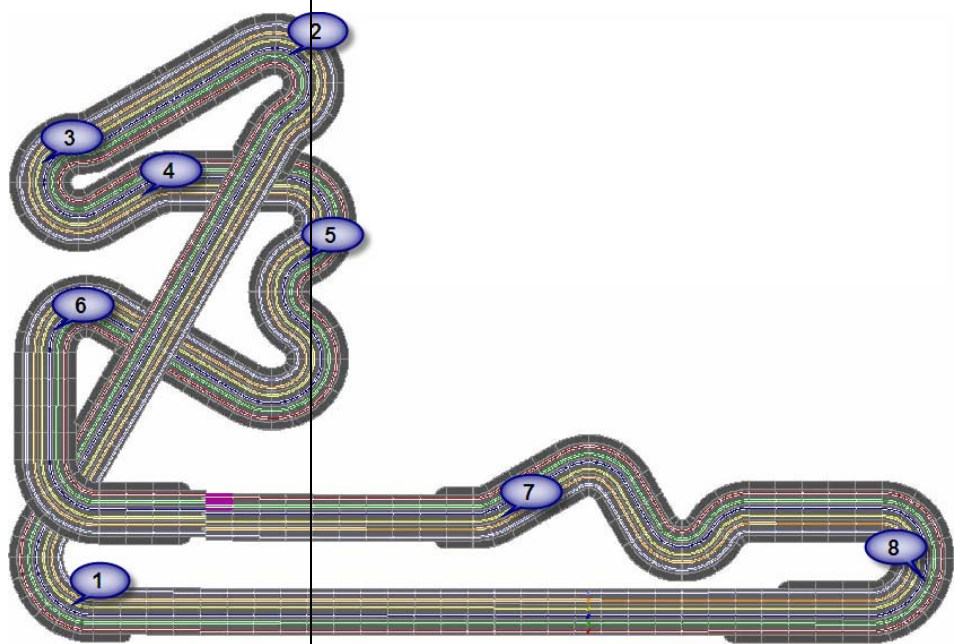
Aber ehe wir ein wenig über die Strecke und die Technik reden, mal schnell ein Blick auf den aktuellen Punktstand: Frank-Dauer-Serien-Sieger-Hermes müsste eigentlich gar nicht mehr antreten (gewonnen – also das 2009er Championat – hat er schon vor dem Lauf in Witten); man munkelt aber, er kommt und will noch ein paar weitere Uhren für die Weltzeitwand abstauben. Auch Patrick Fischer ist auf einem gesicherten 2. Platz, wird sich das Schauspiel aber wohl auch nicht entgehen lassen – zumal seine Andrea noch aktiv um den dritten Platz mit Frank Schauf und DiSo kämpft. Ab hier ist die DSC West dann auch noch lange nicht entschieden. Es ergeben sich diverse Grüppchen, wo noch Bewegung in der Platzierung möglich ist.

Die Rookie Wertung ist auch noch nicht entschieden. Hier kommt es zu einem mitteldeutschen Duell zweier gestandener Recken aus Kassel. Mal sehen, ob Norbert oder Rainer den Pott mit nach Hause nimmt. Sicher ist nur, dass der Pott im selben Auto seinen Weg von Witten nach Kassel zurücklegen wird.

Der Raceway in Witten gehört bestimmt nicht zu den einfachsten Bahnen im Rennkalender, und deshalb heute mal ein paar kleine Tipps von einem, der die Bahn schon öfter unter die Räder genommen hat. Ralf Lastring gibt dazu folgende Tipps: „Die langen Geraden verleiten zu einer langen Übersetzung, was aber völlig falsch wäre. Gerade wegen der Schikanen und den engen Kehren auf den Außen-

spuren sollte man sich im Bereich zwischen 20,5 und 21mm Wegstrecke bewegen, was mit 12er Ritzel und Rädern jenseits der 25mm Durchmesser die meisten schon verzweifeln lässt. Denn wer hat schon 45er Achszahnräder im Gepäck und bekommt dies dann auch noch gut unter den Body seines Boliden. Nun aber zur Strecke. Hier gibt es ein paar Punkte, die erhöhte Aufmerksamkeit benötigen. Die erste Kurve nach der langen Geraden (1) sollte vor allem auf Spur 1 und 2 nicht zu spät angebremsst werden. Auch reicht hier meist nicht die Zeit, um mal eben auf den Monitor zu schauen. Nach der nächsten Geraden geht es dann auf Kurven mit Gegenschwung zu (2) und da kann man, wenn das Auto es zulässt, auf den Spuren 5 und 6 schon recht spät bremsen. Noch einmal eine ähnliche Kurve (3). Aber Vorsicht hier auf allen Spuren!!! Wenn das Auto zu tief liegt, hebt es sich hier schon einmal böse auf der Zufahrt aus.

