

## GT/LM-Serie - 6. Lauf in Wuppertal

**Adresse** ..... Slotcar Heaven  
Uellendahler Str. 406  
42109 Wuppertal

**URL**..... [www.slot-car-heaven.de](http://www.slot-car-heaven.de)

**Strecke** ..... 6-spurig, Carrera, 37,0m lang



**Zeitplan** ..... **Mittwoch, 6. Oktober 2004 und Freitag, 8. Oktober 2004**  
jeweils 18:00h - 21:00h freies Training

**Samstag, 9. Oktober 2004**  
ab 09:00h Training  
ab 11:00h technische Abnahme  
ab 13:00h Rennen

**Fakten** ..... **Vorjahresergebnis** (14 Teams)

|                        |                 |               |
|------------------------|-----------------|---------------|
| 1. St.Bolz / Weber     | Porsche 911 GT1 | 645,69 Runden |
| 2. Christians / Starke | Courage C-52    | 630,71 Runden |
| 3. W.Bolz / Michels    | BWM V12         | 625,24 Runden |
| 4. Uhlig / Weber       | Nissan R390     | 619,77 Runden |
| 5. S"                  | BMW V12 LM      | 617,88 Runden |
| 6. Nockemann / Wondel  | Audi R8         | 612,68 Runden |

## Training .....

Der Wuppertaler Kurs wird jetzt seit fast 2 Jahren in dieser Form befahren und birgt dementsprechend keine Geheimnisse mehr für die Teams der GT/LM-Serie. Dennoch wurde im Vorfeld häufiger der Begriff „Geheimtraining“ gemunkelt - man nahm das Finale der GT/LM-Serie 2004 also durchaus noch ernst.

Es standen ja auch noch einige Entscheidungen an. Zwar waren Platz 1 sicher und Platz 2 so gut wie sicher vergeben; dahinter war jedoch noch längst nicht alles in trockenen Tüchern .....

Wie üblich stand der ca. 37,0m lange Carrera Kurs im Vorfeld allen Interessierten offen. Die offiziellen freien Trainingssession wurden jedoch auf den Mittwoch und den Freitag vor dem Rennen gelegt.

Am Mittwoch Nachmittag und Abend war bereits richtig Stimmung in der Hütte. Gute zwei

Startgruppen hätte Werner Bolz bereits zu diesem Zeitpunkt voll bekommen. Man frischte alte Erinnerungen hinsichtlich des Streckenverlaufs auf, bastelte an Übersetzungen und versuchte die Konkurrenz ein wenig nervös zu machen ... eben das Übliche ...

Der Freitag Abend brachte dann keine Steigerung mehr zum Mittwoch. Es ging recht ruhig zu in Wuppertal und die Pommers dominierten über die Fahreinsätze.

Am Samstag Vormittag um 9:00h wurde dann das Finale der GT/LM-Serie 2004 feierlich mit einem Pott Kaffee und Elke's guten Brötchen eröffnet. Bis auf Barm/Boldt waren sämtliche Teams anwesend und dazu gesellten sich noch die ein oder anderen Kombinationen. Es ging überaus gesittet zu und größere Sensationsmeldungen müssen nicht berichtet werden.

## Abnahme / Concours .....

Jubel brach am Samstag Früh gegen 9:30h aus. Sigggi Jung betrat die heiligen Hallen von Wuppertal (m.E. etwas verfrüht). Sofort kochten die Spekulationen hoch: „durchgemacht!“, „Schlafanzug hose noch unter der Jeans?“ ... egal die Abnahme und die Concourswertung begannen somit pünktlich (und wurden ebenso pünktlich beendet). Bei 17 Teams galt: „anders wär' nämlich schlecht“.

Klar, dass Werner Bolz mit dem Concours beim letzten Lauf nicht mehr allzu viel zu tun hatte. S<sup>2</sup> brachte den neuen BMW V12 LM an den Start (29 Punkte), Weber/Weber hatten kurzfristig einen neuen 911 GT1 mobilisiert und der Mercedes CLK des Teams Schneider/Schüler musste bewertet werden.



