WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 313 -

11. Juli 2011

Editorial ....

Moin Folks . . . noch zwei Wochen bis zu den Schulferien in NRW. Das wild-westliche Slotracing verlangsamt bereits derzeit den Rhythmus. Am gestrigen Sonntag fuhr die Trans-Am den 3. Lauf beim CCT Soest – das war's dann auch für die KW 27 . . .

Die laufende Woche gehört der Düssel-Village 250, welche den Lauf Nr. 6 in Düsseldorf bei der SOKO Keller bestreitet. Ferner ist kommenden Sonntag GT/LM Time – zum 4. Mal für 2011 und zwar im im PMC Niederrhein in Kamp-Lintfort . . .

Der sommerliche Ruhepuls spiegelt sich allerdings noch nicht in der „WILD WEST WEEKLY" wider, denn die Ausgabe 313 weist zahlreiche Reports und Vorberichte auf. Aber der Reihe nach: André Fuchs holt den Bericht vom NASCAR Winston Cup Ausflug nach Belgien nach. Poldi schaut auf die '59er NASCAR, welche am Freitag in Teutonien ein Ausscheidungsrennen bestritten. Und Andreas Rehm berichtet brandaktuell vom Gastspiel der Trans-Am in der Soester Börde . . .

Die Vorschau startet mit Terminhinweisen für die GT/LM in Kamp-Lintfort und konzentriert sich anschließend auf das Schlusswochenende vor den Ferien: Jens Gerlach richtet den Blick auf den 3. Lauf zur DTSW West, welcher für den 23.7. in Sankt Augustin angesetzt ist. Ferner geht's in einem ersten Vorbericht um's SLP-Cup Meeting am selben Wochenende in Düsseldorf . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
  4. Lauf am 3. Juli 2011 in Elenborn (B)
- NASCAR '59
  am 8. Juli 2011 in Bad Rothenfelde
- Trans-Am
  3. Lauf am 10. Juli 2011 in Soest
- GT/LM Serie
  4. Lauf am 17. Juli 2011 in Kamp-Lintfort
- DTSW West
  3. Lauf am 23. Juli 2011 in St. Augustin
- SLPCUP Meeting
  am 22./23. Juli 2011 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2011

NASCAR Winston Cup

4. Lauf am 3. Juli 2011 in Elenborn (B)

geschrieben von André Fuchs

Bereits in 1996 gastierte die NASCAR Serie im Nachbarland Belgien, beim EBSCRT, dem "East Belgium Slotcar Racing Team".

. . . Überblick über die Rennstrecke..!!

Marc Gillessen, Patrick Savio und Walter Schäfer hatten den Club gegründet und in Rocherath eine Carrera Bahn und eine Holzbahn installiert. Bis 1999 wurden dort Rennen mit den NASCAR Boliden ausgetragen, sowohl auf der 16,5 m langen Carrera Bahn, wie auch auf der Holzbahn.

Da in der belgischen Region nicht genügend Mitglieder für den Club zu finden waren, konnten die 3 Gründungsmitglieder den Club leider nicht aufrechterhalten!

Walter Schäfer baute zu Hause in Elsenborn die "Rocherather Carrera Bahn" mit der berüchtigten "Bus-Stop-Schikane" fast identisch nach. Aus Platzgründen aber leider einen knappen Meter kürzer!

. . . André Fuchs schrieb den Rennbericht!!

Die Länge der Bahn sollte aber den Fahrspaß nicht mindern. So konnte schon in 2010 das belgische Rennen wieder ins Stork'sche NASCAR Programm aufgenommen werden.
Vom anspruchsvollen Layout des Rocherather Rings, konnten sich am ersten Juli Wochenende 2011 die 16, aus der deutschen Republik angereisten, NASCAROS überzeugen!

Kompakt . . .

- **Patrick Meister☺☺ gewinnt die Tageswertung mit hauchdünnem Vorsprung vor Walter Schäfer ☺☺ !!**
- **Wunderschöner Renntag in Belgien bei Walter Schäfer☺☺ Er freute sich über die 16 angereisten NASCARO´s.!!**

Strecke

4-spurige, Carrera-Bahn ca. 16 m lang
nach dem Vorbild Rocherath
bei Walter Schäfer

Shakedown . . .

Das Rennen war auf den Sonntag gelegt worden, um den sonst an der Arbeit gebundenen Teilnehmern den Start zu ermöglichen. Aber schon am Samstagnachmittag war reges Treiben an der Bahn zu beobachten. Walter war dann auch etwas überrascht, wie viele Teilnehmer zum Übernachten bleiben wollten. Nach einem langen schönen Trainings- und Grillabend wurden dann die Schlafgemächer bezogen. Einige fleißige Holzarbeiter (im Volksmund Schnarcher genannt) nahmen dann Ihre nächtliche Arbeit auf und raubten zeitweise ruhigeren Zeitgenossen den Schlaf.

. . . das Fahrerlager in der Garage..!!

Da die lauten Nachtarbeiter im Haus gut verteilt waren, hatte jeder was von davon. Außer der Verfasser dieser Zeilen (der, der mit dem Golf schlief!) – er hatte Ohrenstopfen dabei!

Kommen wir zum Renngeschehen am arbeitsfreien Tag der Woche. Am Sonntagmorgen wurde die anwesende NASCAR Familie durch die früh eintreffende Mitglieder mit frischen Brötchen und leckerem Kaffee versorgt. Vielen Dank dafür! Um kurz vor 9 Uhr war bereits wieder Strom auf der Bahn. So wurden bis kurz vor Rennbeginn noch viele Trainingsrunden gedreht, um einen guten Rhythmus und die richtige Übersetzung zu finden.

