WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 77 -

11. September 2006

Editorial ....

Moin Folks . . . die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 77 berichtet von der 245 am Samstag in Siegen, der Classic Formula am selben Tag in Kottenheim sowie vom Käfer-Cup am Sonntag in Moers . . .

Die ARD in Wuppertal am kommenden Wochenende fallen übrigens flach - als Ersatz wird am Samstag ein Can-Am Rennen ausgetragen. Michael Wagner gibt dazu einige Veranstaltungshinweise. Ferner fahren nächsten Samstag die neuen NASCARs in Bad Rothenfelde. So steht ein vergleichsweise ruhiges Wochenende an, bevor dann DPM, Vintage und GT/LM das dritte Septemberwochenende reichhaltig füllen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Gruppe 2, 4 und 5
  5. Lauf am 9. September 2006 in Siegen
- Classic Formula Day 2006
  3. Lauf am 9. September 2006 in Kottenheim
- Käfer-Cup
  4. Lauf am 10. September 2006 in Moers
- Can-Am
  am 16. September 2006 in Wuppertal

Gruppe 2, 4 und 5

5. Lauf am 9. September 2006 in Siegen

Traditionell fährt die 245/West nur einmal pro Saison auf der Holzbahn - und ebenso traditionell geht dies in Siegen über die Bühne. Mit Ausnahme des Auftaktjahrs 2001 war man immer im Siegerland zu Gast und ließ dort die 245-Boliden über’s ungewohnte Holzparkett fliegen . . .

Kompakt . . .

- **mit 25 Startern erwartungsgemäß ruhiger Rennsamstag in Siegen . . .**
- **wie gewohnt spannende Rennen und ultra-enge Abstände . . .**
- **drei verschiedene Sieger in den Gruppen: JanS, Claus Uebach und Marcel Wondel vorn . . .**
- **Premiere beim Tagessieg für JanS . . .**

Strecke . . .

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

Url

www.scuderia-siegen.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 37,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Nach dem „Bergfest“ Ende Juli in Duisburg musste die 245 beim 5. Lauf in Siegen so langsam die Saisonentscheidungen ins Auge fassen. In allen drei Gruppen waren die Top 3 noch auszusortieren. Eine starke Siegener Heimfraktion - ergänzt um Frank Hermes, der hier quasi Heimstatus aufweist - konnte eventuell das Zünglein an der Waage darstellen und zwischen die Junioren an der Spitze fahren. Dazu hatte sich JanU (Uhlig) angesagt, der nach dem Neumünster-Ausflug einmal wieder mit ordentlichen Motoren spielen wollte . . .

Ausreichend Faktoren für einen spannenden Renntag also . . . !?

Prompter Service: Mit der Vornennung gleich Vorstellung der Neuwagen - Dirk Haushalter’s neue Waffen in den Gruppen 4 und 5 . . .

Slotcars und Technik . . .

Für den **Freitag** Abend war das freie Training angesetzt. Hier war wenig Action angesagt - man scheute schlichtweg den weiten Weg nach Siegen: Nur gut ein halbes Dutzend Teilnehmer bereiteten sich auf den Samstag vor. Unerwartet ließ sich der „Süd"-Chef Bernd Holländer sehen, der den Urlaub nutzte um die nördlichen Kollegen zu besuchen und einmal 245 auf Holzbahn zu fahren . . .

Dafür füllte sich dann am Samstag Früh bereits vor 9:00h der Bahnraum. Entgegen zurückhaltenden Erwartungen in der Vorphase (erst die letzte Stunden vor Nennungs-Ende ließ eine Teilnehmerzahl größer 20 erwarten) liefen bis gegen 11:00h doch noch 25 Teilnehmer auf.. . .

