WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 240 -

18. Januar 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . der Blick auf den westlichen Terminkalender zeigt, dass die Veranstaltungen vorerst mehr oder weniger im „Einzelschrittmodus“ ablaufen. Am zurück liegenden Wochenende waren Duessel-Village (im Dorf) und Z-West Auftakt (in Wuppertal) – kommenden Samstag ist erstmalig 245 easy* Time „um die Ecke“ in Witten. Ende Januar folgen dann 6h von Köln und der DSC-Euregio Start in Düsseldorf . . .

Ausgabe 240 der „WILD WEST WEEKLY“ berichtet durch Tommy Eckel vom mehr als gelungenen Z-West Start im Heaven, blickt nach vorn auf die 245 easy* sowie noch weiter voraus auf den Beginn der DSC-Euregio in zwei Wochen im Dorf. Das Keyboard hat hierfür Kai-Uwe Schott gequält. Ergänzend folgen am Ende schließlich noch die Kurznachrichten zur Saison 2010 . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Z West
  1. Lauf am 16. Januar 2010 in Wuppertal
- 245 easy*
  1. Lauf am 23. Januar 2010 in Witten
- DSC-Euregio
  1. Lauf am 30. Januar 2010 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2010

Z West

1. Lauf am 16. Januar 2010 in Wuppertal

geschrieben von Tommy

Full House im Heaven ☺☺☺

Engel im Vorflugfeld

Wir wollen Slotcar Heaven

Typisch für die knackige Bahnauswahl der Z-West in 2010 ist der Slotcar Heaven in Wuppertal, der mit den Jahren weit über die Grenzen der Region West als berüchtigte Piste gilt. Dank des frühen Saisonstarts bot sich die Gelegenheit, auf dieser kultigen Bahn noch einmal zu gastieren, bevor die Engel mit dem Heaven umziehen!

Ruhe vor Sturm

Das freie Training am Freitag war ausgesprochen ruhig und übersichtlich. Die Engel hatten bereits bei ihrem Mini-Z Clubrennen am Mittwoch gezeigt, dass Sie für das anstehende Rennen bestens gerüstet waren.

Lediglich die Größen der gestellten Räder bereiteten einigen Kollegen Kopfzerbrechen, was sich aber durch gezielte Infos klären ließ.

Spaß für Klein & Groß

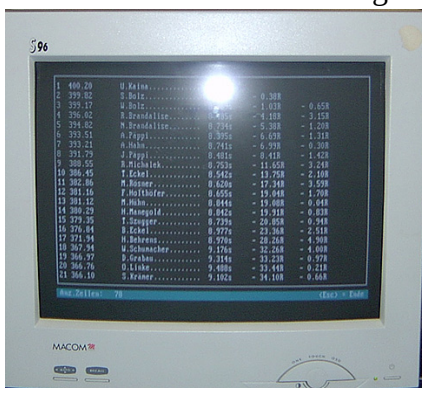
Ist denn Kaina schneller ?

Schlag Neun am Samstagmorgen öffnete der bergische Himmel seine Pforten und sogleich erstürmten die Racer die Fahrerplätze. Die hoch gehandelten Favoriten Stephan Bolz und Udo Kaina erschienen standesgemäß erst im Laufe des Vormittags, Werner Bolz wie gewohnt die Ruhe selbst, Familie Holthöfer zuversichtlich, Thorsten Szugger auch optimistisch und so stellte sich die Atmosphäre recht entspannt und locker dar, so wie es in der Z-West sein soll !☺

Überraschend hatte die Kölner Fraktion mit Nick und Remo Brandalise sowie dem stets gut gelaunten Manfred Hühn pünktlich durch Meldung am Mittwoch nachgelegt.

Die erste Hürde

Die Wagenabnahme gestaltete sich diesmal deutlich aufwendiger, da es 2010 neben den gestellten Rädern nun auch noch die Motoren passend zu verbauen gilt. Deshalb begann die Abnahme bereits ab 10 Uhr, um den Zeitplan nicht über die Gebühr zu strapazieren. Die meisten Schwierigkeiten hatten die Kollegen mit der Abstimmung der Radgrößen passend zu ihren Plafit Super-Chassis unter Einhaltung der geforderten Bodenfreiheit. Da hatten Excel- und Striker Piloten gut Lachen, lediglich der Irrglaube an den Vorteil von großen Rädern wurde hier sachlich ausgeräumt.