Nach der technischen Abnahme wurde erst mal die Mittagspause abgehalten. Bei sommerlichen Temperaturen konnten im Walters Garten das leckere Grillfleisch vernichtet werden. Gut genährt konnte anschließend die erste Gruppe D zum Heat #1 und seinem ersten Lauf starten.

Heat 1 . . .

. . . Startgruppe D zum Heat 1. !!

Startgruppe D setzte sich aus 5 Startern zusammen. Und es war eine sehr starke erste Gruppe auf der Reise. Nicht überraschend konnte sich der Gesamtsieger des letzten

Grand National Laufes in Köln Ralf Pistor (#87 Oldsmobil Delta 83, 194,42R) gegen Ingo Vorberg (#87 Oldsmobil Delta 88, 192,22R), Ingo Heimann(#89 Pontiac Grand Prix, 190,92R) und Hans Bickenbach (#81 Buick Regal, 190,12R) durchsetzen. Einzig Ralf Mouget (#90 Pontiac Grand Prix, 176,87R) war etwas abgeschlagen. Nach langer Abstinenz war Herr Mouget mal wieder mit von der Partie und hat dabei gemerkt, dass eine gewisse Fahrpraxis dringend notwendig ist, um konkurrenzfähig zu sein.

. . . und die Fahrer der Startgruppe D!

In der **Gruppe C** trafen dann Heidi Recker (#85 Chevy Monte Carlo), Markus Hackstein (#86 Chevy Monte Carlo), Rolf Krause (#88 Buick Regal) und Thorsten Szugger (#85 Ford T-Bird) aufeinander.

Thorsten hatte einige Problem mit dem Regler und konnte sich nicht wie gewollt in Szene setzen. So konnte Markus sich mit 194,18R klar durchsetzen und Thorsten mit 191,40R auf Platz Zwei verweisen. Ganz dicht gefolgt vom Rolf mit 191,39R. Schnellste Amazone (leider auch die einzige bei dieser Veranstaltung) war die Heidi mit 181,86R auf Platz 4. Also eine reine SRC Niederrhein/Moers Geschichte, da die ersten Drei dort im Club zu Hause sind.

. . . Startgruppe C zum Heat 1. !!

In **Gruppe B** kam es zum ersten Einsatz von Lokalmatador Walter Schäfer (#91 Pontiac Grand Prix), einem weiteren Moerser André Fuchs (#89 Pontiac Grand Prix) sowie Andreas Trebsdorf (#84 Chevy Monte Carlo) und Marco Zahn (#83 Chevy Monte Carlo). Das Ergebnis brauch eigentlich nicht weiter erläutert werden. Walter knallte sagenhafte 200,14R auf die Plastikschiene.

. . . Startgruppe B zum Heat 1. !!

Marco zeigte sich auf Platz 2 mit 188,48R gut aufgestellt. Dicht gefolgt von André, der seinen neuen Wagen noch nicht optimal in Szene setzen konnte und aufgrund einiger selbstverschuldeter Abflüge sich mit 188,04R geschlagen geben musste. Auch Andreas war ab und an neben der Spur und konnte mit 184,88R sein Potenzial nicht ganz abrufen.

. . . Startgruppe A zum Heat 1. !!

Dann kamen die Führenden der Meisterschaft zu ihrem Einsatz in der **Gruppe A**. Patrick Meister (#85 Buick Regal), Manfred Stork (#87 Buick Le Sabre), André Tellmann (#90 Pontiac Grand Prix) und Peter Recker (#90 Ford Thunder).

Hier zeigte sich dann auch sofort, wer der Herr im Ring ist. Patrick konnte sich mit überzeugenden 204,16R gegen Manfred mit 199,46R durchsetzen. Von der ersten Runde an fuhr Patrick wie ein Meister, aber nicht nur weil er so heißt, sondern weil er seine Performance auch meisterhaft umgesetzt hat. Ruhig und be-

sonnen absolvierte er Runde um Runde, obwohl Manfred ihm oft dicht auf den Fersen war. Leider war beim fairen Kampf Jung gegen Alt (Tschuldigung Manfred will dich nicht älter machen als du bist!) der ältere Herr etwas zu unruhig bei der Sache und hatte vor allem auf der Brücke den einen oder anderen Abflug, sodass eben nur Platz 2 blieb. Peter folgte dichtauf mit 199,10R auf Platz 3 und André T. war mit 191,74R auf Platz 4 auch sehr flott unterwegs.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6**: Patrick Meister, Walter Schäfer, Manfred Stork, Peter Recker, Ralf Pistor, Markus Hackstein

Mittlerweile . . .

Nach den Ergebnissen aus Heat #1 wurden die Gruppen entsprechend neu eingruppiert. Die Gruppe A bildeten die vier Fahrer mit den meisten Runden aus Heat #1 bis hin zu Gruppe D mit den fünf Fahrern, welche die geringste Rundenanzahl erreicht hatten.

Heat 2 . . .

. . . für genügend Spannung war gesorgt . . .

. . . Startgruppe D zum Heat 2. !!
Schnellster war jetzt der Schreiberling himself (188,21R). Konnte er jetzt die selbstverschuldeten Abflüge fast auf Null reduzieren, flog er bei mehrfachem Infights mit Marco Zahn (186,00R) unverschuldet dreimal aus der Spur. Damit war aber der Wiederstand von Marco gebrochen und er musste sich mit Platz 2 in diesem Gruppendurchgang begnügen. Auf Plätzen folgte dann Andreas Trebsdorf (185,63R) und Heidi Recker (184,10R), die immer besser zurecht kam und fast 3 Runden mehr fuhr als in Heat #1! Respekt! Last but not least Ralf Mouget (177,86R) der ebenfals eine Runde mehr erreichte als in Heat #1.

