WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 326 -

17. Oktober 2011

Editorial ....

Moin Folks . . . jede Menge Action in den unterschiedlichsten Serien bot der Wild Westen in der zurückliegenden Woche: Duessel-Village 250 in Düsseldorf, Craftsman Truck Series ebendort, Classic Formula Day in Gelsenkirchen, GT/LM in Witten sowie Trans-Am in Duisburg lauteten die Programmpunkte . . .

Deutlich ruhiger geht's kommende Woche zu: Die DSC-West bestreitet den 4. Lauf beim CCO in Engelskirchen und die NASCAR Grand National Piloten reisen gen Norden zum 6. Lauf in Bad Rothenfelde . . .

Für die „WILD WEST WEEKLY" Ausgabe 326 berichten Nick Speedman von den Craftsman Kleinlastwagen in Düsseldorf, Taffy vom letzten Classic Formula Day des Jahres in Gelsenkirchen, Andreas Päppinghaus von der GT/LM in Witten sowie Andreas Rehm von den Trans-Am in Duisburg . . .

Deutlich ruhiger geht's bei den Vorberichten zu: Hier hat die WWW 326 schlichtweg gar nichts im Angebot . . . !☺

Abschließend ein Hinweis in eigener Sache: Die WWW Nr. 327 erscheint u.U. erst am Dienstag, den 25. Oktober 2011 . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  5. Lauf am 12. Oktober 2011 in Düsseldorf
- Classic Formula Day
  4. Lauf am 15. Oktober 2011 in Gelsenkirchen
- GT/LM Serie
  6. Lauf am 15. Oktober 2011 in Witten
- Trans-Am
  5. Lauf am 16. Oktober 2011 in Duisburg
- News aus den Serien
  Saison 2011

Craftsman Truck Series

5. Lauf am 12. Oktober 2011 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . letzten Mittwoch trafen sich die NASCAR Truck Racer zu ihrem 5. Lauf auf der Bahn der SOKO Keller.

…die Startgruppe 1 steht bereits am Regler.!!

Die Craftsman Truck Serie ist eingebettet in den Rennkalender der Mündelheimer Slotracing Freunde aus Duisburg. Die Rennen starten jeweils in den geraden Monaten und werden auf vier verschiedenen Bahnen ausgetragen. Natürlich ausgewogen zwei Mal auf Carrera-Schiene und auf zwei Holzbahnen. Die Teilnehmer sind schon viele Jahre dabei und kennen noch die Anfänge als NRW weite Serie unter der Leitung von Hermann Pasch.

Kompakt . . .

- **Andreas Thierfelder holte bereits den 3. Tagessieg 2011 Gratulation !! ☺☺**
- **beste Quali mit 7,328 sec. auf Spur 3 ging ebenfalls an Andreas !!**
- **endlich wieder volle Hütte mit 13 Racern am Start !!**

Adresse

Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstr. 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf Lierenfeld

Url

SOKO - Keller

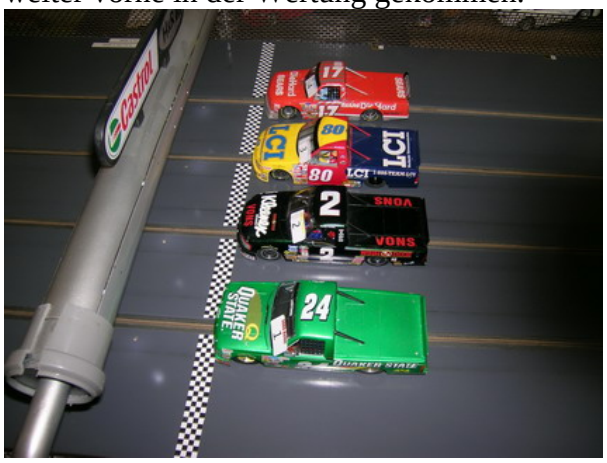
Strecke

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95 - 34, 25m ohne Längenausgleich

Die SOKO Keller...

…Kinder waren über die große Resonanz mehr als erfreut - endlich mal wieder ein volles Haus zu haben. Auch eine durch ein zu tief eingestelltes Fahrwerk geköpfte Lichtdiode der Zeitmessung brachte keine Unruhe ins Geschehen und wurde durch die Besucher kaum bemerkt. Schnell wurde ein Provisorium verlegt und die Zeitnahme auf Spur 1 zeigte wieder die Runden und Zeiten an.

Mit Charly Steegmans haben wir in der Saison 2011 einen zuverlässigen neuen Mitstreiter. Erstmals bei SOKO Keller konnten wir Christian Letzner, der mit einen #24 Chevy startete und Olaf auf Spur 2 begrüßen. Olaf ist ein alter SOKO Keller Kenner, der 2010 viele Rennen mit uns bestritten hat, aber das zumeist in der Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn. Er liebt die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn nicht so sehr, und wäre auch sicherlich sonst viel weiter vorne in der Wertung gekommen.



Die Startgruppe 1 kurz vor dem Startzeichen ??

Auch...

…diesmal wurde die Quali durch Losentscheid bei der technischen Abnahme festgelegt. Wie immer muss man einige Runden gefahren sein, um sich wieder an unsere Holzbahn zu gewöhnen. Die Auslosung ergab, dass die Quali auch heute auf Spur 3 gefahren wird. Die Zeiten der Quali lagen zwischen 7,376 sec – 8,142 sec für die schnellste Runde. Die beste Quali-Zeit erreichte diesmal Manfred und Andreas mit der identischen Zeit.

Andreas startete daraufhin auf der langsameren Spur 1. Schnell waren danach die drei Startgruppen à 5/4/4 Racer formiert und Volker und Ingo übernahmen abwechselnd den Dienst als Rennleiter.

Die Startgruppe 2 als Startgruppe der Mittelschnellen ??

