WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 255 -

10. Mai 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . der DSC-West Auftakt in Bestwig und die NASCAR Grand National Reise nach Bad Rothenfelde bestimmten das Wochenende. Die kommende Woche steht dann ganz im Zeichen der DPM in Dietzenbach, welche vom (Himmelfahrts-)n Donnerstag bis zum Samstag dauern wird . . .

In der „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 255 wird zuerst einmal der Z-West Rennbericht vom vorletzten Wochenende nachgereicht – Tommy sei Dank! Ferner berichte Ralf Lastring vom Premierenrennen der DSC in Bestwig . . . Die Vorschau hat logischerweise die DPM im hessischen Dietzenbach zum Inhalt, schließlich sind gute 40 Folks aus dem Westen dort engagiert – aber ebenso ist Lauf Nr. 3 der Trans-Am, welcher am Nach-DPM-Sonntag in Soest beim CCT statt findet, einen Vorbericht wert . . . !☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Z-West
  Teamrennen am 1. Mai 2010 in Dortmund
- DSC-West
  1. Lauf am 8. Mai 2010 in Bestwig
- DPM
  vom 13. bis 15. Mai 2010 in Dietzenbach
- Trans-Am
  3. Lauf am 16. Mai 2010 in Soest
- News aus den Serien
  Saison 2010

Z-West

Teamrennen am 1. Mai 2010 in Dortmund

geschrieben von Tommy Eckel

Die lange Jagd auf den Pott

Ursprünglich waren die 6H als Z-West Wertungslauf gedacht, aber eine klare Mehrheit plädierte zur Einzelwertung und somit kam auch wieder der Z-West Pott in die Vergabe, den Nic Nac 2009 in Moers eingefahren hatte. ScaRaDo stand als Veranstaltungsort im Vorfeld fest und gilt in allen Belangen als perfekt!

Übersichtliches Freitagstraining

Sechs der insgesamt neun Teams waren am Freitag zu Training, Setup und Wegstreckenfindung angereist. Mit rund 10 Leuten war der Andrang erträglich und es fand sich fast immer eine freie bzw. passende Spur zur Abstimmung. Hauptthema war wie fast immer die leidige Wegstrecke, welche sich dieses Mal in einer Bandbreite von 19.5 bis über 21 Millimetern darstellte.

Aber selbst nach dem Rennen sollte dieses Thema keine schlüssige Beantwortung finden !☺

Olaf, Mani & Udo beim Training

ScaRaDo Cheffe Uwe favorisierte die kurze Übersetzung, war aber mit der Performance seines Kurzheck McLaren nicht wirklich zufrieden. Hans Manegold und Jörg Kremer (Supernatural) waren mit Kennenlernen der Bahn und Abstimmen mutmaßlicher Einsatzwagen vollends beschäftigt. Bei Heaven One war Udo Kaina da schon deutlich zuversichtlicher und legte schon mal die ersten Zeiten unter 9 Sekunden auf die Bahn. Auch Erzengel Werner Bolz knallte sehenswert um die Hütte, aber war sich noch nicht einig, ob nun der FXX oder der Enzo zum Einsatz kommen sollt. Bei L&G fiel die Wahl auf die alte 787-Kommode, die über alle Spuren brauchbar lief. Olaf Linke ließ sich von alledem nicht schocken und war zuversichtlich, am Samstag ein schönes Rennen zu erleben ☺☺☺

So wurde die Runde um 22.30 Uhr aufgelöst, denn ein langer Renntag wartete!

Noch schnell ne Runde vorm Rennen...

Nur die Harten kommen in den Garten

Bereits um 09.00 Uhr war die ScaRaDo Halle gut gefüllt, die Teams waren gegen 09.30 Uhr mit 29 Startern komplett und ab 10 Uhr konnten die ersten Einsatzwagen abgenommen werden.

Das mag der PU-Fahrer: Eine frisch abgeklebte Bahn !☺☺☺

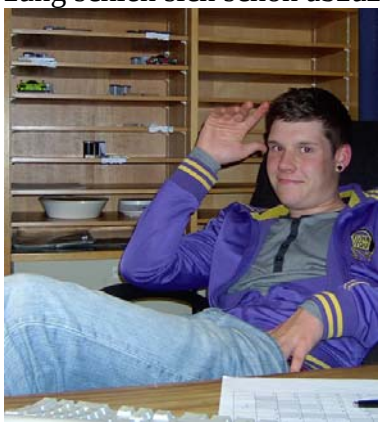
Als Erster kam Uwe Pfaffenbach zur technischen Abnahme, gefolgt von Werner Bolz, da man zu einem frühen Zeitpunkt immer mit einer sehr zügigen Abnahme rechnen kann☺

Bei der Abnahme waren erfreulicherweise keine wirklichen Unregelmäßigkeiten zu verzeichnen, Großserientechnik von Plafit und Schöler bildete bei allen Mini-Z die Grundlage, wobei Carbon- und GfK-Teile eher die Ausnahme waren. Ein Enzo, zwei Kurzheck- und ein Langheck-McLaren gegen einen 962er, einen C9 und drei 787 – also doch nicht der befürchtete Mazda-Sauber-Cup!

Wagenabnahme mit Materialausgabe

Einige Teams bzw. Starter nutzen das Training bis zur letzten Sekunde aus, so dass um 10.45 Uhr kurzerhand der Bahnstrom abgestellt wurde. Das Los entschied die Startaufstellung und um 11.15 konnten die ersten sechs Teams starten. Heaven One mit Marcel Wondel auf Spur vier und Drückerbande Wuppertal mit Stefan Bolz auf Spur zwei zogen dem Feld deutlich davon. Nach Spurwechseln kamen die restlichen drei Teams jeweils auf Spur sechs ins Rennen. Als neuntes Team fuhren die Slotrutscher mit Remo Brandalise einen exzellenten Auftakt, und meldeten schon mal ihre Absicht an, den Pott zu verteidigen! Die Kölner hatten nichts dem Zufall überlassen, bereits eine Woche vorher wurde der Samstag zum ausgiebigen Training, Setupfindung und zur Aufteilung der Spuren

genutzt. Ein TOP abgestimmter 962er mit drei Könnern am Drücker bildete nun das beste Paket an diesen Tag. Den ersten Durchgang dominierten Slotrutscher (1.129,98 R.) vor DBW (1.117,15 R.), die sich mit meisterlicher Konstanz vor ihre Wuppertaler Kollegen Heaven One (1.116,63 R.) gesetzt hatten. Lady & Gentlemen (1.101,27 R.), Scuderia Moers (1.097,39 R.), Racing 4 OWL (1.082,53 R.), Teuto/ScaRaDo (1077.61 R.), Schattenparker (1.069,86 R.) und Supernatural (1.068,92 R.) folgten auf den Plätzen und die Podiumsbesetzung schien sich schon abzuzeichnen.



