

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 270 -  
6. September 2010

## Editorial ....

Moin Folks . . . 24h in Moers, DSC-West in Dortmund und Trans-Am in Schwerte lauteten die Eckdaten des zurückliegenden Wochenendes – alles gut aufgeteilt auf die Tage Freitag bis Sonntag . . .

Kommende Woche geht es mit der fünften Carrera Panamericana in der Duisburger Rennpiste sowie dem 5. Lauf zur GT/LM in Köln weiter – beide Veranstaltungen sind für den Samstag angesetzt . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 270 berichtet von der DSC-West (Ralf Lastring) sowie vom ersten BRM-Pro Workshop in Bad Rothenfelde („Poldi“). Der Bericht von der Trans-Am wird dann kommende Woche nachgeholt. Eine

Vorschau gibt's zur Carrera Panamericana (von Ronald Eidecker) und zum SLP-Cup. Ferner berichtet Andreas Päppinghaus aus dem neuen Slot Car Heaven . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
- 4. Lauf am 4. September 2010 in Dortmund
- BRM-Pro Workshop
- am 4. September 2010 in Bad Rothenfelde
- V. Carrera Panamericana
- am 11. September 2010 in Duisburg
- SLP-Cup
- 3. Lauf am 18. September 2010 in Sankt Augustin
- Slot Car Heaven e.V.
- News aus den Serien
- Saison 2010

## DSC-West

### 4. Lauf am 4. September 2010 in Dortmund

geschrieben von Ralf Lastring



**Bunt gemischtes Feld in der ersten Gruppe. Hier fehlt mangels siebter Spur der Wagen von Kai-Uwe**

Nach der Sommerpause stehen für die DSC-West Gemeinde noch die beiden Carrera Bahnen in Dortmund und Witten auf dem Programm. Das Geläuf in Dortmund, welches es heute zu bezwingen galt, ist hinlänglich bekannt, ist es doch mittlerweile eine feste Größe

im DSC-West Rennkalender und wird auch von anderen Rennserien gerne heimgesucht. Dennoch haben die Dortmunder jede Menge Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld angeboten, die von vielen Fahrern auch genutzt wurden. Daher war das Freitagstraining eher spärlich besucht. Am Samstagmorgen war erst einmal mehr an Dietmars Theke los, als auf der Bahn. Dort wurden nämlich wieder liebevoll geschmierte Brötchen zum Kaffee serviert.

Und was war noch anders? Genau, das Geräusch von Schleifmaschinen war wieder zu hören, hatte man diese auf den geglueten Holzbahnen doch kaum gebraucht. Vor allem die Maschine von Hausherr Uwe Pfaffenbach stand kaum still, hatte er doch für einige den Reifenservice gemacht, da die Dortmunder ausgiebig neues Material getestet haben und damit mittlerweile richtig schnell sind. Wenig

bis kein Konus und Rundungen auf beiden Seiten waren das Heil für die meisten Reifen.

Bevor es losgeht, werfen wir auch noch einmal einen Blick auf den Gesamtstand. Wenn nichts Schwerwiegendes dazwischen kommt, ist auch dieses Jahr Frank wieder Sieger der DSC-West. Die Krone könnte er sich schon heute aufsetzen. Auch der zweite Platz scheint recht ungefährdet bei Dieter Sommer zu bleiben, sind doch einige der üblichen Favoriten dieses Jahr zu selten anwesend. Dann kommt aber ein enger Kampf um die weiteren Plätze wo (einen Streicher mal mit eingerechnet) drei Fahrer innerhalb von 3 Punkten liegen (André, Günther und Ralf) und danach wieder drei Fahrer innerhalb von 4 Punkten (Marcus, Uwe, Rudi).

Gegen halb zwölf kehrte dann Ruhe ein, das TÜV Team nahm wieder die Klasse 1 Autos unter die Lupe. Concours Richter DiSo hatte kaum etwas zu tun, waren doch nur wenig neue Fahrzeuge am Start.

12:11 Uwe Pfaffenbach drückt auf die Tube und ruft die Fahrer und Einsetzer an die Bahn.

**Als erste** sind Anna Sommer, Bert Hochstenbach (extra aus NL angereist), Sascha Weger, Daniel Drangusch, Ralf Thöne, Uwe Pfaffenbach und Kai-Uwe Schott an der Reihe. Sieben Fahrer verteilt auf sechs Spuren, also einer muss aussetzen.

Daniels Jaguar setzt sich relativ schnell vom Feld ab, Reifenprofi Uwe ist der einzige der ihm erstmal folgen kann. Dann greift Kai-Uwe auch zum Regler, und spielt in der Verfolgergruppe mit. Am Ende reicht es doch noch für den schon stark rutschenden Jaguar. Die High-Performer-Alpine von Kai-Uwe muss fast eine ganze Runde hinnehmen. Der dritte Platz geht an Uwe vor Ralf. Ansonsten ein ruhiges Rennen, auch der Niederländische Kollege konnte mittlerweile durch gute Bahnkenntnis glänzen. Und Annas Knie wurde dank Hochsitz geschont, so dass auch sie das ganze Rennen bestreiten konnte. Hier noch einmal gute Besserung für Annas Kreuzband.