Quali ohne wirkliche Überraschungen

Am frühen Mittag standen die Einsatzwagen im Parc Fermé für das Quali bereit und passend dazu wurden 26 Namen eingegeben. Leider zeigte sich an diesem Tage der Zeitnahme-PC von seiner zickigsten Seite, so das Andreas Päppinghaus ordentlich ins Rödeln kam und den Ersatz PC einsetzte. Wie erwartet, besetzten die Engel im Quali die vorderen Startplätze (Gruppe A), in der Gruppe B konnten sich Fabi Holthöfer, Familie Brandalise und Birgit Eckel etablieren, und der Rest sortierte sich aufgrund von Abflügen oder einer defensiven Fahrweise in den Startgruppen D und C ein. Da mittlerweile der Zeitplan in Verzug war, wurde sich für einen Heat mit sechs mal 10 Minuten pro Spur entschieden, damit die Fahrzeit keine Kürzung erfahren sollte.

PC-Zicke die ZWEITE

Gegen drei Uhr startete das Rennen und die Gruppe D konnte mit sieben Fahrern die Bahn beackern. Zum ersten Spurwechsel zickte Kollege PC wiederum, was sich aber als Tastatur-Problem heraus stellte und der wackere Päppi zeigte sich abermals als routinierter Rennleiter. Das sind eben die Situationen, in denen sich gerne mal die Spreu vom Weizen trennt !

Zurück zum Rennen: Einen spannenden Dreikampf um die Dominanz in dieser Gruppe lieferten sich Wolfgang Schumacher, Daniel Grabau und Olaf Linke, in dem sich zeitweise auch noch Neuengel Jörg Krämer einschaltete. Auch mit Heaven Erstfahrer Volker Nühlen und Berthold Gdanietz fanden sich zwei passende Duellanten, die bei der Zieldurchfahrt lediglich vier Teilabschnitte trennen sollten.

Hatte Spaß für Drei – Manfred Hühn

Im Laufe der Fahrzeit fand auch OWL-Spezi Jürgen Marx zusehends besser ins Rennen und zeigte gutes Slotracing – weiter so Jürgen! Bereits jetzt zeigte sich die Entscheidung, einen langen Heat zu fahren, als goldrichtig, denn unter dem Strich standen bei der Zieldurchfahrt zumeist mehr Runden an als noch im Vorjahr ☺

Startgruppe C erhöht die Schlagzahl

Thorsten Szugger wollte klar gegenüber dem Vorjahr einen drauf setzen. Als Grundlage sollte diesmal ein Enzo auf dem brandneuen Schöler Klick-Chassis dienen, das sich als eine ernst zu nehmende Kombi mit diesem Slotracer heraus stellen sollte. Auch Henni Behrens setzte diesmal auf neue Chassistechnik (GTJ), die sich aber noch im suboptimalen Status befand und so konnte der schnelle Mann aus OWL nicht wie gewohnt ins Renngeschehen eingreifen.

Kollege Lucky Lukats erfreute sich hingegen über die Früchte der Workshops und konnte vom Start weg gut mithalten. Leider vereitelte ein blockierendes Kugellager seinen Vorwärtsdrang unglücklich, aber gegen Ende des Renntages sollte auch bei ihm wieder die gute Laune regieren. Ein straffes Rennen bot Engel Hans Manegold, der dank guter Streckenkenntnis seinen DBR9 souverän durch die Hölle trieb. Neuengel Stefan Kremer versuchte mit seinem Bruder in Sachen Mitmischen gleich zu ziehen, und gab seinem 575 ordentlich die Sporen.

Manfred Hühn zeigte bei seinem ersten Z-West Auftritt, dass er nicht zum Spazierfahren gekommen war und sportlich-faire Duelle sehr schätzt. Das bringt Würze wie Spaß ins Rennen und verhindert Trödeln ☺

Amazone, Routiniers und heiße Jungs

Vom Start weg versuchte Remo mit seinem schnellen 962er und flinken Finger das Feld zu beherrschen. Sohn Nick sowie Fabi Holthöfer und Andreas Päppinghaus versuchten, Anschluss zu halten. Aufgrund eines Defektes fiel Fabi gegen Mitte des Rennes aus der Verfolgergruppe leider raus. Ü60-Top-Anwärter Reinhard Michalek war zwar über die 10 Minuten Fahrzeit nicht wirklich glücklich, aber fuhr gewohnt sicher und flott das, was geht. Birgit Eckel war alles andere als in Topform, aber zog ihr Rennen tapfer durch und versuchte sich aus den Rangeleien der schnellen Jungs raus zu halten.

Startgruppe A

Die letzte Renngruppe war klar vom Dreikampf der schnellen Engel geprägt. Zwischen Udo, Stephan und Werner war das Rennen bis zur Zieldurchfahrt aber richtig spannend !☺
Aber auch dahinter lieferten sich Andreas Hahn und Jan Päppinghaus einen sehenswerten Zweikampf. Lediglich Manni Rösner fuhr in dieser Gruppe ein einsames Rennen.