Mit…

…Startgruppe 1 als 5er Gruppe ging der Abend weiter. Es wird diese Jahr durchgängig 5 Minuten je Spur gefahren. Die NASCARO`s Christian, Olaf, Oliver, Charly und Andreas Trebsdorf als Nachrücker gingen an den Start. Oliver hatte noch um einen Satz Poolräder gebeten, da er seinen Boliden aus beruflichen Gründen nicht vorbereiten konnte. Mit diesem Satz Reifen konnte er dann eine brauchbares Ergebnis herausfahren und die Gruppe für sich entscheiden. Christian fegte über alle Spuren mit Olaf im Genick um den Kurs.

…in der Startgruppe 2 gingen dann Holger, Volker, Frieder und Ingo an den Start. Aller Voraussicht nach könnte es in dieser Startgruppe einen Fight zwischen Holger und Volker geben. Diese beiden sind bei den fast wöchentlichen Clubrennen im Club Mündelheim immer im Infight unterwegs. Frieder als der Laufsieger aus dem vierten Rennen auf seiner Heimbahn in Düsseldorf Wersten übernahm nach dem zuerst in Führung liegenden Berichterstatter nach dessen ersten Abflug in Runde fünf die Führung und konnte diese über weitere 10 Rennminuten gegen die von hinten schiebenden Truckracer Holger und Volker verteidigen. Danach schlichen sich kleine Fehler ein und Frieder verlor schnell zwei Runden. Auf der letzten Spur konnte sich Frieder jedoch um eine Runde zurückrunden und erreichte noch P9, während Volker als Gruppensieger P6 erreichte.

Die Startgruppe 3, die schnellsten des Abends !!

…in der Startgruppe drei rollte neben Andreas, Manfred auch Freddy und Achim an den Start. Somit war schon abzusehen, welche Paarungen sich dann bekämpfen werden. Nach der Freigabe des Starts übernahm Freddy auf Spur 3 die Führung, vor Achim, Manfred und Andreas. Für Andreas war klar, dass er nur ohne Fehler die Spur 1 überstehen muss, um danach das Rennen erst zu eröffnen.
Und so sollte es sich auch ergeben: Nach dem ersten Spurwechsel kämpfte sich Andreas von P4 durchs Feld an die Spitze. Manfred war darauf Andreas auf den Fersen, konnte wurde aber noch massiv von Freddy und Achim bedrängt. Durch einige Abflüge verlor Achim auf seiner Schlussspur knapp eine Runde auf Freddy konnte aber P4 noch halten. Andreas beendet mit 158,23 Rd. und P1 das Rennen. Manfred knapp eine halbe Runde Rückstand auf P2.

Ergebnis Tageswertung. . .
Die **TOP 5** in Kurzform: A. Thierfelder, M. Stork, F. Eirmbter, A. Schulz, O. Stork

Damit konnte Andreas☺☺ den dritten Saisonsieg einfahren. Die Spannung für den Endlauf in Mündelheim ist jetzt schon etwas verpufft, da Andreas bereits 10 Punkte Vor-sprung vor Manfred P2 hat.

Für heute verabschieden sich die IG Truck Racer und verweist auf den 6. Lauf der Saison 2011, am 07.12. auch ab 19:00h mit dem Hinweis, dass der Berichterstatter auf keinen Fall in der Rennleitung aushilft. Den Tastaturfehler von 2010 möchte ich 2011 nicht wiederholen.

Craftsman Truck Series 2011

#	Datum	Ort	Bahn
6.	08.12.2010	Duisburg	SRC Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Trucks

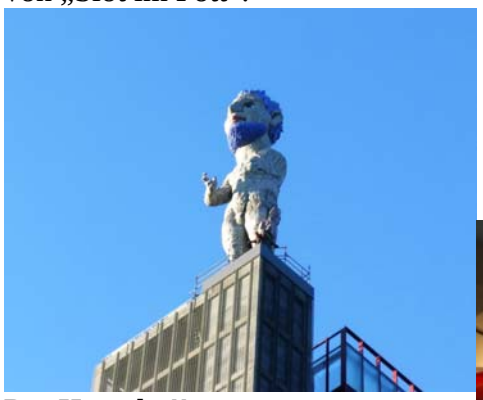
Classic Formula Day

4. Lauf am 15. Oktober 2011 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy

Saisonabschluss 2011 bei den "Classic Formula Days"

Weithin sichtbar ragt die 18 Meter hohe Monumentalskulptur "Hercules" des Künstlers Markus Lüpertz auf dem Nordsternturm im Gelsenkirchener Emscherpark an diesem 15.10. 2011 in einen tiefblauen, wolkenlosen Himmel. Zu seinen Füßen finden sich im Gelsenkirchener Stadtteil Horst die beiden Bahnen von „Slot im Pott".



Der Hercules!!

Wer sich an einem solchen traumhaft schönen Herbsttag hierher verirrt, um im Kellergelass Rennen zu fahren, muss schon ein Hardcore-Racer sein....

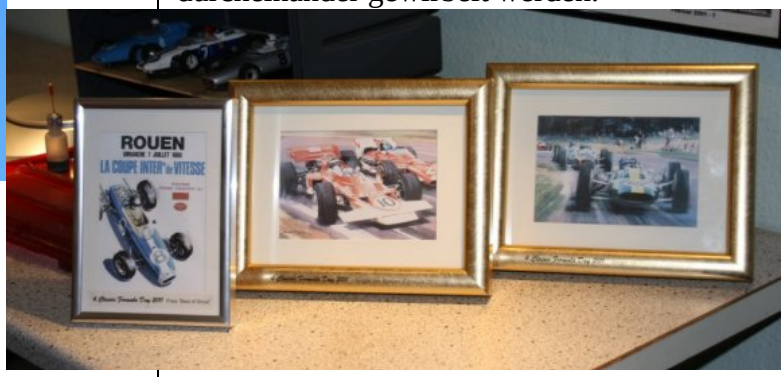
Kompakt . . .

- **12 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Ronald Eidecker ist Sieger der Formula 65**
- **Olaf Reissland gewinnt die Formula 70**
- **Ewald Fischer ist Jahressieger „65"**
- **Ingo Heimann ist Jahressieger „70"**

So konstant gutes Wetter, wie in diesem Jahr, gab es an den Renntagen der Classic Formula Days seit Beginn der Serie nicht.

Vorgeplänkel . . .