Was bot die Abteilung „**Neufahrzeuge**" . . . !? - hier galt der Spruch des Tages: „Aller guten Dinge sind Drei" !!
Eheleute Fischer wurden halbiert - nur Andrea trat an. Als Entschädigung brachte ihr Renningenieur gleich drei neue Slotcars zur Abnahme - glücklicherweise nicht wieder im Farbton Erdal-Braun !! Ein Ford Capri in der Gr.2 wurde durch einen Lamborghini Countach LP 400 in der Gr.4 sowie einen Ferrari 365 GT4 BB in der Gr.5 ergänzt . . .
Auch S² hatte drei neue Fahrzeuge im Gepäck - jedoch für zwei Fahrer: Zwei BMW M1 Procars und ein VW Scirocco für die Gr.5 . . .
Dirk Haushalter baute gleichfalls gleich drei Neuerscheinungen (Escort II, M1 Procar und Celica) - und reichte das passende Foto gleich mit der Vornennung ein. Ein wirklich toller Service . . .

Filmkäfer DUDU, Gruppe 2 untypisch mit Stoßstangen - gebaut, gefahren und gequält von Michael Rettler . . .

Zu diesen „Dreierbanden" gesellten sich interessante neue Einzelstücke: HaJü stellte endlich den VW Käfer 1303S mit „Nordstadt" Verbreiterungen vor. Und Michael Rettler brachte eine Originalversion des Filmkäfers DUDU zur Abnahme. In der Gruppe 4 löste Claus Uebach den Ex-S² M1 „Map of France" nach mehr als 4 Dienstjahren durch eine BASF-Version ab, welche noch von sich reden machen sollte. Und Ingo Vorberg wurde durch den Gastauftritt von JanU gezwungen, endlich seinen eigenen 365 GT4 BB in der Gruppe 5 fertig zu stellen. . . ☺ ☺

Zum 10:00h Tee gab der Schleichende etliche Infos zur Saison 2007 sowie zum Renntag. Anschließend bat er die ersten Slotcars zur technischen Abnahme, welche am Samstag in den Händen von HaJü Eifler, Frank Hermes, Christian Grüttner, JanS sowie Dieter Sommer lag. Dazu halfen kurzfristig noch weitere Kollegen aus . . .

Racing . . .

25 Starter bedeuten insgesamt 75 Slotcars, welche mit Rücksicht auf die untypischen Gegebenheiten (die 245 fährt ansonsten nur auf Plastik) und das tolle Mittagsmahl erst um 13:00h auf die 6*3 Minuten Reise geschickt wurden . . .

Beim Mittagessen wurde angeregt diskutiert – soviel Zeit musste sein . . .

Machen wir den Renntag einmal an der Gruppe 2 fest - hier brachten die Teilnehmer in Siegen immerhin 14 verschiedene Fahrzeugtypen

an den Start - solche Vielfalt ist in den Gruppen 4 und 5 nie anzutreffen, wenngleich Siegen auch hier bemerkenswerte Exoten am Start sah . . .

Den alphabetischen Anfang machen die Fahrzeuge mit dem blau-weißen Propeller aus München: Einen BMW 2002 tii lieh sich **JanU** bei S² aus - und fuhr den GfK-Bomber ganz vorsichtig auf Platz 3. Nur 5 Teilstriche fehlten an der 150er Marke. Eine tolle Leistung !!

Die beiden anderen Gruppen waren für den Schwerter Junior eher zum Abhaken. Der M1 verlor das Motorritzel und der 365 GT4 BB schaffte nur eine ¾ Runde mehr als der '02, weil der Grip früh ausging . . .

Das einzige BMW CSL Coupé fuhr Rookie **Andreas Mosel**, der seine Premiere auf dem Holzparkett ganz ohne Vorbereitung absolvierte. Dafür war P21 eine ordentliche Leistung, welche Andreas sowohl mit dem M1 Procar als auch dem 320 turbo in den anderen beiden Gruppen nahtlos wiederholte . . .

Den beiden ging's richtig gut, auch wenn im Rennen nicht immer alles glatt lief - der große Angler und WeBolz ruhen vor dem Sturm . . .