Rennergebnis

1	Udo Kaina	400.20 R.
2	Stephan Bolz	399.82 R.
3	Werner Bolz	399.17 R.
4	Remo Brandalise	396.02 R.
5	Nick Brandalise	394.82 R.
6	Andreas Päppinghaus	393.51 R.
7	Andreas Hahn	393.21 R.
8	Jan Päppinghaus	391.79 R.
9	Reinhard Mischalek	388.55 R
10	Tommy Eckel	386.45 R.
11	Manni Rösener	382.86 R.
12	Fabian Holthöfer	381.16 R.
13	Manfred Hühn	381.12 R.
14	Hans Manegold	380.29 R.
15	Thorsten Szugger	379.35 R.
16	Birgit Eckel	376.84 R.
17	Henni Behrens	371.94 R.
18	Wolfgang Schumacher	367.94 R.
19	Daniel Grabau	366.97 R.
20	Olaf Linke	366.76 R.
21	Stefan Krämer	366.10 R.
22	Jörg Kremer	360.96 R.
23	Lucky Lukats	358.35 R.
24	Volker Nühlen	357.27 R.
25	Berthold Gdanietz	357.23 R.
26	Jürgen Marx	340.96 R.

Da 2010 erstmalig die Sonderwertung zur Platzierung addiert wird, ergeben sich noch Verschiebungen für den Gesamtstand. Diese Auswertung ist sehr ungewöhnlich, passt aber durchaus zum Charakter der Z-West und die Zukunft wird zeigen, ob sich dieses Punktesystem bewähren wird. Eine ausführliche Abbildung aller Rennwertungen erfolgt in Kürze !☺
Ich bitte um Geduld, es ist sehr aufwendig...

Abschließend kann man von einem klasse Saisonauftakt sprechen, bei dem alle richtig Spaß hatten und gerne wieder Z-West fahren möchten. Ein großes Dankeschön an die Starter, die mit bester Laune und zahlreichem Erscheinen diesem wunderschönen Renntag die Basis geliefert haben. Auch meinen Dank an die Engel für einen 1A-Rahmen und Päppi ganz besonders für sein super Engagement in Sachen Zeitnahme-PC – Einfach Klasse ☺☺☺

Wir sehen uns dann wieder am 6. Februar in Schwerte bei den Carrera Freunden !!
Mit rennsportlichen Grüßen,

Euer Tommy Eckel

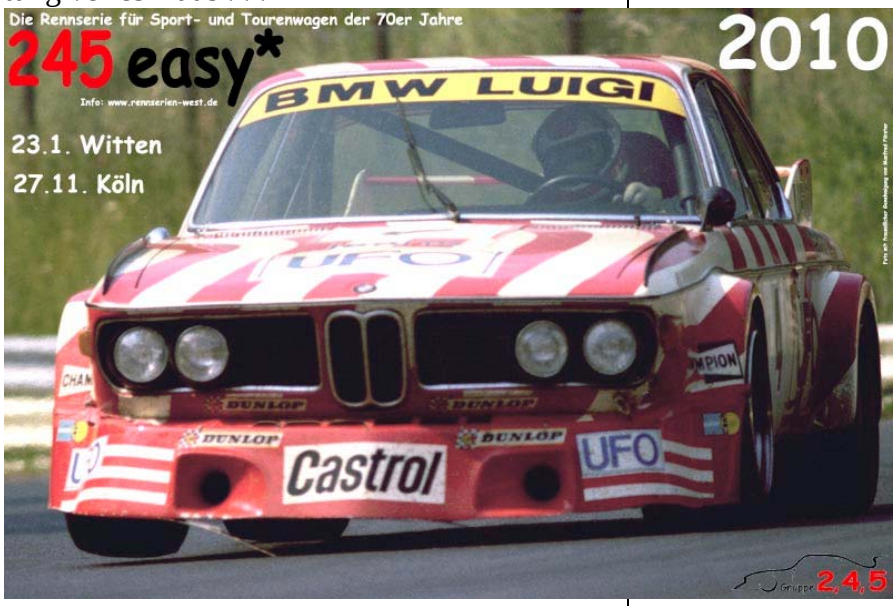
Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Z-West