**BMW V12 „Orwell“ von Team S<sup>2</sup> - endlich fertig; was ein wenig Druck doch alles ausmacht**

## Qualifying .....

Der Gesamtstand der Serie nach 5 Rennen bestimmte die Startaufstellung. Neu hinzu gekommene Teams mussten sich dementsprechend hinten an stellen. Insgesamt nahmen 17 Teams das Rennen auf und fuhren in 3 Startgruppen jeweils die üblichen 6 \* 15 Minuten:

### Startgruppe 1:

Nockemann / Wondel .....Audi R8  
 Christians / Rehse .....Audi R8  
 Bolz / Bolz .....BMW V12 LM  
 Jung / Uhlig .....Nissan R390 GT1  
 Weber / Weber .....Nissan R390 GT1  
 Rohmann / Vorberg .....Nissan R390 GT1

**Startgruppe 2:**

Bonnekoh / Draht..... Dome S101 Judd  
 S<sup>2</sup>..... BMW V12 LM  
 Fischer / Silva-W. .... Mercedes CLK  
 Fischer / Leben..... Ferrari Enzo  
 Buchs / Ruffer ..... Porsche 911 GT1  
 Sommer / Uebach..... Ferrari 333 SP

**Startgruppe 3:**

Gerbracht / Resczynski .....Porsche 911 GT1  
 Sverin / Eifler.....BMW M3 GTR  
 Bolz / Christians .....Courage C52  
 Hesse / Schaffland .....BMW V12 LM  
 Schneider / Schüler .....Mercedes CLK

Den Auftakt machte die langsamere Startgruppe 3, es folgte die Startgruppe 2 und das große Finale fuhren die Jungs der Startgruppe 1.



Hütte voll in Wuppertal . . . bis auf eine Ausnahme waren heute alle Teams (wieder) vertreten . . .

**Rennen** .....**Barm / Boldt**

Das Team Rainer Barm / Tobias Boldt wurde im Laufe der Saison massiv von Krankheit und Arbeit gebeutelt, sodass es nicht weiter verwunderte, dass Rainer zum Endlauf gleich durch beide Gründe ausfiel. Tobias ging am Freitag lieber feiern, womit dieses Team erneut einen Totalausfall verbuchten musste . . .

**Bolz / Bolz**

„Der Kampf um Gesamtrang 3 ist aus Sicht von Stephan und Werner Bolz noch längst nicht entschieden“ - so lautete die Formulierung beim letzten Lauf in Solingen. Stimmt auffallend !! Nach Punkten liegt Team Doppel-Bolz derzeit um einen mageren Zähler vor Jung/Uhlig. Unter Berücksichtigung des Strei-

chers liegen sie sogar 2 Punkte zurück . . . wir halten fest: wer vorn ist, gewinnt (Gesamtrang 3) - mal schauen, ob's ein V12 LM ist . . . .

Auf Spur 3 brachte Stephan Bolz das Team in Führung. Werner verteidigte diese anschließend auf der 5, aber immer Jung/Uhlig auf den Fersen. Nachdem Stephan auf der ungünstigen Spur 6 gegen Siggie Jung auf der schnelleren Spur 1 rundengleich fuhr, stiegen die Chancen von Bolz/Bolz deutlich an. Drei Runden Vorsprung nach 4 Durchgängen waren angesagt und Jung/Uhlig mussten zum Schluss noch auf die Spuren 5 und 6. In Durchgang 5 erlebte Werner den X.ten Frühling und lieferte Ralf Christians ein tolle Duell, welches weiterhin 5 Runden Vorsprung sicherte. Stephan ließ dann auf der Spur 1 nichts mehr anbrennen und schaukelte den Sieg in der Startgruppe und in der Tageswertung mit rund 7 Runden nach

Hause. Gratulation also zu Rang 1 an Werner und Stephan - 637,47 Runden / 26 Punkte Concours.

### Bolz / Christians

Stephan Bolz und Ralf Christians wollten ihre Chancen auf den Tagessieg erhöhen und brachten als neues Team einen Vorjahres Courage C52 an den Start. Allerdings war damit automatisch die schlechteste Startgruppe 3 angesagt . . . . .

Ralf Christians ging auf Spur 3 sofort in Führung, konnte JanS aber nie so recht abschütteln - bis der ex-S<sup>2</sup> V12 schließlich aufwändig repariert werden musste. Danach war keine Konkurrenz mehr in Sicht. SteBolz baute auf Spur 5 den Vorsprung dann weiter aus. Ein wirklicher Vergleich der Leistung würde wohl erst mit der Startgruppe 1 erfolgen können. Gegen Mitte des 3. Durchgangs wurde der Courage in einen Crash verwickelt und musste anschließend die Fahrt mit leicht hochstehendem Vorderrad fortsetzen. Dennoch reichte es locker zum Sieg in der Startgruppe 3. Die anderen Teams hatten mit den 627,90 Runden einen Richtwert für ihr Rennen. In der Schlussabrechnung bedeutete dies dann Rang 3 - 627,90 Runden / 25 Punkte Concours.