. . . Startgruppe C zum Heat 2. !!
Auf der ersten Spur noch mit dem defekten Regler kämpfend, konnte auf der zweiten Spur Thorsten Szugger (193,18R) seine Möglichkeiten (mit dem Regler des Verfassers dieser Zeilen) aufzeigen. Klar abgeschlagen im gruppeninternen Kampf um die Plätze musste Hans Bickenbach (189,27R) mit Platz Zwei Vorlieb nehmen. Rolf Krause (188,67R) und Ingo Heimann (187,58R) konnten dann ihre Leistung aus Heat #1 nicht ganz wiederholen und wurden so auf die Plätze 3 und 4 verwiesen.

. . . Hans Bickenbach NASCAR Hoffotograf !!

. . . Startgruppe B zum Heat 2. !!
Ralf Pistor (191,28R) belegte Gruppenplatz Eins, konnte aber genau wie die folgenden Plätze nicht mehr das Niveau von Heat #1 erreichen. Platz 2 für Ingo Vorberg (190,61R), dicht gefolgt von Markus Hackstein (190,23R) auf Platz 3 und André Tellmann (189,65R) auf Platz 4, der mit seiner Leistung an diesem Tag sehr zufrieden war.

. . . Bahnbetreiber Walter mit Manfred !!

. . . Startgruppe A zum Heat 2. !!
Die Gruppe der Schnellsten hatte sich in der Zusammensetzung nicht sehr verändert. Einzig Walter Schäfer konnte sich dank seines guten Ergebnisses aus Heat #1 für die Gruppe qualifizieren und André Tellmann verdrängen. Der Start zum Final Heat wurde dann auch von allen anwesenden Fahrern beobachtet. Ein spannendes Rennen wurde erwartet. Nach dem Start gab es über viele Runden ein aufregendes Duell zwischen Patrick und Manfred. Runde um Runde lagen sie nur eine halbe Wagenlänge auseinander.

. . . die Top 4 unter sich !!

Auf dem Zeitenmonitor waren sie meist bis auf 1/10 gleich in ihren Rundenzeiten. Patrick wirkte und agierte sehr ruhig und souverän, Manfred fuhr auf der letzten Rille und vom Fahrzeug her nervöser wirkend. Unauffällig spulte Walter seine Runden ab und mischte sich ganz unspektakulär zwischen die beiden. Manfred musste dann im Laufe des Geschehens, den einen oder anderen Abflug wegstecken. Zum Ende wurden leichte Zeitschwankungen zwischen den dreien von Runde zu Runde jeweils wieder ausgeglichen. Mal war der eine mal der andere 1/10 schneller. In der Abrechnung des Gruppenlaufes A konnte sich Patrick Meister (200,37R) auf Platz 1 durchsetzten. Dichtgefolgt von einem hervorragend aufgestellten Walter Schäfer (199,65R) auf Platz 2. Etwas abgeschlagen dann Manfred Stork (196,11R) und dann mit einem deutlichen Rückstand Peter Recker (193,23R) auf den weiteren Plätzen.

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6**: Patrick Meister, Walter Schäfer, Manfred Stork, Peter Recker, Thorsten Szugger, Ralf Pistor

. . . in Belgien kann der Szugger gut grillen !!

Siegerehrung . . .

Somit geht nach der Summierung der Runden von Heat #1+#2 der Gesamtsieg verdient an Patrick Meister mit 404,53 Runden. Auf dem Treppchen durfte auf Platz 2 Walter Schäfer mit 399,79 Runden und auf Platz 3 Manfred Stork mit 395,57 Runden Platz nehmen.

. . . Tagessieger Patrick Meister !!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: Patrick Meister, Walter Schäfer, Manfred Stork, Peter Recker, Ralf Pistor, Thorsten Szugger

Resümee, Cedits . . .

des Winston Cup Laufes in Elsenborn 2011:

Einen großen Dank an Walter für die Gastfreundschaft und tolle Atmosphäre. Vergessen möchten wir aber auch nicht die Senioren im Hause Schäfer: Mutter und Vater Schäfer haben ein Wochenende lang auf einige private Dinge in Ihrem Haus verzichten müssen, um uns ein tolles Wochenende zu ermöglichen. Vielen, vielen Dank dafür im Namen aller Anwesenden.

Zum Schluss noch ein Versprechen:

"Walter wir kommen wieder!"

. . . Manfred mit seiner neuen Rennleiterweste !!

Vorschau . . .

Der nächste Winston Cup Lauf findet am 13. August 2011 als 6h Team-Einladungsrennen bei Familie Meister in Kamp-Lintfort satt.

Der nächste Meisterschaftslauf folgt dann am 23. August 2011 bei den Carrera Freunden in Schwerte.

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

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

NASCAR ’59

am 8. Juli 2011 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy Lippold

Eigentlich ist es eher unüblich, dass ich an dieser Stelle über Clubläufe der SRIG Teuto berichte. Da das letzte Rennen aber im unmittelbaren Zusammenhang mit dem „Ashville 600“ Langstreckenrennen steht, möchte ich hier einmal eine Ausnahme machen.

Achim sortiert so gern die NASCAR durch !☺☺

Rennen mit NASCAR nach dem Reglement von Manfred Stork erfreuen sich in Bad Rothenfelde einer großen Beliebtheit. Höhepunkt der Rennsaison ist das „Ashville 600“, ein Langstreckenrennen über 600 Runden welches immer Ende Februar durchgeführt wird. Nach anfangs eher zögerlichem Zuspruch haben sich die Teilnehmerzahlen inzwischen bei 18 Personen stabilisiert. Mehr Fahrer sollten es auch nicht sein, weil sich sonst die Veranstaltung doch recht lang hinziehen würde, was für einige Teilnehmer dann mit sehr langen Wartezeiten verbunden wäre.