Rafael Gdanietz – Prima Rennleitung

Gegen 17 Uhr wurde nach Regrouping, Räderwechsel und kleinem Service der zweite Durchgang gestartet. Racing 4 OWL fuhren nun wie ausgewechselt und konnte locker mit den Zeiten der Slotruscher und DBW mithalten. Zwar konnte Heaven One auf der Startspur noch Tuchfühlung halten, fiel aber auf den Folgespuren dramatisch ab und wurde durchgereicht. Der dritte Platz war wieder zu vergeben und es sollte richtig knapp werden☺

Der Endstand

Platz 9 mit 2.148,96 Runden für die Schattenparker. Mit Olaf Linke, Thomas Beuth und Daniel Grabau hat sich ein tolles Gute-Laune-Team gefunden, das mit ihrem C9 streckenweise sehr schnell unterwegs war. Mit wachsender Routine und verbesserter Vorbereitung sollte es in Zukunft weiter nach vorne gehen, die Anlagen sind auf alle Fälle vorhanden!

Platz 8 mit 2.152,72 Runden für Teuto/ScaRaDo. Leider blieb die Hausmacht mit den Herren Berthold Gdanietz, Fabi Holthöfer und Uwe Pfaffenbach etwas hinter den Erwartungen, was sich in reduzierter Vorbereitung und ständigem Kümmern um den Rennablauf begründete.

Platz 7 mit 2.154,08 Runden für Supernatural. Hans und Patrick (nicht im Bild) Manegold waren mit Jörg und Stefan Krämer mächtig stolz und freuten sich über ihr gutes Resultat beim ersten Auftritt. Das Wuppertaler Neuteam zeigte auf einigen Spuren richtig gute Leistung, so dass man in Zukunft mit diesen Herren rechnen muss!

Platz 6 mit 2.189,24 Runden für Heaven One. Zwar sah es am Anfang klar nach einem attraktiven Podiumsplatz aus, aber von Enttäuschung war am Ende keine Rede. Mani Rösner, Andreas Hahn, Marcel Wondel (nicht im Bild) und Udo Kaina wären an diesem Tag gerne die beste Heaven Mannschaft gewesen; aber die Drückerbande... Laut Udo will man gerne 2011 wieder mit dabei sein und dann wieder beherzt angreifen☺

Platz 5 mit 2.201,51 Runden für Scuderia Moers. Dieter Clemens, Thorsten Szugger und Volker Nühlen fuhren bis zum Ende engagiert um den dritten Platz mit. In Anbetracht des Minimalaufwands und der bunt zusammengewürfelten Truppe haben die Jungs vom Niederrhein eine klasse Leistung gezeigt. 2011 wird einer drauf gelegt☺

Platz 4 mit 2.202,42 Runden für Racing 4 OWL. Willi Miebach, Andreas Rehm und Ralf Thöne stellten die wahre Hausmacht dar. Ein sehr homogenes Team, das im zweiten Durchgang noch mal mächtig aufdrehte und den Ausgang mit Blick auf P3 richtig spannend machte!!!

Platz 3 mit 2.203,77 Runden für L&G. Michael Moes, Tommy Eckel und Marcus Hasse freuten sich über eine überraschend gute Vorstellung, denn man hatte bestenfalls mit einem Mittelfeldplatz gerechnet. Für 2011 will man sich zum einen mal etwas ernsthafter vorbereiten und zum anderen mal endlich ein neues Einsatzauto aufbauen☺☺

Platz 2 mit 2.239,28 Runden für Drückerbande Wuppertal. Andy Baum, Werner und Stefan Bolz sind die „ONE“ im Heaven und mussten in Dortmund nur die Slotrutscher vorbei lassen. Die drei machten ein blitzsauberes Rennen und sind verdiente Zweiter. Ein langer Tag mit einem erfolgreichen Ausgang für die sympathischen Engel – weiter so!!!

Platz 1 mit 2.264,85 für Slotrutscher. Die Kölner Manfred Hühn, Remo und Nick Brandalise waren auf ihrem 962er an diesem Tag einfach

nicht zu schlagen und nehmen den Pott zu Recht wieder mit nach Hause. Gute und exakte Vorbereitung zahlt sich eben aus und kennzeichnen auch den stetig steigenden Erfolg dieser Truppe. Grüßt hier vielleicht schon der erste Z-West Meister?

Uwe Pfaffenbach am „Busstop“

Nach einem langen Renntag waren sich alle einig, dass dieses Langstreckenrennen eine rundum gelungene Veranstaltung war. Trotz Müdigkeit herrschte beste Laune mit der Erkenntnis, dass sich ein spannendes & faires Rennen in gestellten Materialien und Großserientechnik begründet, was wieder einmal die Richtigkeit des Z-West Konzepts bestätigt!

Gute Laune in voller Bude

Ein großes DANKESCHÖN an die ScaRaDo Jungs, wie immer war alles perfekt !☺
Auch an alle Teilnehmer ein herzliches DANKESCHÖN, denn jeder Einzelne trug zu dem gelungenen Tag bei.

Nächster Renntermin ist der Mitte-West Z-Cup am 26.06 auf dem Sauerlandring und am 03.07 der nächste Z-West Lauf beim SRC Köln auf der kleinen Bahn.
Infos folgen wie immer hier im WWW ☺☺☺

Die Verzögerung des Rennberichts bitte ich zu entschuldigen, war leider aufgrund von Umzug mit Folgeerscheinungen nicht anders machbar.

mit rennsportlichen Grüßen,
euer Tommy Eckel

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

DSC-West

1. Lauf am 8. Mai 2010 in Bestwig

geschrieben von Ralf Lastring

Es dämmerte noch leicht im Hochsauerland als gegen 7:00 schon die ersten Trainingswütigen an der Tür zum Renncenter des Sauerlandrings kratzten.

Familie Sommer machte einen übernächtigten Eindruck, haben sie doch in den letzten Wochen ein tolle Atmosphäre und beste Bedingungen für den 3. DSC-Cup Lauf der laufenden Saison und gleichzeitigen Auftakt der DSC-West geschaffen. Am Freitag wurde dann doch etwas später als angekündigt der Strom von der Bahn genommen. Somit hatte jeder ausreichend Gelegenheit zu trainieren.

Testen, Testen, Testen. Ob Nord, Süd oder West. Und die drei von der Tankstelle warten noch…….

Da einige der Angekündigten doch lieber zu Hause geblieben waren, wurde der Start wieder auf 12 Uhr zurück verlegt. Ab 11:00 konnten alle 45 Klasse 1 Autos zum TÜV, also viel zu tun für die Beiden Prüfer Frank Hermes und Uwe Drevermann.

So sah es von Freitag bis Samstag aus. An der Bahn stand immer eine Schlange……

Es gab kaum Auffälligkeiten beim TÜV, außer ein wenig zu tief und sehr viel zu breit (der Breiteste wurde tatsächlich mit 80mm gemessen). Gegen 11:30 wurden dann die Letzten ermahnt, sich endlich bei der Abnahme einzufinden. 45 Starter, und nur 15 aus dem Westen des Landes, das war erschreckend wenig, daher hoffen wir auf gute Ausreden und dass die Fehlenden Besserung geloben. Zweitstärkste Macht war die Fraktion Nord die gleich mit 12 Startern anreisten und der Werkschef hatte es sich auch nicht nehmen lassen, seine Cup-Führung zu verteidigen. Dann waren noch Mitte mit 8, Süd und Euregio mit jeweils 4 und der Osten mit 2 Fahrern vertreten.