### Bonnekoh / Draht

Mit dem neuen Eigenbau-Chassis lief der Dome S101 beim letzten Lauf in Solingen bestens . . . muss er auch in Wuppertal - denn noch ist der 7. Gesamtrang für Carsten Bonnekoh und Horst Draht nicht in trockenen Tüchern; Team S<sup>2</sup> liegt nur 8 Punkte zurück. Ergo wurde flugs Marcel Wondel als Urlaubsvertretung für Carsten verpflichtet, um die Chancen ein wenig zu verbessern . . . . .

Ebendieser Marcel Wondel fuhr den Auftakt mit dem Dome auf Spur 1 in der Startgruppe 2. Das Auto ging gut (man erzielte die schnellste Runde des Tages) und setzte sich locker in Führung. Horst Draht verlor in den folgenden 2 Durchgängen dann einiges an Boden, bevor Marcel im 4. Durchgang wieder auf Aufholjagd ging; hier ging's um Platz 3 gegen Fischer/Silva-Wittfoot. Dieser ging letztlich in

Durchgang 6 verloren, als Marcel Wondel beim Schlusspurt immer wieder zwecks Instandsetzung schleifender Karosserieteile kurz anhalten musste. Damit blieb nur Rang 4 in dieser Startgruppe und Rang 11 in der Tageswertung - 592,13 Runden / 28 Punkte Concours.

### Buchs / Rüffer

Uwe Buchs und Jürgen Rüffer waren bislang vier Mal am Start und landeten in ihrem Premierenjahr auf einem Porsche 911 GT1 bei 3 Rennen jeweils im Mittelfeld. Beim großen Finale können sie noch gut in den Kampf um Platz 9 der Gesamtwertung eingreifen - Fischer/Silva-Wittfoot und Fischer/Leben heißen die Gegner - und im Rückspiegel fahren Barm/Boldt . . . . .

In Startgruppe 2 und Durchgang 1 hielt sich Uwe Buchs knapp vor Dieter Sommer (Ferrari 333 SP). Doch keines der Teams konnte sich richtig absetzen und so fuhr man auch nach dem 3. Heat noch rundengleich. Erst im 4. Durchgang konnte sich Uwe und Jürgen deutlicher in Führung bringen. Durch anschließende Zwangreparaturen wurde der 911 GT1 dann aber noch auf den letzten Platz der Startgruppe 2 durchgereicht. Somit nur Rang 14 - 555,70 Runden / 26 Punkte Concours.

### Christians / Rehse

Sollten Nockemann/Wondel in Wuppertal den famosen Audi R8 tatsächlich in der Box lassen, bietet sich für Ralf Christians und Jörg Rehse die Chance auf den ersten Tagessieg der



Der Audi R8 von Christians/Rehse - 4 zweite Plätze in 2004 . . .

lfd. GT/LM-Saison. Denn ein Audi R8 auf dem DO-Slot Chassis muss erst einmal geschlagen werden . . . . .

Der Auftakt des Audi R8 auf Spur 2 war nicht überzeugend. Im 2. Durchgang der Startgruppe 1 kam dann etwas mehr Schwung auf. Aber nach 3 Durchgängen fehlten weiterhin 2 Runden auf Jung/Uhlig und somit auf Rang 2 dieser Startgruppe. Erst im 5. Durchgang konnte Ralf den Audi R8 auf den 2. Rang hieven; jedoch fehlten bereits 5 Runden auf Bolz/Bolz, welche in einem Durchgang bei normalem Lauf der Dinge nicht einzuholen sein dürften. Damit wurde es zum vierten Mal „nur“ Rang 2 der Tageswertung - 630,50 Runden / 29 Punkte Concours.

### Eifler / Severin

Hans-Jürgen Eifler und Mike Severin gelten als das Klipp-Klapp Dream-Team schlechthin. Nachdem Mike zuletzt in Solingen mit massiv bandagierter Hand auflief, ist's bis zum Auftauchen einer Krankenpflegerin an der Strecke wirklich nicht mehr weit . . . . .

Da Mike der Chef-Schrauber im Team ist und ein Faible für exotische BMW hat, darf gerätselt werden, ob's beim BMW M3 GTR bleibt oder z.B. der Vorjahres Riley & Scott BMW V8 aus dem Hut gezaubert wird . . . . .



**Riley & Scott BMW V8 von Eifler/Severin . . . bereits in 2003 einmal am Start . . .**

Letztlich wurde der rare Riley & Scott ausgepackt und HaJü fuhr den Start der Startgruppe 3 auf der Spur 1. JanS auf dem V12 konnte er zwar nicht halten, aber Rang 3 locker erobern. Nach der Reparaturpause von JanS ging HaJü auf Spur 1 in Führung, hatte Dennis Hesse

dann aber permanent im Nacken. Ob 2 Runden Vorsprung reichen würden !? Sie reichten erst einmal nicht; spätestens mit Stromaufnahme-problemen auf Spur 2 waren Hesse/Schaffland wieder vorbei. Bis zum Schluss blieb's dann ohne besondere Vorkommnisse bei Rang 3, was im Tagesergebnis Rang 13 entsprach - 583,73 Runden / 22 Punkte im Concours.