Bislang war das Prozedere so gestaltet, dass die Fahrer des vergangenen Rennens angeschrieben und gefragt wurden, ob sie beim nächsten „Ashville 600“ wieder antreten wollten. Danach wurde per Rundmail anderen Personen die Möglichkeit gegeben, sich für das Rennen einzuschreiben. In diesem Jahr war es zum ersten Mal so, dass es im Vorfeld deutlich mehr Anmeldungen als Startplätze gab. Zwar regelte sich dass Ganze bis zum Rennen noch so, dass niemand Zuhause bleiben musste. Da aber einige Teilnehmer doch lange um ihren Startplatz bangen mussten, entschloss sich der Veranstalter, für das nächste „Ashville 600“ am 25. Februar 2012 ein Qualifikationssystem bestehend aus zwei Sonderläufen einzuführen. Das erste Rennen fand am Freitag, dem 8. Juli 2011 als Rennen für Grand National Stock Cars bis Baujahr 1959 bei der SRIG Teuto statt. Als zweites Rennen wird der ´59er Lauf der Storkschen NASCAR Serie am 11. Dezember in Kamp-Lintfort gewertet.

Zwölf Fahrer wollten die Gelegenheit nutzen, sich in Bad Rothenfelde für das Langstreckenrennen zu qualifizieren. Persönliche Gründe und auch der Ferienbeginn in Niedersachsen hielten vier weitere Interessenten von einer Teilnahme ab.

Gleich fünf der bei der technischen Abnahme präsentierten Fahrzeuge wurden erstmalig in einem Rennen eingesetzt. Fabian Holthöfer pilotierte einen von Thorsten Grau gebauten ´59 Chevy Impala. Peter Horstmeyer führte das Nachfolgemodell aus dem Jahr 1959 in einer interessanten goldenen Lackierung vor. Andreas Lippold setzte einen ´59 Ford Thunderbird ein. Rolf Meyer präsentierte Jürgen Kuhns Erstlingswerk, einen ´57 Chevy Bel Air aus dem Rennstall von Smokey Yunick. Das gleiche Modell bewegte auch Ilja Tubes. Hierbei handelte es sich um ein weißes Fahrzeug aus dem inzwischen recht umfangreichen Fuhrpark von Achim Schulte. Wo wir gerade bei den Leihwagen sind, sei noch erwähnt, dass Frank Ober Carsten Scholz´ Siegerfahrzeug vom „Ashville 600“ 2010, einen hellblauen ´59 Chevy Impala pilotierte. Die restlichen Teilnehmer setzten auf Bewährtes, sprich ihre Einsatzfahrzeuge vom „Ashville 600“ in diesem Jahr.

’59 Chevy Impala - Fabian Holthöfer

'59 Chevy Impala – Peter Horstmeyer

'59 Ford Thunderbird - Andreas Lippold

'57 Chevy Bel Air - Rolf Meyer

Die Abnahme ging relativ reibungslos über die Bühne. Anschließend stand das Qualifying an. Dabei mussten auf der zuvor ausgelosten Spur 1 drei fliegende Runden absolviert werden. Die schnellste davon wurde zur Ermittlung der Startaufstellung herangezogen. Die Reihenfolge für das Qualifying wurde wie üblich ausgelost. Mit 8,192 Sekunden sicherte sich Andreas Lippold die Pole Position vor Carsten Scholz (8,277 sec.). Werner Baumgart verpasste nur um drei Tausendstel Sekunden den Sprung in die erste Startgruppe. Den letzten Startplatz dort sicherte sich Wjatscheslaw Portnjagin mit 8,603 Sekunden, eine wichtige Voraussetzung für das folgende Rennen wie sich noch zeigen sollte.

Die Fahrer der 1. Startgruppe . . .

Die passenden Fahrzeuge dazu . . .

Werner Baumgart (´57 Chevy Bel Air), Jürgen Kuhn (´49 Mercury), Willie Knigge (´57 Chevy Bel Air), Ilja Tubes (´57 Chevy Bel Air), Peter Horstmeyer (´59 Chevy Impala) und Rolf Meyer (´57 Chevy Bel Air) bildeten die erste Startgruppe.

Schon nach dem ersten Durchgang setzte Jürgen Kuhn sich an die Spitze dieser Gruppe. Der derzeit Führende in der BRM-Pro Rennserie ließ auch im weiteren Verlauf des Rennens nichts anbrennen und gewann diesen Lauf letztendlich doch recht deutlich mit einer knappen Runde Vorsprung vor Werner Baumgart, dem doch einige Patzer unterliefen. Sehenswert war das Duell zwischen Peter Horstmeyer, Willie Knigge und Ilja Tubes um Platz drei. Bis zum Schluss lagen die Drei gleichauf und die Führung wechselte ständig. Am Ende hatte Ilja das bessere Ende für sich.

Die Fahrer der 2. Startgruppe . . .

Die passenden Fahrzeuge dazu . . .

