WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 256 -
17. Mai 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . das zurück liegende lange Himmelfahrtswochenende stand ganz im Zeichen der DPM in Dietzenbach. Von Donnerstag bis Samstag waren dort zwischen 40 und 50 Westler im Dauerstress !☺ Ferner düsten am Sonntag die Trans-Am Piloten ihr drittes Rennen in Soest . . .

Auch Ausgabe 256 der „WILD WEST WEEKLY“ reicht zu Beginn einen Bericht nach: Nick Speedman verfasste den Report vom NASCAR Rekordwochenende in Bad Rothenfelde. Dazu geht’s logisch um die DPM und Andreas Rehm steuert den Trans-Am Bericht bei . . .

Am Pfingstwochenende stehen der DTSW West Auftakt in Siegen und der 3. Lauf zur GT/LM in Schwerte an. Vorberichtsmäßig findet dies keinen Niederschlag – dafür gibt’s ein kurzes Intro zum 2. Lauf des SLP-Cup in rund zwei Wochen bei den Teutonen . . . !☺

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  3. Lauf am 8. Mai 2010 in Bad Rothenfelde
- DPM
  vom 13. bis 15. Mai 2010 in Dietzenbach
- Trans-Am
  3. Lauf am 16. Mai 2010 in Soest
- SLP-Cup
  2. Lauf am 29. Mai 2010 in Bad Rothenfelde
- News aus den Serien
  Saison 2010

NASCAR Grand National

3. Lauf am 8. Mai 2010 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Nick Speedman

…zum dritten Lauf der Saison 2010 ging es nach Bad Rothenfelde auf den Ashville Raceway der S.R.I.G. Teuto. Für viele ist der Ausflug ins benachbarte Bundesland immer eine große Herausforderung, da man sich sicher sein kann, auf hart kämpfende Clubkameraden zu treffen. Trotz vieler dort absolvierter Rennen beherrschen nur wenige der Gäste die notwendigen Kniffe auf der 32m langen Carrera Bahn. Daher konnte auch diesmal keiner der angereisten den Teuto´s Paroli bieten. Für die ausgesprochen nette Gastfreundschaft muss man halt viele Meisterschaftspunkte her schenken. So gingen auch am Samstag die ersten drei Plätze an unsere Gastgeber.

Kompakt . . .

- **Andreas Lippold ☺☺ holt den Tagessieg, Gratulation !!**
- **erste drei Plätze gehen an die Teutonen☺☺ - Achim Schulte P2 vor seinem Clubkamerad Carsten Scholz P3.**
- **tolle Stimmung, an der Bahn**
- **diesmal mal wieder richtig volles Haus mit 34 Racern ☺☺ am Start !!**

…Tagessieger Andreas Lippold☺☺.!!

Adresse

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url

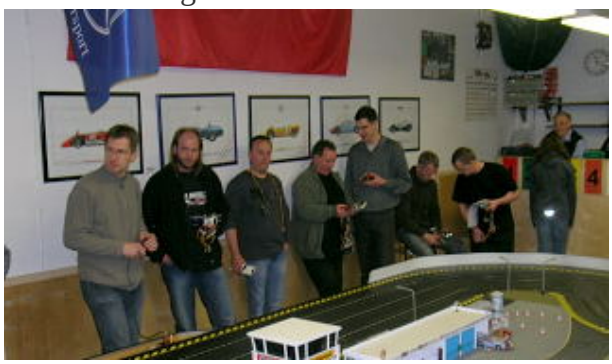
www.schlitzrennen.de

Strecke

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

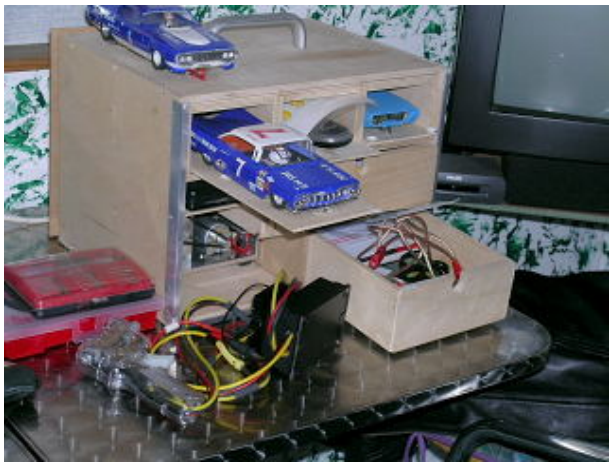
Shakedown . . .

… kaum zu glauben, dass gerade das NASCAR Race #271 mit der Fabelzahl von 34 Startern und Starterinnen aufwarten konnte.
Da der Berichterstatter nicht pünktlich mit dem Bericht zur WWW 255 fertig war, mussten die Daheimgebliebenen erst mal mit den in Rennserien West veröffentlichten Ergebnissen klar kommen. Und ich wurde wieder gefragt, warum ich den Bericht nicht fertig gestellt hätte. Sicher wollen alle Details über das Phänomen erfahren, warum sich ausgerechnet zum dritten Lauf eine so hohe Starterzahl in Ashville zusammen gefunden hat.



…Anstehen zum Training !!

…zur Beruhigung aller vorab die Kurzanalyse – 13 Starter stellten die Teutonen selbst, wovon in der Regel 3 bis 5 Racer an den GN Rennen teilnehmen. Bleiben also noch 21 übrig, von denen ca. 4 als Naseweise da waren. Somit waren wir 34 aber eigentlich 22 !! Kapiert !? Oder doch mit zu viel Wahrscheinlichkeitstheorie aufbereitet !? ☺☺



...Slotkoffer im Paddock der Teutonen !!

…einige wenige waren dabei, die gerne im Hinblick auf den kommenden SLP-Cup Lauf Ende Mai unter Rennbedingungen die Bahn erkunden wollten. Doch auch diese waren am Ende des Renntages von der speziellen Performance der nur 140 gr leichten NASCAR Boliden überrascht, und gehören vielleicht bald zu den Stammfahrern der Serie.

…Manfred hatte mit den Clubkollegen vereinbart, dass wir doch gerne auch ein Frühstück hätten. Wie so häufig hatte Peter Recker den ersten Punktsieg gelandet, indem er als erste Fahrgemeinschaft das Ziel Ashville erreicht hatte, gefolgt vom Serienchef mit dem Gefolge noch vor unserem internationalen Slotter Walter aus Belgien. Nach ein paar einführenden Trainingsrunden waren die Brötchen belegt und der Kaffee fertig. Damit wurde die ganztägige Belagerung der Theke eingeleitet. Gegen 22:00h am Abend verließen dann die letzten Gäste das Renncenter und die wackeren Teutonen konnten den erfolgreichen Tag beenden.

…64er Chevie Impalla !!

…jetzt darf ich kurz die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des heutigen Renntages vorstellen:

- die Stammteutonen - Achim, Albrecht, Andi, Carsten, Christoph, David, Fabian, Frank, Martin, Peter, Seraphina, Slawa und Werner,
- die Niederrheiner – André, Dieter, Ewald, Thomas, Katja, Manfred, Marco, Patrick, Uwe und Volker,
- aus der Euregio – Heidi, Peter + Walter,
- aus Dortmund – Hans, Ralf + Siggi,
- aus Düsseldorf – Achim, Andre+, Dirk, Freddy und Ingo

Die technische Abnahme . . .

…wird in üblicher Weise als 2er Team erledigt. Nur diesmal drückte ein wenig die Zeit und damit waren Sie zu dritt.

…alle Instrumente auf toto, dann kann es losgehen !!

…Manfred hatte bereits eine kleine Vorahnung und eine ganze Reihe von Leihwagen vorbereitet und dazu noch 15 Satz Reifen geschliffen, um diese nicht nur an die schnellsten, sondern auch an diejenigen auszugeben, die glauben, dass ihre eigenen Reifen für heute nichts taugen würden. Für diese enorme Vorarbeit dürfen wir auch hier mal „Danke schön☺☺“ sagen !!!

…Achim und Christoph, die zwei Profis hinter der Theke !!

…volles Haus in Aschendorf !!

…wie zu erwarten, waren alle Boliden bald abgenommen und damit gab Manfred den Trainingswütigen noch einige Winston Cup Autos für weitere Runden aus. Der weitere große Autospender war Peter Recker, der ebenfalls über eine große Anzahl von NASCAR Boliden verfügt.

…ein selten verwendeter Bausatz, aber Heute im Einsatz..!!