Die beste Leistung von insgesamt drei BMW 635 CSi schaffte **Johannes Rohde** mit 145,38 Runden und P9 - was reichte, um Altmeister **Werner Bolz** auf P10 zu verdrängen. Hausherr **Uwe Schöler** hatten keinen Spaß am Sommer-Wagen und rollte lustlos um den Kurs. Kein Tag also für die 635er - sowohl von Uwe als auch von Werner hatte man mehr erwartet. Dafür dürfte Johannes diese Ergebnisliste über's Bett hängen. Wann distanziert man WeBolz schon um mehr als eine halbe Runde . . . !?

In der Gruppe 4 drehte Werner den Spieß um und lief mit zurückgelegten 149,06 Runden auf P9 ein; Johannes fehlten darauf beinahe 2,5 Runden, was in der Endabrechnung Rang 12 war. Beide fuhren ein M1 Procar. Uwe Schöler hatte am Porsche 914/6 von DiSo mehr Spaß und drehte den beiden Gästen eine Nase. 150,13 Runden waren ok und brachten ihm Platz 7 ein . . .

Johannes und Werner setzten in der Gruppe 5 zum dritten Mal auf denselben Fahrzeugtyp: Ferrari 365 GT4 BB. Nur ist die Gr.5 Werners Paradedisziplin in 2006. Für Rang 6 musste er 152,30 Runden fahren . . . wäre er 40 Teilstriche weiter gekommen, wäre es Rang 3 geworden. Johannes kam mit „wäre" nicht weiter. Die Gruppe 5 war seine schwächste Disziplin und brachte ihm nur Platz 19 ein. Von Uwe Schöler schreiben wir hier besser nicht - er stellte, erneut unlustig, die Toyota Celica LB nach absolvierten 2 Heats einfach ab . . .

Das einzige Fahrzeug, welche Uwe Schöler wenigstens etwas Fahrspaß vermittelte - Porsche 914/6 von Dieter Sommer . . .

Wechseln wir Marke und Land: Datsun bzw. Nissan kam mit zwei Typen zum Einsatz, obwohl die Japaner mit diversen Skyline Modellen und dem Sunny noch weitere Gruppe 2 Fahrzeuge herstellten. Einen Datsun 160J pilotierte **Peter Sarnow**. In seine Startgruppe fiel ein Neustart nach einem absolvierten Heat, weil die Zeitnahme nicht den Anweisungen des Zeitnehmers folgte. Das verstimmte Peter bzw. den Datsun, sodass es nicht mehr ganz so toll lief und in Summe 138,25 Runden zustande kamen (P18).

"InVo", also **Ingo Vorberg** setzt seit Saisonbeginn auf einen Nissan KPGC, welcher somit einer der zahlreichen Skylines ist. Eine Platzierung zwischen WeBolz und HaJü ehrt den besten Japaner des Tages (144,40 und P11).

In der Gruppe 4 waren weder Peter noch Ingo

so stark unterwegs wie in der Gruppe 2. Der Sarnow-Jota lief auf Rang 20 ein und der Vorberg-M1 auf Rang 16.
Noch dicker kam es für „InVo“ in der Gruppe 5. Der neue 365 GT4 BB geriet in technische Probleme, sodass am Ende nur Platz 22 blieb. Von Technik-Ärger blieb die Celica LB von Peter zwar verschont, allerdings führte ein Crash zu Schäden am Body. Dennoch sprang P16 heraus, was somit Peter’s beste Leistung dieses Tages war . . .

Markenmäßig geht’s zurück nach Europa. Fiat ist angesagt. Zwei 131 Mirafiori waren am Start. Beide performten gut. Der Bessere von beiden gehörte **Christian Grüttner**, welcher 146,11 Runden absolvierte, damit P8 erreichte und **Andreas Leben** auf dem zweiten 131 um fast 4 Runden distanzierte. Andreas eroberte Platz 13 und sah dabei recht zufrieden aus.
Beide fuhren in der Gruppe 4 erneut gegeneinander - beide mit Lamborghini Jota. Und beide hatten einander so lieb, dass sie nicht voneinander loskamen. Hier hatte dann Andreas mit 147,07 zu 146,98 Runden die Jota-Nase vorn. Das waren immerhin die Plätze 10 und 11 in der Gruppe 4.
Die Gruppe 5 sah dann Christian wieder vorn. Tolle 152,54 Runden mit dem BMW 320 turbo waren ein überragender Platz 5 in der Gruppe 5 - nur 5 Teilstriche hinter Frank Hermes, aber 24 Teilstriche vor WeBolz. Da konnte Andreas nicht mithalten. Er bezeichnete den schicken Toyota 2000 GT als sein „schlechtestes Auto“ an diesem Tag und landete damit folgerichtig auf Rang 14 bei 143,60 zurück gelegten Runden . . .