Nach diesem Auftakt stand das Duell der Spitzengruppe an. Andreas Lippold (´59 Ford Thunderbird), Carsten Scholz (´59 Chevy Impala), Achim Schulte (´58 Chevy Impala), Frank Ober (´59 Chevy Impala), Fabian Holthöfer (´58 Chevy Impala) und Wjatscheslaw Portnjagin (´59 Chevy Impala) fochten dieses Duell miteinander aus.
Schon im ersten Durchgang setzten Andreas und Carsten sich deutlich vom übrigen Feld ab. Mehrmals wechselte die Führung zwischen den Beiden. Am Ende behielt Carsten mit 22 Teilstrichen Vorsprung die Oberhand. Ab dem dritten Durchgang machten Achim und Slawa den Kampf um Platz drei unter sich aus. Achim musste allerdings zum Schluss auf die schwierigen Spuren eins und zwei. Somit blieb ihm am Ende nur der vierte Rang.

In der Gesamtwertung gelang es Jürgen Kuhn noch, sich mit seinem Gruppensieg vor Frank Ober und Fabian Holthöfer auf den fünften Gesamtplatz vorzuschieben. Bei Werner Baumgart reichte es immerhin noch, um Fabian Holthöfer hinter sich zu lassen. Die ersten Zehn dieses Rennens, namentlich Carsten Scholz, Andreas Lippold, Wjatscheslaw Portnjagin, Achim Schulte, Jürgen Kuhn, Frank Ober, Werner Baumgart, Fabian Holthöfer, Ilja Tubes und Willie Knigge haben sich damit für eine Teilnahme am „Ashville 600“ 2012 qualifiziert. Je nachdem, wie viele Teilnehmer beim ´59er Lauf in Kamp-Lintfort eine Qualifikation für das „Ashville 600“ 2012 schaffen, wird das Teilnehmerfeld mit Fahrern von der Warteliste aufgefüllt.

Daniel und Rolf hatten auch am Rande der Strecke noch ihren Spaß . . .

Eine wichtige Information für das Langstreckenrennen Ende Februar 2012 wurde bei der Siegerehrung verkündet: Das „Ashville 600“ 2012 wird mit Grand National Stock Cars bis einschließlich Baujahr 1962 ausgeschrieben. Der Veranstalter hofft durch diese Maßnahme eine größere Vielfalt an Fahrzeugtypen im Startfeld etablieren zu können. Interessante Bausätze aus den Jahren 1960 bis 1962 sind z.B. Ford Starliner, Ford Galaxie, Chevrolet Bel Air oder Pontiac Catalina. Ansonsten bleibt das Reglement stabil, dass heißt, es gibt keine weiteren Änderungen.

Alles weitere gibt’s hier:
SRIG Teuto

Trans-Am

3. Lauf am 10. Juli 2011 in Soest

geschrieben von Andreas Rehm

Halbzeit!

Am gestrigen Sonntag wurde der 3. von 6 Wertungsläufen absolviert und damit die erste Hälfte für diese Saison abgeschlossen.

Nach erfolgter Renovierung zeigen sich die Soester Räumlichkeiten deutlich großzügiger.

13 Starter fanden sich an dem hölzernen Geläuf des CCT Soest, um sich zunächst wie immer Kaffee und Frühstücksbrötchen sowie die letzte Trainingseinheit vorzunehmen.

Die letzten Trainingseinheiten werden absolviert...

Nach problemloser technischer Abnahme durch TK Olaf Leimbach wurde um 12:00 Uhr die Startampel scharf gestellt und die erste Gruppe auf die 5 x 6-Minuten-Jagd geschickt.

...während Michael nach weiteren Zehntel sucht

Rennen Klasse 1:

Legen die ersten Starter meistens eine gewisse Nervosität an den Tag, war davon gestern jedoch nichts zu spüren. Relativ ausgeglichen zogen die Fahrer ihre Bahnen und nach dem ersten Turn waren alle noch in einer Runde platziert. Über die folgenden Spuren hinweg zog sich das Feld dann aber langsam aber sicher auseinander und Ralf Thöne setzte nach 5 Spuren mit 215,16 Runden eine erste Duftmarke für die folgende Gruppe.

In dieser setzte sich Heimascari Olaf Leimbach erwartungsgemäß recht schnell von seinen Konkurrenten ab und fuhr mit seinem wirklich schnellen Toyota einen ungefährdeten Klassensieg ein. Dahinter kabbelten sich zunächst die beiden Ostwestfalen André Brocke und Andreas Rehm, wobei André etwa bei Rennmitte abreißen lassen musste. Wähnte er sich zunächst noch auf P3, wurde er jedoch bei einem Blick auf den Monitor bald eines Besseren belehrt, hatte doch Ralf Thöne, wie schon erwähnt, eine ganz ordentliche Hausnummer

hingelegt. Schlussendlich musste sich Brocke dann mit sage und schreibe 5 Teilstrichen Rückstand mit dem vierten Platz begnügen.

Ergebnis Klasse 1:

1. Leimbach, Olaf
2. Rehm, Andreas
3. Thöne, Ralf
4. Brocke, André
5. Pfaffenbach, Uwe
6. Wagner, Patric
7. Wagner, Jannic
8. Kranefuß, Martin
9. Kranefuß, Dennis
10. Rettler, Michael
11. Grüttner, Christian
12. Miebach, Willi
13. Gützkow, Siggi

Während im Bahnraum die letzten Runden gedreht wurden, hatten die helfenden Hände des gastgebenden Clubs draußen bereits den Grill angeheizt und passend zur Mittagspause standen Bratwurst und Salate bereit.

Die Trans-Am Gemeinde wünscht Willi Miebach alles Gute zum 70 !!

Nach dem Essen wartete Willi Miebach mit einer Überraschung auf. Anlässlich seines erst kürzlich begangenen 70.Geburtstages köpfte er eine große Flasche Schampus und lud alle Anwesenden auf einen Umtrunk ein. Unter lautem Hallo und begeisterten Glückwunschrufen stießen alle auf Willi´s Wohl an und man hatte auch kein Problem damit, aus diesem Anlass die Mittagspause en wenig in die Länge zu ziehen. Doch irgendwann war es dann soweit und Fahrer und Einsetzer gesellten sich wieder an die Strecke, um die Klasse 2 unter die Räder zu nehmen.