Zufahrt auf den Tunnel mit dem Knick (4). Auf dem Bild sieht man ihn deutlich; vom Fahrerstand aus nicht wirklich. Auf den Spuren 1 und 2 geht der Knick meist nicht voll, und selbst wenn, kann man dadurch Zeit verlieren, da das Auto fast schon kippt. Zumindest ruiniert man sich so seine Reifen. Also ruhig mal lupfen. Die erste Schikane (5) kann mit einem guten Auto auf den Spuren 3 und 4 fast voll gefahren werden, auf den Außenspu-



ren (5 und 6) erst kurz vor dem engen Knick bremsen und dann wieder voll aufs Gas. Die Anfahrt zur nächsten Kurve (6) liegt verdeckt unter der Brücke. Hier gilt für die Spuren ab 4 aufwärts, früh bremsen, am besten wenn das Auto gerade in dem Tunnel verschwindet. Dies zumindest auf Spur 6; sonst ist man draußen. Kurze Gerade, 90 Grad Kurve wo man auf den Spuren 1 und 2 wieder auf das Auto achten sollte, da es hier in der Kurve wellig ist. Bei der Anfahrt auf die zweite Schikane (7) auf den Spuren 3 und aufwärts lieber ein bisschen früher bremsen und genau im ersten Knick wieder aufs Gas. Denn dann geht es ab dem Scheitelpunkt der vorletzten Kurve wieder fast voll. Die Spitzkehre ändert ihren Radius und dort gibt es am Übergang auch schon mal unliebsame Abflüge, also den Punkt suchen, wo es wieder voll geht und um die Reifen zu schonen vielleicht auf der 5 und 6 ruhig mal kurz im Kurvenscheitel lupfen. Liebt Eure Reifen und schont sie ☺☺

Ansonsten hilft halt nur üben. Am Samstag war ja schon ein Training und es zeigte sich das übliche Bild. Die Spuren 3 und 4 sind die schnellsten und zudem fast gleich schnell. Dann kommen in der Reihenfolge die Spuren 5, 6 und 2. Am langsamsten geht es auf Spur 1 zu. Für Fahrer im Mittelfeld liegen die Zeiten zwischen 11,4 und 12,3 Sekunden pro Runde.

Zur Technik sei noch gesagt, dass es an manchen Stellen wellig ist (halt typisch scalige Carrera-Schiene) und es sich empfiehlt, 1,2mm oder mehr Luft unter dem Chassis zu haben. Die Reifen sollten auch nicht zu hoch poliert werden, da sich bekanntermaßen reich-

lich Moosgummibelag auf der Bahn befindet (zumindest nicht für Klasse 1 Autos).“

Danke für diese Tipps, Ralf!!!



Ein Teil des Wittener Infields . . .

[im Vordergrund „Kurve mit Gegenschwung (2), von welcher es bergab auf Kurve (3) geht]

Beim Thema Üben kommen wir auf den letzten Samstag zurück

Zum Zeitplan: Am Samstag vor dem Rennen war schon einmal Training, wer das nicht geschafft hat, kann am Freitag ab 16:00h bis etwa zur Geisterstunde üben und am Samstag wird um 8:00h offen sein. Gestartet wird um 12:30h und im Anschluss gibt es noch die Tombola. Zumindest für die, die in dieser Saison nur einmal zu Hause geblieben sind ☺☺ Parkplätze sind auf dem Hof in der Regel ausreichend vorhanden. Bitte nur nicht den letzten Parkplatz der Firma medpro besetzen.

Wenn Ihr bereits heute wisst, dass Ihr Samstag dabei seid, gebt bitte Eure Vornennung ab, und zwar unter dsc@rennserien-west.de und nach Möglichkeit bis Mittwoch Nacht 24 Uhr. Dann spart Ihr Startgeld (Vornennung).

Alles weitere gibt's hier:

[DSC-Cup / DSC-West](#)

Gruppe 245

5. Lauf am 24. Oktober 2009 in Dortmund

Der vorletzte Lauf zur **Gruppe 245** steht an !! Mit nur 6 Läufen ist so eine Saison verdammt schnell vorbei !☺ Gastgeber für den sicherlich vorentscheidenden 245-Lauf sind einmal mehr die Männer aus dem Dortmunder ScaRaDo, deren 6-spuriger 37,5m Kurs sicherlich einer der attraktivsten im Wilden Westen ist . . .