„The Monk“ - Andreas Leben nutzt die 245-Rennen immer zum Ausruhen . . .

Die Ford Fahrer wurden in Siegen arg gebeutelt. Eine glückliche Marke war das am Wochenende wahrlich nicht !!
Der neue Escort II von **Dirk Haushalter** spulte 138,21 Runden ab und war damit bester Markenvertreter von 5 gestarteten Fords !!
Der ebenfalls neue BASF M1 lief 142,58 Runden und kam damit wie der Escort auf Platz 19. Schade war’s um den dritten Neuwagen, eine Celica LB, die gleich beim ersten Einsatz einen Frontschaden verzeichnen musste und deshalb anschließend von Dirk nur noch sehr zögerlich um den Kurs bewegt wurde. Am Ende sprang noch P20 dabei heraus . . .

Sehr gelungene Zweifarbenlackierung - Gruppe 5 Toyota Celica LB von Dirk Haushalter . . .

Ein Novum war der Ford Capri 2000 GT, welchen **Andrea Fischer** an den Start brachte. Designt wurde diese Resine Karosserie als Doppel-Waffe, gleichermaßen für DSC und Gruppe 245 geeignet. Prompt lief der Capri im Freitag Abend Training gute Zeiten und hätte folgerichtig den Titel „bester Ford“ erringen müssen. Allerdings war der Capri eher auf Kampf denn auf Gleiten abgestimmt. Das Rennen des Capris wurde schließlich durch einen Crash vorzeitig beendet, nach welchem sowohl die Karosserie nachhaltig beschädigt wurde als auch das gute Einvernehmen des Teams Fischer . . .

Die beiden anderen Neuwagen von Andrea performten ordentlich und kamen heil ins Ziel. Der Lamborghini Countach LP400 stand bei seiner Premiere als Zwölfter in der Ergebnisliste und auch der Ferrari 365 GT4 BB schaffte 147,26 Runden, was in der Endabrechnung der Gruppe 5 immerhin den guten Platz 9 bedeutete . . .

Ford Capri 2000 GT made by Fischer Modellbau - neues Gruppe 2 Fahrzeug von Andrea Fischer . . .

Die klassischen Ford Capri 3100 RS auf Basis des Academy Plastik-Kits traten gleich doppelt auf. **Jörg Fischer** fuhr den einen, **Hans Przybyl** den anderen. Dem „Großen Angler“ Jörg Fischer hat der Pechvogel-Pokal 2004 gut gefallen (und geschmeckt). Die Grundlage für den erneuten Pokalerwerb legte er sicherlich am Samstag in Siegen. Der Gr.2 Capri gab nach gut einem Heat den Geist auf - ein Schleiferschaden zog Folgeprobleme nach sich und Jörg stellte den Unglücks-Ford lieber ab, als Mitfahrer aus dem Slot zu hauen - bedankt, Jörg !!

Mit dem Gr.5 Capri, welche Claus Uebach zur Verfügung stellte, war Jörg klar auf 150er Kurs . . . bis das Motorritzel entschwand. Somit waren nur 142,94 Runden und P15 möglich. Blieb die Gr.4 mit dem eigenen Miura. „Ein Auto bringe ich problemlos durch !“ - so Jörg vor seinem letzten Rennen. Nix da !! Etwa 2 Runden kostete ein verschobener Motor; dennoch war Jörg mit erzielten 146,57 Runden und P14 noch zufrieden . . . ☺ ☺

Technische Probleme hatte Hans Przybyl keine. Da 245 aber nur ein wenig Entspannung bringen soll - und die Holzbahn in Siegen nicht unbedingt Hans’ Lieblingsstrecke ist, ließ er es gemütlich angehen - und stellte Capri, M1 und 200 GT auf die Plätze 20, 22 und 18. Das hat Hans Spaß gemacht - in Siegen ist die Atmosphäre immer toll und zu erzählen gibt’s auch eine Menge . . .