245 easy*

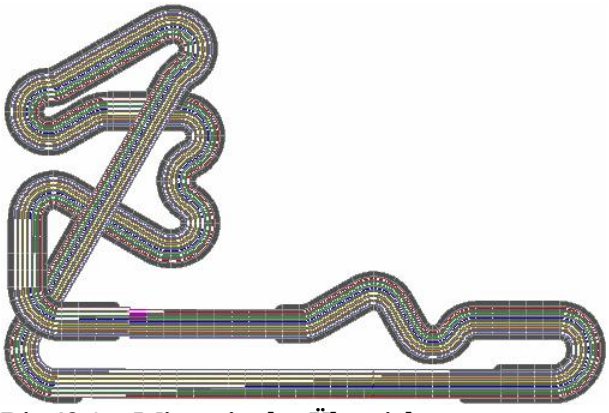
1. Lauf am 23. Januar 2010 in Witten

Auf ein Neues !! Die **245 easy*** geht am kommenden Samstag in Witten in ihre vierte Saison. Sollten sich die Wellenbewegungen der letzten Jahre fortsetzen, wäre wohl eine entspannte Saison 2010 angesagt . . . ☺☺

Denn nach dem vollen Auftaktjahr 2007 folgte eine eher müde Saison 2008, in welcher das neue PU-Reifenmaterial erprobt wurde. Im letzten Jahr ging es auf der neuen ProComp-3 Moosgummi Bereifung dann wieder in Richtung volles Haus . . .



Der Raceway Witten ist als einziger Kurs zum vierten Mal in Folge Gastgeber für die **easy***. Mit den anderen Austragungsorten wechselt die IG245 ganz bewusst permanent. Die Jungs aus dem Ruhrtal verpassen – in der 245 Fragebogenaktion – eigentlich in jedem Jahr soeben den Zuschlag für einen „richtigen“ 245-Lauf. Da müssen sie einfach immer wieder im Abo bei der **easy*** ran . . . ☺☺



Die 49,1m Witten in der Übersicht . . .

Strecke . . .

Der Autor bleibt nach wie vor beim 2007er Text für die Streckenbeschreibung: *„Als Übersetzungsempfehlung . . . eine Wegstrecke von 28,0 bis 28,5mm pro Motorumdrehung . . .*
Im Infield wird ein gut bremsendes bzw. beschleunigendes Slotcar benötigt, sodass extrem lange Wegstrecken (logischerweise ideal für die langen Geraden) nicht wirklich zielführend sein dürften . . !!“

Heimascaris fahren auch gern etwas kürzer als oben empfohlen; das wird den ortsfremden easy* Piloten aber nicht wirklich weiter helfen – und S² kam bislang mit den 28er Werten recht gut dort klar . . ☺☺

Ansonsten zeigt die Streckenskizze recht deutlich, dass der „Sprengstoff“ im oberen Teil des Kurses liegt. Insbesondere den kurzen Knick vor der ersten Unterführung nahmen in den Vorjahren längst nicht alle easy* Teilnehmer so recht wahr . . . ☺☺

Organisatorisches . . .

Widmen wir uns zum Saisonstart einmal wieder ein wenig dem Inhaltlichen der **245 easy***:

- Im Unterschied zur „richtigen“ **245** gilt für die easy*: Ein Fahrzeug reicht völlig aus !! Dabei ist absolut egal, ob es sich bei diesem Slotcar nun um einen Gr.2 Tourenwagen oder um eine Gr.5 Silhouette handelt !! Die Zielsetzung der easy* ist halt eher die Beschäftigung mit dem Slotcar als das schiere Rennergebnis . . .
  Ehrlicherweise ist jedoch festzuhalten, dass die Anzahl der Gr.4 und Gr.5 Fahrzeuge in letzter Zeit schon deutlich dominierte !☺
- Wer am Freitag Abend Langeweile hat, kann nach Abschluss des obligatorischen Putzens bereits ein paar Trainingsrunden drehen – schließlich muss wieder Grip auf die Bahn !☺

- Der Samstag Vormittag ist als formloser Workshop ausgelegt. Für die Betreuung stehen einige erfahrene 245er, die IG245 sowie mit Jan² zumindest zwei der schnellen „Plastikquäler“ zur Verfügung !!
- Gegen „High Noon“ schließen sich die Materialausgabe sowie die technische Abnahme an. Speziell der letzte Punkt wird selbstredend ebenfalls eher „easy“ gehandhabt !☺
- Ein erstes Sprintrennen über 6*3 Minuten soll zeigen, wer was in den Griff bekommen hat – bzw. welche Baustellen noch abzuräumen sind !☺
- Eine Servicepause von rund 15 Minuten gibt anschließend Jedermann (logisch: wiederum unter qualifizierter Anleitung) die Möglichkeit, sich nochmals dem Einsatzfahrzeug zu widmen, bevor...
- ...dann das zweite Sprintrennen den easy* Tag beschließen wird.
  (Wobei die IG245 abschließend schon ihre Räder zurück haben möchte !☺)

Coaches anno 2009: Die drei „Plastikquäler“ in voller Action (in Bad Rothenfelde) . . .