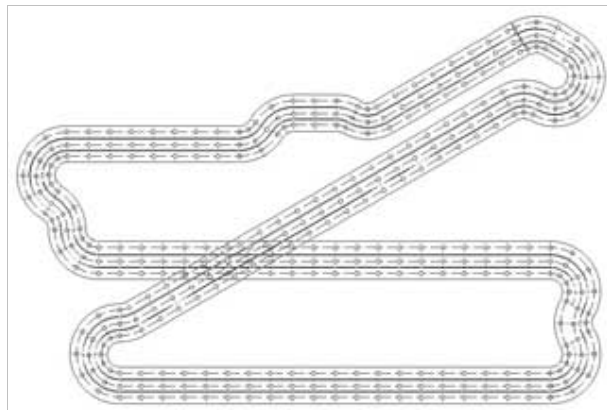


Die schwierigste Passage des ScaRaDo – einmal aus ganz anderer Perspektive . . .

Strecke / Technik . . .

Hier gibt's auch heuer keine Notwendigkeit, den bewährten Text aus der WWW Nr.132 abzuändern:

„Lange, schnelle Passagen werden auf dem ScaRaDo Kurs durch wirklich enge Ecken bzw. knifflige Richtungswechsel ergänzt . . .“



„Dementsprechend schwierig ist die Empfehlung der geeigneten Übersetzung. Selbst im Hause S² streute die Übersetzung der acht im Rennen 2006 eingesetzten Slotcars zwischen

28,5 und 29,5^{mm} Wegstrecke pro Motorumdrehung. Folglich kann als **Übersetzungsempfehlung** nur ein Mittelwert von etwa 29^{mm} Wegstrecke ausgesprochen und eigene Fahrtests pro Slotcar dringend angeraten werden . . .“

Organisatorisches . . .

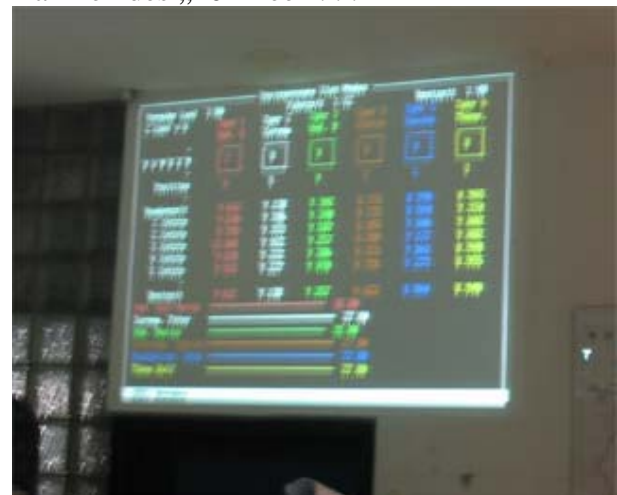
Trainingsmöglichkeit bietet das ScaRaDo gleich drei pro Woche, allerdings auf PU-Bereifung !!

Wer seine Boliden auf die 245-Bereifung vom Typ Scaleauto ProComp-3 abstimmen möchte, ist auf den Freitag Abend vor dem Rennen angewiesen. Denn wie üblich wird die Strecke erst am Nachmittag dieses Tages präpariert . . . !!

Da die **Räumlichkeiten** im ScaRaDo eher begrenzt sind – und die 245 bedingt durch

die Materialausgabe erhöhten Platzbedarf hat, wird auch für das Rennen in Dortmund dringend darum gebeten, nicht den gesamten Hausstand mitzuführen . . . !!

Wie im 245 Info Nr.3 angekündigt, wird beim 5. Lauf erstmalig die **Bonusregelung** für die Gr.2 Fahrzeuge variabel gehandhabt – sprich deren Anwendungsnotwendigkeit mit deutlichem Vorlauf vor Beginn des Rennens überprüft. Entsprechende Info erfolgt dann im Rahmen des „10h Tee“ . . .



Das Renngeschehen schwebt in Dortmund quasi über den Köpfen . . . ☺

Rädriges . . .

Die Situation bei den ausgegebenen Rädern sieht vor dem 5. Lauf wie folgt aus:

Gruppe	Ø neu (in mm)	Ø Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	23,05 – 23,15mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,30 – 24,35mm
4 und 5 (16“)	25,0	24,80 – 24,90mm
5 (19“)	26,75	26,50 – 26,60mm

Bitte berücksichtigt also die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodfreiheit . . .



Typisch für den ScaRaDo Kurs: Die liebevoll ausgestaltete Peripherie . . . !!

Kaffeesatz . . .