Der Duft von Chili erfüllt den Raum und die Einsetzer der ersten Gruppe können schon einmal in Ruhe speisen, wenn nicht andauernd Terror geschrien würde.

Damit kommen wir auch zur **2. Startgruppe** des heutigen Tages: Christian Grüttner, Jörg Stephan, André Brocke, Günther Benecke, Rudi Munten und Andreas Rehm. Die zwei Schwarzhemden der Ost-Westfälischen Lumpen (OWL) waren erstmal gut unterwegs. Scheint heute Jaguar Tag zu sein, denn der Jag von André, der auch schon in Soest weit vorne lag, ist auch hier auf und davon. Im ersten Turn sogar mit Rundenzeiten unter 9s.



### Gruppe 2 wartet auf die Startampel

Andreas konnte die Probleme an seiner Corvette in den Griff kriegen und war auch nicht langsam unterwegs, immer gleich auf mit Günther. Trotz mangelnder Bahnkenntnisse konnte Rudi (unser Mann aus Belgien) sich an Christian hängen und so das Duell der besten Alpinen ausfahren. Jörg fuhr wie fast immer ein eher ruhiges Rennen, der olympische Gedanke zählt. Zwischendrin mal ein wenig Probleme mit dem Umsetzen, worauf Uwe P. direkt einen Workshop anbot. Die Dortmunder sind halt auch noch geschäftstüchtige Leute. Nach 6x5min stand André als Laufsieger fest und übernimmt mit 194,57 Runden die provisorische Gesamtführung vor Günther und Andreas.

Die **letzte Startgruppe** in der kleinen Klasse, oder Dr. Evermann's Herbie gegen den Rest der Welt: Zumindest war das Auto immer gut zu erkennen. Der Rest, das sind dann Frank Hermes, Dieter Sommer, Ralf Lastring, Marcus Schneider und Katja Sommer.



Jörg Stephan und Anna Sommer gingen an den Start.

Dieser Lauf stand ganz unter dem Motto Pleiten, Pech und Pannen: Rudi nahm recht früh seinen McLaren aus dem Rennen, hatte er doch arge Probleme mit den Reifen. Ersatz wurde in Form eines Chevron von Sascha gestellt.

**5 mal flach, einmal hoch in Startgruppe 3**

Die Geschichte ist schnell erzählt, Dieter hatte irgendwann wohl keine Bremse mehr und muss die Führung an Frank abtreten. Ralf war im Fernduell mit André unterwegs, welches er um 5 Teilmeter gegen sich entschied.

Die Spur sollte sauber bleiben. Anna hatte nicht nur zwischendurch keinen Vortrieb – man hörte das schön schrille Geräusch von durchdrehenden Zahnrädern – sondern auch nach dem Service von DiSo ein Rad ab. Und wenn der Dieter schraubt dann aber richtig, hat



Katja doch mit einem klemmenden Leitkiel zu kämpfen, der jeden Abflug noch verlängerte. Bei Jörg ließ zwischendurch die Kondition zu wünschen übrig, und so betreute Uwe D. den Chappy ein paar Runden lang. Bert hatte seinen Wagen zwischendurch an der Vorderachse tiefer gelegt, so dass hier

**Jaguar hoch 2 = Käfer, die beiden lieferten sich aber trotzdem spannende Positionskämpfe**

Der Herbie kugelte tapfer um den Kurs auf Rang 4 und Marcus hatte irgendwie gar keinen Grip. Katja musste mangelnde Bahnkenntnis in Kauf nehmen und bildete das Schlusslicht.

die Räder im Radkasten schliffen. Christian bräuchte ein längeres Kabel an seinem Regler, riss er doch das Bremskabel ab und landete somit ein paar Mal ungebremst in den Banden.

Das Ergebnis der Klasse 1 im Überblick:

- 1. Frank Hermes ..... 199,80 Rd
- 2. Dieter Sommer ..... 198,38 Rd
- 3. Andre Brocke ..... 194,57 Rd
- 4. Ralf Lastring ..... 194,53 Rd
- 5. Daniel Drangusch . 192,73 Rd



Das Pausenprogramm bestand anschließend aus leckerem Kuchen und Technikgeflüster.

**Die Pannentruppe, Jörgs Chappy testete auch als einziger die Frühstartüberwachung**

Nach der Abnahme der Klasse 2 Boliden ging es wie folgt weiter.