Und Autos gab es auch zu sehen: Hier die letzte Startgruppe des Tages.

Rennen Klasse 2:

Ging es in der Klasse 1 noch recht ruhig zu, war jetzt genau das Gegenteil der Fall. Eine große Anzahl an Terror-Phasen verhinderte in Turn 1 einen halbwegs vernünftigen Rhythmus. Erst im zweiten Umlauf beruhigte sich die Sache und das Rennen der Gruppe 1 konnte mehr oder weniger ruhig zu Ende gefahren werden.

Wie bereits in Klasse 1 setzte sich Olaf Leimbach schnell vom Feld ab und machte damit seinen bereits im Vorfeld von allen erwarteten Doppelsieg klar. Lediglich André Brocke vermochte die Zeiten zunächst annähernd mitzugehen, konnte Olaf aber letztlich nie ernsthaft in Bedrängnis bringen.

Ergebnis Klasse 2:

1. Leimbach, Olaf
2. Brocke, André
3. Rehm, Andreas
4. Wagner, Jannic
5. Wagner, Patric
6. Kranefuß, Martin
7. Grüttner, Christian
8. Thöne, Ralf
9. Kranefuß, Dennis
10. Paffenbach, Uwe
11. Gützkow, Siggi
12. Miebach, Willi

Durch diesen Doppelschlag kämpfte sich Olaf an den z.Zt. noch Meisterschaftsführenden A.Rehm heran und kann zu Beginn der „Rückrunde“ sogar die Führung übernehmen, findet der nächste Lauf doch wieder auf seiner Heimstrecke statt.

Verdienter Doppelsieger: Olaf Leimbach

Zwischenstand Trans-Am Meisterschaft:

1. Rehm, Andreas ..... 291 Pkt.
2. Leimbach, Olaf ..... 282 Pkt.
3. Brocke, André..... 271 Pkt.
4. Wagner, Patric ..... 241 Pkt.
5. Pfaffenbach, Uwe ..... 240 Pkt.
6. Thöne, Ralf ..... 238 Pkt.
7. Miebach, Willi ..... 231 Pkt.
8. Wagner, Jannic ..... 159 Pkt.
9. Grüttner, Christian ..... 148 Pkt.

In launiger Runde lies man dann bei Kaffee und Kuchen den Renntag ausklingen und verabschiedete sich schließlich bis zum nächsten Aufeinandertreffen.
Dieses findet nach der Sommerpause am 25.09.11 an gleicher Stelle statt.

Im Namen aller Teilnehmer bedankt sich an dieser Stelle der Chronist beim gastgebenden Club CCT Soest, insbesondere bei Patric und Jannic Wagner sowie Olaf Leimbach, die sich neben ihrer Rennteilnahme perfekt um Rennleitung und Küche gekümmert haben!

Wir kommen gern wieder!

Alle Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte 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

GT/LM Serie

4. Lauf am 17. Juli 2011 in Kamp-Lintfort

Der Trainingsabend für den 4. Lauf zur GT/LM Serie im Plastikmodellcenter Niederrhein in Kamp-Lintfort ist auf Freitag Abend (15.7.) gelegt. Startzeit ist 14:30 Uhr . . .

Am Rennsonntag geht’s dann ab 9:00 Uhr ans Eingemachte . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / GT-LM Serie

DTSW West

3. Lauf am 23. Juli 2011 in St. Augustin

geschrieben von Jens Gerlach

WDTSW – es geht in die dritte Runde

Kaum hat man es geschafft die Autos nach dem Rennen in Oberberg aus dem Slotkoffer zu räumen, steht jetzt direkt das nächste Rennen kurz vor der Tür.

Für die Veranstalter bedeutet das den Vorbericht schreiben, Pokale ordern, Kontakt zum Bahnbetreiber aufnehmen. Für die Teilnehmer vor allem: Autos putzen oder eventuell neu bauen und schon mit gespannter Vorfreude dem „großen Tag“ entgegen zu fiebern.

Nach dem in den ersten beiden Rennen in Bezug auf Anzahl der Starter, Spannung und nicht zu letzt im Bereich der gezeigten Fahrzeuge Superlativen gesetzt wurden, geht es jetzt in die dritte Runde der WDTSW nach Sankt Augustin. Mit dem dritten Rennen ist dann gleichzeitig das „Bergfest“ der WDTSW Saison 2011 zu verzeichnen.

Das Orakel (in diesem Fall nicht die Krake Paul, sondern die Veranstalter selber) geht im Moment von einem reduzierten Starterfeld aus. Ein parallel stattfindender SLP Lauf, wie die beginnenden Sommerferien, sollten für ein überschaubares Starterfeld sorgen. Davon ausgehendend, dass eben auch ein paar Top Sieganwärter fehlen werden, ist es an dieser Stelle noch etwas früh über den Ausgang der Saison 2011 zu philosophieren - dies sparen wir uns dann für den Vorbericht des 4. Laufes auf. Zugesagt und damit Topfavoriten für das Rennen in Sankt Augustin, haben bereits NDW und Alex – ein Sieg in der Klasse 1a dürfte wohl nur über diese beiden Starter gehen. Vor allem Alex glänzt mit exzellenter Bahnkenntnis. Mal schauen, was die anderen „Hot Shots“ auf der Pfanne haben werden.