…“Best of Show“ ging diesmal an Carsten Scholz für den 66er Buick !!

…Manfred hatte heute mal wieder einen Pokal im Gepäck, um ein Fahrzeug als „Best of Show“ zu prämieren. Da hatte wohl der Präsi der Teutonen einen heißen Tipp gegeben und Carsten Scholz☺☺ war der Glückliche, der für den goldweißen Buick den Preis überreicht bekam.

Heat 1 . . .

… nach ausgiebigem Training wurde dann das Feld der Fahrerinnen und Fahrer in sechs Startgruppen aufgeteilt. Auch diesmal wurden 6x4 min. Fahrtzeit in den Rennbahnmanager eingegeben. Was so manchen verwunderte, aber aus unserer Sicht vollkommen korrekt☺☺ eine gute Vergleichbarkeit der erreichten Runden mit den in Ashville gefahrenen Clubrennen ergibt. Natürlich wurde der

Renntag dadurch zu einem vollen oder ganzen Tag.

Zum Ersten . . .

. . . die „Startgruppe 1 am Start !!

1 Werner Baumgart
2 Frank Ober
3 André Kaczmarek
4 Heidi Gläser
5 Dummy 1
6 Dummy 2

…um keine 7er Gruppen durchzuschleusen, wurde halt entscheiden, dass die erste Startgruppe mit 2 Dummys gefahren wird. Die Dummys sollten dabei möglichst den Fahrfluss der anderen nicht blockieren, was im Falle von Dummy Thomas Beuth wohl nicht ganz umgesetzt wurde. Dennoch erreichte Werner Baumgart das Maß der Teuto Racer von 168,62 Rd. P9 im Heat1.

Zum Zweiten . . .

. . . die „Startgruppe 2 am Start!! . . .

1 Fabian Holthöfer
2 Wjatscheslaw Portnjagin (Slawa)
3 Albrecht Rietz
4 David Rietz
5 Dirk Neuhaus
6 Peter Horstmeyer

…in der Startgruppe 2 war Dirk Neuhaus umzingelt von Teutonen, was natürlich ein besonderen Ansporn gewesen sein dürfte. Aber der forcierten Fahrt von David Rietz mit 169,89 Rd. (P7) war nichts entgegen zu setzen. Selbst Slawa und Fabian mussten da sich brav einreihen.

Zum Dritten . . .

. . . die „Startgruppe 3 am Start!! . . .

1 Walter Schäfer
2 Freddy Eirmbter
3 Ewald Fischer
4 Thomas Beuth
5 Siggi Jung
6 Carsten Scholz

…neben den beiden Freunden Freddy und Walter, die vermeintlichen Weltmeister im Stühle schieben, war mal wieder Siggi Jung mit zu den NASCARo gekommen. Und er hatte natürlich nichts verlernt und legte im Zwischenklassement mal ’ne P8 vor. Der Teutone Carsten nutzte die Chance, mal ganz ohne die sonstigen Kampfgefährten in den 6 x 4 min 172,38 Rd. P3 heraus zu fahren.

Zum Vierten . . .

. . . die „Startgruppe 4 am Start!! . . .

1 Hans Bickenbach
2 Martin Picker
3 Marco Zahn
4 Seraphina Müller
5 Patrick Meister
6 Achim Schulz

…in dieser Gruppe nutzte Patrick Meister die Fahrzeit, um sich als Gruppensieger mit P4 einzuschreiben. Aber viel mehr ist die Leistung von Seraphina zu bewerten, die zu solchen Events gerne ihren Papa Christoph begleitet. Und damit extrem früh aufstehen muss, denn auch die Clubmitglieder der Teutonen wohnen nicht alle nebenan, sondern müssen auch erst mal bis zu 50km über Land flitzen bis zur geliebten Bahn. Will damit sagen, dass Seraphina während der sechs Spuren auf keinen Fall schlapp machte, toll durchhielt und mit P31 belohnt wurde.

Zum Fünften . . .

. . . die „Startgruppe 5 am Start!! . . .

1 Ingo Heimann
2 André Tellmann
3 Christoph Müller
4 Katja Overbeck
5 Volker Nühlen
6 Achim Schulte

…Christoph, Achim und die Rheinländer, natürlich ein klarer Fall: Die Theke kurzeitig aus dem Blick gelassen, dafür hat aber Achim sich mit 172,50 Rd. auf P2 geschossen. Christoph und die anderen waren da doch wesentlich bescheidener in den erreichten Runden.

Zum Sechsten . . .

. . . die „Startgruppe 6 am Start!! . . .

(schnellste Gruppe):
1 Ralf Pistor
2 Manfred Stork
3 Dieter Clemens
4 Peter Recker
5 Uwe Schulz
6 Andreas Lippold

…man könnte auch sagen Andreas, Manfred und Ralf jagten los und die anderen mussten geeignete Punkte suchen, an welchen die Schnellen gefahrlos vorbei ziehen konnten. Aber das wäre nicht gerecht, denn zwischen Uwe, Peter und Clemens kam es zu sehenswerten Kämpfen, die zumeist am Ende der Start/Ziel Geraden zu heiklen Situationen führten. Und dann sind die Einsetzer doch manchmal schwer in Aktion.
Trotzdem soll hier erwähnt sein, dass Andreas mit 173,72 Rd. ordentlich ein hingelangt hat. Um dann ungeachtet wieder den Job des Rennleiters fort zu führen und nach einer kurzen Pause für die Anderen bereits die Rückrunde eingeläutet hatte.

Ergebnis Heat 1 die **TOP 6** alle über 170 Rd.

Andreas Lippold	173,72 Rd.
Achim Schulte	172,50 Rd.
Carsten Scholz	172,38 Rd.
Patrick Meister	171,60 Rd.
Manfred Stork	171,47 Rd.
Ralf Pistor	170,22 Rd.

Heat 2 . . .

…lief genauso ruhig ab wie der Heat 1. Alle Boliden hielten Wacker durch. Die ganze Dramatik des Rennens ist durch die unten stehende Tabelle zu erkennen. Außer David Rietz waren die weiteren 5 Racer in einer Startgruppe. Da ging es dann um was, zumindest um die Ehre.

Ergebnis Heat 2 die **TOP 6**

Carsten Scholz	171,48 Rd.
Achim Schulte	171,41 Rd.
Andreas Lippold	171,40 Rd.
Patrick Meister	169,16 Rd.
David Rietz	168,65 Rd.
Manfred Stork	168,48 Rd.

Siegerehrung . . .

In der Summe der gefahrenen Runden ergaben sich noch einige Verschiebungen im Klassement, aber Andreas☺☺ holte sich den Tagessieg.

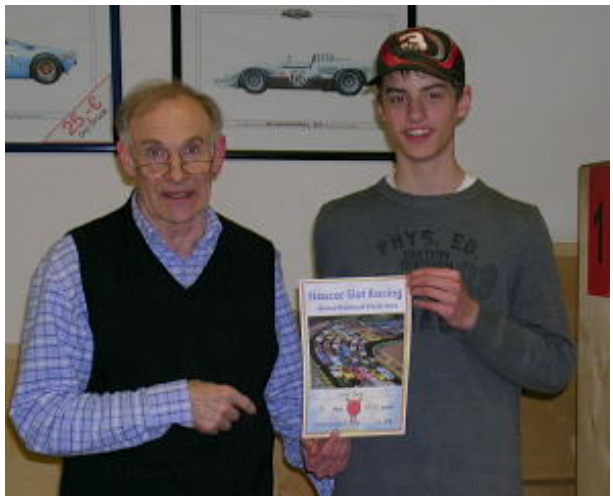
Schnell wurde das Endergebnis errechnet und zur Siegerehrung die einzelnen Urkunden beschriftet. Manni konnte dann wie gewohnt zu jeder einzelnen Fahrerin und einzelnen Fahrer die am Renntag beobachteten Vorkommnisse positiv kommentieren. Der sich ergebene Teilmeterabstand wurde dabei genauso ausgiebig beschrieben, wie die tollen Manöver die dabei vorkamen. Manfred beobachtet die Rennen halt sehr genau, jedenfalls besser als der Berichterstatter es je könnte.

Ergebnis Tageswertung. die **TOP 6**

Andreas Lippold	345,12 Rd.
Achim Schulte	343,91 Rd.
Carsten Scholz	343,86 Rd.
Patrick Meister	340,76 Rd.
Manfred Stork	339,95 Rd.
David Rietz	338,54 Rd.