„Round Table“ in Witten: Materialausgabe im Februar 2009 . . .

Kaffeesatz . . .

Traditionell werden die Teilnehmer in der easy* in drei Kategorien eingeteilt:

- Die „A“ gerateten Kollegen sind die „Siegertypen“, welche durchaus auch einmal ein Rennen gewinnen können ☺
- Die Kategorie „B“ umfasst die erfahreneren Jungs, die schon etliche Rennkilometer auf dem Buckel haben ☺
- Und die „C“ Einstufung ist für Alljene gedacht, die landläufig den Einsteigerstatus aufweisen. Sie sind die eigentlichen Hauptdarsteller der **245 easy*** - und aus diesem Kreis wird zum Ende der Saison auch der Champ 2010 gekürt . . .

Der aktuelle Blick auf die Anmeldungen für Witten ergibt das übliche Bild: Vier, eventuell auch fünf Coaches bilden das „A“-Team. Bis dahin gute Besserung, Sebastian !! Der Tagessieg wird jedenfalls mutmaßlich nur über die schnellen PQ führen, da Wittener Heimascaris derzeit nicht gemeldet sind . . .

Die Kategorie “B“ ist derzeit mit einem halben Dutzend Angemeldeter vertreten – hier kann bis morgen Mitternacht aber durchaus noch etwas passieren. Traditionell weist diese Kategorie etliche „Mutige“ Gr.2 Treter auf . . .

Bleiben die Einsteiger der „C“-Wertung, die erfreulicherweise wieder etliche neue Namen aufweisen. Derzeit sind exakt Stücker 9 gemeldet, wobei durchaus noch Potential auf das volle Dutzend besteht. Der Erfahrungshorizont und die Altersstruktur der „C“ler ist wie üblich gut gemischt, sodass der Kategorie-interne Wettbewerb sicherlich abwechslungsreich und kurzweilig werden dürfte . . .

Alles in allem sollten in allen drei Kategorien spannende Rennen geboten werden, deren Ausgang einmal mehr in der easy* völlig offen sein wird . . . !!

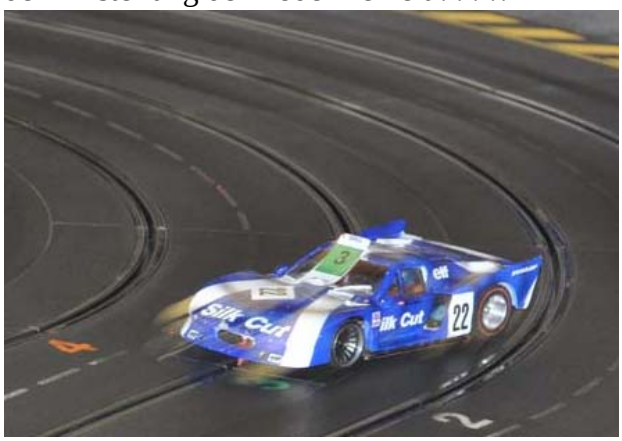
Racing 2009 in Witten: Der Nachwuchs fightet um jeden Zentimeter . . .

Rädriges . . .

Die Situation bei den ausgegebenen Rädern sieht für den easy* Auftakt wie folgt aus:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ 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 die o.a. Durchmesser bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!



Bekannt geworden: Der driftende Europa hat es bis in die COL geschafft . . . ☺☺

Anmeldung . . .

Die Anmeldung ist für eine Teilnahme an der **245 easy*** zwingend erforderlich. Die Teilnehmerzahl ist auch für 2010 auf 30 Personen beschränkt, wobei diese Zahl am kommenden Samstag kaum erreicht werden dürfte !!
Nennungsschluss für den 1. Lauf im Raceway Witten ist Dienstag, der **19. Januar 2010** um Mitternacht . . .