12 Slotracer wollen heute tatsächlich lieber ihre klassischen Formelrenner auf die Plastikpiste setzen, als hinaus in die Natur. Der harte Kern, sozusagen. Im Laufe des Tages schaut aber dann auch der eine oder andere Rennfahrerkollege noch vorbei, der aus wichtigem Grund den Tag nicht zum Rennen frei machen kann. So ist das beim Saisonabschluss eben. Den Veranstaltern ist es ganz recht, dass die Teilnehmerzahl nicht überbordet, sind die Räumlichkeiten des Clubs doch eher überschaubar groß und die beiden schönen Bahnen des Clubs nur jeweils vierspurig, so dass mit 12 Fahrern drei Startgruppen zu verwalten sind. Auch so wird der Ablauf heute etwas hakelig sein, denn es gibt Ungemach: Die ansonsten zuverlässige Zeitmessung beider Bahnen gibt sich zickig, so dass auf dem großen Kurs die vorsichtshalber immer eingepackten „Pappen" zum Einsatz kommen müssen. Außerdem ist ein erheblicher Mangel an Grip zu beklagen, nicht ganz so stark wie zu Saisonbeginn bei der SOKO Keller, aber doch immerhin so, dass die Platzierungen ganz schön durcheinander gewirbelt werden.



Preise für den Eiertanz!...

Die geringe Haftung erfordert ganz andere Fahrtechnik als sonst gewohnt. Ob die vorherige Verwendung von BRM-Reifen auf den Bahnen zum „Blitzeis" geführt haben, oder die Tatsache, dass aufgrund von Stemmarbeiten in den Clubräumlichkeiten eine gewisse Staubbelastung vorhanden ist, bleibt ungeklärt.

Es wird geschraubt!!

Festzuhalten ist jedenfalls, schon beim Training wird klar: Es wird ein Eiertanz werden! Insofern ist ausgiebiges Testen und Trainieren Pflicht. Dennoch bleibt, wie üblich, Zeit zum Austausch, zum Klönen, zum Einkaufen der dringend notwendigen Hobby-Kleinigkeiten.

Lotus-Flut! Ronalds Lieblinge....!!

Ronald Eidecker bringt bereits zum zweiten Mal ins „SiP“ den Prototypen eines neuen Formelchassis mit, nachdem er hier bereits vor Jahren den Vorentwurf zum Solid Formelchassis gezeigt hat. Auch die Fahrer aus Duisburg-Mündelheim können mit eigenen Entwicklungen punkten. Holger Krampitz ist ins „GfK-Geschäft“ eingestiegen und bringt einen Honda RA-300-Bodykit mit. Das Car hat er auch bereits gebaut, neben dem BMW F2 von Olaf Reissland bei dieser Veranstaltung der einzige „new entry“.

„Carrera“_BMW F2 von Olaf Reissland!!

Die anderen Cars sind wohlbekannt, entwickeln aber, wie bereits gesagt, heute hier ganz neue Fahreigenschaften. Die Fahrzeugabnahme ist in beengten Verhältnissen nicht unbedingt ein Spaß, aber geht glatt über die Bühne mit gelegentlichen geringen Mängeln, die von den Fahrern aber noch schnell behoben werden können. Von daher gibt es bei den Veranstaltern doch eher lächelnde Gesichter und der Parc Fermé zeigt sich in beiden Rennklassen alsbald wohlgefüllt.

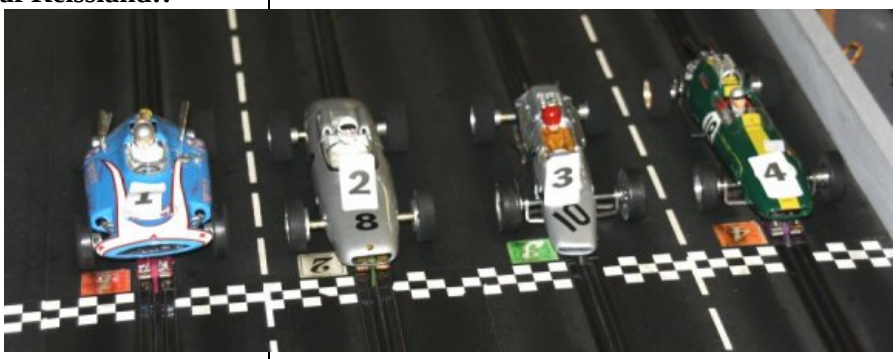
Abnahme kann Spaß machen...

...wenn sich der Parc fermé füllt!!

Mit einiger Spannung und etwas Verspätung gehen dann die ersten Starter ins

Rennen der „Formula 65“ . . .

Robert Ehl, Taffy Ulrich, Thomas Menke und Frieder Lenz dürfen den „Mountain-Kurs“ frei fahren.



Formula 65 am Start!!

Frieders Honda RA 272 bekommt dabei überhaupt keinen Reifen-Kontakt zur Schiene, auch ein anderer Satz Hinterreifen, der angesichts des Elends montiert wird, macht die Sache nicht besser. Frieder ist solches überhaupt nicht gewohnt und der Frust ist ihm deutlich anzumerken. Vielleicht ist der Honda ja insgesamt etwas leicht auf der Hinterhand, bei den gegebenen Gripverhältnissen wirkt sich das natürlich dann besonders deutlich aus. 133,38 Runden bringen nach fünf Minuten Fahrzeit pro Spur am Ende nur den 12. Platz. Auch Robert Ehl (Lotus 24, 144,06 Rd., 11. Platz) und Taffy Ulrich (Cooper T60, 154, 47 Rd., 10. Platz) haben ihre liebe Not mit der rutschigen Bahn. Am besten kommt noch Thomas Menke mit seinem Lotus 38 zurecht, hier wirkt sich deutlich das höhere Fahrzeuggewicht zum Vorteil aus. Der Zähler bleibt bei 157,47 Runden für ihn stehen: Platz 9!

Als nächste Gruppe treten dann Ewald Fischer, Peter Hartmann, Ingo Heimann, und Olaf Reissland an die Regler.

Stimmungsvoll: Mountain-Kurs bei „SiP“!!