Gerüchteweise wurden auch schon die ersten an der Bahn gesehen, um bereits einen kleinen „Kenntnis Vorsprung zu erfahren“. Da beide Veranstalter noch keine Erfahrung mit der Bahn haben, kann an dieser Stelle noch keine Übersetzungsempfehlung gegeben werden.

Aufgrund einiger Hinweise aus dem Bereich der „Bahnkenner“ wird die Bahnspannung zwischen 11,5V und 12V liegen. Sobald diese endgültig fest steht, gib es noch einmal eine finale Meldung.

Wer Informationen zur Anfahrt oder der Bahn sucht, wird auf der Webseite des Raceway-Park fündig (http://www.slotcraft.com).

Trainingszeiten :

Montag, 11.07.2011 ab 18:00Uhr
Mittwoch, 13.07.2011 ab 18:00Uhr
Mittwoch, 20.07.2011 ab 18:00Uhr

Bahnöffnung :

Freitag, 22.07.2011 ab 18:00Uhr
Die Concours Bewertung kann bereits Freitag durchgeführt werden.

Samstag, 23.07.2011 ab 09:00 Uhr
Rennstart : 12:00 Uhr

Bitte unbedingt die Concours Bögen bei der Abnahme vorlegen – dies ist absolut zwingend !!!!!! Ohne Vorlage des Concours Bogen erfolgt eine Neubewertung des Fahrzeuges. Das-

selbe gilt für stark beschädigte bzw. reparierte Fahrzeuge. Hier bitte kurz bei Mario vorstellig werden, ob sich an der Bewertung etwas geändert hat.

Wie immer an dieser Stelle die Bitte sich kurz bei geplanter Teilnahme per Mail anzumelden (**wdtsw@rennserien-west.de**).
Dies macht uns die Planung deutlich einfacher. Da das Team um Gerd auch gerne für Euer leibliches Wohl sorgen möchte (und das in seiner gut bekannten Weise) hilft uns Eure Anmeldung auch zu vermeiden, dass niemand hungrig nach Hause gehen muss.

Das Reglement der WDTSW kann hier eingesehen werden: **DTSW Reglement 2011**

Bei Fragen zum Rennen, Reglement, Ablauf stehen wir euch gerne per Mail zur Verfügung.

Wir freuen uns auf ein spannendes Rennen

Mario
Jens

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

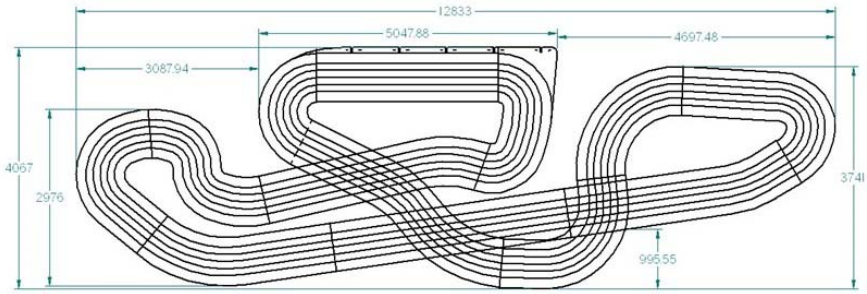
SLPCUP Meeting

am 22./23. Juli 2011 in Düsseldorf

Der Saisonhöhepunkt für den SLPCUP West ist das alljährliche „Meeting", welches bislang jeweils hochspannende Rennen unter oft heftigsten sommerlichen Wetterbedingungen bot – und somit die Kollegen Slotracer oft zwang, alles (und mehr !☺) zu geben . . .

Strecke und Technik . . .

Im Vorjahr war die Meeting Premiere „im Dorf" ein voller Erfolg. Die Ablösung von Alsdorf wurde erforderlich – der SRC 1zu24-slot e.V. machte den Spa Kurs auf Anhieb vergessen !! Die 5-spurige, 40m lange Plazidus Bahn in Düsseldorf Wersten bildete für die SLP-Cup 962 eine echte Herausforderung – selbst die Cracks der Szene hatten einen höllischen Respekt vor diesem Rennen . . .



Das Layout der 40m Bahn im Dorf . . .

Mittlerweile hat der SLP-Cup West auch ein Einzelrennen in Düsseldorf absolviert und die Strecke sicherlich etwas besser in den Griff bekommen – der Respekt ist jedoch eindeutig geblieben . . . !!☺

Kurz zu den Eckdaten, falls sich im Vorfeld noch jemand mit der Strecke beschäftigen möchte (was am 12. und 19.7. geht !!):

- Die Bahnspannung wird wieder auf 17 Volt eingestellt sein.
- Das Grip Niveau ist aktuell nicht final, denn die Bahn wird am Donnerstag Abend vor dem Rennen gründlich gereinigt und sehr dezent gegluet.

In Sachen „Neuigkeiten" gibt's ebenfalls fundamental Berichtenswertes: Die Kollegen aus dem Dorf haben im Frühjahr groß investiert und neue, höhere Banden installiert. Somit dürften die Plastikquäler hoffentlich etwas weniger häufig am Boden liegen !☺☺ Der Weg in den Wiesenabhang steht InvO allerdings nach wie vor offen !☺☺

Organisatorisches . . .

Das Gros der Details handeln wir kommende Woche im „großen" Vorbericht ab. Vorab jedoch schon ,'mal die üblichen Messages:

Highlights SLP-Cup Meeting 2011: Zwei Tage Party Meile im Hof . . .

- **Parken** am gesamten SLP-Cup Meeting Wochenende bitte nur an der Straße oder auf den umliegenden Supermarkt Parkplätzen !!
- Wer in der Nacht von Freitag auf Samstag auf der Hoffläche im Auto, Bus, Camper etc. **übernachten** möchte, möge dies bitte bis zum 19.7. laut und deutlich kund tun !!
- Die Raumsituation gibt pro Team einen Schrauberplatz her – **großes Gepäck** muss also zwangsläufig zu Hause bzw. im Auto bleiben !!