Vollziehen wir erneut einen Kontinentwechsel. „F“ wir Firebird Trans-Am. Derer Drei waren am Start. Zwei davon fighteten um die Spitze, lagen am Ende nur gute 40 Teilstriche auseinander und belegten die Ränge 1 und 2 in der Gruppe 2.

JanS legte mit dem neuen Firebird vor. 151,76 Runden waren ein Wort. **Claus Uebach** hatte JanS seinen alten Firebird Body zwecks Taschengeldaufbesserung abgekauft und ein eigenes Chassis untergeschnallt. Für den Schleichenden zählte Claus zu den Favoriten auf den Tagessieg, wenn er nur das ewige Pech einmal los würde . . . Für die anderen 23 Mitbewerber reichte es schließlich. 151,33 Runden waren ein sicher heraus gefahrener Platz 2.

Bernd Holländer ging seine Holzbahnpremiere in Siegen da deutlich ruhiger an und brachte den silbernen Firebird auf P22 ins Ziel. Dass er es auch deutlich schneller kann, bewies Bernd anschließend in den Gruppen 4 (Jota, P19) und 5 (365 GT4 BB, P13) !! Jedenfalls hat’s auch ihm viel Spaß gemacht und neue Erkenntnisse beschert . . . ☺ ☺

Zurück zu den Gr.2 Champs: In der Gr.4 gelang Claus die Revanche. Sowohl er als auch JanS setzten auf M1 Power. 154,80 Runden schaffte Claus; das war noch vor Marcel Wondel Rang 1 in dieser Gruppe. JanS fehlte nur eine Runde (153,75),was P3 einbrachte . . .

Bleibt die Gruppe 5. Hier holte Claus sein sprichwörtliches Pech wieder ein. Der Capri turbo verlor das Motorritzel und Claus alle Chancen auf den Tagessieg . . . ☹ ☹ Die hatte aber JanS noch, bevor es mit dem 365 GT4 BB auf die 18 Minuten Reise ging. Bei 152,70 Runden hatte er das Glück, gleich drei Teilnehmer binnen 40 Teilstrichen hinter sich zu lassen und Platz 3 zu belegen. Ob das für den Tagessieg reichen sollte !? Die Herren Sommer und Wondel hatten da sicherlich Einwände . . . ☺ ☺

Der neue Uebach-M1 in ganz anderer Perspektive - als Model im Fotostudio . . .

Nur ein Opel nahm am Rennen teil - der Ascona 400 (auf Basis des Resine-Kits von DiSo-Modelle) von **Frank Hermes**. Frank fuhr den Ascona B ruhig und ohne große Fehler ins Ziel. 147,94 Runden und Platz 6 in der Gruppe 2 waren der Lohn.
Noch besser lief es für Frank in der Gruppe 4. Der Lamborghini Jota schaffte 153,59 Runden, womit Frank nur knapp P3 (JanS mit 153,75 Runden) verfehlte.
Dieselbe Position 4 eroberte Frank auch in der Gruppe 5. Sein Ferrari 365 GT4 BB verpasste auch hier nur knapp P3 (wiederum JanS, dieses Mal jedoch nur 11 Teilstriche davor).
In Summe war dies ein Top-Ergebnis - „erwartungsgemäß“ meinte der Schleichende. Aber auch etwas unglücklich - in der Tagesgesamtwertung entging Frank erneut der teuflische Platz 3; dieses Mal um 19 Teilstriche, aber ausnahmsweise einmal nicht auf JanS . . . ☺ ☺