### Fischer / Leben

Nachdem der neue Ferrari Enzo zuletzt in Solingen einen sehr guten Eindruck hinterließ, bleiben die Audi R8 auch beim Finale in Wuppertal im Stall. Der Schleichende ist rasend gespannt, ob Patrick Fischer und Andreas Leben den Enzo einerseits haltbar hin bekommen und wo sie (dann) andererseits in der Tageswertung landen . . . . .

Spannend wird auch das Fischer-interne Duell. Nach Punkten führen derzeit Fischer/Silva-Wittfoot vor Fischer/Leben. Unter Berücksichtigung des Streichers sieht's aber genau umgekehrt aus . . . . .

Andreas Leben lenkte in der Startgruppe 2 den Enzo zu Beginn. Er lag quasi den gesamten Durchgang im Clinch mit JanS und dem großen Angler im Kampf um Platz 2. Zum Ende des 1. Durchgangs hatte er sich knapp eine Runde abgesetzt. Da Horst Draht die Pace von Marcel Wondel nicht gehen konnte, eroberte Patrick im Verlauf des 2. Durchgangs die Führung in der 2. Startgruppe; den Schleichenden im Schlepptau wurde er aber nicht los. Nach Durchgang 3 hatte S<sup>2</sup> sogar kurzfristig gelich gezogen. Anschließend lahmte der S<sup>2</sup> V12 ein wenig, sodass am Ende der Gewinn der 2. Startgruppe und zumindest Tagesrang 7 sicher waren. Letztlich sprang sogar ein 5. Platz in der Tageswertung heraus - 614,48 Runden / 30 Punkte im Concours.

### Fischer / Silva-Wittfoot

Über das anstehende Duell der Fischer-Brüder um Gesamtrang 9 ging's bereits beim vorherigen Team. Jörg Fischer und Frank Silva-Wittfoot werden sich also beim Endlauf beeilen und dem Mercedes CLK kräftig die Sporen ge-

ben müssen. Vor den Zweien liegt zwar mit nur 2 Punkten Vorsprung Team S<sup>2</sup> - die haben jedoch einen Lauf ausgelassen; Jörg und Frank müssen noch ein Ergebnis streichen, sodass der Rückstand dann erhebliche 32 Punkte beträgt . . . . .

In Startgruppe 2 kämpfte Jörg mit dem CLK zu Beginn lange zusammen mit Andreas Leben und JanS um Platz 2 - knapp konnte er sich nach 15 Minuten gegen JanS durchsetzen (Rang 3). Nachdem S<sup>2</sup> wieder vorbei gezogen war, kämpften Jörg und Frank anschließend mit vollem Einsatz um diesen Rang gegen das Team Draht/Wondel und konnten das Duell nach 4 Durchgängen ausgeglichen gestalten. Und was kaum jemand für möglich hielt; Platz 3 in der Startgruppe wurde mit einer tollen fahrerischen Leistung verteidigt und - noch erwähnenswerter - Rang 7 in der Tageswertung gesichert - 600,34 Runden / 29 Punkte im Concours.

### Gerbracht / Reszczynski

Der vorhergehende Lauf in Solingen war für Jörg Gerbracht und Gregor Reszczynski nicht der Brüller, sodass es in Wuppertal nur besser werden konnte. Die zwei Serienrookies trainierten im Vorfeld auch einmal in Wuppertal, womit die Ausgangsposition bereits einmal besser war . . . . .



**Porsche 911 GT1 von Gerbracht / Reszczynski - der Nachfolger ist bereits in Arbeit . . .**

Gregor fuhr den Auftakt auf Spur 1 und kam deutlich besser als in Solingen zurecht; was so ein bisschen Training doch so ausmacht. Auch auf Spur 3 hielten die Schwerter Jungs locker Platz 4 in der 3. Startgruppe. Im 3. Durchgang musste der Heckdiffusor kurz neu befestigt werden, was jedoch kaum mehr als eine Runde

Zeitverlust bedeutete. Im 4. Durchgang wurde der 911 GT1 langsamer und wies kaum noch Grip auf, sodass das Team hinter Schneider/Schüler zurück auf Platz 5 der Startgruppe fiel. Dabei blieb's dann bis die Zielflagge fiel. Rang 15 der Tageswertung und in 2005 wird alles besser - 545,35 Runden / 25 Punkte im Concours.