Peter und Ingo liefern sich mit ihren Ferrari 158 heiße Duelle, wobei der Ferrari von Peter heute besonders gut geht. Er hat in dieser Startgruppe mit der geringen Bodenhaftung der Cars am wenigsten Probleme und legt 169,28 Runden vor, was in der Gesamtwertung für den zweiten Platz reicht! Ingo macht mit 167,37 Runden den 5. Platz. Etwas abgeschlagen fighten Ewald mit seinem schnellen BRM und Olaf im geliehenen BMW F2 dennoch ebenso heftig und äußerst knapp geht es mit den beiden aus! Ewald hangelt sich mit 164,39 Runden auf Platz 5, nur einen Wimpernschlag dahinter (164,37 Runden) kommt Olaf auf Platz 6.

Jetzt die Spitzengruppe: Thomas Ginster, Heimascari, leiht sich von Ronald Eidecker den spektakulären Harvey Al.Spl., um seine Hausrechte zu verteidigen.

Harvey Al.Spl.!!

Ronald Eidecker bat um die gleichen Reifen, die er beim letzten Mal auf seiner Heimstrecke in Duisburg gefahren hat. Der Wunsch wird gewährt, was Ronald auch zum Erfolg führt, dieses jedoch nicht zwangsläufig muss, wie später zu sehen ist.. Zwei „Mündelheimer“ komplettieren die Spitzengruppe: Holger Krampitz und Volker Schulte.

In einem spannenden Rennen gibt Thomas Ginster die Taktzahl vor. Er möchte hier endlich einmal gewinnen, ist es doch für ihn auch gleichzeitig die letzte Gelegenheit auf diesem Kurs (Dazu später mehr).

Sein härtester Gegner ist Ronald Eidecker, der mit penibel vorbereitetem Lotus 25 fährt, dass den Zuschauern zeitweise der Atem stockt. Unermüdlich beharken sich die beiden, Volker und Holger bleiben dabei nur Statistenrollen.

Die Spitzengruppe!!

Letztlich fällt Thomas sicher führend mit technischem Defekt mehrere Runden zurück. Dies ist echtes Rennpech und kostet den Sieg, spült ihn mit 169,18 Runden sogar noch auf Platz 3 hinunter. Ronald triumphiert und gewinnt mit 172,37 Runden! Gratulation! Holgers BMW F2 und Volkers Porsche 804 finden sich letztlich im Mittelfeld wieder (Holger: 162,64 Rd., Platz 7, Volker: 162,18 Rd., Platz 8).

Aufstellung für die Wahl „Best of Show“!!

Mittagspause – das heißt immer: Wahl „Best of Show“. Vermindert um die bisherigen Sieger dieses Jahres, die damit jeweils aus der Wertung sind, nehmen die übrigen Cars Aufstellung. Die beiden Neuzugänge können die Wahl nicht für sich entscheiden. Der Brabham BT19 des Veranstalters, mittlerweile schon ein „altes Schlachtross“, das auch im Leih-Service zum Einsatz kommt, vereint nochmal die meisten Stimmen auf sich, „weil da die meisten Schläuche zu sehen sind“.

Für die Mittagsverpflegung sorgt der Pizzadienst. Aufgrund der unsicheren Fahreranzahl hatten die Veranstalter mit den Gastgebern den Fremdservice abgesprochen, um nicht die Kalkulation des Clubs zu erschweren. Auch hier steckt heute der Fehlerteufel drin: Leider werden nicht alle Fahrer im ersten Anlauf bedient. Es muss reklamiert werden.. Die gelieferten und nachgelieferten Portionen entschädigen jedoch zumindest vom Umfang her. Derart gestärkt, steht dem

Rennen der „Formula 70“ . . .

nichts mehr im Wege. Diesmal dürfen nach Re-Grouping die Besten für die schwächeren Fahrer den Grip auf die „große“ Bahn fahren. Auch hier rutscht es mächtig, ein sehr ruhiger Finger am Abzug und ein gaaaanz weich eingestellter Regler sind heute die wichtigsten Kriterien für einen Erfolg. Dennoch ist die Spanne zwischen dem ersten und dem letzten Platz nicht so groß, wie beim Formula 65-Lauf. Ronald Eidecker kennt seinen Lotus 38 eigentlich gut, und die Reifen kennt er auch (siehe oben). Doch der Kurs ist mit seinen schwierigen Bedingungen heute nicht sein Freund. Wo eben noch der Sieg zu Buche stand, muss Ronald jetzt bei einer Rundenzahl von 115,49 mit dem letzten Platz vorliebnehmen.

Boxengasse auf dem „großen“ Kurs!!

Tom Vössings Leih-BRM, Peter Hartmanns McLaren M2b, und Ingo Heimanns schöner Matra MS11 liegen lange Zeit ziemlich gleichauf, im Ergebnis setzt sich Tom trotz deutlichem Frust („das macht hier keinen Spaß“) mit seiner besseren Bahnkenntnis durch. Er stellt den BRM, der heute einen guten Tag hat, mit 129,05 Rd. auf den 2.Platz. Auch er hätte hier, wie zuvor Thomas Ginster, gerne noch einmal gewonnen. Peter Hartmann mault nicht über die rutschige Bahn, sondern konzentriert sich und steuert mit 127,61 Runden auf einen sicheren 3.Platz. Ingo Heimann bleibt nochmal eine Runde dahinter (126, 74 Rd.), also Platz 4. Diesmal ist Ingos Strategie, mit mehr oder weniger bissigen Kommentaren das Leistungsvermögen der Mit-Combattanten zu reduzieren, nicht aufgegangen, obwohl er sich heute dabei (zu?) mächtig ins Zeug legt.

Die Chaos-Gang!!

Vielleicht aber beeinflusst er danach als Einsetzer die Fahrer der zweiten Startgruppe, die innerhalb kürzester Zeit den Namen „Mündelheimer Chaos-Computer-Club“, Pardon„-Slotcar-Club“, weghaben. Der im nachfolgenden Bild festgehaltene Vorfall führt dabei zum Kommentar: „2,09 Sekunden! Das schnellste Tor der Bundesliga!!“

„Das schnellste Tor der Bundesliga“!!