…P3 und Best of Show an Carsten Scholz !!

…P2 an Achim Schulte, die gute Seele des Clubs am Teuteburger Wald !!



…P6 für David Rietz beim ersten NASCAR Rennen bei Manfred Stork !!

Credits . . .

Die weite Anfahrt hat sich für alle gelohnt. Erfreulich war die starke Beteiligung der Fahrer der S.R.I.G. Teuto. Allen Anderen, die den

Tag so positiv mitgestaltet haben, gilt ebenfalls unser recht herzlicher Dank !!

…die einen waren gespannt auf das Endergebnis, während andere geduldig warteten..!

Dank wie immer an die emsigen Teutonen, denen wir wie immer die vielen Meisterschaftspunkte überlassen haben !☺ Das führt aber auch dazu, dass wir Euch auch nächstes Jahr wieder überfallen werden. Trainiert mal schön weiter, es kommt auch mal wieder ein Sieger aus dem Rheinland.

…Carsten und Achim, die zwei Glückspilze des Tages !!

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird zum 4. Lauf am 3. Juli 2010 beim CCO in Engelskirchen wieder um Punkte kämpfen. Hier ist dann wieder ein volles Haus zu erwarten. Danach wird eine Sommerpause bis zum September eingelegt.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / NASCAR alt

DPM

vom 13. bis 15. Mai 2010 in Dietzenbach

Das Dutzend ist voll – die 12. DPM ging am langen Himmelfahrtswochenende über die Dietzenbacher Bürgerhaus Bühne . . .
Erneut mit vollem Haus, sprich 55 Teams und 165 Fahrer/Innen aus 10 Nationen. Mit vollem Programm über drei Veranstaltungstage. Vor vollen Rängen mit zahlreichen Besuchern aus nah und fern (sogar aus dem Westen !!). Und voller Spannung in den Rennen . . . !☺

Die DPM Bühne . . .

Die seit Jahren aufwändigste Veranstaltung in Mitteleuropa wurde in ihrer 12. Auflage mit deutlich enger gefasstem technischen Reglement durchgeführt, was der Beliebtheit jedoch keinen Abbruch tat. Noch mehr Chancengleichheit, eine Vereinfachung beim Bau sowie näher zusammen liegende Rennergebnisse waren die Zielsetzung für die geänderten Regeln. Und diese kann mit Blick auf die Ergebnislisten durchaus als erfüllt angesehen werden . . .

Strecke

Bürgerhaus Dietzenbach
Offenbacher Str.11
63128 Dietzenbach

URL
www.dietzenbach.de

Strecken
8-spurig, Holzbahn, ca. 46m lang
4-spurige Holzbahn

Kompakt . . .

- **12. DPM in Dietzenbach mit 55 Teams und 165 Fahrern . . .**
- **mit 13 Teams aus 9 Nationen gute internationale Beteiligung – leider mussten jedoch die Japaner passen, da LH die Flüge cancelte . . .**
- **Westen mit 14 Crews und weiteren Aushilfsfahrern bestens vertreten . . .**
- **Semi-Finale nur von zwei (der fünf) West Teams überstanden . . .**
- **neue Regeln führen das Feld noch enger zusammen – in der Folge hoch-spannende Rennen und knappste Ergebnisse . . .**
- **Sieg für „Kraner“ im DPM-Finale –Treppchen für „PQ“ und „ACR“ . . .**
- **PWS dito an „Kraner“ - „Grenzlandslot“ (A) und „Racefun“ (DK) auf den Plätzen . .**
- **SuperCup Sieger wurde „DoSlot“ . . .**
- **Concours d’Elegance für „Piccomat“ . . .**
- **EPC Gesamtstand nach zwei Läufen sieht „Plastikquäler“ knapp vor „Kraner“ und „NASCAR“ . . .**

Vorgeplänkel

Die WWW Nr. 209 eröffnete die 2009er DPM Vorschau wie folgt: *„Der dritte Tag der DPM scheint nunmehr fix zu sein. Allerdings wurde zu Gunsten einer strafferen Organisation und besseren Dienstleistung aus der Zweiteilung an Bahnen und Finalen wieder eine einzige große Veranstaltung – und somit der Himmelfahrts-Donnerstag zu einem zusätzlichen Trainingsangebot für die Teams . . .“*
Für 2010 ist war nun mehr Zurückrudern angesagt. Ebenso gut begründet wie im Vorjahr erfolgte der Schwenk zurück auf das 2008er **Veranstaltungsformat** – sprich Semi-Finale für 24 Teams am Donnerstag und am Freitag und Samstag dann Aufsplittung der Veranstaltung in „DPM Finale“ auf der großen, 8-spurigen Holzbahn und parallel dazu „SuperCup“ für die nicht qualifizierten Teams auf der kleineren 4-Spurigen . . .
As times go by . . . ! ☺☺☺

Damit bekam immerhin der Donnerstag wieder einen deutlich höheren Stellenwert. An Himmelfahrt würde für 24 Teams die Nerven blank liegen – war doch der Fahrplan eng, die Konkurrenz stark und das zu erwartende Niveau hoch . . .

Internationale Teams waren Stücker 14 angekündigt – 10 Nationen sollten dabei sein (2009: 13 Teams aus 7 Ländern). Das Revival der isländischen Vulkanasche verlieh der Sache am Wochenende zuvor noch einmal etwas mehr Brisanz. Das Japanische Team musste aufgrund fehlender Flugverbindungen passen, sodass am Ende erneut 13 internationale Teams eintrafen . . .
Die ehemals stark vertretenen spanischen Teams befanden sich im Teilnehmerfeld weiter auf dem Rückzug – nach 7 Teams in 2008 und 4 Teams im Vorjahr wagte nur noch eine Crew den Sprung von der iberischen Halbinsel gen Dietzenbach. Dem Vernehmen nach versetzten Wirtschaftskrise und hohe Jugendarbeitslosigkeit den Aktivitäten erneut einen heftigen Dämpfer . . .
Dafür rüsteten die Eidgenossen vehement auf – und entsandten nun mehr gleich vier Seilschaften nach Norden . . . !☺

Dänisch-Deutsche Dialoge unter zu Hilfenahme der Hände . . . !☺

Von „international“ auf „**West**“ ist ja nicht wirklich weit !☺ Die Delegation umfasste erneut 14 Teams mit mehr oder weniger westlichem Hintergrund. „MMK“, „Slotracing COE“ und „Vaillante“ fehlten heuer – dafür stießen „NASCAR 2“ (wieder) sowie „C-F-S“ und „DoSlot“ (neu) dazu . . .
In der Übersicht sieht die Bilanz des westlichen DPM Engagements wie folgt aus:

#	Team	No.	Platzierung im Jahr ’09	’08	’07	’06
1.	A.C.R. Racing	#03	3	1	1	1 (2)
2.	A.C.R. Junior Racing	#07	8			
3.	C-F-S	#57				
4.	DoSlot Racing	#61				
5.	Kraner Racing	#02	2	2	5	1
6.	Kraner Racing 2	#17	10	16		
7.	NASCAR Slot Racing	#06	6	6	9	6

#	Team	No.	Platzierung im Jahr '09	'08	'07	'06
7.	NASCAR Slot Racing	#06	6	6	9	6
8.	NASCAR Slot Rac. 2	#58			22	
9.	Piccomat	#34	19	39	34	11
10.	Plastikquäler	#01	1	7	3	4
11.	Plastikquäler 2	#04	4	10		
12.	Rossija	#53		44		
13.	Slot Mittelrhein	#21	11	15	16	32
14.	Teuto Corse	#44	26	31	23	24

Blau gekennzeichnet sind übrigens die Teams, welche bereits am Donnerstag zum Semi-Finale antreten mussten – und sich die Teilnahme am DPM Finale erst einmal „verdienen“ . . .