### Hesse / Schaffland

Die Überreste des BMW V12 LM „HSH“ von Team S<sup>2</sup> gingen mit einem reinen Juniorteam (Gesamalter 21 Jahre) letztmalig an den Start. Dennis Hesse und JanS sollten die GfK Karosserie noch einmal frei und ohne Druck bewegen (oder ganz verschrotten) . . . . .

Der Auftakt auf Spur 4 ließ sich gut an. JanS hielt sich locker und problemlos auf Platz 2 der Startgruppe 3 hinter Ralf Christians auf dem Courage C52. Dann sprang die Karosserie mit dem H-Träger aus der Halterung, nachdem ein anderes Slotcar außerplanmäßig und für JanS unsichtbar unter der Brücke parkte. Die erforderliche Reparatur kostete etwa 6-7 Runden. Nach gut einem Durchgang und toller Fahrt vom Wuppertaler Youngster Dennis Hesse („fast 11“) war Rang 2 wieder von Severin/Eifler zurück erobert. JanS machte dann im 3. Durchgang daraus 8 Runden Vorsprung. Anschließend lief's bei den Junioren rund - JanS auf Rückfrage: „Joo, prima - nur läuft er wie auf rohen Eiern !“. Da war wohl doch im Lauf des Rennens einiges an Grip abhanden gekommen. Aber es reichte locker zur Verteidigung des 2. Ranges in dieser Gruppe und immer noch zu Tagesrang 10 - 597,13 Runden / 20 Punkte im Concours.

### Jung / Uhlig

Siggi Jung und Jan Uhlig rutschten beim vorletzten Lauf in Moers auf Platz 3 der Gesamtwertung ab; neulich in Solingen lief der Fahrstuhl weiter auf Platz 4. Der Kampf um Bronze gegen Bolz/Bolz ist dennoch nicht entschieden, das ist als sicher anzunehmen - dass von Weber/Weber auf Gesamtrang 5 ernsthafte Gefahr droht, weniger. . . . .

Siggi und Jan fuhren auf der Spur 4 los und belegten nach deren Abschluss einen guten 2. Rang - ärgerlicherweise hinter Bolz/Bolz Auf der anschließenden Spur 2 konnte deren Vorsprung (Werner Bolz musste auf die langsamere Spur 5) nicht egalisiert werden. Das selbe Bild bot sich anschließend im Fernduell der Spuren 1 und 6 (Bolz); keine Aufholmöglichkeit für den Nissan R390. War die Sache damit entschieden !? Der 4. Durchgang kostete eine weitere Runde Rückstand auf Bolz/Bolz (in Summe jetzt 3). Dafür blieb der Vorsprung auf Christians/Rehse aber bei konstant 2 Runden. Als Jan Uhlig auf die rutschige Spur 5 musste, konnte schließlich der Audi R8 von Christians/Rehse vorbei ziehen, sodass nur noch ein sicherer Platz 3 in der 1. Startgruppe übrig blieb, der gute Tagesrang 4 zu verzeichnen war und dennoch der Platz auf dem Treppchen in der Gesamtwertung beim Teufel war - 625,69 Runden / 26 Punkte im Concours.

### Nockemann / Wondel

Mit 5 Siegen in Folge droht Sebastian Nockemann und Marcel Wondel keine Gefahr mehr - der Gesamtsieg in der GT/LM-Serie 2004 ist, wie im Vorjahr, mit der Maximalpunktzahl bereits vorzeitig gesichert - 100 Punkte Abstand auf die Zweiten sind eine mehr deutliche Sprache.

Bleibt offen, welches Fahrzeug sich die Zwei für das letzte Rennen ausgucken werden. Der so oft siegreiche Audi R8 soll jedenfalls für die Saison 2005 geschont werden. Im Vorfeld murmelte Marcel irgendetwas wie „wir fahren GT2“ - abwarten ist also angesagt . . . . .



Porsche 911 GT2 - das „Spaßauto“ von Nockemann/Wondel . . .

Es blieb beim GT2 für das Finale. Marcel war recht unlustig und blieb im 1. Durchgang auf Spur 1 unter den Möglichkeiten des Autos. Sebastian lebte hingegen die Devise „Spaß haben“ aus und grinste sich im 2. Durchgang durch die Spur 3. Da die Führung unmöglich war, kam auch eine Reparaturpause wegen sich lösender Karosserie nicht weiter dramatisch. Ein sicherer Platz 6 in der Startgruppe 1 war zwar etwas ungewohnt, aber von hinten konnte schließlich niemand mehr nachdrängen. Tagesrang 17 - 537,18 Runden / 29 Punkte im Concours.