Die Anzahl der Terrorphasen ist irgendwann ungezählt und dennoch brennt Olaf Reissland mit seiner ersten Eigenschöpfung auf Carrera-Basis (BMW F2) glatt 129,67 Runden und damit die Siegeszahl in die Bahn. Volker Schultes Ferrari 312, auch mit Carrera-Karosserie, bleibt immerhin noch mit 125,58 Runden auf Platz 6 stehen. Holger Krampitz hat jedoch mit seinem neuen Honda RA 300 ebenso wenig zu melden (119,77 Rd., Platz 10), wie Ewald Fischer, der sich ja eigentlich den Titel der Eisprinzessin schon bei der Auftaktveranstaltung gesichert hatte, ihn aber heute nicht verteidigen kann. Vielleicht auch besser so, der schöne Matra MS11 bleibt so wenigstens heil (120,17 Rd., Platz 9). Von Grip ist noch immer keine Spur, als die letzte Startgruppe an die Regler tritt. Na, zu verlieren haben sie nichts!

Formula 70 am Start!!

Taffy Ulrich übernimmt den unversehrten BRM H16 wieder von Tom Vössig, um heute selbst damit anzutreten. Und er macht seine Sache gar nicht schlecht, 125,58 Runden mit gefühlvollem Finger am Drücker, daraus resultiert der 5.Platz und gleichzeitig Taffys bestes Ergebnis bei den Classic Formula Days. Ihr könnt glauben, dass sich da einer gefreut hat! Thomas Menke hat den im letzten Rennen stark beschädigten Lotus 49 wieder aufgepäppelt, man sieht nichts mehr von der letzten Havarie. Und das Car geht auch gar nicht mal so schlecht, bei den Plätzen 7 bis 9, die sich alle bei 120 Runden wiederfinden, macht er mit 120,58 Runden Platz 8. Robert Ehl, der alte Fuchs, kämpft heute zwar auch heftig mit den Gegebenheiten des Kurses, ist aber einen Bruchteil schneller und erreicht mit 120,73 Runden Platz 7. Als Vierter in der Gruppe pilotiert Frieder Lenz als Leihauto den Concours-Sieger. Obwohl das Car mit einem taufrischen Reifensatz ausgestattet ist, kann Frieder die Scharte aus dem ersten Lauf nicht auswetzen. Es bleibt bei für ihn enttäuschenden 118,31 Runden und damit dem 11. Platz.

Damit ist dann sozusagen das Rennen gelaufen und die Saison gleich mit. Die Zusammenstellung der Ergebnisse nimmt ein wenig Zeit in Anspruch, denn zum einen ist die eingesetzte Renn-Software nicht mehr die allerjüngste, so dass die Einzelergebnisse von den Veranstaltern erst in eine Excel-Datei überführt werden müssen, zum anderen ist – siehe später – auch noch die Wertung für das ganze Jahr zu komplettieren. Bei der anschließenden Siegerehrung erhält dann jeder Teilnehmer eine Urkunde.

Die Urkunde für Thomas Ginster und Tom Vössing ist zudem noch ansprechend in einen farblich passenden Rahmen verpackt und mit Widmung versehen. Beide haben als Gastgeber seit 2006, als fast von Beginn der Serie an, für die „Classic Formula Days“ gesorgt. Die Veranstalter haben sich mit der Serie

bei „Slot im Pott“ immer gut aufgehoben gefühlt und können nur sagen: „Wir sind sehr gerne nach Gelsenkirchen gekommen“. Nun haben Tom und Thomas ihre Mitgliedschaft im Club gekündigt und den Classic Formula Day zum letzten Mal betreut. Es war also Zeit, hier noch einmal ganz deutlich „Danke!“ zu sagen.

Danke, Tom und Thomas!!

Der neue „Chef“ bei Slot im Pott, Tom Stahlhut, ließ sich auch bei der Siegerehrung sehen und im nachfolgenden Gespräch machte er den Veranstaltern das Angebot, dass „SiP“ auch im kommenden Jahr wieder als Austragungsort für die „Classic Formula Days“ zur Verfügung stünden. Eine Überarbeitung der zuletzt unzuverlässigen Zeitmessung und der Rennsoftware stünde auch bevor. Das Gripniveau der Bahnen soll wieder besser werden, sein Angebot, dies gerne überprüfen zu können, steht. Zwar war der Grip nicht ganz so gering, wie beim Auftaktrennen des Jahres, aber im gegenwärtigen Zustand wäre dies sicher ein Ausschlusskriterium für die CFD-Veranstalter.

Glückwunsch, Ronald (Formula 65) und...

Danach beglückwünschen die Veranstalter die Sieger der Formula 65 und Formula 70, Ronald Eidecker und Olaf Reissland. Beide erhalten als Preis eine Renn-Grafik der 60er-Jahre. Damit aber nicht genug. Es gibt noch weitere Preise! Die Veranstalter hatten schon im Vorfeld angekündigt, dass auf die Tombola zum Jahresende verzichtet werden würde. Daraufhin hatte Pascal Kißel von der Rennpiste Duisburg spontan zugesagt,....

Glückwunsch, Olaf (Formula 70) und...

Glückwunsch Ewald, Gesamtsieger F65 und

....für den Jahresbesten beider Klassen einen Preis zu stiften. Er legte sich mächtig ins Zeug und gestaltete zwei Dioramen nach Vorbild des alten Nürburgring-Fahrerlagers!

Glückwunsch Ingo, Gesamtsieger F70!!

Ronald Eidecker brachte die Preise aus Duisburg mit und darf sie dann auch gleich verleihen. Als Jahresbester in der Klasse „Formula 65“ wurde Ewald Fischer ermittelt, bei der

„Formula 70“ geht der Preis verdient an Ingo Heimann, der sich sehr überrascht und erfreut zeigte. Obwohl, er hatte doch gleich einen farblich passenden Pullover dabei.... Nein, das ist wirklich Zufall.

Hier das Diorama von Ingo bestückt!!

Den Concours-Preis nehmen, wie schon berichtet, die Veranstalter diesmal wieder mit nach Hause.