Im Vorgriff auf den Samstag Abend soll hier schon ’mal der westliche Gewinner des Concours d’Elegance vorgestellt werden . . . !☺

Der **Kaffeesatz** wies, wie in jedem Jahr, „ACR“, „Kraner“ und „Plastikquäler“ als Favoriten aus. Sofern die Technik halbwegs gehalten hat, ging in den letzten Jahren an diesen drei Teams kein Weg vorbei. Verfolger gibt’s laut dem schleichenden Orakel wie Sand am Meer – aus dem Westen zumindest „NASCAR“ und „Plastikquäler 2“ . . .
Gespannt sein durfte man, ob „Slot Mittelrhein“ (die BRT Jungs !) den über Jahre währenden Aufwärtstrend endlich mit einer Top 10 Platzierung anreichern würden . . . !?☺☺

Die nachfolgend aufgelistete Chronologie der in den letzten Jahren von den Top 3 erzielten Rundenzahlen weist aus, dass es bislang noch in jedem Jahr recht deutlich nach vorn ging. Ergo muss bei der Prognose der **Schlagzahl** davon ausgegangen werden, dass auch in 2010 noch „ein Schüppchen drauf“ kommen wird . . .
Die Ergebnisse des EPC Auftaktes in Kopenhagen, welcher bereits nach neuen Regeln gefahren wurde, sprechen jedenfalls nachdrücklich dafür. Jetzt muss nur noch der dafür passende Grip auf die DPM Bahn . . . !☺

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
2009	766,13	762,34	757,19

Vorbereitungen (bis Mittwoch)

Die DPM-Bahn ist kein Wurfzelt !☺ Ergo bricht die DPM – einmal ganz abgesehen von den organisatorischen Vorbereitungen – bereits am Dienstag aus . . . und endet letztlich erst am Sonntag! Denn die 46m lange, 8-spurige Bahn muss, inkl. der redundanten Komponenten wie Stromversorgung und Zeitnahme, erst einmal zusammen gepuzzelt werden. Und das erfordert halt zwei Tage (Aufbau-) Zeit und zahlreiche helfende Hände . . .
Auch das DPM Rechenzentrum mit gut und gerne 10 Rechnern, 5 Beamern sowie 4 Druckern will aufgesetzt sein. Dieser elektronische Teil folgte am Mittwoch – und selbstredend auch der ausführliche System Check der Bahn- und Zeitnahmeanlage . . .
So ganz am Rande wurden 56 Schrauberplätze eingerichtet und mit Steckdosenleisten versehen, Scheinwerfer sorgfältig ausgerichtet, Trennwände rund um die Bahn aufgestellt . . . und . . . und . . .

Semi-Finale (Donnerstag)

Jetzt aber . . . 8 aus 24 Teams schaffen die Qualifikation zum DPM Finale. So jedenfalls die Theorie – sollte von den für das Finale gesetzten 32 Teams am Freitag Früh eines (oder mehrere) nicht auflaufen, gäbe es sogar noch

eine Hintertür . . .
Dennoch sollte es ein stressiger Tag für die Qualifikanten werden. Ein (langes) Training, dann Briefing und obligatorische Vorabnahme der Bodys, dann unmittelbar das zweite, kürzere Training, welchem im 10-Minuten Abstand die Materialausgabe folgen würde . . .
Wahrlich kein Entspannungsprogramm, welches den Teams hier geboten wurde. Dementsprechend konzentriert ging man zur Sache – wobei die Stimmung keinesfalls hektisch wurde; Hut ab für die Qualifikanten . . . !!
Der Grip wurde übrigens am Mittwoch Abend durch die Jungs und das Mädel vom Gebäudemanagement des Bürgerhauses mit viel Ausdauer und Engagement aufgefahren. Das Niveau sollte anschließend über alle drei Tage DPM konstant bleiben . . . !!

„Bürokratie“ für technische Abnahme etc. . . .

Die Quali am Donnerstag Nachmittag sah die ostdeutschen „Slot-Tigers“ vorn. „Top Speed Racing“ überraschte mit P2 und die Routiniers von „Racing is Life“ erreichten P3. Auf P5 war „NASCAR 2“ bestes West Team – weiterhin vermochte sich nur „DoSlot“ auf P8 in die Top 10 der Quali vorzuschieben . . .

Das Semi-Finale – ausgefahren in drei Startgruppen über jeweils 8*6 Minuten – wurde dann zur sicheren Beute der DPM erfahrenen Teams. Den Newbees wie z.B. „CFS“ oder „DoSlot“ fehlte letztlich allein schon die Bahnerfahrung. „Slot-Tigers“ kamen mit zwei Runden Vorsprung als Erste ins Ziel. „Franken I“, „NASCAR 2“, „Racing is Life“ und „Top Speed“ qualifizierten sich ebenfalls sicher auf den Plätzen 2 bis 5. Deutlich mehr zittern mussten bis zum Ende „Teuto Corse“, „Slot-tec“ und „Wit(s)ch Power“, bevor die Teilnahme am DPM Finale als gesichert gelten konnte . . .

So kennen nicht alle Teilnehmer die DPM Bahn – abgedeckt über Nacht . . .

Erster Loser wurden die „MSCB“ Jungs aus Bischofsheim auf P9. Die drei West Teams „Rossija“, „DoSlot“ und „CFS“ liefen mannschaftlich geschlossen auf den Rängen 11 bis 13 ein. Man hatte sich achtbar geschlagen – jedoch bestand keine Hoffnung mehr, noch als Nachrücker ins DPM Finale zu gelangen. Denn so viele Teams würden am Freitag sicherlich nicht fehlen. Ergo galt nun das Prinzip Hoffnung, über den SuperCup auf der kleinen, 4-spurigen Bahn eine direkte Teilnahmeberechtigung für das DPM Finale 2011 zu erwerben . . .

Training (Freitag)

Die Hoffnung der im Semi-Finale nicht qualifizierten Teams auf’s Nachrücken sollte sich schließlich nicht erfüllen. Die niederländischen „BE-NE“ Jungs verpassten zwar die erste Trainingssession, liefen aber letztlich doch noch auf, sodass alle 15 Teams der Semi-Final Positionen 9 bis 23 das Training für den SuperCup aufnahmen . . .

Das Training für das DPM Finale erfolgte in vier Sessions: Der erste Durchgang ging über ein ganze Stunde. Es folgten zwei halb-

stündige Heats, die Materialausgabe und nochmals eine halbe Stunde mit den Einsatzfahrzeugen. Im Prinzip sollte der Ein-Stunden-Block mehr Fahrzeit ergeben, jedoch fehlte einerseits den Teams so eine Pause zum Schrauben und andererseits der Rennorganisation der Spielraum für die Vorprüfung der Fahrzeuge. Dementsprechend verzögerte sich der Beginn der dritten Session für die meisten Startgruppen und brachte den Zeitplan somit ein wenig ins stolpern . . .

Die Anfangsphase des Trainings geriet insbesondere für die schnellste Startgruppe arg hektisch bis nervös. Glücklicherweise übernahm im Verlauf der weiteren Sessions dann die Konzentration die Regie und etwas mehr Ruhe kehrte ein. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die knappe Vorbereitungszeit für viele Teams eine verdammt hohe Hürde darstellt . . .

Blick in die DPM Boxengasse während des Trainings . . .

Nur drei ohne Anmerkungen – der Rest fand seine ToDo Liste für das Abschlusstraining rechts am Rand . . .

Im Training wurde rasch sichtbar, dass die Wirtschaftskrise nun auch endgültig das deutsche Slotracing erreicht hat. Vielen Teams – vor allem etlichen der später ganz weit vorn Platzierten – fehlten anscheinend die Mittel, um ihre Karosserien mit ausreichend Farbe und/oder Decals zu versehen. Das war schon ein Armutszeugnis, was einige Stars der Szene hier bisweilen abgaben !!☹ Jedenfalls können wir festhalten, dass Weiß mit einem Hauch von Decals eindeutig den Frühjahrstrend der Haute Couture im Slotracing bildet . . .

Materialausgabe (Freitag)

Die neuen Regeln sollten die Chancengleichheit – auch zwischen den verschiedenen Karosserietypen – erhöhen, den Spitzentänzern einige Möglichkeiten zum „Optimieren“ nehmen und den Aufbau der DPM Boliden vereinfachen bzw. vereinheitlichen. Blickt man auf die Ergebnislisten vom Samstag, kann nur ein „Ziel erreicht“ attestiert werden !! Selten war ein DPM Feld enger beisammen . . .

Im Umkehrschluss war allerdings auch deutlich mehr Aufwand bei der Kontrolle erforderlich. Die Fahrzeuge durchliefen letztlich drei Prüfstellen – die erste noch vor der Materialausgabe, um die Teams auf gravierende Schwachstellen aufmerksam zu machen. Dann die eigentliche technische Abnahme nach der Materialausgabe und letztlich eine Schlusskontrolle nach dem letzten Training . . .