Highlights SLP-Cup Meeting 2011: Die Abteilung Ü60 fuhr das packendste Duell des Samstages . . .

Teamiges . . .

Ärgerlicherweise haben zwei Teams die Segel gestrichen – nun fehlt leider das Team Nr. 15, um das Wochenende wirklich „rund“ zu machen. Es wäre schön, wenn sich kurzfristig noch ein Trio finden würde und die Herausforderung annimmt . . .

Hochqualifizierten Support – wenn’s sein muss, auch mit rollendem Material – können die Veranstalter in jedem Fall sicher stellen . . . !☺☺

Diese Zwei (und natürlich „U“) suchen nach drei „Meeting“ Siegen in Folge händeringend einen Nachfolger !☺☺

15 Cars in 2011 . . .

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

Nachfolgend die Informationen zum Rennen am 22./23. Juli 2011:

Strecke . . .

1zu24slot e.V.
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Url

www.1zu24slot.de

Strecke

5-spurig, Holzbahn, ca. 40m lang

Historie

2010 (15 Teams, Düsseldorf)

#	Team	1.Heat	#	2.Heat	#	3.Heat	#	Gesamt
1	**Plastikquäler**	481,61	1	484,20	1	480,85	2	**1.446,66**
2	**Plastikquäler 2**	475,21	2	478,24	2	482,56	1	**1.436,01**
3	**Drücker GmbH**	473,34	3	473,27	3	471,64	3	**1.418,25**
4	**No Nurse**	464,63	4	469,66	4	462,28	7	**1.396,57**
5	**Racing is Life**	464,07	5	463,88	6	467,08	5	**1.395,03**
6	**SRC Köln I.**	463,71	6	462,66	7	467,64	4	**1.394,01**
7	**Rennbahn & mehr**	458,70	8	464,93	5	465,65	6	**1.389,28**
8	**CFS All Stars**	458,73	7	462,07	8	453,08	10	**1.373,88**
9	**LRD**	453,39	10	460,94	9	456,24	9	**1.370,57**
10	**Team Ruhrpott**	456,32	9	457,65	10	449,15	11	**1.363,12**
11	**ZuSpätBremser**	448,63	11	453,61	11	457,45	8	**1.359,69**
12	**Teuto Corse**	440,65	12	439,63	13	447,94	12	**1.328,22**
13	**SRC Köln II.**	432,62	13	443,73	12	439,77	13	**1.316,12**
14	**B.B.U. Racing**	422,22	14	425,76	14	432,84	14	**1.280,82**
15	**Cool Running**	406,68	15	398,96	15	411,01	15	**1.216,65**

Zeitplan

Dienstag, 12. und 19. Juli 2011

ca. 18:00-22:00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 22. Juli 2011

14:00h Bahnöffnung
ca. 15:00h freies Training
ca. 22:00h Motorenausgabe, Funktionstest und technische Abnahme
ca. 23:30h Qualifikation

Samstag, 23. Juli 2011

ca. 08:30h Bahnöffnung / Einfahren der Bahn
ca. 09:00h Rennen
ca. 20:30h Rennende
anschließend Siegerehrung

2009 (17 Teams, Alsdorf)

#	Team	1. Heat	#	2. Heat	#	3. Heat	#	Gesamt
1	**Plastikquäler**	410,49	1	409,26	1	405,50	1	**1.225,25**
2	**245-Seniors**	397,67	2	398,08	2	398,62	2	**1.194,37**
3	**Plastikquäler II.**	393,56	3	392,78	3	397,37	3	**1.183,71**
4	**New NASCAR**	388,22	7	392,47	4	394,25	4	**1.174,94**
5	**Rennbahn & mehr**	390,68	5	390,89	5	389,24	5	**1.170,81**
6	**Racing is Life**	389,87	6	383,66	6	382,30	7	**1.155,83**
7	**GMS Racing**	390,90	4	372,52	11	389,08	6	**1.152,50**
8	**Nicnac**	377,19	10	382,64	7	381,23	8	**1.141,06**
9	**Schwerte I.**	378,28	9	380,34	8	377,51	9	**1.136,13**
10	**East 17**	375,23	11	375,35	10	377,38	10	**1.127,96**
11	**LRD**	375,13	12	377,89	9	374,08	12	**1.127,10**
12	**Dr. Slot**	383,08	8	356,95	17	377,29	11	**1.117,32**
13	**Die Ruhrpötter**	369,59	13	372,50	12	370,18	14	**1.112,27**
14	**U.H.U.**	369,25	14	370,93	14	365,81	15	**1.105,99**
15	**ZuSpätBremser**	353,70	16	371,24	13	372,38	13	**1.097,32**
16	**Teuto Corse**	364,25	15	363,25	15	360,25	17	**1.087,75**
17	**Cool Running**	346,54	17	360,28	16	362,63	16	**1.069,45**

News aus den Serien

Saison 2011

. / .

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

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine 2011	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	- / -	✓	● ● ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	● ● ● ○ ○ ○
DPM West	- / -	-	Abgesagt für 2011
DSC-Euregio	- / ✓	✓	● ● ● ●
DSC-West	- / ✓	(✓)	● / ● ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ● ◐ ○ ○
EPC	- / -	-	DPM und 1. Lauf abgesagt
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	● ● ● ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	● ● ●
GT/LM	✓ / ✓	✓	● ● ● ◐ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ●
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	● / ● ● ● ○ ○ ○
Z West	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	●
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○