Sascha Weger, Katja Sommer, Christian Grüttner, Rudi Munten, Bert Hochstenbach,

Einzig Sascha mit seiner hohen Cross Country Lola scheint alles richtig gemacht zu haben und konnte unbehelligt den Lauf nach Hause fahren. Ansonsten soll man hier auch nicht

glauben, dass teure DSC Boliden bewegt wurden, wurde doch gekämpft als wären nur billige Lexandekkel oben drauf. Die weiteren Platzierungen: Christian, Katja, Anna, Rudi (außer Konkurrenz), Bert und Jörg.



In der **Mittelklasse** des heutigen Tages traten Uwe Pfaffenbach, Günther Benecke, Ralf Thöne, Andreas Rehm, Uwe Drevermann und Marcus Schneider an. Hier ging es schon viel enger zu, lagen bis auf Marcus, der mit seinem neuen PA hinterher rutschte, nach vier Turns alle noch innerhalb von 3 Runden. Uwe D, Andreas, Uwe P führte das Quintett an, Günther und Ralf versuchten mit allen Mitteln zu folgen.

**Auf zum Endspurt: der Tagessieg wurde in dieser Gruppe entschieden**

Kai fuhr im luftleeren Raum mit gutem Abstand nach vorne und hinten. Spannende Tür an Tür Kämpfe, aber alles fair und ohne Schäden. Auch war hier nur ein Auto mit Teileverlust unterwegs, diesmal ein Trimmgewicht an Daniels Auto. Am Ende geht der Lauf so aus wie fast erwartet: Frank vor DiSo, dahinter überraschend Ralf vor André, dem zu schnell der Grip ausging.



Best of Show und die Gesamtergebnisse folgten nach einer kurzen Verschnaufpause. Im Bahnraum war es mittlerweile sommerlich warm geworden.

**Zweimal der gleiche 917 sorgte bei den Einsetzern für Verwirrung**

Günther ging dann irgendwann der Grip aus und Ralf fuhr auch mittlerweile in einer anderen Liga. Uwe P. konnte auch die Pace von Andreas und Uwe D. nicht mehr mitgehen. Es gewinnt zum Schluss Dr. Evermann mit 195 Runden, vor Andreas. Übrigens waren auch hier wieder lose Teile auf der Bahn, vielleicht sollte sich mal ein Hersteller von Schraubensicherungslack als Sponsor melden.

Die Entscheidung um den Tagessieg wurde dann in der **letzten Gruppe** mit Frank Hermes, Dieter Sommer, André Brocke, Ralf Lastring, Daniel Drangusch und Kai-Uwe Schott ausgetragen. Vorne fuhren Frank und DiSo in ihrer Liga und dahinter dann der direkte Kampf um Platz Drei der Gesamtwertung zwischen Ralf und André.

den.

**Gesamtstand der Klasse 2:**

1. Frank Hermes ..... 199,12 Runden
2. Dieter Sommer ..... 196,80 Runden
3. Uwe Drevermann ..... 195,17 Runden
4. Andreas Rehm ..... 193,49 Runden
5. Ralf Lastring ..... 193,13 Runden  
(nur einen Teilstrich vor Hausherr Uwe Pfaffenbach)



**Best of Show geht an den Herbie von Uwe Drevermann.**

Und so sieht der Gesamtstand des heutigen Tages aus:

1. Frank Hermes
2. Dieter Sommer
3. Ralf Lastring und  
André Brocke
5. Andreas Rehm

Damit ist Frank mal wieder Sieger der DSC-West – Herzlichen Glückwunsch. Auch Dieter ist unangefochten auf Platz 2. Der dritte Podiumsplatz wird erst in Witten entschieden – gehen doch André und Ralf mit nur 2 Punkten Abstand in das nächste Rennen.

Zum Schluss geht natürlich der Dank an das tolle Team aus dem ScaRaDo, das eine souveräne Rennleitung stellte, leckeres Essen (Chilli con Carne á la Pfaffenbach) kredenzte und immer mit Rat und Tat zur Seite stand. Vor al-

lem Uwe und sein unermüdlicher Einsatz an der Schleifmaschine, aber auch sonstige technische Tipps. Wir kommen gerne wieder, im nächsten Jahr sogar zum Auftakt der neuen DSC Saison.

Wie geht es weiter? Am 25. September sind die 2L-Prototypen auch im ScaRaDo zu Gast, einige hatten den Lauf schon als Testzone genutzt, denn es wurden doch recht viele 2L gesichtet. Dann kommt am 23. Oktober der Endlauf in Witten. Zwischendrin kann man natürlich auch noch nach Siegen zum Cup-Lauf pilgern.

Bis demnächst,  
Euer Ralf

**Alles weitere gibt's hier:**  
[DSC-West](#)

## BRM-Pro Workshop

am 4. September 2010 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andreas Lippold



### Konzept für eine Nachwuchsserienreihe der SRIG-Teuto

In vielen Rennserien sind seit geraumer Zeit die Teilnehmerzahlen rückläufig, ein Trend den manche Clubs auch bei ihren Besuchern registrieren. Schon seit längerem finden in der westlichen Slotracingszene immer wieder mal

Gespräche zwischen Clubverantwortlichen zu diesem Thema statt. Kernpunkt bildet die Frage was die Ursachen für die bedauerliche Entwicklung sein könnten.