Man ging bei den Kontrollen recht streng zur Sache (alles andere hätte bei der Premiere der neuen Regeln nun wirklich wenig Sinn gehabt) und ließ gleich zwei der späteren Top 3 Teams vehement und verdientermaßen kräftig auflaufen. Auch die unvermeidlichen Diskussionen „danach“ verliefen aus Sicht der Betroffenen ohne einen

(sonst so gern ausgehandelten) „Kompromiss“ im Sande. Womit wir wieder beim „armselig“ wären . . .
Dass es auch anders geht, belegten andere Spitzenteams: „NASCAR“ wurde bei der Siegerehrung namentlich lobend erwähnt. Ferner packten aus der schnellsten Trainingsgruppe auch „Dr.Slot Juniors“ und „PQ 2“ die technische Abnahme ohne Anmerkungen . . .

Abschlusstraining (Freitag)

Das Material war montiert – jetzt hatten die Teams noch einmal eine halbe Stunde, um die Einsatzautos zu checken. Anschließend war Feierabend – bis zum Start der Quali . . .
So wirklich überraschende Kräfteverhältnisse ergaben sich kaum. Von den internationalen Teams hinterließen die Dänischen „Racefun“ und die Schweizer „No Respect“ einen starken Eindruck. Auch die Österreicher von „Grenzlandslot“ wirkten aussortiert . . .
National ergaben sich wenig neue Lichtgestalten. „Bad Boys“ hatten sich durch Dietmar Schmeer verstärkt, die „Bahnmeister“ durch Frederik Genzel und „Dr.Slot“ durch den Trierer Youngster Yannick Horn. Ganz vorn tobten die großen Drei – also „ACR“, „Kraner“ und „Plastikquäler“. Dahinter dann die üblichen Verdächtigen. Die schnellsten Zeiten zeigte wie in jedem Jahr „ACR“ . . .
Die Teams aus dem Semi-Finale mischten ab der 3. Trainingssession munter im Feld mit und dokumentierten dabei, dass es durchaus für’s breite Mittelfeld reichen dürfte . . .

Das Teilnehmerfeld der DPM 2010 . . .

Quali (Freitag)

Spur 4 – eine Minute – eine Zeit . . . möglichst natürlich eine Bestzeit !☺
Auch die Quali barg wenig Überraschungen. Die Pole ging an „Kraner“. Auf P2 dann „ACR Juniors“ und auf P3 die „Plastikquäler“. „ACR“ hielt sich wie fast in jedem Jahr zurück und würde auf P6 starten . . .
“PQ2“ zeigte Nerven und belegte P18. Die Spanischen „Slot Terassa“ liefen auf P13 ein. Und die Sieger des Semi-Finales „Slot-Tigers“ schafften mit P15 ebenfalls die zweite Startgruppe !! Gut die erste Hälfte des Feldes schaffte zumindest 7,4er Zeiten und lag somit binnen zwei Zehnteln (so man die Top 2 einmal ausblendet). Eine interessante Ausgangslage also für den Renn-Samstag . . . !☺

Der DPM-typische Blick nach oben gilt nicht dem Wetter – sondern den Rundenzeiten auf den Beamer Wänden . . . !☺

Rennen (Samstag)

„Slotracing gefährdet Ihre Gesundheit !!“ wird künftig mutmaßlich auf jeder Chassisverpackung stehen. Vom Donnerstag bzw. Freitag zum Samstag mussten die West Crews gleich drei Racer/Innen ersetzen: HaJü Eifler war zu höflich (so kennen wir ihn !☺) und lädierte sich das Knie – Wolfgang

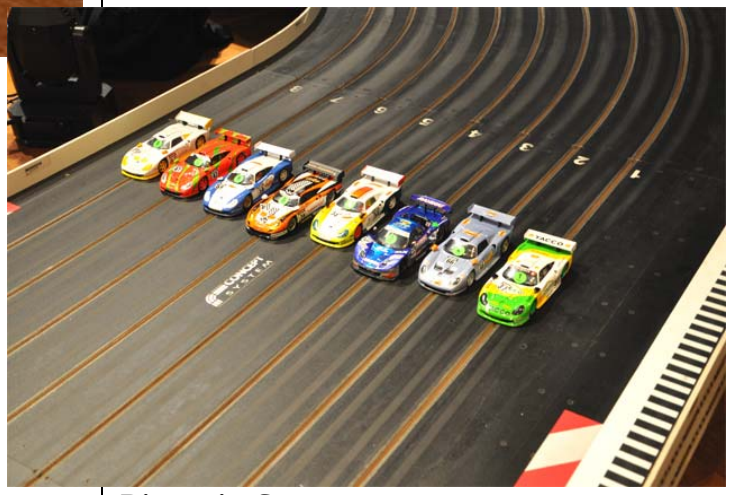
Ullrich und Katja Overbeck fielen einem Virus zum Opfer. Ergo wurde umgruppiert und westliche Besucher nahtlos (und erfolgreich) in die Teams integriert. Hans Quadt ersetzte mit durchschlagendem Erfolg den HaJü bei „DoSlot“, Karl-Heinz Heß sprang für Thorsten Florijan bei „Rossija“ ein, welcher wiederum den Wolfgang bei „Teuto Corse“ ersetzte. Und Peter Recker gab den Gentleman und vertrat Katja bei den „PCC Junioren“ was größenmäßig doch wunderbar passte . . . !☺☺☺
Der Autor wünscht allen Dreien Außer Gefecht gesetzten gute und rasche Genesung !!

Die erste Startgruppe des DPM Finales (Spur 1 ist rechts) . . .

So sollte die DPM für HaJü eigentlich nicht laufen . . . ☹☹

Jetzt aber vom Racer Lazarett zum Slotracing: 6 * 8 Minuten Fahrzeit ergeben in Summe nur 96 Minuten, in welchen die Platzierung in der DPM 2010 entschieden wird. Die langsamsten Teams der Quali bildeten die erste Gruppe – die Quali Burner würden zum Schluss fahren . . .
Nach jeweils einem kurzen Warmup wurde es kurz vor 9:00 Uhr so richtig Ernst . . .

Die **Startgruppe 1** (P33 – P40 der Quali) umfasste die armen Kerls und musste früh aufstehen. Es ergaben sich spannende Duelle – dem spärlichen Publikum wurde viel geboten. Am Ende siegten die Schweizer „Winti Slot Devils“ nur drei Teilmeter vor den „X-Rookies“, die allerdings zwischendrin die Box aufsuchten. „Teuto Corse“ musste erst auf der letzten Spur abreißen lassen und kam auf Rang 3 ins Ziel . . .
Dahinter gab’s ein „Rundenloch“, bevor Bernie Silberrücken’s „Slot Connection“ aus der Schweiz einliefen. Dichtauf ging danach das inner-italienische Duell zwischen „ADF“ und „Engage“ aus. Die Portugiesischen „JP“ belegten Rang 7 in dieser Gruppe und hatten den wohl jüngsten Teilnehmer im Team. Den Britischen „Highland“ blieb am Ende nur die Rote Laterne . . .



Die zweite Startgruppe . . .

In der **Startgruppe 2** (P25 – P32 der Quali) fuhr „NASCAR 2“ nicht nur den Sieg ein, sondern bis auf Platz 16 der Gesamtwertung nach vorn !! Und auch „Franken I“ (P2) machte einen tollen Job, welcher das Team am Ende noch in die Top 20 bringen sollte. Bezogen auf die absolvierten Runden lief „Slottec“ (P3) im Niemandsland dieser Gruppe ein – mit ganz viel Luft nach vorn und hinten eben. Kein schlechter Job bei zwei Premeristen in dieser Crew . . . !☺

Dahinter wurde es aber arg eng: „Top Speed“ und „Racing is Life“ trennten nach 96 Minuten nur 19m. Die Schweizer „No Respect 2“ holten gegen Ende massiv auf, ihrer Offensive wurde aber knapp vor Zeilerreichung der Saft abgedreht – es fehlt ca. eine Runde. Eine weitere Runde zurück gingen dann „Piccomat“ und „SG Stern“ durch’s Ziel – wiederum nur durch 25m getrennt. Gerade von den letzten zwei Teams hatte man eigentlich mehr erwartet – dementsprechend grummelte auch der „Piccomat“ Ingenieur Ditmar Schortmann ein wenig über „zu lang, zu zäh“ . . .

Die dritte Startgruppe . . .