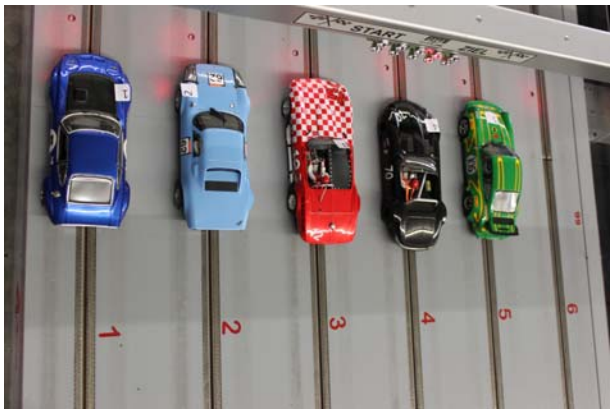
Auf eine Qualifikation wurde verzichtet, die Einteilung wurde vom Serienchef nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen. Immer ein guter Mix aus den Regionen.

Rennleiter Manni mit vieljähriger Erfahrung die er hier dem Lehrling Hans Jürgen weitergibt.
Von uns noch herzlichen Dank für die große Unterstützung aus dem Norden !!

Gegen 12:00 gingen dann Marcel Kuhn, Bert Hochstenbach, Anna Sommer, Hans-Christian Strauch und Dirk (Strotti) Strottmann an den Start.

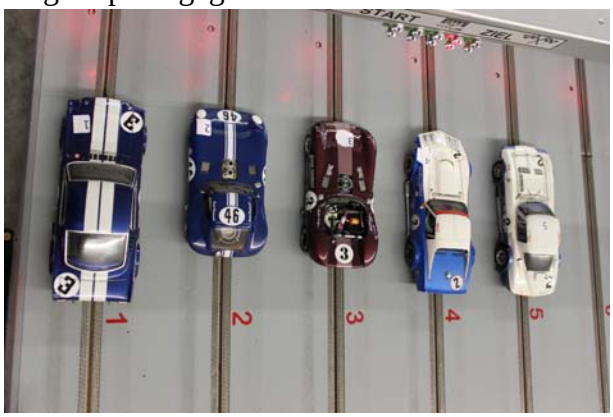
Ob Dirk der Taktik, es langsam angehen lassen und früh nach Hause fahren (der 4. Hochzeitstag stand ja schließlich heute an, weiß Marie eigentlich davon….?) umsetzte und wie gut Anna ihre Heimbahn kennt, würde sich also in den nächsten Minuten zeigen. Dirk und Anna ließen es schon recht flott angehen, auch Marcel konnte gut mithalten, hatte aber leider zu viele Abflüge (was wohl an der eher bescheidenen Vorbereitung seines Erziehungsberechtigten lag). Anna schien mit dem Auto nicht wirklich gut zu Recht zu kommen (auch hier konnte man die Schuld ganz klar wieder dem Erziehungsberechtigten zuschustern), denn mit wachsender Fahrzeit häuften sich die Abflüge und sie musste Marcel ziehen lassen. Erste Verschnaufpause dank eines Kurzschlusses auf Spur 6, der aber schnell wieder behoben werden konnte. Sehr schöne Zweikämpfe Rad an Rad konnte man zwischen Anna und Marcel beobachten, die sichtlich Spaß an ihrem Rennen hatten. Anna übertrieb es ein wenig und schoss über die Haube von Marcels Wagen und über die Bande ins Aus. Wie die Einsetzer feststellten, ist nicht nur die Bahn gut mit Glue eingeschmiert, sondern auch der Boden. Wohl eine Sicherheitsmaßnahme, damit kein Einsetzer ausrutscht. Am Ende gewann überlegen Dirk Strotti vor einem sehr gut fahrendem Marcel und Anna.
Die ersten Würstchen vom Grill sind fertig und wurden zu leckeren Salaten aus der Sommer‘schen Manufaktur gereicht.

Sönke Korbach, Piet Hanel, Manfred Geue, Kristina Wolferts und Bernhard Lohmann versuchten es als Nächste.



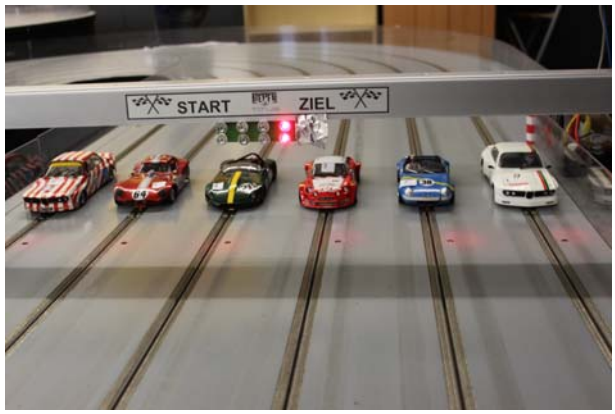
Der Norden präsentiert sich stark und ging mit Sönke vor Piet in Führung, danach Bernhard als Vertreter der Mitte. Kristina lies es vorsichtig angehen, sie hatte irgendwie Angst ihren Jag zu zerstören, dabei hatte diese im Training schon die ersten Blessuren bekommen. Ansonsten ein sehr ruhiges Rennen, kaum Terror und die Einsetzer waren fast nur zum Spurwechsel dabei. Aber schon jetzt zeichnete sich an Hand der Rundenzeiten ab, das Strotti einen sehr guten Turn absolviert hatte. Sönke und Piet sind fast im Parallelflug unterwegs und ziehen Runde um Runde dem restlichen Feld davon, nur Bernhard hielt sich hartnäckig mit 2 Runden Abstand dahinter. Zieleinlauf: Piet vor Sönke, Bernhard, Manfred und Kristina.

In der dritten Gruppen traten Frank Wüst, Ferdinand Rat, Yves Rittner, Beate Wiesel und Jörg Stephan gegen einander an.



Ob Beate sich heute mit einem Laufsieg selbst beschenkte (Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!) oder ob der Süden zwei starke Fahrer ins Rennen brachte, die Beate hinter sich ließen, galt es nun zu klären. Der Süden zeigt, was der Norden kann, können wir auch und somit sind Ferdi und Yves vorne weg, Rundenzeiten ähnlich denen von Piet und Sönke. Dahinter dann nicht Beate sondern Frank als Vertreter der Mitte. Jörg fuhr heute auch nicht nur „schön“ sondern machte Hatz auf Beate, die er zur Hälfte des Laufs auch überholte (Er wird wohl nie ein echter Gentleman!). Ferdi verlor viel Boden durch Abflüge und musste Yves ziehen lassen der konstant schnell unterwegs war. Strotti musste also das erste Mal um seine Führung zittern. Am Ende reichte es aber nicht, um Strotti zu schlagen, also Yves vor Ferdi, Frank, Jörg und Beate.