Vornennung an IG245 ☜ *zum Anklicken !!*

Alles klar für den Start !?!? Bunt gemischtes Feld 2009 in Witten . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / 2 4 5 easy*

Nachfolgend die Detailinformationen zur Veranstaltung am nächsten Samstag:

Adresse

Raceway Witten
Jahnstr.13
58455 Witten

Url
www.raceway-witten.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 49,1m lang

Zeitplan

Freitag, 22. Januar 2010

ab 17:15h	Bahnputzen
ab 19:00h	Trainingsmöglichkeit

Samstag, 23. Januar 2010

ab 09:00h	Bahnöffnung, Training unter Workshopbedingungen
ca. 09:30h	Beginn offizieller Teil
ca. 12:00h	Ausgabe Räder, Einrollen, technische Abnahme
ca. 13:15h	Start erster Durchgang
ca. 15:45h	Start zweiter Lauf
ca. 18:30h	Tagessiegerehrung

Historie

2009 (30 Starter)

1.	Uhlig, Jan	Lamborghini Jota	177,21
2.	Nockemann, Sebast.	BMW 320 turbo ’80	177,00
3.	Reich, Thomas	Alfasud Sprint ti	175,26
4.	Schaffland, Jan	VW Käfer 1303 S	173,81
5.	Schaffland, Ralf	BMW 320 turbo	170,62
6.	Eifler, Hans-Jürgen	VW Käfer 1303 S	170,52
7.	Specht, Matthias	BMW 320 turbo	169,41
8.	Lastring, Ralf	Opel Ascona B	168,40
9.	Heß, Karl-Heinz	Toyota Celica LB	168,01
10.	Heß, Marius	Lotus Europa turbo	167,87

2008 (18 Starter)

1.	JanS	Toyota Celica LB	188,72
2.	Eifler, HaJü	Toyota 2000 GT	182,31
3.	Sommer, Dieter	Ferrari 512 BB	182,13
4.	Reich, Thomas	Toyota Celica LB	181,53
5.	Fischer, Jörg	Lamborghini Jota	179,02
6.	Schaffland, Ralf	BMW 320 turbo	178,66
7.	Holthöfer, Fabian	Lamborghini Jota	175,15
8.	Breker, Gerhart	Toyota 2000 GT	173,07
9.	Nettesheim, Bernd	Porsche 935/77	171,95
10.	Kießling, Johannes	Lancia Stratos	170,98

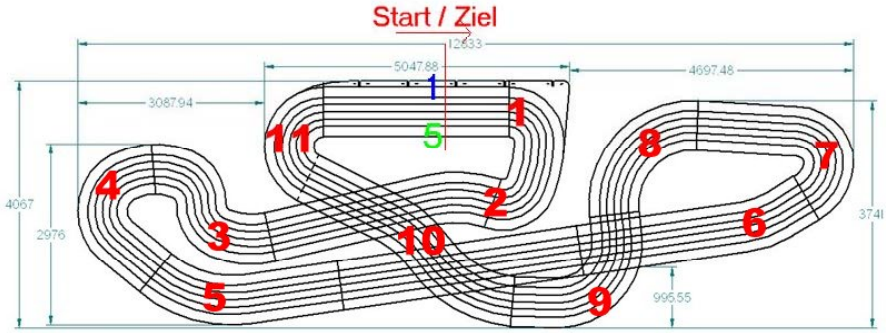
DSC-Euregio

1. Lauf am 30. Januar 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Kai-Uwe Schott

Da die DSC-Euregio die DSC-Serie mit der längsten Saisonpause und dem komprimiertesten Saisonablauf ist, war bestimmt genügend Zeit, neue Boliden entstehen zu lassen. Man darf gespannt sein, was alles an den Start gebracht wird. Stefan Dohmen freut sich auf jeden Fall schon, die neuen Autos zu bewerten.

Der Kurs in Düsseldorf ist bestimmt nicht anspruchslos, aber auch gut zu erlernen.



Ich bin die 5-spurige Bahn erst zweimal gefahren. Somit sind meine Anmerkungen eher die eines Newbees. Gleichwohl ☺: Die anspruchvollsten Spuren sind wie immer die Außenspuren.

Fangen wir mit der Spur 5 an. Von Start und Ziel ist es nur ein Katzensprung bis zu Kurve 1. Und die ist ganz schön eng. Wer zu schnell ist – sprich zu lange auf dem Gas stand – ist gleich einmal draußen. Also Achtung! Ein kurzer Gasstoß und dann gleich wieder volle Bremse, denn Kurve 2 ist nicht minder schnell erreicht. Dann aber Vollgas. Die Gegenkurve hinter 2 geht auf Spur 5 voll. Aber – richtig – rechtzeitig ans Bremsen denken, denn Kurve 3 ist auf dieser Spur auch recht eng ☺ Und dann? Mit Klasse 2 Autos gehen die Kurven 4 und 5 voll (meistens). Mit Klasse 1 Autos eher selten. Zumindest, wenn in Kurve 4 zu früh und zu brachial der Gashahn aufgedreht wird. Also hier lieber behutsam auf Vollgas gehen. Danach kommen ca. 10 Meter Gerade. Man sieht sein Auto unter den Brücken kaum (gewöhnungsbedürftig) und am Ende droht Kurve 7. Ich neige immer noch dazu, zu früh auf die Bremse zu gehen. Zumindest in Klasse 2 mit gut abgestimmten Auto kann man es durchaus etwas krachen lassen (Kurve 6 ist kein Problem). Nach Kurve 7 kommen die Kurven 8 und 9. Hier kann man seine Autos tief hineinlaufen lassen. Bei Kurve 9 muss man nur beim Rausbeschleunigen etwas behutsam sein, sonst ist man draußen. Der Gegenschwung 10 geht voll und stellt auch kein Problem dar. Nur vor Kurve 11 sollte man wieder rechtzeitig auf der Bremse sein ☺.