Concours-Sieger Brabham BT19 (Archivfoto)

Mit nochmaligem Dank an die Gastgeber und der Aussicht auf die kommende Saison geht der letzte Classic Formula Day 2011 dann zu Ende. Ein Danke auch an dieser Stelle an Ingo Heimann, der einige der Fotos beisteuerte. Die neue Saison wird kleinere Reglementänderungen bringen. Mit der Auswahl der Bahnen – es stehen Einladungen von 1zu24-Slot in Düsseldorf und auch aus Duisburg-Mündelheim – und der Terminplanung 2012 werden sich die Veranstalter in Kürze beschäftigen!

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Day

GT/LM Serie

6. Lauf am 15. Oktober 2011 in Witten

geschrieben von Andreas Päppinghaus

Team Nockemann/Schnitzler siegt erneut in Witten. Aber dicht gefolgt von Brandalise/ Bolz und Bolz/Nötzel . . .

Wieder einmal ein schöner sonniger Herbsttag. Wer weiß, wie viele Racer heute kommen werden? Die Sonne als größter Konkurrent? Der Serienchef Werner Bolz machte sich so seine Gedanken. Bei Regen wäre bestimmt mehr los. Was beim Vorbild eher unerwünscht, ist beim Slotracing genau umgekehrt. Doch schon kurz nach Öffnung kam ein Team dem anderen dazu und der Rennbahnraum füllte sich.

Jetzt hieß es natürlich, die Zeit des zweiten freien Trainings nutzen. Zum ersten freien Training am Vorabend hatten eigentlich viel zu wenige Fahrer das Angebot für erste Abstimmungs- und Testfahrten genutzt.

Welche Übersetzung soll es denn jetzt sein? Das war hier die Frage:

Nicht wenige Fahrer waren gerade das erste, oder zweite mal auf dem Raceway Witten zu Gast.

Die technische Abnahme zog sich heute etwas in Länge. Ließ man es heute etwas gemütlicher angehen? Das Reglement ist mittlerweile jedem bekannt, so dass es hier zu keinen nennenswerten Problemen kam.

Dafür gab es bei der Concours Wertung ein bisschen mehr mit dem Veranstalter zu diskutieren (oder verhandeln?). Hier wurde um jeden Punkt gefeilscht. Denn auch diese Punkte zählen in der Gesamtwertung mit.

So zog sich die Abnahme etwas hin. War der Trainingsbedarf doch so groß, dass die Zeit bis zur Abnahme nicht ausreichte? Egal, denn bei 9 Teams war letztendlich kein Zeitdruck vorhanden. Schließlich ist das ganze ja im Bereich Hobby anzusiedeln und sollte nicht in Stress enden.

9 Teams? Eigentlich nur 8 1/2! Werner hatte sogar mit 10 Teams gerechnet, doch Willi (Team Willi Schumacher/ Petra Thoss) musste leider alleine antreten. Denn auch schon in Schwerte kamen diverse Ersatzfahrer für seine Teampartnerin Petra zum Einsatz.

Deshalb gibt es für das Rennen dieses mal leider keine Punkte in der Gesamtwertung. Aber war hier nicht gerade die Rede von 10 Teams ? Das Team mit dem Farnbacher/Hankook Ferrari musste aus beruflichen und gesundheitlichen gründen leider kurzfristig die Teilnahme Absagen, doch zum nächsten Rennen möchte man wieder dabei sein.

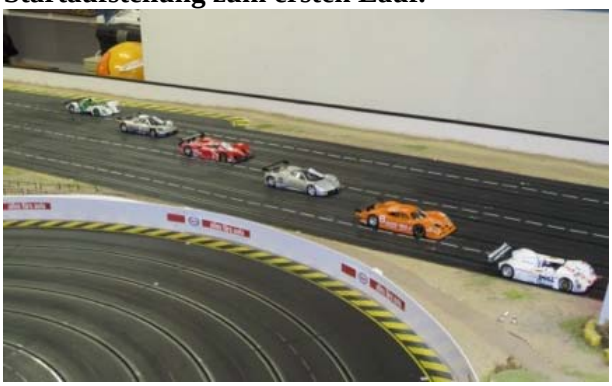
Nachdem alle Autos im provisorischen „Parc Ferme“ abgestellt waren

hatte man erst einmal Hunger.

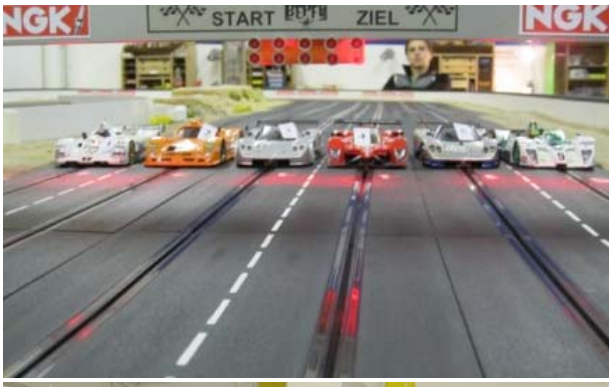
Doch ein voller Magen zum Rennen? Na wenn man da mal nicht zu Müde wird? Schließlich stand ja ein langes Rennen bevor.

9 Teams gingen dann um 13:35 in einer Gruppe an den Start. Nach jedem Lauf (á 15 Min.) musste das Team von der Spur 5 mehrmals aussetzen und auf Spur 6 kam das nächste Team dazu.

Startaufstellung zum ersten Lauf.



Doch Halt! Hat hier nicht gerade jemand etwas von Frühstartüberwachung gesagt? Also flugs die Autos in einer Reihe neu aufstellen - sonst ist es unfair.



Vor dem Start. Noch ist man locker? Oder etwa nicht?

Der Start - schneller als die Kamera erlaubt!☺

Fliegt hier keiner ab? Der Einsetzerjob kann soooo langweilig sein.

Fliegt denn auch hier keine Raus? Du Die sind viel zu gut – sch.... sind die schnell.

Ah jetzt ja, Action! Der Streckenposten (im Slotracerjargon Einsetzer genannt) hat doch mal was zu tun.