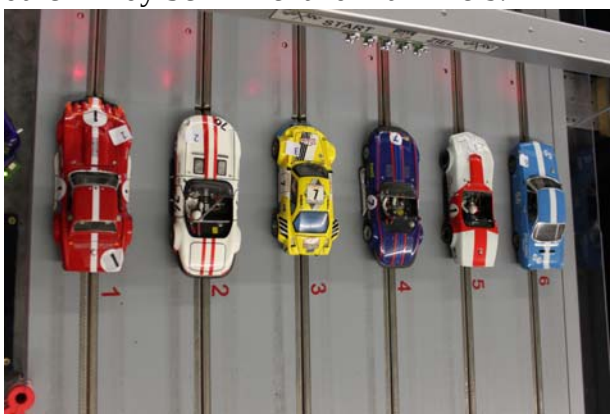
Die erste 6er Gruppe des Tages bildeten Marcus Schneider, Ralf Braun, Jens Puschmann, Daniel Drangusch, Jürgen Stappert und Stefan Kuhn.



Der BMW von Marcus schien gut zu laufen und konnte sich an die Spitze des Feldes setzen. Das intensive Training am Freitag scheint sich bei Jens ausgezahlt zu haben, denn er konnte Marcus sehr gut folgen. Ralf lag auf 3 und Daniel konnte die fehlenden Bahnkenntnisse dank eines guten Jags kompensieren und folgte auf 4. Ein sehr knappes Rennen, da zur Halbzeit zwischen dem ersten und letzten gerade einmal 3 Runden lagen und die ersten Drei sich noch ein einer Runde befanden. Marcus hielt weiterhin den BMW an der Spitze, schön auch mal solche „Hochhäuser“ zu sehen und dann noch so performant. Zweite Zwangspause des Tages, da irgendwie die Zeitnahme streikte. Bill Gates hat zugeschlagen und den Computer neu starten lassen, war Marcus zu schnell? Schadensbegrenzung, alles zurück auf Startpostion für den Durchgang. Außerdem funktionierte entweder die Rennleitung oder die Terrortaste nicht und daher trauern wir jetzt um den Jaguar von Daniel, der aber wenigstens mit dem größeren GFK Scha-

den zu Ende fahren konnte. Am Ende behielt Marcus die Führung.

Nun ging es um die Positionen im westlichen Mittelfeld, Andreas Rehm, Ralf Lastring, Christian Grüttner, Katja Sommer komplettiert durch Andy Schimmel und Frank Leib.



Ralf, Katja und Christian erst einmal in der Reihenfolge vorne weg, aber die Abflüge häuften sich und die Reihenfolge änderte sich ständig. Ralf schien kein Grip zu haben und legte sein Auto sehr oft neben den Schlitz, so dass Katja frei Fahrt hatte und den Lauf sicher nach Hause bringen konnte. Ein Einsetzer munkelte schon was von Ölspur, so unkontrolliert fuhr der Jag von Ralf. Christian erwischte leider der Defektteufel und er musste eine unfreiwillige Reparaturpause einlegen. Ansonsten hat Christian aber kein Rad ab. Der erste weibliche Gruppensieg des Tages geht also an die Hausherrin, vor Ralf und Andreas.

Die nächsten 2 Startgruppen wurden West frei, hier ging es um Cup Punkte. Alex Jens, Lars Schäfer, Rüdiger Krieger, Leo Müller, Rudi Munten und Falk Reichbott versuchten es als Erste.

Falk wollte nichts anbrennen lassen und zog mühelos davon. Rüdiger hatte bei diversen Umbauten an der Achsbreite vergessen, das Ritzel festzuziehen, also erstmal ab an die Box. Für die Alpinen im Feld schien es auch kein guter Tag zu sein: Leo's verlor nicht nur einige Scheiben, sondern musste gegen Ende auch noch an die Box, schon wieder ein Rad ab bei einer Alpine. Rudi kämpfte auch tapfer, seine Alpine wollte aber in vielen Kurven lieber weiter gerade aus fahren. Am Ende konnte Falk den Sieg der Gruppe für sich verbuchen und auch die momentane Führung.

Gleich danach die Cup-Elite ohne Frank Hermes also Matthias Parke, Patrick Studer, Peter Bichsel, Uwe Günther, Dieter Jens und Jan Reimer.

Kurz nach dem Start wurde der Strom abgeschaltet, um die Verlorenen Teile der vorherigen Gruppe zu bergen und die Litze noch einmal zu richten, denn nicht jeder hatte den gewünschten Vortrieb. Peter aus den Bergen fuhr wie entfesselt und als erster unter 8s. Damit führte er das Feld nach dem ersten Durchgang an. Auf 2 der Chef vom Werk und dahinter dann Patrick Studer.
Falk musste ganz klar um seine provisorische Führung bangen. Zumal nun fast alle an der 8,0s Marke kratzten. Gegen Ende des ersten Drittels kam Patrick besser in Fahrt und überholte Matthias. Dieter folgt den dreien mit einem kleine Respektabstand, hatte aber wiederum ausreichend Luft nach hinten zu Jan und Uwe (der froh verkündete das er auch schon unter 9s fährt). Man merkte, dass hier die Routiniers des Scaleracing am Start waren, es ging alles sehr ruhig und gesittet zu. Es wurde höchstens mal diskutiert ob der Abflug durch Abschießen oder eigenem Verschulden hervorgerufen wurde. Und fast unbemerkt kämpfte sich Dieter an Matthias heran. Nach dem Lauf sollte mal das Kaugummi von Patrick kontrolliert werden, denn mit zunehmender

Zeit wurde dieser immer schneller. Peter war kein Freund der Außenspuren und musste somit Patrick ziehen lassen. Uns wurde ein spannender Kamp um Platz 3 zwischen Matthias und Dieter geboten, am Ende hatte Matthias die Nase 1m weiter im Wind.

Als letzte Gruppe kam dann die Elite des Westens mit Frank Hermes, Patrick Fischer, Dieter Sommer, Michael Kaltenpoth, Uwe Drevermann, und Ralf Thöne.

Bei Waffeln und Kuchen wurde dieser Lauf von der Konkurrenz beäugt. In der ersten Minute schon drei mal Terror aber auch schon drei Fahrer unter 8s (Frank – wer sonst, Patrick und der Hausherr DiSo). Michael und Dr. Evermann spielten in der 8,2-8,3s Liga und Ralf fuhr ein eigenes Rennen, eben ein wenig gemütlicher. Zur Halbzeit hatte Frank schon 3 Runden Vorsprung auf Patrick und DiSo. Zum letzen Turn führte weiterhin Frank aber mittlerweile vor DiSo der sich 2 Runden auf Patrick erarbeitet hatte. Dahinter dicht beisammen Uwe vor Michael. So dann auch der Zieleinlauf, wobei der Zähler für Frank erst bei sagenhaften 181 Runden stehen blieb.