Wenden wir uns der zweiten japanischen Delegation in der Gruppe 2 zu: Die Toyota Celica 1600 GT waren mit 3 Exemplaren im Einsatz und brachten das Kunststück fertig, binnen gut einer Runde hintereinander die Plätze 15 bis 17 zu belegen . . . !!
Die Piloten hießen **Dirk Stracke**, **Markus Noack** und **Holger Sarnow**. Deren Rennen verliefen reibungslos, wobei alle drei noch nicht allzu viel Erfahrung auf dem Holztrack in Siegen aufwiesen.
In der Gruppe 4 drehten die Drei die Reihenfolge kurzerhand um. Holger fuhr den Jota auf P15 (146,36 Runden) und Markus musste sich erneut knapp geschlagen geben (P17 - 146,28 Runden mit dem Lotus Esprit). P16 verfehlte er übrigens um satte 2 Teilstriche. Dirk hatte Pech - sein M1 war bei der Nachkontrolle zu leicht und so kassierte er ein „NG“.
Musste also die Gruppe 5 die Entscheidung bringen. Hier ließ Holger Sarnow nichts anbrennen und fuhr die Celica LB auf einen tollen 11. Platz !! Markus Noack kam mit dem Capri turbo auf P17 und Dirk Stracke belegte mit der Celica LB Rang 21 . . .

Das Ende bleibt schließlich der VW-Fraktion. Ein Golf GTi und gleich vier Käfer hielten in Siegen die Wolfsburger Flagge hoch !!
Beginnen wir mit dem Golf, eingesetzt von **Dieter Sommer**. Dieter war - wie immer in Siegen - großer Mitfavorit auf den Tagessieg. Der GTi lief prima, rutschte teilweise etwas zu viel - und am Ende standen 149,13 Runden, was Rang 4 in der Gruppe 2 brachte.
Das war noch nicht das volle Potential von DiSo. Vielleicht würde es der Gruppe 4 BMW M1 zeigen !? Leider nein; das Procar hatte Startschwierigkeiten - und bis es richtig lief, waren die Chancen auf den Gruppensieg dahin. Zwar kamen 151,59 Runden zustande, das war allerdings „nur“ P5 und erfüllte erneut die Erwartungshaltungen nicht völlig.
Musste also die Gruppe 5 her, um DiSo zu versöhnen. Der Ferrari 365 GT4 BB lief problemlos 153,79 Runden. Platz 2 in der Gruppe 5 - so kennen wir DiSo . . . ☺ ☺

Rutschte sich auf Rang 4 - Golf GTi à la Sommer . . .

Kommen wir zu den Krabbeltieren. Der älteste Käfer der Serie stammt vom **Schleichenden**. Der ließ die Sache ruhig angehen, hielt den 1303 S im Slot und bekam 146,91 Runden zusammen. Das war P7 in der Gruppe 2.
Noch besser bewältigte selbstredend **Marcel Wondel** den Käfer-Job. In der Anfangsphase in ein packendes Duell mit JanS verstrickt, ließ ihn sein Regler im Stich. Der Tausch kostete wertvolle Zeit - sodass es bei 148,38 Runden blieb. Platz 5 und bester Käfer-Treter . . .
HaJü Eifler hatte den 1303 S endlich fertig gestellt und viel Spaß am rasenden Hochhaus. Ein Platz in den Top 10 wäre möglich gewesen, wurde letztlich aber um 40 Teilstriche verfehlt . . .
Bleibt als laufende Nummer Vier Freund DUDU, welchen **Michael Rettler** regelte. DUDU hatte das Potential zu Bestzeiten und flog oft mit 7.0s oder 7.1s um den Kurs. Ebenso oft flog der Ärmste allerdings auch unvermittelt in die Streckenbegrenzung. Nachdem so ziemlich

alle Zurüstteile und eine Menge Lack abgeworfen waren, kam Michael auf P14 ins Ziel. Bis zum Abend war der Rohbau des flinken Beetle schon wieder fixiert und Michael verkündete zufrieden: „Das bekomme ich wieder hin !!“. Wenn Michael beim nächsten Einsatz die berühmte Zehntel ruhiger macht, dürfte DUDU noch eine vielversprechende Zukunft haben . . . ☺ ☺

„DUDU danach“ - der Rohbau steht bereits wieder, jedoch hat Michael Rettler noch ein wenig Arbeit vor sich . . .