Vor dem Rennen der **Startgruppe 3** (P17 – P24 der Quali) durfte man sich auf den ewigen Klassiker „Dr.Slot“ vs. „Jäger“ vs. „Mittelrhein“ freuen. Alle drei Teams sollten durchaus das Potential für „Mehr“ haben !? Ein Fremdkörper waren die „PQ2“ in dieser Gruppe – die waren eigentlich als Vorjahresvierte etwas weiter vorn vermutet worden. Aber wohlerzogen wie diese Jugendlichen sind, reihten sie sich gleich zu beginn des Rennens durch einen technischen Defekt ganz hinten ein. Nach einem Crash hatte sich der Motor gelöst – die Instandsetzung inkl. Einstellen des Getriebespiels und Abrollens der Räder binnen 44s war sicherlich eine Ingenieursglanzleistung. Dass es überhaupt dazu kam, dann wohl eher weniger !! Jedenfalls war in der Folge von den Favoriten auf den Gruppensieg auch fahrerisch nichts mehr zu sehen – und erst in der zweiten Hälfte fand man halbwegs zurück ins Rennen. Aber da war’s zu spät (P4 in der Gruppe und P18 gesamt) . . .

Ergo konnte man sich in Ruhe dem o.a. Klassiker an der Spitze widmen. Lange Zeit sah „Mittelrhein“, die als Schnellste dieser Gruppe durch die Quali kamen, wie der sichere Sieger aus und schien alle Kollegen wunderbar im Griff zu haben. Merkwürdigerweise wankten die Kolosse aus Höhr-Grenzhausen auf den letzten zwei Spuren – und fielen unerwartet ab. „Dr.Slot“ begann hingegen auf den hohen und langsamen Spuren mit prima Leistungen, sortierte sich aber dennoch zwangsläufig eher auf P5 bis P6 ein und kam in der zweiten Rennhälfte stark auf. Leider schlichen sich auf den schnellen Spuren ein paar Fehler zu viel ein, sodass man letztlich eine ¾ Runde hinter „Mittelrhein“ zu stehen kam. Was blieb den „Jägern“ also anderes übrig, als diese Gruppe zu gewinnen – weder „Mittelrhein“ noch „Dr. Slot“ erklärten sich schließlich dazu bereit !? Ergo legte man blitzsaubere 739,31 Runden hin und erzielte damit P10 in der Gesamtwertung und den Ehrentitel „bester Honda NSX“ ! Wobei Teamchef Joachim „Granate“ Welsch fortwährend betonte, mit wie wenig Vorbereitungsaufwand dieser Erfolg doch heraus gefahren wurde . . . !☺☺☺☺

Die „PQ2“ auf P4 dieser Gruppe hatten wir schon. Dahinter tat sich eine Weile erst einmal nichts. Knapp sechs Runden zurück ging’s dann aber im Rundenabstand weiter:

„Wit(s)ch“ jubelten – endlich einmal war man problemlos ins Ziel gekommen und P22 im Gesamtergebnis fanden die Drei aus dem Großraum München bejubelnswert (wohlge-

merkt zu Recht !!). Dann „BE-NE“ aus den Niederlanden, welche gegenüber dem Vorjahr gleich 13 Runden zulegten und damit auch sehr zufrieden sein konnten. Ihnen folgte die Dänische „Scuderia Minimale“, welche bei ihrer DPM Premiere ebenfalls einen guten Job machten. Dass „Peco“ nicht allzu weit vorn zu finden war, ist mehr als verständlich !! Man hätte als „DPMO“ starten können – schließlich waren alle drei Piloten massiv in die Organisation der DPM eingebunden – und setzten zwangsläufig ihre Schwerpunkte an anderer Stelle als der Fahrzeugvorbereitung und dem Rennenfahren!

Die vierte Startgruppe . . .

Die **Startgruppe 4** (P9 – P16 der Quali) musste zwangsläufig etliche Anwärter für die Top 10 enthalten, quasi die Kronprinzen der schnellsten Startgruppe. Reine Quali Burner waren hier nicht mehr zu vermuten. Ergo durfte man spannenden Sport erwarten . . .

Als Favoriten mussten „Bad Boys“ gesehen werden. Dann das schnellste Team in der Quali „Leo Chili“. Aber auch die schnellsten internationalen Teams mussten mit auf die Rechnung: „Grenzlandslot“ (A), „No Respect“ (CH), „Racefun“ (DK)“ und „Slot Terassa“ (E) war nach den Trainingsleistungen eine gute Performance durchaus zuzutrauen . . .

Fangen wir aber einmal weiter hinten an: „Slot Terassa“ kam nie so recht in Schwung, wurde Letzter dieser Gruppe und belegte am Ende P32 – dafür waren die drei Spanier aber allzeit gut drauf und immer schön locker . . . !☺ Auch „Slot-Tigers“ auf P7 dieser Gruppe hatte mit dem Ausgang des Rennens nicht viel zu tun. Auf den sechsten Rang fehlten exakt 5 Runden. Davor ging’s aber hoch her: „No Respect“ hatte lange Zeit die Top3 dieser Gruppe im Visier – aber gegen Ende auf den schnellen Spuren 2 und 1 ging nicht mehr viel, die Schweizer fielen unerwartet noch zurück, sodass nach 96 Minuten genau eine Runde auf „Leo Chili“ fehlte.

“Chili“ wiederum balgte sich fortwährend mit „Kraner 2“ und „Grenzlandslot“ um P3 dieser Gruppe. Da wurde bis zur letzten Sekunde geract, was der Regler hergab. Am Ende lag „Kraner 2“ 22m vor „Grenzland“ und diese wiederum nur 26m vor „Chili“ . . .

Wer nun meinte, das sei genug Spannung gewesen, sah sich enttäuscht !! S’war übrigens für die Zuschauer nicht leicht, alle Baustellen dieser Gruppe fortwährend im Auge zu halten !☺ Jedenfalls lag „Racefun“ vor der letzten Spur locker in Führung, als „Bad Boys“ nach bis dahin teilweise eher verhaltener Fahrweise zu Maximum Attack blies !! Der Vorsprung der Dänen schmolz schneller dahin als Schnee im Mai – man blieb aber konzentriert und rettete am Ende noch 22m Vorsprung ins Ziel. Das Rennen hätte jedoch keine Minute länger dauern dürfen . . . !!

Die fünfte Startgruppe . . .

Bleiben die schnellsten acht Teams der Quali, welche in der **Startgruppe 5** (P1 – P8 der Quali) zusammen gefasst waren. Auch hier schauen wir zuerst ans Ende – denn weiter vorn sollten die Entscheidungen später auf cm-Basis fallen. Die „Bahnmeister“ hielten halbwegs mit, hatten aber auf den unteren Spuren ihre Not und wurden folglich arg weit nach hinten durchgereicht – die erzielten 734,36 Runden sollten zu P19 reichen. Auch „No Limits“ schwammen in dieser Gruppe nur mit, kamen aber immerhin auf 739,32 Runden – was sie 1m weiter als die „Jäger“ und somit auf P9 der Gesamtwertung brachte. Dass „ACR Juniors“ die P2 der Quali nicht würden halten können, war anzunehmen – lange Zeit sah es für die Jungs aus der Euregio allerdings recht gut aus. Erst die hohen Spuren 7 und 8 rückten das Bild zurecht. Bereits im letzten Training zeigten sich beide „ACR“ Fahrzeuge speziell auf Spur Acht arg bockig, was auch für „ACR“ noch Bedeutung bekommen sollte. Jedenfalls sortierten sich die „ACR Juniors“ auf einem guten 6. Rang in der Startgruppe und der Gesamtwertung ein . . .

Hoch her ging’s hingegen im Fight um Platz 4 – die Spitze war zwar weg; dieses Tempo vermochten weder „Dr.Slot Juniors“ noch „NASCAR“ über alle Spuren unvermindert zu gehen. Aber man machte dafür ein geniales Fass „Racing extra“ auf !! Kurz vor Ende der vorletzten Spur zog „NASCAR“ an den Junioren vorbei – und die Erwartungshaltung war, dass man nun auf der zum Schluss zu befahrenden Spur 5 die „Dr.Slot Juniors“ auf der geringfügig langsameren Spur 6 würde kontrollieren könne. Was niemand der Zuschauer wusste: „NASCAR“ hatte technische Probleme (was sehr ungewöhnlich ist !!), der Leitkielhalter hatte sich gelöst. Lange Zeit vermochte Patrick Meister mit wahnsinniger Akrobatik den blau-weißen „NASCAR“ 911er vor den drückenden „Dr.Slot Junioren“ zu halten; aber ein Mal ging der Drahtseilakt schief, sodass „NASCAR“ am Ende 9m hinten lag. Dieses Duell allein war schon faszinierend genug – aber die drei favorisierten Teams sollten selbst das noch einmal toppen . . .