Klassement der GT-Wagen Fahrer:

Frank Hermes .....181,44 Rd
Dieter Sommer .....177,83 Rd
Patrick Studer .....177,13 Rd
Falk Reichbott .....176,84 Rd
Peter Bichsel.....176,77 Rd
Matthias Parke.....175,48 Rd
Dieter Jens .....175,44 Rd
Patrick Fischer.....174,68 Rd
Uwe Günther .....171,75 Rd
Uwe Drevermann .....170,75 Rd

Pause: Zeit zum Durchatmen, Rauchen und die restlichen Klasse 2 Wagen abzunehmen. Laut Zeitplan sollte es um 18:30 weitergehen und bis nach 23:00 sollte das Ergebnis des heutigen Tages offen bleiben.

Und der Schreiberling ist am Schaffen…..

Die Frühabreisenden fuhren zuerst mit den Autos der Klasse 2. Dies waren Familie Jens, Bert Hochstenbach, Kristina Wolferts, Dirk Strottmann und Jörg Stephan.

Vater und Sohn Jens im Parallelflug vor dem Rest des Feldes, wo sich als Dritter Strotti einreihte. Leider technische Probleme bei Bert‘s 2L-Prototypen, und somit konnte Kristina die rote Laterne weitergeben. Hier wurden auch dann direkt die ersten Zeiten unter 8s von Dieter und Alex bei den Prototypen gezeigt. Das Spektakulärste an diesem Lauf war wahrscheinlich der Abflug von Kristina‘s Leihwagen über die Bande. Ausgang des ersten Laufs Dieter vor Alex und Dirk, aber alle noch weit hinter der Leistung von Frank Hermes in der Klasse 1 (178 Runden für Dieter).

Anna Sommer, Ralf Thöne, Beate Wiesel, Manfred Geue und Andreas Rehm durften als Nächste zeigen, ob die Klasse 2 Autos besser liefen als ihre Klasse 1 Renner.

Diesmal schien DiSo für Anna ein besseres Auto gebaut zu haben, denn sie ging direkt mit 2 Runden in Führung und kratzte dabei auch schon an der 8s Marke. Andreas kommt in der Klasse auch viel besser zurecht und folgte Anna auf 2, dahinter Manfred. Einsetzer Jörg konnte bei dem Crash gegen Andreas nur noch ein Oh herauspressen . . .

Dieter Jens sprang dann ein und übersetze dies mit Terror. Fortan fuhr Andreas ohne Fahrer weiter, aber nicht unbedingt langsamer. Im letzten Turn dann noch ein Crash bei dem leider auch mal wieder Teile flogen. Anna brachte diesen Lauf dann auch souverän nach Hause.

Nord, Ost, Süd und Mitte waren im 3 Durchgang vertreten, namentlich waren dies Frank Leib(chen), Ferdi(nand) Rat, Jens Poschmann, Bernhard Lohmann und Jürgen Stappert.

Leibchen hat seinen PA gut im Griff und fuhr auch schon mit „ab und zu“ Rundenzeiten unter 8s dem Feld davon. Ferdi ist wieder ein wenig zu nervös, oder der Schüttelregler will nicht so recht, hielt sich aber trotzdem vor Bernhard auf Rang 2. Was nicht geklärt werden konnte, ist was Ferdi während des Laufes gehört hat: Heavy Metal um noch aggressiver zu fahren, Yoga-Entspannungsklänge oder Anleitungen von den Schweizer Kollegen. Jedenfalls hat er den 2. Platz nicht mehr an Bernhard abgeben. Auch hier ging wieder ein Raunen durch den Saal als der Crashtest Werkskit gegen Jens-GFK stattfand, aber beide Autos haben dies unbeschadet überstanden.

In Gruppe 4 gingen Christian Grüttner, Rudi Munten, Andy Schimmel, Marcel Kuhn und Hans-Christian Strauch ins Rennen.

Rudi hatte einen 2L-Prototypen bewegt, an dem einer der Besten wohl auch schon mal geschraubt hat und die ersten Zeiten unter 7,8s markiert. Dagegen schien in der Gruppe erstmal kein Kraut gewachsen, auch wenn Andy nicht langsam unterwegs war. Aber irgendwie musste ja die Klasse 1 Schmach wieder wettgemacht werden. Die anderen schienen erst einmal chancenlos. Marcel schlug sich aber auch tapfer und konnte Hans-Christian auf Distanz halten, ein schöner Zweikampf. Rudi führt nach dem Lauf die Gesamtwertung mit 179 Runden an.

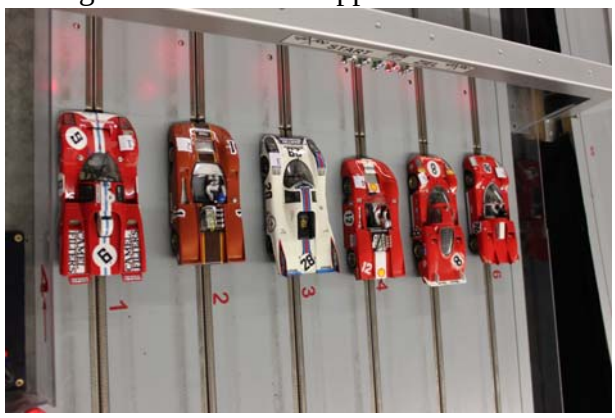
Für Ralf Braun, Ralf Lastring, Leo Müller, Daniel Drangusch, Frank Wüst und Jan Reimer wurde das nächste Mal die Startampel betätigt.

Anfangs gab es viel Szenapplaus, ein paar Terrorphasen und nach dem ersten Turn hat sich das Feld sortiert. Ralf L. vor Jan und Leo die beide ein wenig mit Abflügen und den Außenspuren zu kämpfen hatten. Alle Drei fuhren auch ab und an mal unter die magische 8s Grenze und die Platzierung von Familie Jens schien zu wackeln. Ralf verfehlt am Ende die Leistung von Alex um eine knappe Runde und Leo holt sich noch Platz 2 in der Gruppe.

Die Hausherrin Katja Sommer wollte es nun auch den anderen Jungs zeigen und trat gegen, Piet Hanel, Marcus Schneider, Lars Schäfer, Stefan Kuhn und Sönke Korbach an.

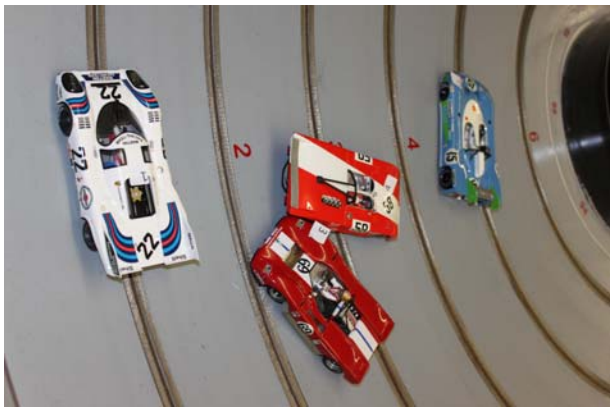
Relativ ruhiges Rennen, kaum Positionskämpfe und bis auf eine gebrochene 917 Front keine weitern Schäden zu verzeichnen. Hier gewinnt am Ende Sönke vor Katja und Piet.