### Rohmann / Vorberg

Ingo Vorberg und Andreas Rohmann sichern die drei Schwerter Nissan R390 Teams auf Platz 6 der Gesamtwertung nach hinten ab. Die Clubkollegen Weber/Weber auf Rang 5 sind mit gut 30 Punkten Vorsprung enteilt und gute 30 bis 40 Punkte beträgt der bereinigte Vorsprung nach hinten - es könnte also ein ruhiger Samstag für die Beiden werden . . . . .

Soweit die ursprüngliche Formulierung; als dann aber anstelle von Carsten Bonnekoh nun Marcel Wondel das Do-Slot Team verstärkte, wurde Ingo Vorberg doch ein wenig nervös; aber eigentlich sollten doch 34 Punkte Vorsprung ausreichen - oder . . . . . !?

Da sich Nockemann/Wondel und Weber/Weber spätestens im 2. Durchgang der Startgruppe 1 aus dem Kampf um die Spitzenplätze verabschiedeten, etablierten sich Andreas und Ingo ohne zu hohes Risiko auf Platz 4 der Startgruppe. Da Draht/Wondel zuvor wider Erwarten keine Wunder vollbracht hatten, konnte auf eine entspannte Fahrstufe zurück geschaltet werden. Rang 4 war nach 3 Durchgängen der 1. Startgruppe mit 8 Runden nach hinten abgesichert. Vielleicht war's denn aber doch ein wenig zu geruhsam, den Weber/Weber moagelten sich im 6. Durchgang noch vorbei und verdrängten die Schwerter Kollegen auf Platz 5 in der 1. Startgruppe und Rang 9 der Gesamtwertung - 592,85 Runden / 27 Punkte im Concours.

**S<sup>2</sup>**

Nachdem der altgediente „HSH“ BMW V12 LM zuerst in Moers und abschließend in Solingen arg gerupft wurde, war ein Neubau angesagt. Der sollte eigentlich bereits zu Saisonbeginn auf den Rädern stehen . . . aber wie Räder so sind, klappte das nicht ganz. Jetzt aber gab's ein Muss - und bekanntlich gilt: „wat mut, dat mut !“. JanS war wieder an Bord und damit konnte man sich voll und ganz dem AnÄrgern der anderen Teams widmen . . . . .

JanS fuhr den Auftakt in Startgruppe 2, war schnell unterwegs und mit dem leicht übergewichtigen V12 ebenso schnell draußen. Zu viele Abflüge verhinderten einen besseren als den 4. Platz nach 15 Minuten: Der Schleichende auf Spur 1 hatte Attacke im Herzen und so richtig 'was zu tun. Bis Ende des 2. Durchgangs arbeitete er sich auf Rang 2 der Startgruppe vor. Zusammen mit dem Enzo von Patrick Fischer fuhr er ex-aequo, sodass beide MoMo-bechassisten Autos in Führung lagen. Auf Spur 4 in Durchgang 3 nahm JanS bis zur Mitte Andreas Leben's Enzo die fehlenden 2 Runden ab und ging in Führung - der Enzo schien nicht so recht zu laufen; der V12 dann anschließend auch nicht mehr. Jedenfalls drehte Patrick Fischer den Spieß gegen den Schleichenden wieder um, eroberte die Führung zurück und gab sie bis Rennende nicht mehr ab. Rang 5 im Tagesergebnis war die Folge - 606,90 Runden / 29 Punkte im Concours.

**Schneider / Schüler**

Frank Schüler war zu Zenk'schen Zeiten ein regelmäßiger Starter in der F.R.A: GT/LM-Serie. In Werner's GT/LM-Serie war er bislang nur einmal am Start. Als Reminiszenz an alte Zeiten brachte er den alten, nicht nach Concours Kriterien aufgebauten Mercedes CLK noch einmal in Wuppertal an den Start. Beifahrer war David Schneider . . . . .

**Mercedes CLK von Schneider/Schüler - von etlichen Problemen gebeutelt . . .**

Frank Schüler begann auf Spur 5 das Rennen und musste etwa zur Hälfte des Rennens die Bodenfreiheit des CLK richten, als sich nach einem Crash der Heckdiffusor gelöst hatte. Damit waren erst einmal ca. 8 Runden beim Teufel. Auch auf der nächsten Spur wurde eine Instandsetzung erforderlich, als der Heckflügel verlustig ging. Im Verlauf der nächsten Durchgänge konnten sich die zwei Weitgereisten dann wieder auf Rang 4 der Startgruppe vorarbeiten. Weitere kurze Auszeiten ließen dann nie mehr eine bessere Position als diesen 4. Rang in der Startgruppe 3 zu. Letztlich blieben Tagesrang 16 und eine Menge Begegnungen auf der Habenseite - 557,33 Runden / 12 Punkte im Concours.