Nun zu Spur 1 der anderen Spur 5 ☺: Hier geht's normal durch Kurve 1. Dann ein kräftiger Gasstoß und nur einmal ganz kurz Gas auf, um aus Kurve 2 herauszukommen. Sonst zerreißt es einen in der der Kurve 2 folgenden Gegenkehre. Ich weiß, wovon ich rede !☺ Dann tief in Kurve 3 den Wagen reinrollen lassen, kurzen Gasstoß und behutsam aus Kurve 4 heraus beschleunigen. Vor Kurve 5 kurz lupfen. Dann kommt wieder diese ellenlange Gerade. Ungefähr im Scheitelpunkt von Kurve 6 dann volle Bremse und den Wagen um Kurve 7 rollen lassen. Dieser Punkt ist etwas kniffelig. Wer hier zu schnell ist, landet wirklich auf Spur 5. Kurven 8 und 9 lupfen. Kurve 8 etwas mehr als Kurve 9. Dann geht's per Vollgas auf Kurve 11 zu, die sich wieder ganz entspannt nehmen lässt.

So das sind meine Erfahrungswerte und wie bei der Ziehung der Lotto-Zahlen gilt: ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR !☺

Auf der Homepage der Düsseldorfer Jungs ist auch ein nettes Video einer Runde auf der Laguna Negra zu sehen.

Was lässt sich noch über die Bahn sagen? Sie hat ein sehr gutes Grip Niveau. Ich bin mit alten und mit neuem Material gefahren und habe keinerlei Unterschiede bemerkt. Grund hierfür ist zum einen sicherlich, dass Mischbetrieb auf der Bahn herrscht (PU / Moosis), und zum anderen, dass die Jungs – wenn nötig – ganz dezent gluen. Letzteres wird wahrscheinlich aber nicht mehr nötig sein, weil in der verbleibenden Zeit noch recht viel Moosis gefahren werden.

Ja nun zu der Frage, die nie einer stellt, aber auf deren Antwort eigentlich alle immer war-

ten: Wie schnell muss man denn sein? Tja die Cracks fahren in Klasse 1 auf Spur 5 eine 8,0 Sek./Rd. Und auf den anderen Spuren 7,7 / 7,8 Sek./Rd. In der Klasse 2 dann noch mal einen Tacken schneller.

Welche Wegstrecke ist zu empfehlen? Schwierig für mich zu sagen. Wenn man sich mit den erfahrenen 1zu24slot'lern unterhält, scheint alles zwischen 22,5 und 24,0mm richtig zu sein. Ich persönlich bin sowohl in der kleinen wie in der großen Klasse mit gut 23mm unterwegs gewesen. Das Problem ist, dass es für die lange Gerade durchaus ein wenig mehr und für das Einbremsen in und das Herausbeschleunigen aus den engen Kehren der Innen- und Außenspuren durchaus etwas weniger sein dürfte. Zu bedenken ist ferner, dass eine tendenziell kürzere Übersetzung das Auto nicht nur aggressiver sondern auch unruhiger macht. Dies ist im Hinblick auf die Kurven 1, 2, 3, 4 und 7 für die Freunde „ich-bleibe-heute-mal-im-slot" ein wichtiges Argument. Am Ende bleibt aber nur „probieren geht über studieren" ☺.

Für all diejenigen, die sich nicht erst Samstag Morgen auf das Rennen vorbereiten wollen und/oder müssen, besteht die Möglichkeit am Dienstag, den 26.01.2010, ab 17.00h zu trainieren. Die 17.00h sind eine Ausnahme. Denn dienstags haben die Düsseldorfer Jungs immer ihren Clubabend. Ansonsten ist natürlich am Freitag, den 29.01.2010 Training. Dann sogar schon ab 16.00h. Gegen 20.00h findet dann ein clubinternes DSC Rennen in beiden Klassen statt, in dem Ihr dann – wenn Ihr wollt – schon einmal den Ernstfall üben könnt. Am Samstag wird die Renn-Lounge ab 8.30h geöffnet sein.