Der Rest der Besten, oder „die, die auch gewinnen wolle“. Patrick Fischer, Uwe Günther, Uwe Drevermann, Rüdiger Krieger, Yves Rittener und Michael Kaltenpoth wollten nun die Vorlage für die letzte Gruppe liefern.



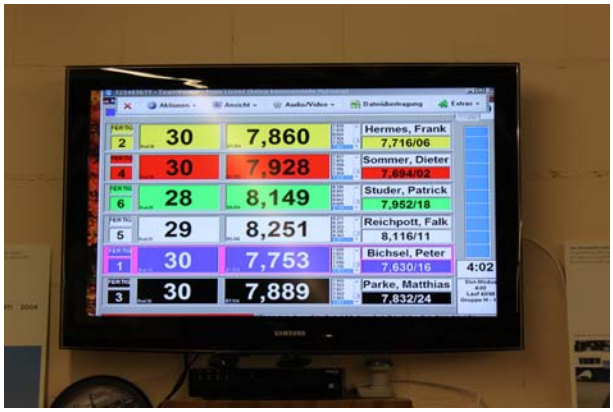
Rüdiger hatte schon gezeigt, dass er schnell fahren kann, aber leider nicht immer alle Schrauben fest hat. Frühstart und kollektiv blieb alles zwangsgesteuert stehen. Da natürlich nicht alle in die Falle getappt waren, wurde neu gestartet. Massenkarambolage in der 2. Runde und eine halbe Runde später bekamen die Zuschauer das gleiche Spektakel geboten. Die Einsetzer wurden neu platziert, damit die nächsten Crashs auch von allen Zuschauerrängen verfolgt werden konnten. Hier fuhren gleich 4 Racer unter 8s, Patrick und Uwe G. sogar unter 7,8s. Die Kollegen auf den Außenspuren hatten das Nachsehen. Patrick zeigte aber kurz darauf, dass es nicht an den Spuren liegt und zog auch hier mit Rundenzeiten unter 8s von dannen. Uwe G. konnte nicht folgen, hielt sich aber mit einer Runde Vorsprung vor Rüdiger und Michael. Denen wiederum saß Dr. Evermann im Nacken. Yves musste doch

schon deutlich abreißen lassen. Patrick fuhr die erste 180 in dieser Klasse und setzte sich nun an die Spitze des Klassements. Uwe D. Leistung sollte man auch nicht unterschätzen, hatte er doch schon seit dem ersten Massencrash eine defektes Vorderrad und sein Auto vollführte mehr Schlangentänze als die Power in direktem Vortrieb umzusetzen.



Gab es jetzt schon eine Cup Vorentscheidung, würde im dritten Lauf auch der dritte Führende aus dieser Saison hervorgehen? Frank Hermes, Dieter Sommer, Patrick Studer, Falk Reichbott, Peter Bichsel und Matthias Parke traten an zur Entscheidung.

DiSo zeigt, dass es noch schneller geht und brannte erst mal ein 7,6 ins MDF.



Dazu kam aus dem Publikum gleich der Spruch „Eine 7,6 macht noch keinen Sommer“. Recht hatte er, denn Frank führte vor Peter und Matthias. Nur Peter wurde immer schneller und holte sich die Führung von Frank. Peter, Frank und Matthias kämpften in einer Runde, wobei Peter auf der langsamen Spur 6 unterwegs war, sich 2 Abflüge leistete und sich gleichauf mit Matthias halten konnte. Frank war der lachende Dritte und zog ein wenig davon. DiSo und Falk folgten schon mit Respektabstand und Patrick haderte mit seinem Auto. In den letzen Minuten machte sich wohl Nervosität breit und es gab noch mal Terrorphasen. Frank gewinnt mit 184 Runden vor Peter und Matthias.

Ergebnis aus der Prototypen-Hatz:

Frank Hermes	184,03 Rd
Peter Bichsel	182,27 Rd
Matthias Parke	181,44 Rd
Patrick Fischer	180,94 Rd
Rudi Munten	179,94 Rd
Dieter Sommer	179,34 Rd
Dieter Jens	178,85 Rd
Uwe Günther	178,36 Rd
Alex Jens	177,43 Rd
Michael Kaltenpoth	177,40 Rd

Es war spät geworden, viele hatten noch eine lange Reise vor sich und somit löste sich die Gemeinde schon während der letzen Läufe auf. DiSo lies es sich aber doch nicht nehmen, die Siegerehrung kurz vor der Geisterstunde im kleinen Kreise durchzuführen.

Frank Hermes
Peter Bichsel
Dieter Sommer
Matthias Parke
Patrick Fischer
Dieter Jens
Patrick Studer
Uwe Günther
Alex Jens und Falk Reichbott

Mal kurz gerechnet und tatsächlich dritter Cup-Lauf und auch dritter Cup-Führender, Frank hat sich mal wieder die Spitze erobert.

Auf den „Best of Show“ wurde für den Westen untypisch deshalb dieses eine Mal auch verzichtet. Es sei aber zu bemerken, dass wieder viele tolle Wagen zu sehen waren. Und dank GfK Technik es sogar eine komplett Cabrio freie Klasse 1 Startgruppe gesichtet wurde. Aber auch Plastik kann beeindruckend schnell sein, wie der schöne Arii Umbau von Frank bewiesen hat.

Es war auch schön, dass die Regionen auf diese Art und Weise mal im Westen zusammen geführt wurden und man endlich die Gesichter hinter den Namen aus Forum und anderen Rennberichten kennen lernte. Es wurde viel gefachsimpelt, Neues bewundert, gelacht und somit wurde der Tag dann doch nicht unbedingt zu lang.

Familie Sommer gilt natürlich auch noch einmal ein großer Dank für diesen schönen Tag. Ein paar technische Probleme kommen halt in den besten Familien mal vor, aber die kann man auch leicht beheben. Das Essen war auch sehr lecker und wer es noch nicht wusste, die Grillsaison ist nun offiziell eröffnet.

Der Westen trifft sich am 5.6. dann in Siegen zum nächsten DSC Lauf, wo natürlich auch wieder einige Starter aus den anderen Regionen herzlich willkommen sind.

Bis dann,
Euer Ralf

PS: Das Bild des Tages möchten wir Euch aber nicht vorenthalten: Si sieht das Seniorenfernsehen aus.