Bevor es aber ans große Finale geht, ein wenig Meinung – nachfolgend hoffentlich hiermit deutlich als gekennzeichnet: Wer ein Star sein möchte, sollte sich als solcher verhalten !! Wohlgemerkt nicht möglichst überkandidelt, sondern vorbildlich – hier scheint es noch viel zu trainieren zu geben für die Großen der Szene – egal, ob es um die Einhaltung für alle gültiger Regeln geht, das Auftreten allgemein, den Umgang miteinander oder auch nur mit dem eigenen Misserfolg . . . !!

Ende der Meinung – beginnen wir mit dem Showdown auf der Mainstreet: „ACR“ startete auf Spur 6 und hangelte sich abwärts über alle schnellen Spuren – am Ende sollten dann die Sieben und die Acht stehen. Man ging locker in Führung, wies fast überall die Bestwerte pro Spur auf, verzeichnete jedoch beim Spitzentanz auch den ein oder anderen Ausflug ins Grüne. Vor der letzten Spur hielt Caro Schnitzler die Crew mit einer guten Spur Sieben im Geschäft und übergab mit gut zwei Runden Vorsprung. Derweil hatte sich „Kraner“ sehr sicher und mit weniger Fehlern als zweite Kraft etabliert – und musste am Ende auf Spur 2, welche zu den drei schnellsten Spuren der DPM Bahn zählt. Entweder würde „ACR“ also zaubern müssen – oder aber als zweiter Sieger durch’s Ziel rauschen.

Das Ende der DPM 2010: Nach 96 Minuten Highspeed Racing standen die „PQ“ (in der Bildmitte, exakt im Scheitelpunkt, Spur 1) – nur eine Handtuchlänge vor „ACR“ (eher oben rechts im Bild, Spur 8) . . .

Die „PQ“ hingegen lagen noch eine weitere Runde hinter „Kraner“ zurück – und konnten sich weder Hoffung machen, auf der Spur 1 „Kraner“ zu gefährden noch tatsächlich „ACR“ zu überflügeln. Zumal der PQ Porsche heuer keine Angriffswaffe war – über die gesamte DPM hieß es im PQ Lager fortwährend, die Autos lägen genial, hätten aber keinen Speed . . .
Erst kam das zu Vermutende: „ACR“ trödelte zu Beginn ein wenig – „Kraner“ zog folglich schon bei Halbzeit (arg früh) vorbei und ward nicht mehr gesehen. Erst dann gab „ACR“ so richtig Gas und die Spur-Acht-Schwäche griff, sodass „PQ“ gefährlich nahe kam und quasi in der letzten Runde noch vorbei zog. Taktisch war dies sicherlich keine Meisterleistung !? Beim Schlusspfiff lag „Kraner“ knapp zwei Runden vorn. Und die „PQ“ und „ACR“ trennten ganze zwei Meter . . .

SuperCup (Samstag)

Während in der großen Halle die spannenden Fights um die DPM Positionen tobten, fuhren die nach dem Semi-Finale verbleibenden 13 Teams den SuperCup auf der 4-spurigen Bahn aus. Dort ging es bisweilen nicht weniger spannend zu – leider jedoch quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit . . .
“DoSlot“ vermochte sicher zu gewinnen – die Plätze Zwei bis Fünf waren hingegen jeweils nur durch etwa eine Runde getrennt: „Franken Junioren“ vor „MSCB“ vor „Rossija“ vor „CFS“ lautete letztlich die Reihenfolge . . .

PWS (Samstag)

Neu im Programm war das PWS („Plafit World Series“) Rennen, welche von den acht schnellsten Nationenteams ausgetragen werden sollte. Essig also mit deutscher Dominanz – ein Team durfte mitspielen (nämlich „Kraner“ als DPM Sieger); dazu je eine Crew aus Dänemark, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Spanien, Italien und Portugal . . .
Als kleine Erschwernis wurden die Fahrzeuge gestellt. Die Teams durften sich lediglich den Schleifern widmen – ansonsten galt „Hände weg“ vom Slotcar . . . !☺

Nach den mehr als aufregenden DPM Rennen sollte auch dieses Rennen über 8*6 Minuten nicht langweilig werden; obwohl selbstredend nahezu alle mit einem überlegenen „Kraner“ Sieg rechneten. Aber so langweilig wurde die Sache nicht, denn nichts war mit „überlegen“ – die Österreicher von „Grenzlandslot“ und die Dänen von „Racefun“ hielten die Geschichte lange Zeit offen und setzten „Kraner“ ein wenig unter Druck, sodass man dort schon etwas strampeln musste. Letztlich gewann aber doch der DPM Champion auch das PWS Rennen – eine Runde vor „Grenzlandslot“ und „Racefun“, die nur ein paar Meter trennten . . .

Die acht identischen PWS Honda NSX – aufgebaut nach EPC Regeln – vor ihrem Einsatz . . .

Schade nur, dass dieses durchaus interessante Rennen so wenig Resonanz im Saal fand – etliche Teams traten den frühen Heimweg an oder diskutierten vor der Siegerehrung lieber die Ereignisse des Tages . . .
Dass die ausgegebenen Fahrzeuge so schlecht nicht gewesen sein können, belegen die absolvierten Rundenzahlen: Die Top 3 hätten im Semi-Finale, welches über dieselbe Distanz ging, ebenfalls die Spitze gebildet !!☺

Ende

Das PWS Rennen schaffte den zeitlichen Spielraum, die Siegerehrung vorzubereiten und zeitnah danach durchzuführen . . .
Wie immer in Dietzenbach wurden die Feier-

lichkeiten durch eine Lightshow und einen Film eingeleitet, um welche sich Andreas Wiegand vom Bürgerhaus gekümmert hatte. Heuer wurden überwiegend Fotos vom langen Wochenende zusammen geschnitten und musikalisch passend untermalt . . .
Anschließend führte Kurt Petri himself (erstmalig seit langem) kurzweilig durch die Pokalverleihung !☺ „Pötte“ erhielten die Top 3 des SuperCups und der PWS, der Sieger des Concours d'Elegance („Piccomat“ !!) sowie die Top 10 der DPM . . .

Die Credits richten sich an den Veranstalter Kurt Petri sowie die zahlreichen Helfer für die Energieleistung über in Summe 6 Tage DPM Arbeit sowie an die Gastgeber im Bürgerhaus Dietzenbach – sprich Andi, Chris und Jonathan . . . !!

Ausblick

Gemäß Plan findet der 3. Lauf zur EPC am 9. und 10. Juli 2010 in Italien statt. Das Finale soll dann am 29. und 30. Oktober 2010 in Spanien ausgefahren werden . . .
Zu beiden Veranstaltungen liegen noch keine Ausschreibungen vor. Lassen wir uns also überraschen, wie, wo und wann es mit den DPM Boliden wieder ins EPC Rennen geht !☺

Der Mann mit der Kappe geht – bis zum nächsten Jahr !!

Alles weitere gibt's hier:
Plafit Racing

Trans-Am

3. Lauf am 16. Mai 2010 in Soest

geschrieben von Andreas

Was für ein Motorsportsonntag! Die Formel 1 in Monaco, die 24h auf dem Nürburgring und die Trans-Am NRW-Meisterschaft in Soest!

Die Soester Rennstrecke aus der Helikopterperspektive

Leider hatte dieses Überangebot auch Auswirkungen auf die Teilnehmerzahl der Trans-Am Serie, zog doch beispielsweise das Grabow Gespann den Nürburgring der Soester Boerde vor.
So fanden sich schließlich 11 Starter an der Holzbahn des CCT Soest ein und der sehr entspannte Rennsonntag bekam irgendwie eine nette Clubatmosphäre.

Ansonsten hieß es „Business as usual“.
So standen Punkt 09:00 Uhr mal wieder frisch gebrühter Kaffee und belegte Brötchen bereit.
Schnell tummelten sich die Teilnehmer, die das freie Training am Donnerstag nicht genutzt hatten,

an der Bahn, um fleißig Übungseinheiten zu absolvieren.