Die Erfahrung aus der C/West Initiative hat allerdings auch gezeigt, dass es so gut wie unmöglich ist, die Interessen verschiedener Clubs unter einen Hut zu bringen. So hat nun mal jeder Club sein ganz spezielles Umfeld und seine besonderen Interessen. Da ist es nur verständlich, dass man sich ungern von außerhalb in die eigene Politik hineinreden lässt. Trotzdem ließ der gelegentliche Gedankenaustausch den Schluss zu, das die Probleme in vielen Clubs gleichen Ursprungs sind.

Wichtigste Beobachtung: Der Nachwuchs in der 1:24 Clubszene rekrutiert sich zum größten Teil aus Leuten die aus dem Heimbahnbereich kommen. Hier wird überwiegend mit Fertig-

modellen im Maßstab 1:32 gefahren. Der Aspekt des Fahrzeugbaus spielt im Heimbahnbereich eher eine untergeordnete Rolle. Der Umstieg vom 1:32 auf den 1:24 Sektor ist inzwischen schwieriger geworden. Das hat mehrere Gründe:

Auf dem 1:24 Sektor ist die technische Entwicklung in den letzten Jahren deutlich fortgeschritten. Gab es vor zehn Jahren quasi nur das Plafit Excel Metallfahrwerk aus gebogenem Blech so sind inzwischen mehrere Großserienhersteller am Markt präsent und auch viele Kleinserienhersteller bieten technisch ausgeklügelte Chassistechnologie an. Präzise gefräste Teile bilden eine Alternative zu gebogenen Achs- und Motorhaltern. Auch bei den Karosserien hat sich einiges getan. Früher bediente man sich fast ausschließlich der Polystyrolbausätze aus dem Plastikmodellbau. Die ausgefallenen Wünsche einiger Enthusiasten wurden mit Kleinserienkits aus Resine bedient. Inzwischen werden viele dieser Modelle aus GFK laminiert. Sie wiegen deutlich weniger als die altbekannten Resinekits, oftmals sind sie auch leichter als Plastikbausätze und bilden damit auch für die wettbewerbsorientierten Slotracer eine Alternative zu den Plastikkits.



Für den Neueinsteiger stellt sich nun das Problem bei dieser Vielfalt den Überblick zu behalten. Ohne Hilfestellung von erfahrenen Kollegen aus der 1:24 Szene ist so ein Umstieg sehr schwer und in der Regel mit größerem finanziellen Aufwand verbunden wobei da dann oft auch das sprichwörtliche „Lehrgeld“ gezahlt oder in den Sand gesetzt wird. Gerade diese Hürden schrecken viele Interessierte letztendlich ab.

Hier setzte nun der Gedanke für eine Einsteigerserie an. Die Frage lautete: Wie kann man

einem Rookie den Ein- oder Umstieg in den 1:24 Slotracingsektor erleichtern. Es war klar, dass der finanzielle Aspekt eine wichtige Rolle spielt, aber auch die Frage wie und wo man die ganzen Teile für sein erstes eigenes Auto herbekommt war wichtig.



Das **Lastenheft** für eine neue Einsteigerserie wies schließlich folgende Eckpunkte auf:

- Die Fahrzeuge sollten günstig in der Anschaffung sein.
- Alle zum Bau des Fahrzeugs benötigten Teile sollten aus einer Quelle zu beziehen sein.
- Die Autos sollten unverwüstlich sein und auch härtere Einschläge die in der Anfängerphase öfter mal vorkommen klaglos überstehen.
- Die Chassistechnik sollte einfach gehalten sein und die Abstimmungsmöglichkeiten überschaubar bleiben.
- Da in der 1:32 Szene vielfach mit mechanischen Reglern gefahren wird, sollte ein solches Fahrzeug auch mit diesen Reglern zu beherrschen sein.
- Die Technik der Fahrzeuge (Motor, Bereifung) sollte dem jeweiligen Konzept eines Clubs angepasst werden können.

Für die Fahrzeuge sollten Fertigkarossen verwendet werden. Hier hatte man gute Erfahrung mit den Porsche 962C Karosserien des Herstellers BRM gemacht. Sie werden seit einigen Jahren in den SLP-Cup Serien eingesetzt und haben sich auch im harten Einsatz auf den schnellen Holzbahnen als nahezu unverwüstlich gezeigt. Da nur dieser eine „Deckel“, den es in zahlreichen Bedruckungsvarianten gibt, zugelassen ist, entfällt auch gleich die Suche nach DER idealen Karosserie. Außerdem gibt es im SLP-Cup Reglement eine ausführliche

Anleitung, wie weit die BRM Karosserien bearbeitet werden dürfen. Es war also naheliegend diese Reglementpassage des SLP-Cup unverändert zu übernehmen. Das Ganze hatte noch einen weiteren Aspekt: Sollte ein Teilnehmer irgendwann mal keine Lust mehr auf die Einsteigerserie haben, könnte er die Karosserie ohne weiteres zum Bau eines SLP-Cup Fahrzeugs verwenden. Aus diesem Grund erschien es auch sinnvoll, andere Parameter des Reglements an den SLP-Cup anzupassen.