Alles weitere gibt’s hier:
DSC-West

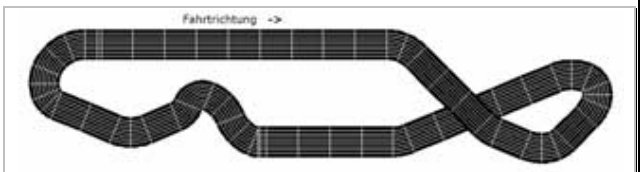
DPM

vom 13. bis 15. Mai 2010 in Dietzenbach

Alle Jahre wieder . . . Himmelfahrt bedeutet zum dritten Mal seit 2008 DPM-Time für nahezu ganz Slotracing Deutschland.
Die 12. Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) soll einmal mehr der Superlativ im Jahresprogramm werden – 56 Teams mit 168 Fahrern aus zumindest 10 Ländern wollen erneut zwei bzw. drei Tage Spaß und Spannung im Bürgerhaus Dietzenbach erleben . . .

Die Lichtkuppel im Bürgerhaus Dietzenbach ist mittlerweile zum inoffiziellen Wahrzeichen der DPM geworden . . . !☺

Noch striktere Regeln, hohe Chancengleichheit, Bison Motor, 19 Volt Bahnspannung und nicht trainierbare Strecke lauten die wesentlichen Stichworte für die DPM 2010 . . .



„Grand-Prix“ Kurs: Die 8-spurige, 46m lange Concept Holzbahn wird nur einmal pro Jahr aufgebaut . . .

Die 12. Auflage

Die DPM folgt in diesem Jahr wieder dem Ablauf aus 2008, d.h. am Donnerstag findet ein Semi-Finale statt, in welchem sich die acht schnellsten Teams für das Finale am Freitag und Samstag qualifizieren . . .
Die nicht qualifizierten Teams fahren an diesen zwei Tagen dann auf der kleineren, 4-spurigen Bahn den „SuperCup“ aus, dessen drei Erstplazierte im kommenden Jahr dann am DPM Finale teilnehmen dürfen . . .
Darüber hinaus bleibt alles beim Alten: Am Freitag sind Training, Materialausgabe, technische Abnahme und Quali angesagt. Der Samstag ist den Rennen vorbehalten. Neu in diesem Jahr ist ein abschließendes Rennen, in welchem die PWS mit gestellten Fahrzeugen ausgefahren wird . . .

Go West

Nach etlichen dürren Jahren ist die Beteiligung des Slotracing Westens an der DPM unverändert hoch. Zwar sind Slotracing COE und MMK nicht mehr dabei, dafür stoßen mit C-F-S und DoSlot Racing zwei neue Teams dazu . . .
Ansonsten ist’s quasi wie gehabt: Kraner Racing, NASCAR und Plastikquäler bieten jeweils zwei Teams auf - Rossija und Teuto Corse vertreten erneut den nördlichsten Teil des Westens - aus dem östlichen Ruhrgebiet stammen besagte C-F-S (Carrera Freunde Schwerte) und DoSlot – von der Rheinschiene kommen Piccomat und Slot Mittelrhein hinzu - und die Euregio spiegeln ACR Juniors wieder. Zwei weitere Team sind exakt zu 50% westlich aufgestellt: ACR und Slottec. Macht in Summe erneut 14 Teams – also genau ¼ der Teams, welche die DPM in 2010 in Angriff nehmen . . .
Durch das Semi-Finale am Donnerstag müssen mit C-F-S, DoSlot, NASCAR 2, Rossija und Teuto Corse gleich 5 Teams – und mutmaßlich werden nicht alle das DPM Finale „erleben“ !?

Die Wetterprognosen sind vorläufig nicht wirklich prickelnd, sodass eine Wiederauflage der 2008er und 2009er „Freilandhaltung“ und Grillpartys noch ein wenig in den Sternen steht . . .

Kaffeesatz

Favoriten auf den DPM Titel dürften (wie immer) ACR, Kraner Racing und die Plastikquäler sein. Diese drei Teams stellten die Sieger von DPM und EPC der letzten Jahre – und besetzten nahezu immer auch das DPM Treppchen. Fraglich wird sein, wie Bad Boys aufgestellt sind – in 2008 war man dran; in 2007 und 2009 hingegen eher nicht. Dieselbe Aussage gilt für die Japanische Zink Crew – in 2006 und 2007 hatte das Übersee Team die Spitze im Visier, in 2008 ging nicht viel. Warten wir’s also ab . . .

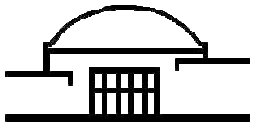
Erste Runde der schnellsten Startgruppe in 2009: Ausnahmsweise ’mal kein übermäßiger Trubel . . . !☺

Die Liste der Verfolger rekrutiert sich aus den Teams Dr.Slot Juniors, NASCAR, No Limits und Plastikquäler 2. Ob’s für diese Teams jedoch ernsthaft für den Fight um die Spitze reicht, bleibt abzuwarten . . .

Ähnlich unklar ist, was die weiteren ausländischen Teams in diesem Jahr zu reißen vermögen: Die traditionell starken Spanier reisen nur mit einer Crew an – das ist Minusrekord. Im letzten Jahr vermochten sich ansonsten nur die Dänen („Racefun“) und die Eidgenossen („No Respect“) etwas weiter vorn zu platzieren. Top 10 könnte das Ziel für 2010 sein – aber ganz nach vorn wird’s wohl eher nicht gehen . . .

Organisatorisches

Beginnen wir mit der wichtigen Kontaktadresse des obersten „Kuppelwächters“:



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

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 erneuert werden !!

Wohnmobile / -wagen können unmittelbar am Bürgerhaus abgestellt werden – und ggf. auch einen Stromanschluss erhalten, müssen jedoch rechtzeitig vorher angemeldet werden !!

Mediales

Die Seiten von „Live Ticker“ und „Live Cam“ sind für die DPM 2010 zum „Live Info“ zusammen gefasst. Drei Cams und der Ticker sind entweder gebündelt oder auch einzeln einzusehen – und zwar an allen drei Tagen der DPM . . .

Ferner soll für den „Live Ticker“ inhaltlich weiter nachgelegt werden und in den Schlüsselphasen ein „Außenreporter“ zusätzliche Infos von den Teams bzw. aus der Boxengasse liefern . . .

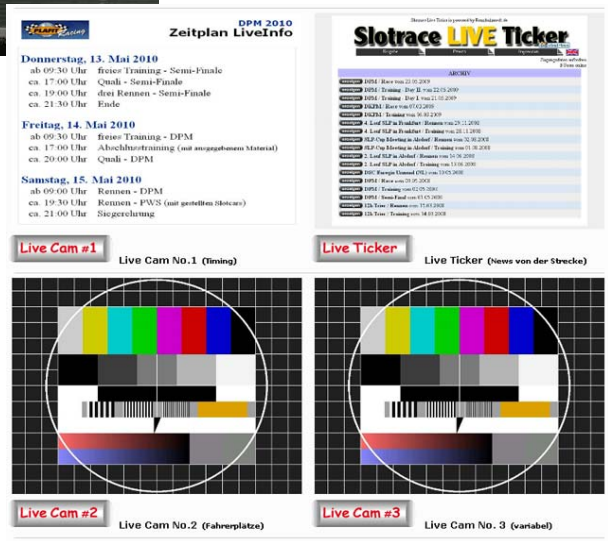
Auf dass die Zuschauerränge in diesem Jahr ähnlich voll sein werden . . .