Als **Bahnspannung** werden die üblichen vollen 20 Volt anliegen – anderslautende Überlegungen sind wohl nicht mehr erforderlich . . .



Letztmalig in 2008 gesehen: Gemeinsam ausgefahrene Gruppen . . .

Die **Teilnehmerzahl** wird auch im ScaRaDo mutmaßlich erneut auf bzw. knapp unter Vorjahresniveau liegen – d.h. irgendwo bei rund 25 Startern . . .

Einziger und hoher **Favorit** dürfte JanS sein – in der Gruppe 4 könnte es spannend werden, da nach derzeitigem Kenntnisstand auch ohne direkte Konkurrenz durch Sebastian der extrem kurze Porsche 934 turbo zum Einsatz kommen wird . . .

Deutlich interessanter wird es auf den Verfolgerrängen !! Hier muss der 5. Lauf zahlreiche Vorentscheidungen bezüglich des Championates bringen !! Eigentlich in allen Gruppen sind die Platzierungen innerhalb der Top 10 bislang reichlich offen – und speziell die westfälische Fraktion muss im ScaRaDo punkten, da beim Finale in Köln gute Resultate ungleich schwieriger einzufahren sein dürften . . . !!☺

Die Liste der Verfolger ist dennoch lang: HaJü Eifler, Dirk Haushalter, Marius Heß, Peter Höhne, Udo Kaina, Markus Kever, Hans Przybyl, Andreas Rohmann, Dirk

Stracke, Ingo Vorberg und Christian Wamser haben in dieser Saison alle schon Top 6 Platzierungen geschafft – und zwar nicht nur auf „Heimbahnen“ . . . !!

Für diejenigen, die nicht mitgezählt haben: Das waren 12 Namen – und den Autor darf man speziell in Dortmund getrost mit hinzu addieren . . .

Bezüglich der **Schlagzahl** geht's in diesem Jahr mit neuer Bereifung wie mit dem Blinkrelais: Mal liegt die Spitze über den 2008er Resultaten – mal darunter. Ergo müssen auch für das ScaRaDo die 2008er Bestwerte erhalten: 21 Runden pro Spur sollten es für den Sieg schon sein – und zumindest 20 Runden pro Durchgang müssen für ein Top6 Platzierung gestemmt werden. . . ☺☺

Anmeldung . . .

Die Vornennung ist für eine Teilnahme an der **Gruppe 245** zwingend erforderlich – auch wenn für den Lauf in Dortmund die maximale Teilnehmerzahl nicht erreicht werden sollte. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung.

Aktuell sind noch einige Startplätze verfügbar . . .

Nennungsabschluss: **Dienstag, 20. Oktober `09 um 24:00 Uhr . . . !!**



[Vornennung an IG245](#) ➔ zum Anklicken !!

Anno 2002 bei der 245 Premiere im ScaRaDo – zum achten Durchgang in Dortmund ist von den abgebildeten Fahrern nur noch der junge Mann im Hintergrund dabei . . . !☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 245](#)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden **Samstag**:

Adresse

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 7 (Eingang gegenüber !!)
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Zeitplan

Freitag, 23. Oktober 2009

ab 16:00h Bahnputzen
ab 17:30h freies Training

Samstag, 24. Oktober 2009

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

Historie

Gruppe 2	2008 (26 Starter)		
1. JanS	Chevrolet Camaro	124,01	
2. RalfS	BMW 3.0 CSL	122,08	
3. Kever, Markus	Nissan Skyline	121,03	
Gruppe 4	2008 (26 Starter)		
1. JanS	Lamborghini Jota	124,89	
2. RalfS	Lamborghini Jota	124,46	
3. Sommer, Dieter	Ferrari 512 BB	121,62	
Gruppe 5	2008 (25 Starter)		
1. JanS	Nissan Skyline turbo	127,13	
2. Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	122,37	
3. Fischer, Jörg	BMW M1 turbo	122,34	

Gruppe 2	2007 (27 Starter)		
1. JanS	Chevrolet Camaro Z28	124,69	
2. RalfS	BMW 3.0 CSL	118,64	
3. Hermes, Frank	Opel Ascona 400	118,34	
Gruppe 4	2007 (28 Starter)		
1. JanS	Lamborghini Jota	124,36	
2. RalfS	Lamborghini Jota	123,88	
3. Hermes, Frank	Lamborghini Jota	123,51	
Gruppe 5	2007 (28 Starter)		
1. JanS	Ferrari 365 GT4 BB	124,63	
2. Hermes, Frank	Ferrari 365 GT4 BB	123,06	
3. RalfS	BMW 320 turbo '80	122,58	