Eine schnelle Reaktion ist hier von den Fahrern immer gerne gesehen.

Schwerer Unfall?

Jedenfalls sieht es fast so aus. Keine Sorge, hier "pausieren" nur Autos der gerade aussetzenden Teams.

Pause? Also doch Zeit das leckere Essen zu verdauen?

Naja fast. Denn 6 Einsetzer mussten ja auch immer an der Strecke sein.

Trotzdem war es einmal mehr ein gemütlicher Rennnachmittag in gewohnt lockerer Atmosphäre.

Doch zurück zum Rennen. Das Team Bolz/ Nötzel legte direkt einen Sprint vor und diktierte im gesamten ersten Lauf die Pace. Erste Hoffnungen auf einen Sieg kamen auf. Das neue Auto

(auch ein Pagani Zonda) schien sich also zu bewähren. Hoffentlich erleben wir beim nächsten Rennen kein Pagani Zonda Markenpokal?☺

Das Team Nockemann/Schnitzler schien nach einer Kollision mit dem roten Peugeot 908HDI einen Defekt zu haben. Die Rundenzeiten des Pagani Zondas ließen nach.

Vielleicht alles nur Taktik, oder Reifen und Motor schonen? Denn schon im nächsten (nach 3 mal Aussetzen) Lauf zeigte man, wo wirklich die Pace lag.

Bei den nächsten 3 Läufen kam dann jeweils ein Team neu dazu. Dadurch war es nicht einfach, am Renncomputer die Übersicht zu behalten, wer denn jetzt vorne liegt. So blieb es dann bis zum Schluss spannend. Die ersten 3 Teams lagen doch recht eng bei einander. Das Team Brandalise/Hühn war erneut vom Pech verfolgt. Nach einem heftigen Abflug war der Peugeot 908HDI stark beschädigt, doch zum Glück konnte das Rennen noch zu Ende gefahren werden.

Neu aufgebaut, muss der Peugeot jetzt

erst einmal wieder in die Werkstatt.

Einige Reparaturversuche während des Rennens kosteten wertvollen Runden, rettenden den roten Peugeot 908HDI aber ins Ziel.

Der Maserati vom Wittener-Heimteam Matthias Specht/Guido Barlog

fuhr mit 478,15 Runden auf Rang 6. Also diese Mal kein Heimvorteil? Oder sind die Stammfahrer in der GT einfach zu stark? Egal der Spaß am Rennen war sicherlich gegeben.

Willi Schumachers Aston Martin, leider als Einzelkämpfer ohne Wertung unterwegs. Doch dabei ist alles.

Der BMW V12 LMR vom Team Rainer Barm/Andreas Rohmann lag mit 474,24 Runden nur knapp hinter dem Wittener Team. Doch durch die Concour Punkte kam man doch noch auf Platz 6 in der Punktwertung.

Einen guten 5. Platz mit 478,61 Runden erreichte der DOM S101 vom Team Karl-Heinz Hess mit Gaststarter Dirk Schulte.

Zum guten Schluss waren die meisten Teams mit ihrem Rennergebnis eigentlich ganz zufrieden. Gut, das Team Bolz/Nötzel hatte nur 0,37 Runden Rückstand zum Zweitplatzierten und beim Team Brandalise/Hühn währe sicherlich mehr möglich gewesen, doch – wie beim großen Vorbild – kann es durch einen Unfall oder Defekt schnell anders kommen als man möchte.

Team	Runden
1. Nockemann/Schnitzler	495,29
2. Brandalise/Bolz	490,78
3. Bolz/Nötzel	490,41
4. Quadt/Hess	482,92
5. Hess/Schulte	478,61
6. Specht/Barlog	478,15
7. Barm/Rohmann	474,24
8. Brandalise/Hühn	462,15
9. Willi Schumacher	427,81

Das Rennergebnis mit dem Gesamtstand und der Punktevergabe kann unter Rennserien-West eingesehen werden.

So bleibt zum Schluss nur noch ein herzliches Dankeschön an die Gastgeber vom „Raceway Witten e.V.“, die mit einer guten Bewirtung und einer souveränen Rennleitung tolle Rahmenbedingungen für das Rennen boten.

Das nächste Rennen der GT/LM findet am 26.11.2011 im Slot Car Heaven in Wuppertal Vohwinkel statt.
Das ist dann gleichzeitig auch das Saisonfinale der Saison 2011 mit Siegerehrung und Sachpreisen.

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

Trans-Am

5. Lauf am 16. Oktober 2011 in Duisburg

geschrieben von Andreas Rehm

Um es gleich vorweg zu nehmen: Dem Soester Fahrer Olaf Leimbach wird wohl in den nächsten Tagen das Grinsen nicht aus dem Gesicht weichen.
Und dazu hat er auch allen Grund, feierte er am gestrigen Rennsonntag seinen 3. Doppelsieg in Folge und setzte sich damit fast uneinholbar an die Spitze der diesjährigen Meisterschaftswertung.
Die Verfolger Andreas Rehm und Andre Brocke haben zwar noch theoretische Chancen, den Titel zu holen, doch dafür müsste Leimbach beim Endlauf in Dortmund ziemlich patzen. Und bei der diesjährigen Form ist das wohl eher unwahrscheinlich.

Der „Charakter-Kurs“ in der Rennpiste . . .

Doch nun zum Rennverlauf an sich:
9 aufrechte Trans-Am Treiber trafen sich in der Duisburger Rennpiste, um den 5.Lauf der Saison unter die Räder zu nehmen. Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl wurden zwei Gruppen gebildet und lediglich die Spuren 1 bis 4 befahren. Um die 30 Minuten Mindestfahrzeit zu erreichen, wurde die Fahrzeit pro Spur auf 8 Minuten hoch gesetzt.

In der Gruppe 1 konnte sich Willi Miebach zunächst auf den ersten Rang fahren, ließ es auf den folgenden 3 Spuren dann jedoch recht gemächlich angehen und trieb das Feld vor sich her !☺
Uwe Pfaffenbach scheuchte seinen Käfer ungefährdet auf Platz eins, gefolgt von dem Vater-/Sohnteam Patric und Jannic Wagner, bei denen wie bei Clubkollege Leimbach ein deutlicher Anstieg der Formkurve zu beobachten ist. Den vorletzten Rang belegte Christian Grüttner mit seinem sehr schönen, aber auch ebenso eigensinnigen Gordini.