Im Übrigen wurde auf ausschweifende „Glue Orgien“, wie sie bedauerlicherweise in anderen Serien und an anderen Bahnen Usus sind, verzichtet. Das hölzerne Geläuf zeigte sich in einem sehr ordentlichen Zustand mit sehr guten Grip Verhältnissen. Man sieht, es geht auch so...

Um 11:30 Uhr wurde wie immer der Bahnstrom abgeschaltet und die technische Abnahme von Uwe Pfaffenbach als One-Man-Show sehr zügig und problemlos vorgenommen.

Rennen Klasse 1:

Lag es an der Bahn? Oder an der Atmosphäre? Jedenfalls trieb die erste Startgruppe ihre Fahrzeuge relativ entspannt über den Parcours. Erwartungsgemäß zog Hausherr Bernhard Müller den Mitstreitern langsam aber sicher davon. Lediglich André Brocke konnte das Tempo annähernd mitgehen und platzierte seinen NSU mit drei Runden Rückstand auf Platz zwei in der Gruppe.

Die folgende Gruppe ging das Rennen von Beginn an sehr schnell an und auch hier zeigte ein Heimascari, namentlich Olaf Leimbach, den anderen, wo der Hammer hängt.
Gegen Ende des Rennens kam dann nochmals Unruhe in Form etlicher „Terror“ Phasen in das Feld. Durch einen unverschuldeten Ausflug auf den Betonboden verzog sich der ansonsten recht schnelle Porsche von Ralf Thöne und erwies sich in Folge als unfahrbar.
Doch auch diese Gruppe war irgendwann durch und die Teilnehmer gönnten sich eine ausgiebige Mittagspause mit Schweinebraten und Kraut☺☺☺.

Klein und sehr schnell: Der NSU TT von André Brocke

Rennen Klasse 2:

Zunächst schien es, als wolle Gruppe 1 in Klasse 2 den Rekord in Terrorphasen brechen, räuberte doch der ein oder andere schon mal quer durchs Feld. Doch bald beruhigte sich das Ganze und Bernhard Müller zeigte mal wieder, wer Herr im Hause ist, diesmal gefolgt vom Ostwestfalen Ralf Thöne, dessen Hemicuda sehr sauber und schnell seine Runden zog.

Big Blocks in Lauerstellung (v.l. Miebach, Kranefuß. Müller)

Gruppe 2 hatte nun natürlich die vorgelegten 223 Runden von Müller im Visier. Heimfahrer Olaf Leimbach verabschiedete sich bald von seinen Ambitionen und zog ungerührt weiter seine Runden. André Brocke und Raphael Gdanitz versuchten weiterhin, die Vorgabe zu knacken, mussten sich jedoch mit 2 bzw.3 Runden Rückstand geschlagen geben. Lediglich Andreas Rehm konnte den Hausherrn Müller auf P2 verweisen und parkte seinen Camaro mit 4 Runden Vorsprung als Klassensieger.

Ergebnis Klasse 1	Ergebnis Klasse 2
1. Leimbach, Olaf	1. Rehm, Andreas
2. Müller, Bernhard	2. Müller, Bernhard
3. Rehm, Andreas	3. Thöne, Ralf
4. Brocke, Andre	4. Brocke, Andre
5. Pfaffenbach, Uwe	5. Gdanitz, Raphael
6. Gdanitz, Raphael	6. Leimbach, Olaf
7. Kranefuß, Martin	7. Pfaffenbach, Uwe
8. Miebach, Willi	8. Kranefuß, Dennis
9. Kranefuß, Dennis	9. Miebach, Willi
10.Rose, Olaf	10. Kranefuß, Martin
11.Thöne, Ralf	11. Rose, Olaf

Mit diesem Ergebnis ging ein sehr entspannter Renntag zu Ende und die Teilnehmer verzogen sich langsam aber sicher wieder in alle Him-

melsrichtungen.
Dies taten sie allerdings nicht, ohne sich bei Familie Müller und Olaf Leimbach recht herzlich für die gezeigte Gastfreundschaft zu bedanken. Im Namen der Rennserienleitung möchten wir das an dieser Stelle natürlich auch nochmals gern wiederholen!

Breit und flach: ´72 Pontiac Firebird

Abschließend sei noch der Hinweis auf Lauf Nr. 4 der diesjährigen Saison gegeben. Dieser findet am 13. Juni 2010 in Witten statt.

Über Trainingsmöglichkeiten werden wir rechtzeitig auf der Trans-Am Homepage informieren.

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!

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

SLP-Cup

2. Lauf am 29. Mai 2010 in Bad Rothenfelde

Lauf Nr. 2 führt den SLP-Cup West weit gen Norden, heftigst ins Grüne und zur Abwechslung 'mal wieder auf die Plastikschiene. Bad Rothenfelde lautet das Ziel, welches 32,15m lang ist und 6 Spuren aufweist . . .

32,15m Teutonien stehen an . . .

Die bekannt gastfreundlichen, teutonischen Gastgeber haben soeben die Generalprobe mit 34 Teilnehmern von Mannis NASCAR Grand National Truppe absolviert. Da wird der SLP-Cup sicherlich mit Links und geschlossenen Augen ausgerichtet . . . !☺

Sogar der Entwickler der teutonischen Zeitnahmesystems wird unbestätigten Gerüchten zu Folge auflaufen, weil's den Cracks ja bekanntlich um jede halbe Tausendstel geht !☺

In 209 war's „in Teuto" an der Spitze 'ne richtig knappe Kiste . . .

Der eigentliche Vorbericht für den Lauf im Norden folgt dann in der WWW Nr. 257 am kommenden Montag . . .

Organisatorisches

Für den späteren Freitag Abend planen wir eine SLP-Cup Grillparty – denn das Vorjahr hat schließlich nachhaltig bewiesen, dass ein Training nach 1:00 Uhr nichts mehr bringt !☺ Und die Rahmenbedingungen sind bei den Teutonen für solch ein Vorhaben nahezu ideal !!

Gebt also bitte alle bei der Anmeldung an, ob Ihr einen Schlafplatz in der Halle oder einen Stell-/ Zeltplatz benötigt. Ferner, ob Ihr am an der abendlichen Party teilnehmen möchtet und welches Grillgut in welchem Umfang Ihr zu vernichten gedenkt . . . !!

Anmeldung

Alle Folks, die beim 2. Lauf des SLP-Cup West zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden** – auch die bereits im Januar fest eingeschriebenen Teilnehmer !!

Die Anmeldefristen für den 2. Lauf lauten wie folgt:

Beginn: .. Mittwoch,
19. Mai 2010 - 00:01h
Ende: ..... Mittwoch,
26. Mai 2010 - 24:00h

Anmeldung 2. Lauf SLP-Cup West am 29. Mai 2010 in Bad Rothenfelde . . .

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

Nachfolgend die detaillierten Informationen zum Rennen am 29. Mai 2010:

Adresse

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url

www.schlitzrennen.de

Strecke

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

Historie

2009 (20 Teilnehmer)

1. Nockemann, Sebastian 502,24
2. JanS 502,04
3. JanU 501,21
4. Scholz, Carsten..... 495,11
5. Lippold, Andreas..... 490,39
6. Holthöfer, Fabian 482,14
7. Tubes, Ilja..... 479,57
8. Ullrich, Wolfgang 477,16
9. Ulbrich, Michael 475,71
10. RalfS..... 473,22

Zeitplan

Freitag, 28. Mai 2009

ab 15:30h Bahnputzen
ab 17:00h freies Training

Samstag, 29. Mai 2009

08:00h Bahnöffnung / freies Training
11.00h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme *)
12.15h Qualifikation
13.00h Rennstart Gruppe 4
14.30h ’’ Gruppe 3
16.00h ’’ Gruppe 2
17.30h ’’ Gruppe 1
18.45h Rennende

*) Eine Anpassung des Zeitplans ist möglich, falls vier Startgruppen nicht zustande kommen !

Übernachtung

Ferienhof Temme
Am Forsthaus 20a
49214 Bad Rothenfelde
Tel.: 05424/1569 oder 40006
E-Mail: dirk-temme@osnanet.de
URL: www.ferienhof-temme.de

Gasthof “ Zum Jägerkrug”
Versmolder Str. 121
Tel.: 05424/1091
E-Mail: info@zum-jaegerkrug.de
URL: www.zum-jaegerkrug.de

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	✓ / ✓	✓	◯ ○ **?**
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	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○