**Sommer / Uebach**

Der Ferrari 333 SP von Dieter Sommer und Claus Uebach hat bereits 4 GT/LM-Rennen überstanden. Laut Chef-Mechaniker Dieter ist ihm ein weiterer Lauf noch zuzumuten. Ergo werden die beiden Sauer-/Siegerländer sicherlich ein vehementes Duell gegen ihre Lieblingsgegner Fischer/Silva-Wittfood fahren - egal, ob's in der Gesamtwertung noch etwas bringt oder eben nicht . . . . .

Von Beginn der Startgruppe 2 an lag der 333 SP im Infight mit dem 911 GT1 von Buchs/Rüffer. Nach 3 Durchgängen fuhr beide Teams immer noch rundengleich. In Durchgang 4 gingen Dieter und Claus in Rückstand und mussten zu Beginn von Durchgang 5 zwei Runden lang den Heckflügel nach unvershuldetem Crash reparieren. Als aber auch Buchs/

Rüffer mehrfach reparieren mussten, ging der 333 SP mit gut 8 Runden in Führung und behauptete Rang 5 in der 2. Startgruppe. Rang 12 in der Endabrechnung stimmte Dieter und Claus recht zufrieden, aber Fischer/Silva-Wittfoot hatten's noch besser hinbekommen - 565,99 Runden / 29 Punkte im Concours.

### Weber / Weber

Team Schwerte 2 (Ingolf und Mirko Weber) fährt ebenfalls im luftleeren Raum. Etwa 35 Punkte Abstand nach vorn und 25 Punkte Luft nach hinten, lassen bei normalem Rennverlauf keine Veränderungen an Gesamtrang 5 mehr erwarten. Da aber immer am Schluss abgerechnet wird, lassen wir uns überraschen, ob die GT/LM-Saison 2004 noch einen versöhnlichen Abschluss für Ingolf, Mirko und den Nissan R390 nimmt . . . . .



**Porsche 911 GT1 von Weber/Weber – ein weiterer Neuwagen zum Saisonabschluss . . .**

Für den Nissan wurde es dann weniger versöhnlich. Kurzfristig wurde nämlich doch ein neuer Porsche 911 GT1 aus dem Ärmel gezaubert, der im 1. Durchgang der Startgruppe 1 recht gut unterwegs war. Bevor das wahre Potential des Wagens und des Teams aber eingeschätzt werden konnte, löste sich in Durchgang 2 ein Stromkabel und warf Ingolf und Mirko um ca. 18 Runden zurück. Die nachfolgende Aufholjagd war vorerst nicht allzu be rauschend; die Zeiten der Top 3 Teams waren weit entfernt. Diesen letzten Kommentar scheint Mirko gelesen zu haben und gab anschließend mächtig Gas, vereinnahmte Rohberg/Vorberg in Durchgang 6 und schob sich so noch auf Platz 4 der Startgruppe. Rang 8 der Tageswertung war dennoch nicht wirklich versöhnlich, sodass auch hier gilt: nächstes Jahr wird alles besser - 598,76 Runden / 25 Punkte im Concours.

### Zusammenfassung ....

„And the winner is . . . . .“ - („wie immer“) das Team Sebastian Nockemann / Marcel Wondel. Gab es bei der Teambildung vor Beginn der Saison 2003 noch skeptische Stimmen, ist der Status der zwei Youngster als Seriensieger heute unbestritten.

Auch die zweite gemeinsame Saison gewannen Sebastian und Marcel mit dem Audi R8 auf DO-Slot Chassis überlegen.

Christans/Rehse weisen 4 zweite Plätze auf und konnten in Wuppertal nur noch theoretisch von der Wiederholung des 2. Meisterschaftsranges abgehalten werden . . . sie ließen sich aber nicht abhalten und wurden ebenfalls recht deutlich Zweite der Saison 2004.

Bolz/Bolz lagen vor dem Saisonabschluss auf Rang 3 der Meisterschaft; unter Berücksichtigung eines Streichresultats waren jedoch Jung/Uhlig auf diesem Platz. Also musste in Wup-

pertal erst der direkte Vergleich dieser zwei Teams den dritten Platz auf dem Treppchen festlegen . . .

Der Sieg von Bolz/Bolz entschied die Sache dann deutlich und Jung/Uhlig blieb nach spannendem Rennen nur die goldene Ananas (Platz 4).

Die Plätze 5 und 6 an Weber/Weber und Rohmann/Vorberg waren eigentlich schon vor dem Schlusslauf sicher vergeben - mit und ohne Streichresultat; sofern die Technik beim Finale hielt. Hielt sie zwar bei Weber/Weber nicht so ganz - änderte aber glücklicherweise nichts am Ausgang der Meisterschaft mehr.