Der Fahrplan ist im wesentlichen aus den Vorjahren bekannt:

- Die Vorentscheidung am **Donnerstag** bildet sicherlich den ersten Höhepunkt. Bereits für 17 Uhr ist die Quali der 24 Teams des Semi-Finales angesetzt. Ab etwa 19 Uhr werden drei kurze Rennen zu je 8*6 Minuten folgen, in welchen mutmaßlich die Nerven blank liegen dürften – geht es doch um den Einzug ins DPM Finale, welcher nur die schnellsten acht Teams offen steht . . . !!
- Am **Freitag** steigt der Spannungsbogen ebenfalls zum Abend hin: Ab ca. 17 Uhr startet der letzte Trainingsdurchgang, welcher mit dem ausgegebenen Material bestritten wird und hoffentlich vorsichtige Prognosen zum tatsächlichen Kräfteverhältnis erlauben wird. Gegen 20 Uhr soll dann die Quali folgen, welche die Startaufstellung für die Rennen am Samstag festlegt . . .
- **Samstag** Früh beginnen die Rennen gegen 9 Uhr. Fünf Startgruppen zu 8 Teams fahren jeweils 8*12 Minuten, sodass die Gruppen halbwegs im 2-Stunden-Rhythmus aufgeigen dürften. Somit müsste das eigentliche DPM Finale 2010 ca. um 17 Uhr starten. Die Sieger werden dann mutmaßlich gegen 19 Uhr feststehen, sofern die Nachkontrolle nicht noch Überraschungen birgt . . .

Den 10 Stunden DPM Racing folgt laut Plan ab 19:30 Uhr noch das PWS Rennen über 8*6 Minuten, das den schnellsten Teams der einzelnen Nationen vorbehalten ist – und auf gestellten Fahrzeugen (an welchen maximal die Schleifer gerichtet werden dürfen) ausgetragen wird . . .

Den Abschluss wird die Siegerehrung bilden, welche in den letzten beiden Jahren im Bürgerhaus Dietzenbach sicherlich jeweils ein weiteres Highlight der DPM gewesen ist . . .



Alles weitere gibt’s hier:

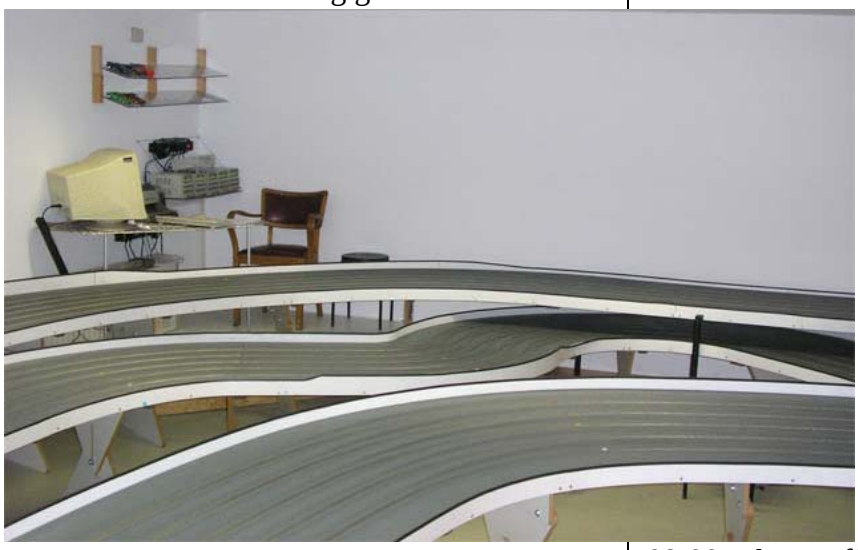
Teilnehmerliste
Zeitplan – ausführlich
Zeitplan – kompakt
LiveInfo – in den Rennserien-West
Plafit Racing

Trans-Am

3. Lauf am 16. Mai 2010 in Soest

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 16. Mai 2010, macht sich der Trans-Am Tross auf in das Herzstück der Soester Börde, nämlich genau nach Soest. Dort werden die Treiber der amerikanischen Big Blocks von Bernhard Müller, Olaf Leimbach und den Mannen des CCT Soest an der einzigen Holzbahn der Trans-Am Saison erwartet.
Mittlerweile ist man dort in der Gastgeberrolle schon sehr geübt, haben doch bereits mehrere Rennserien des Westens ihre Wertungsläufe in Soest absolviert.
So kann man dann auch sicher sein, dass alles für einen schönen Renntag gerichtet ist.



Die schnelle Holzplanke in Soest

Das Meisterschaftstableau ist natürlich noch wenig aussagekräftig, doch zeichnet sich bereits zu diesem frühen Zeitpunkt im Jahr wieder einmal eine spannende Saison ab.

Bernhard Müller vom CCT Soest wird die Sache mit der Rennleitung wohl richten…

Ungeduldiges Warten auf die Startampel

Am Donnerstag, den 13. Mai 2010 besteht ab 15:00 Uhr die Möglichkeit zu einem freien Training. Wer also nicht unbedingt zu den überzeugten Vatertagsausflüglern gehört, sollte die Chance nutzen, sich und seine Autos auf die Holzplanken einzustellen !

Zum Ablauf des Renntages bleibt nur noch wenig zu sagen.
Das Renncenter des CCT Soest wird am Sonntag ab 09:00 Uhr geöffnet sein. Ein letztes Training ist dann bis ca. 11:30 Uhr möglich.
Um 12:00 Uhr wird es dann ernst: Die erste Startgruppe der Klasse 1 wird auf die Reise geschickt!

Damit die Jungs vom gastgebenden Club planen können, werden alle Teilnehmer gebeten, bis spätestens **Mittwoch** ihre Vornennung an info@transam.eu zu senden. Außerdem sichert man sich dadurch einen kleinen Bonus beim Startgeld☺.

Zur Erinnerung hier nochmals der Rennkalender 2010:

21.03.10 Dortmund
25.04.10 Coesfeld
16.05.10 Soest
13.06.10 Witten
11.07.10 Kamp Lintfort

05.09.10 Schwerte
03.10.10 N.N.
31.10.10 Wuppertal (noch nicht bestätigt)
28.11.10 Dortmund

Die Serienleitung freut sich schon jetzt auf einen entspannten und schönen Rennsonntag. Allen Teilnehmern wünschen wir eine gute Anreise!

Informationen zur Strecke findet man unter www.cct-soest.de

Das Reglement sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter: www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet!

Anno 2009 in Soest

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

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saison-start 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

. / .

Alles weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	◉ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	◉ ◉
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉
DSC-West	- / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	○ ○ **?** neuer Auftakt am 22.5.
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉ ○ ○ ○ ○ ○
DTM			Abgesagt für 2010
EPC	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	◉ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉ ◉
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	◉ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	◉ ○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉ ○ ○ ○ ○ ○ **?**
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	◉ ◉ ◉ ◉ ○ ○