H+T Motorracing ist der Importeur der BRM Karosserien. So war es nur logisch, auf der Suche nach einem geeigneten Chassis zunächst mit dieser Firma zu sprechen. Genau für unsere Zwecke führt man dort ein passendes Chassis des japanischen Herstellers Plafit im Programm, das Plafit-Pro Sidewinder Fahrwerk. Es ist aus Edelstahl gefertigt und verzieht sich darum nicht so leicht bei härteren Einschlägen. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt. Man kann lediglich die Bodenfreiheit unter der Hinterachse verstellen und das Spiel des H-Trägers beeinflussen. Ansonsten hat man nur noch die Möglichkeit, die Übersetzung zu ändern. Das hört sich erst mal nicht so toll an, ist aber für einen Neueinsteiger genau richtig. Der hat nämlich genug damit zu tun die Bahn zu lernen, sich Kenntnisse in Sachen Reifenvorbereitung anzueignen und all die vielen anderen kleinen Dinge zu verarbeiten, welche anfangs auf ihn einströmen. Aus den Namen der beiden Hersteller von Karosserie und Chassis wurde dann der Name der neuen Rennserie kreiert: **BRM-Pro**.

Zusammen mit H+T Motorracing wurden nun die restlichen Teile für das Einsteigerfahrzeug ausgewählt. Somit war sichergestellt, dass der Neueinsteiger alle Teile für sein Auto aus ei-

ner Bezugsquelle bekommt. Da H+T aber auch viele Slotcarhändler in Deutschland beliefert, dürfte eine breite Versorgung mit Teilen für die Einsteigerfahrzeuge sichergestellt sein.

Auch die Radgrößen wurden dem SLP-Cup Reglement angepasst. Das hatte noch einen weiteren Vorteil: Beim SLP-Cup sind Scaleauto ProComp-3 Komplettäder zwingend vorgeschrieben. Um die Bereifung kontrollieren zu können, muss die seitliche Bedruckung der Moosgummireifen jederzeit erkennbar sein. Sind die Räder abgefahren, kann man mit den Felgen in der Regel nichts mehr anfangen. Diese werden nun von den Moosgummireifen befreit und mit den im Club üblichen Gummis beklebt. In unserem Fall GP-Reifen 20/29mm (Best. Nr.: 124503). Das senkt die Kosten für neue Hinterräder deutlich.

Ein weiterer Punkt der aus dem SLP-Cup übernommen wurde war die Steckverbindung des Motors. Durch diese Maßnahme erhält man verschiedene Möglichkeiten. Zum einen könnte man die Einsteigerserie mit gestellten Motoren bestreiten. Es ist aber ebenfalls ohne großen Aufwand möglich das Fahrzeug auf einen anderen Motortyp umzubauen, denn dem Chassiskit liegen gefräste Motorhalter sowohl für Carrera, als auch für Fox Motoren bei.



Um das ganze Konzept zu erproben, wurden bei der SRIG-Teuto zunächst einmal sechs Fahrzeuge beschafft. Diese werden als Leihfahrzeuge an Clubabenden eingesetzt. Die Clubmitglieder testeten die Autos bei einigen Rennen ausgiebig und befanden sie für tauglich. Anfang des Jahres wurden zwei Einladungsrennen veranstaltet bei denen vorwiegend Slotracer aus dem Heimbahnbereich an den Start gingen. Der Kontakt war über das Freeslotter Forum zustande gekommen. Die Fahrer zeigten sich von den Clubautos angetan

und Acht von ihnen bekundeten ihr Interesse, gerne selbst einmal solch ein Fahrzeug bauen zu wollen. Nach etwas Vorbereitungszeit fand Ende Juli ein Reifenworkshop statt, bei welchem den Teilnehmern die Herstellung von Rennreifen vermittelt wurde. Am vergangenen Wochenende wurden nun die zu den Rädern gehörenden Fahrzeuge aufgebaut. Alle waren sich am Ende einig, dass sie bei diesen beiden Workshops, die immerhin zusammen 14 Stunden dauerten, eine Menge über den Bau von Slotcars im Maßstab 1:24 gelernt haben.



In Kürze werden die ersten Testfahrten absolviert. Ein Mini Rennserie bestehend aus drei Läufen wird noch in diesem Jahr veranstaltet. Los geht's am Sonntag, dem 3. Oktober auf der Bahn der SRIG-Teuto im Bad Rothenfelder Ortsteil Aschendorf. Am 7. November folgt der zweite Lauf auf der Bahn der „Slotnomaden“ in Bielefeld Sennestadt. Das Finale geht dann am 5. Dezember wieder in Aschendorf über die Bühne.