Bonnekoh/Draht sahen zwar bereits wie die sicheren Siebten aus, mussten in Wuppertal aber doch ein wenig in den Rückspiegel schauen, da S<sup>2</sup> bei Berücksichtigung eines Streichers nur noch 8 Punkte zurück lag. Der Blick zurück half nicht, was schon einmal Rang 8 bedeutete. Dass aber auch Fischer Leben noch um 3 Punkte durchschlüpfen, stand nicht im Drehbuch . . .

Dass Fischer/Sliva-Wittfood, die vor dem Endlauf als Neunte fungierten, diesen Platz nicht würden halten können, stand zu erwarten. Zumindest wurde aber die Attacke von Buchs/Rüffer abgewehrt und so Rang 10 gesichert. .



„Siegertypen“ - Sebastian Nockemann und Marcel Wondel, die Seriensieger 2003 und 2004 sowie Siggie Jung und Werner Bolz, die Serienchefs 2003 (nicht Siggie) und 2004 . . .

**Ergebnisse** ..... [http://www.rennserien-west.de/rennserien/west\\_fra.htm](http://www.rennserien-west.de/rennserien/west_fra.htm)

## Credits.....

Fangen wir bei der Crew des Tages an. Der Wuppertaler Slotcar Heaven hat im letzten Jahr einen ziemlichen Aufschwung an Mitgliedern genommen; das machte sich denn auch in der Anwesenheit der Mitglieder an der Bahn bemerkbar.

**Andi Baum** verzichtete auf einen Start und hatte die Zeitnahme bestens im Griff. Nur das Wiederaufnehmen des Rennbetriebs nach einer Terrorphase müssen wir noch üben - dem Vernehmen nach ist Frank van Eyk bereits als Einpeitscher engagiert.

Überhaupt nicht neu ist hingegen das Catering, welches **Elke Wagner** bei jeder Rennveranstaltung im Heaven durchführt - von Früh bis Spät gibt's Leckerer zu essen und zu trinken - immer freundlich eingeschüttet ;-)) Sorry Elke, aber irgendwann gehen beim vielen und dem regelmäßigen Lob die Formulierungen aus: Spitze - wie immer !!

Daneben gebührt der Dank auch den anderen fleißigen Helfer/Innen im Catering - also dem unbekanntem Koch, Achi für's Kaffeekochen in der Früh, Renate, Uschi, Gerd . . . ich hoffe, ich habe niemanden vergessen. Nur hat Werner heute leider nicht gespült ;-))

Der **große Angler** rollte jeweils die letzten 3 Minuten in der 3. Startgruppe mit, um die frei-

bleibende Spur wieder zu säubern. Und der unvermeidlich laubfroschgrüne Enzo lässt für 2005 auf einen Ferrari Cup schließen . . . . .

Die Siegerehrung war mit der Übergabe reicher Sachpreise an alle anwesenden Teilnehmer verbunden. Dafür gebührt der besondere Dank aller Teilnehmer dem Sponsor der Serie **Checkered-Flag** (Michael Wagner) !!

Bleiben zum Schluss die Serien-Chefs **Werner Bolz** und **Siggi Jung**, welche zu loben sind - übrigens nicht als Pflichtübung, sondern für ihre Leistungen. Aber was soll man zu den Zweien groß schreiben !? Beide mögen keine Wecker und beginnen den Slotracing-Tag am liebsten gegen High-Noon. Beide führen die Serie total unaufgeregt durch und strahlen gleichermaßen Souveränität und 100 Jahre Slot-Erfahrung aus. Beide müssen aber bei aller Lässigkeit ab und an richtig 'ran für die Serie und erledigen's dann ohne Murren. Für dieses Leistungspaket gebührt Ihnen somit der aufrichtige Dank der Serienteilnehmer !!

Die GT/LM-Serie hat sich im Jahre 2 nach Ende der F.R.A.-GT/LM fest im Wilden Westen etabliert und mit einem leicht abgeänderten Konzept einen festen Fahrerstamm gewonnen - und das ist eindeutig der Verdienst von Werner und Siggi . . . . .

## Ausblick .....

Auch 2005 wird es wieder eine GT/LM-Serie geben. Werner Bolz geht folglich in sein 3. Jahr als Serienchef und wird wieder Siggi Jung als Sekundanten an seiner Seite haben. Geplant ist ein Rennen mehr; also insgesamt 7 Läufe - 5 Kurse aus 2004 sind auch im kommenden Jahr wieder dabei, neu gefahren werden die Strecken in Kamp-Lintfort und Siegen; Solingen entfällt. Das Reglement dürfte stabil bleiben . . . . . mehr dazu demnächst in diesem Kino. . . . .

SrS