In der folgenden Gruppe setzte sich Olaf Leimbach von Beginn an an die Spitze und ließ sich diesen Platz auch nicht mehr streitig machen. Zunächst konnte Andreas Rehm ihm noch einigermaßen folgen, musste dann aber abreißen lassen. dann ging bei dem OWL-Fahrer auch noch die Konzentration flöten und so konnte Clubkamerad André Brocke ebenfalls vorbei ziehen, um eine Aufholjagd auf Leimbach zu starten. Allerdings kam der Angriff zu spät und Andre platzierte sich mit 68 Teilstrichen Rückstand auf P2.

Während der folgenden Mittagspause, in der man in gewohnter Weise von Hausherr Pascal Kissel mit hervorragendem Catering verwöhnt wurde, diskutierte man wieder ganz locker über die Zukunft der Trans-Am und eventuelle Reglementänderungen.
Noch ein Käffchen und eine Zigarette und dann startete man zum Rennen der Klasse zwei.

Das Trans-Am Teilnehmerfeld stellte sich zum Gruppenbild . . .

Willi´s Hemicuda war zwar recht schnell, hatte allerdings eine Bremswirkung, die deutlich gegen Null tendierte. So konnte er sich nur vorsichtig um den Kurs tasten und den Mitstreitern aus dem Weg gehen.
Schön zu sehen war der Dreikampf zwischen Ralf Thöne und den beiden Wagners. Die gaben es sich so richtig und schlussendlich setze sich Patric Wagner mit genau einer halben Runde Vorsprung vor Thöne. Wiederum eine halbe Runde dahinter lief Jannic Wagner ins Ziel. Christian Grüttner hielt sich mal wieder aus allem raus und hatte einfach nur Spaß am Rennfahren.

In der folgenden Gruppe spurtete zunächst Andreas Rehm dem Feld davon, doch Olaf Leimbach fand recht rasch seinen Rhythmus und fuhr konstant schnell an die Spitze. Konnte Rehm zunächst André Brocke noch hinter sich halten, musste er diesen doch dann irgendwann ziehen lassen.
Uwe Pfaffenbachs Firebird lief nicht ganz so, wie es der Eigentümer eigentlich erhofft hatte, doch für den 4.Gesamtrang reichte es dann immer noch.

So ging gegen 17:00 Uhr mal wieder ein lockerer Renntag zu Ende und die Teilnehmer machten sich nach einem letzten Besuch im Shop der Rennpiste auf den Heimweg.

Ergebnis Klasse 1:
- Leimbach, Olaf
- André Brocke
- Rehm, Andreas
- Uwe Pfaffenbach
- Patric Wagner
- Jannic Wagner
- Ralf Thöne
- Christian Grüttner
- Willi Miebach

Ergebnis Klasse 2:
- Leimbach, Olaf
- Brocke, André
- Rehm, Andreas
- Uwe Pfaffenbach
- Patric Wagner
- Ralf Thöne
- Jannic Wagner
- Christian Grüttner
- Willi Miebach

Zwischenstand Trans-Am Meisterschaft:
- Leimbach, Olaf.....482 Pkt.
- Rehm, Andreas.....467 Pkt.
- Brocke, Andre .....452 Pkt.
- Wagner, Patric.....402 Pkt.
- Thöne, Ralf.....401 Pkt.
- Pfaffenbach, Uwe .....400 Pkt.
- Wagner, Jannic.....313 Pkt.
- Miebach, Willi.....305 Pkt.
- Grüttner, Christian.....297 Pkt.
- Kranefuß, Martin.....154 Pkt.
- Kranefuß, Dennis .....149 Pkt.
- Müller, Bernhard.....88 Pkt.

(Streichergebnisse noch nicht berücksichtigt)

Das große Finale findet am Sonntag, den 20.11.2011 traditionsgemäß auf der Rennstrecke des ScaRaDo in Dortmund statt.

Hier sollten schon mal alle Teilnehmer etwas mehr Zeit einplanen, findet doch im Anschluss an das Rennen die Siegerehrung der diesjährigen Meisterschaft statt.

Der Chronist bedankt sich an dieser Stelle noch einmal für die herzliche Aufnahme in der Rennpiste und die prima Verköstigung. Nicht

zuletzt hat auch die Strecke einen gehörigen Anteil daran, dass das Rennfahren hier richtig Spaß macht! Wie sagt man so schön: Die Strecke hat Charakter. Anders als die immer mehr um sich greifenden, seelenlosen Hochgeschwindigkeitsholzbahnen, bei denen meistens nicht mal mehr ein Hauch an Ausgestaltung zu finden ist. Zudem muss man sich bei Kursen wie in Duisburg, Dortmund, Wuppertal, Witten und so weiter als Fahrer auch mal mit der Strecke auseinandersetzen und gute Arbeit am Regler leisten. Aber augenscheinlich wollen sich immer weniger Fahrer diesen Herausforderungen stellen, sondern versuchen mit immer höherem Einsatz an Geld und Material gewisse Defizite auszugleichen.

Abschließend sei klargestellt, dass es sich bei den letzten Bemerkungen ausschließlich um die ganz persönliche Meinung des Schreiberlings handelt und nicht um eine allgemeine Einstellung der Trans-Am Teilnehmer!

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

News aus den Serien

Saison 2011

. / .

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

Serie	2011 Ausschr. / Reglement	2011 Termine	Anmerkungen / Staus	2012 Ausschr. / Reglement	2012 Termine
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo	- / -	-
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	- / -	-
Grand Slam	- / -	-	neu für 2012	✓ / ✓	✓
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○	✓ / ✓	✓
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**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
24h Moers	✓ / ✓	✓	🟢	- / -	✓
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢	✓ / ✓	✓
Carrera Panamericana	- / -	✓	🟢	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	🟢	✓ / ✓	✓