Einsteiger, die Interesse an dieser Rennserie haben, sind jeder Zeit willkommen. Bei den Rennen stehen die Leihautos der SRIG-Teuto zur Verfügung. Inzwischen gibt es auch auf der Homepage ([www.schlitzrennen.de](http://www.schlitzrennen.de)) weitere Infos zur BRM-Pro Rennserie. Neben dem Reglement und den Terminen findet man dort z.B. auch eine Auflistung sämtlicher zum Bau eines solchen Fahrzeugs benötigten Teile samt der dazugehörigen Bestellnummern.

Weitere Infos sind über E-Mail erhältlich: [andreaslippold@t-online.de](mailto:andreaslippold@t-online.de)

**V. Carrera Panamericana**  
am 11. September 2010 in Duisburg

# WILD WEST WEEKLY

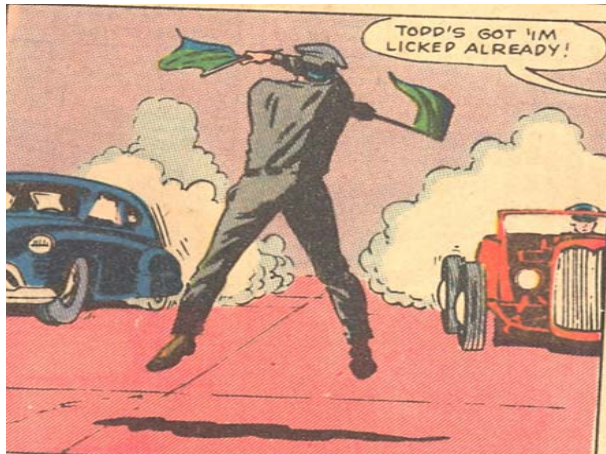
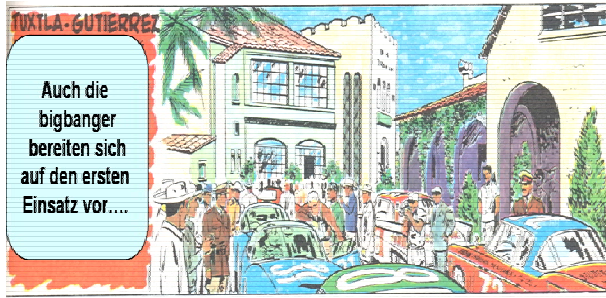
**PROUDLY PRESENTS**

# WILD WEST COMICS

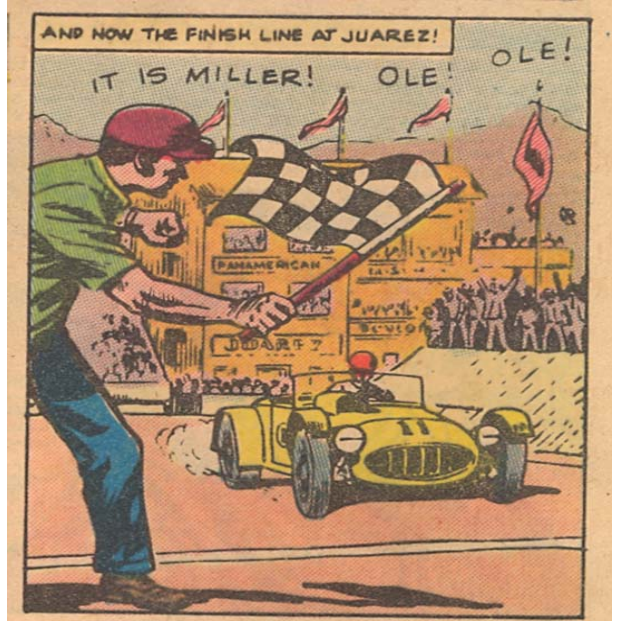
„V. Carrera Panamericana“  
in der  
rennpiste Duisburg

Der Vorbericht – Teil 2

geschrieben von r(r)rr  
(rennpisten (rallye) reporter ronald)



Der Titelverteidiger muss leider verletzungsbedingt pausieren



SCHNELL LOSGESCHNALLT UND AB IN DIE KANTINE...



Natürlich wird auch dieses Mal zünftig gefeiert



Alles weitere gibt's hier: [Carrera Panamericana](#)

## SLP-Cup

3. Lauf am 18. September 2010 in Sankt Augustin



„Ab an den Rhein !!“ heißt es für den SLP-Cup West. Zum 3. Lauf steht, erstmalig in der Seriengeschichte, der Besuch in Sankt Augustin bei Bonn an. Gefahren wird – nach Plastik in Bad Rothenfelde – nun wieder auf Holz, bevor es zum Finale wieder auf’s Plastikgeläuf (in Schwerte) geht . . .