Clubvorsitzender Frieder Lenz

Der Rennstart wird in Abhängigkeit der Teilnehmerzahl zwischen 12.00 und 13.00 Uhr sein. Die Fahrzeit wird voraussichtlich 5 Minuten pro Spur betragen. Die Düsseldorfer Jungs werden für die professionelle Rennleitung sorgen.

Nun noch ein wenig zur Organisation: Wenn Ihr also bereits heute wisst, dass Ihr Samstag dabei seid, gebt bitte Eure Vornennung unter wbrm@gmx.net bis spätestens Mittwoch, den 27.01.2010 ab (24.00h). Dies ist wichtig, damit die Jungs von 1zu24slot sich optimal für Euch vorbereiten können.

Lecker Essen … darum nennt bitte vor … die Küche dankt es Euch

Auch mir hilft dies sehr, den organisatorischen Ablauf der Veranstaltung vorzubereiten. Hierfür ist es auch sehr hilfreich, wenn ihr mir auch schon einmal die Fahrzeuge für beide Klassen (Typ, Farbe, Startnummer, Concours Punkte) benennen könntet, mit denen ihr beabsichtigt zu starten. Ihr bindet Euch damit nicht, diese Wagen auch dann tatsächlich einzusetzen, wenn ihr es euch anders überlegt. Nur könnte ich dann schon einmal die erforderlichen Listen entsprechend vorbereiten und hätte am Renntag weniger Arbeit.

Hinweisen möchte ich auch auf die stattfindende Wahl eines „best-of-show" Gefährts in Düsseldorf. Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, eins seiner beiden im Rennen gefahrenen Autos zur Wahl „best-of-show" zu stellen. Dabei spielt es keine Rolle, wie viele Punkte das Fahrzeug im Concours erzielt hat (… also sind z.B. auch 18-Punkte-Autos zur Wahl zugelassen). Die Teilnehmer entscheiden über den „best-of-show".

Zeitablauf:

Dienstag, 26.01.2010
Training ab 17.00h (Sonderregelung)

Freitag, 29.01.2010
Training ab 16.00
ab ca. 20.00 Teilnahmemöglichkeit an DSC-Club Rennen

Samstag, 30.01.2010
Training ab 8.30h
Rennstart zwischen 12.00h und 13.00h

Veranstaltungsort:

1zu24slot e.V.
Harffstraße 43
40591 Düsseldorf

Ansprechpartner:

Kai-Uwe Schott

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Euregio

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die üblichen Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

2-Liter-Proto / DSC-Euregio

Die Termine für beide Serien sind nun mehr im westlichen Terminkalender enthalten . . .
Die 2-Liter-Proto-Challenge beginnt ihre Saison 2010 am 13. Februar 2010 in Kassel – der Vorbericht für den Auftakt zur DSC-Euregio am 30. Januar 2010 in Düsseldorf steht weiter oben in dieser WWW . . .

GT/LM

Für die GT/LM liegt nun auch das Reglement vor . . .
Der erste Lauf findet am 13. März 2010 in der Duisburger Rennpiste statt . . .

Vintage Slot Classic

Dieser seit 2002 ausgetragene Klassiker entfällt als clubübergreifende Serie für 2010 – die VSC fährt jedoch als Clubserie im Caracho in Recklinghausen insgesamt sechs Läufe in diesem Jahr !!
Die VSC wird ggf. in 2011 clubübergreifend wieder aufgenommen . . .

Alles weitere gibt's hier:

2-Liter-Proto
DSC-Euregio
Rennserien-West – GT/LM
Rennserien-West - Vintage
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day			
DPM West	✓ / ✓	✓	
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	
DSC-West	- / ✓		
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	
DTM		✓	
EPC	✓ / ✓	✓	
GT/LM	✓ / ✓	✓	noch ein Termin unbestätigt
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	
245 easy*	✓ / ✓	✓	
LM'75	✓ / ✓	✓	läuft . . .
NASCAR Grand National		✓	
NASCAR Winston-Cup		✓	
SLP	✓ / -	✓	Einschreibung ab 2.1.
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	Einschreibung ab 2.1.
Trans-Am	✓ / ✓	✓	noch zwei Termine unbestätigt
Trucks	✓ / ✓	✓	
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
WDTSW	✓ / ✓	✓	ggf. noch zusätzliche Renntermine
Z West	✓ / ✓	✓	läuft . . .