Das 52m lange, 6-spurige Streckenlayout in St.Augustin entstammt – wie der berühmte Spa Kurs, der früher in Alsdorf angesiedelt war – der Feder von Holger May, der selbstredend auch die Umsetzung in den Räumen des Raceway Parks übernommen hat . . .



**Im Raceway Park St.Augustin steht mit 52m die längste Strecke des SLP-Cup West an . . .**

In dieser Ausgabe der WWW geht’s lediglich um Übernachtungsmöglichkeiten sowie den Beginn der Anmeldephase (obligatorisch für alle Teilnehmer/Innen !!) Alle weiteren Infos folgen dann in der WWW Nr. 271 am kommenden Montag . . .

### Übernachtung

Wer im Auto oder Bus schlafen mag, kann dies vor Ort durchaus tun. Die Bahn liegt in einem Industriegebiet (also Nächtens eher ruhig), aber unmittelbar an der BAB (also mit ordentlichem Hintergrundgeräusch !☺) . . .

Weniger anspruchsvolle Naturen können ggf. auch auf der Luftmatratze in einem Nebenraum der Bahn nächtigen – aber Obacht für

„Spekulanten“: Der Bahnstrom wird am Freitag Abend jedoch definitiv um 23:30 Uhr abgeschaltet . . . !!☺☺

„Spekulanten“: Der Bahnstrom wird am Freitag Abend jedoch definitiv um 23:30 Uhr abgeschaltet . . . !!☺☺

HRS weist wenig Hotels direkt am Ort aus. Bis ca. 10km von der Bahn entfernt gibt es hingegen viele Locations. Die Empfehlung des Bahnbetreibers lautet:

#### Hotel Regina

Markt 81  
53757 Sankt Augustin  
(Entfernung zur Bahn ca. 3,4km)

Tel.: 02241 / 99 55 6-0  
Fax: 02241 / 99 55 6-100

[www.hotelregina-sanktaugustin.de](http://www.hotelregina-sanktaugustin.de)

Eine weitere Möglichkeit am Ort wäre ferner:

#### Hotel Hangelar

Lindenstraße 21  
53757 Sankt Augustin  
(zur Bahn ca. 5,4km)

Tel.: 02241 / 92860  
Fax: 02241 / 928613

[hotel-hangelar.de](http://hotel-hangelar.de)

### Anmeldung

Alle Folks, die beim 3. 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 3. Lauf lauten wie folgt:

Beginn: ..Mittwoch,

**8. September 2010** - 00:01h

Ende: .....Mittwoch,

**15. September 2010** - 24:00h



[Anmeldung für den 3. Lauf zum SLP-Cup West am 18. September 2010 in Sankt Augustin . . .](#)

**Alles weitere gibt’s hier:**

**[Rennserien West / SLP-Cup](#)**

## Slot Car Heaven e.V. Zwischen Himmel und Hölle

geschrieben von Andreas Päppinghaus



Die guten kommen in den Himmel ...; nein lassen wir das, das ist eine andere Geschichte. Aber was hat das jetzt mit dem Slot Car Heaven zu tun? Dem ein oder anderen ist es bei genauer Betrachtung unsere Bahn sicherlich schon aufgefallen. Dunlopturm, alte Zufahrt zum Fahrerlager, Namen wie Karussell, Adenauer Forst, Brunnchen, Döttinger Höhe usw., erinnern uns doch direkt an die grüne Hölle in der Eifel. Aber keine Sorge, so schlimm ist unsere neue Bahn nicht, im Gegenteil. Deshalb eben: zwischen Himmel und Hölle. **Um es jetzt aber auf den Punkt zu bringen: Wir haben fertig!**



**Blick über die Bahn mit Start- und Zielgerade und Gegengerade.**

Wir werden natürlich immer noch an der Landschaft weiterbauen. Denn erst mit Gras, Bäumen, Büschen und Figuren und und und wird es so aussehen, wie wir uns das vorstellen. Doch zum Fahren reicht es jetzt es schon. Denn schließlich wird es langsam wieder Zeit, dass es heißt: 3-2-1-Start!

Kommt doch einfach mal auf eine Runde mit:



Fast 7 Meter lang ist die Start- und Zielgerade.



Am Ende („Hatzenbach“) heißt es, den Bremspunkt nicht verpassen und dann geht schon im Tunnel bergauf Richtung „Hocheichen“.



Nach dem Tunnel folgt eine kleine Rechtskurve („Hocheichen“) und dann



geht es links herum durch die Kurve „Aremberg“ und weiter durch eine leichte Schikane „Adenauer Forst“ hinauf zur Brücke „Wehrseifen“.



Hat man „Klostertal“ hinter sich gelassen folgt auch gleich schon eine enge Links „Eschbach“, wo dann die große Kurve „Karussell“ folgt.



Nach der Brücke folgt direkt eine schnelle Links-Rechts („Breidscheid“) wo es danach hinunter



Die wahrscheinlich schnellste Kurve im Heavens: „Karussell“. Doch Obacht, am Ende der Kurve muss man noch durchs „Brünchen“ um dann mit nicht zu viel Schwung an der

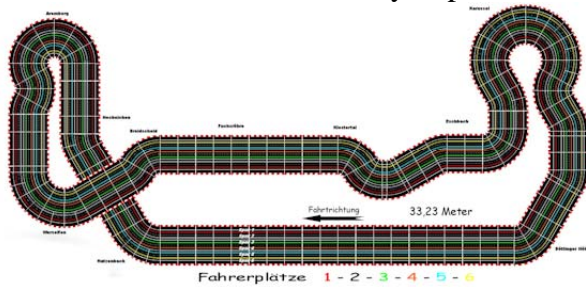


in die „Fuchsröhre“ geht und direkt wieder bergauf zum „Klostertal“. Vollgas durch die „Fuchsröhre“, bedeutet aber auch, noch in der Steigung rechtzeitig bremsen, denn die Schikane „Klostertal“ ist schneller da, als man glaubt.



„Döttinger Höhe“ die letzte Kurve zu meistern und wieder zu Start und Ziel zu gelangen.

Und so sieht die Strecke im Layoutplan aus.



### Streckenlayout „Slot Car Heaven“

33,22 Meter Fahrstrecke – 6 Spuren – komplett mit 2,5 qmm Kupferdraht durchzogen.

So, und wer jetzt neugierig geworden ist und sich die Bahn einmal selber anschauen – nee nich´ nur gucken, auch fahren – der darf gerne bei uns vorbeikommen.

Wir sehen uns im Heaven?

### Wo wir sind:

[Wilhelm-Muthmann-Straße 1](#)  
[42329 Wuppertal-Vohwinkel](#)

Das ist auf dem alten Gelände der ehem. Firma Blumhardt. Die Einfahrt der Straße befindet sich direkt links neben dem Saab-Autohaus an der Vohwinkeler Straße.



### Wann ist den geöffnet?

Ab den **15. September** ist dann wieder regelmäßig bei uns was los. Wir sind dann nach wie vor mittwochs zum Clubabend an der Renn-

bahn. Jeden 2. Mittwoch im Monat ist Mini-Z und jeden 4. Mittwoch im Monat ist Gruppe C angesagt.

In der Regel ist Freitagsabends Jörg Stephan mit seinen wunderschönen DSC-Autos an der Rennstrecke anzutreffen.

Spätestens ab 18:00 Uhr wird auf jeden Fall jemand von uns vor Ort sein. Unsere Rennen sollten dann zwischen 19:30 und 20:00 Uhr beginnen. Zu den Rennen sind Gaststarter jederzeit willkommen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Trainingsmöglichkeiten bestehen natürlich immer an unseren Clubabenden. Zusätzliche Öffnungszeiten können mit unseren Mitgliedern vereinbart werden.

### Kurze Terminübersicht:

- 15. September** Clubabend
- 16. September** Clubabend (zusätzlich)
- 22. September** Gruppe C mit C/West
- 29. September** Clubabend
- 06. Oktober** „offizielles freies Training“ für das Eröffnungsrennen (Mini-Z / Z-West)
- 08. Oktober** „offizielles freies Training“ für die 245.
- 09. Oktober** Rennen der 245
- 10. Oktober** Eröffnungsrennen

Das Rennen wird als Teamrennen (2-3 Fahrer) mit Mini-Z Autos nach dem Reglement der Z-West von Tommy Eckel im GT/LM Modus ausgetragen. Die Organisation und Durchführung hat Tommy Eckel übernommen. Anmeldungen zu dem Rennen können direkt an [Tommy Eckel](#) gesendet werden.

Wie immer, findet ihr auch alle wichtigen und interessanten Infos auf unserer Homepage: [Slot Car Heaven e.V.](#)

## News aus den Serien

### Saison 2010

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

### DTSW West

Die Jungs von der **DTSW West** sind schon fertig mit ihrer Saisonplanung für 2011. Fünf Termine stehen – alle auf der Holzbahn und alle auf verschiedenen Strecken . . .

### Gruppe 2 4 5

Die Termine 2011 für die **Gruppe 245** und für die **245 easy\*** sind zumindest „N.N.“ ver-

fügar. Konkrete Strecken werden erst nach dem 5. Lauf (und der Fragebogenaktion) am 9.10. benannt . . .

### SLP-Cup

Auch für den SLP-Cup West sind die Termine 2011 nun „N.N.“ geblockt . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

| Serie                   | Ausschr. / Reglement | Termine | Termine 2011 | 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 245              | ✓ / ✓                | ✓       | (✓)          | ● ● ● ● ○ ○       |
| 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                  | ✓ / ✓                | ✓       | -            | ● ● ● ● ● ● ○     |