Was leisteten die vier Käfer-Bändiger in den anderen Gruppen !?

Michael Rettler bot eine überzeugende Leistung in den Gruppen 4 und 5. Mit BMW M1 Procar und 320 turbo fuhr er sich auf die Plätze 8 und 10, wobei der Gruppe 5 BMW leider seiner Frontschaufel verlustig ging, was Michael aber aus der Saison 2005 hinreichend kennt . . . ☺ ☺

HaJü Eifler hatte lang übersetzt - zu lang meinte er hinterher. Das Gruppe 4 BMW M1 Procar wollte gar nicht so recht rennen (P18) und beim Toyota 2000 GT betrieb HaJü dann mit P12 Schadensbegrenzung. Etwas mehr war vom Zweiten der Gr.5 in Duisburg allerdings schon zu erwarten . . . ☺ ☺

Der alte Mann hatte Siegen im Vorfeld bereits als Streicher formuliert, lieferte mit dem M1 Procar und P6 eine für ihn unerwartete Leistung ab. Gut, dass es nicht ganz zu DiSo (-¼ Runde) reichte - das hätte DiSo nicht verdient gehabt . . . Der neue Gruppe 5 VW Scirocco lief prima, nur der Dompteur machte zu viele Fehler. P8 war die Strafe, die der Schleichende nickend akzeptierte . . . ☺ ☺

Der Champ der letzten Jahre setzt den Schlusspunkt dieser Berichterstattung: Marcel Wondel fuhr die Gruppe 5 mit der Celica LB souverän und brachte es auf gute 154,73 Runden, was ihm satte 1¼ Runden Vorsprung auf den Zweiten bescherte. Das gab’s am Samstag in keiner anderen Gruppe !! Marcel’s Sorgen um JanS’ Performance in der Gruppe 4 bewahrheiteten sich - das S² M1 Procar konnte das Tempo des Wondel Jota mitgehen - war teilweise sogar geringfügig schneller unterwegs. Letztlich entschied der einzige Fahrfehler von JanS das Duell zu Gunsten von Marcel, der die 18 Minuten Highspeed gänzlich ohne Ausrutscher absolvierte. Damit lag Marcel verdient vor JanS, aber nicht an der Spitze !! Diese hielt weiterhin Claus Uebach, der fast eine halbe Runde mehr schaffte als Marcel . . .

Ein Fehler entschied das Duell um Platz 2 - M1 Procar von JanS . . .

Zusammenfassung . . .

Drei verschiedene Sieger in den drei Gruppen. Das bot die 245/West schon lange nicht mehr ! Folglich ein Kennzeichen für einen gelungenen und spannenden Renntag . . .

Die **Gruppe 2** sah JanS als Sieger, dichtauf (43 Teilstriche zurück) gefolgt von Claus Uebach. Beide pilotierten einen Firebird Trans-Am. JanU mit dem ’02 auf der Drei eine ¾ Runde vor DiSo mit dem Kamai Golf GTI. Marcel Wondel nach Problemen noch auf Rang 5 bester Käfer-Treter. Frank Hermes nach konstanter Fahrt bester Opel Pilot - keine halbe Runde zurück (Ascona 400).

Für die Gesamtwertung der Gruppe 2 ändert sich bei Marcel Wondel nichts. Ihm fehlt nur noch ein Sieg, um die Meisterschaft klar zu ziehen. JanS verschafft durch den Sieg sich im Fight um P2 einen Vorteil gegenüber SteBolz, dem der abendliche Ausgang wichtiger war als die 245. Rang 4 der Gesamtwertung wird wohl

zwischen HaJü und dem Schleichenden ausgefahren - ob WeBolz hier noch eingreifen kann, ist nach der in Siegen gezeigten Performance fraglich.

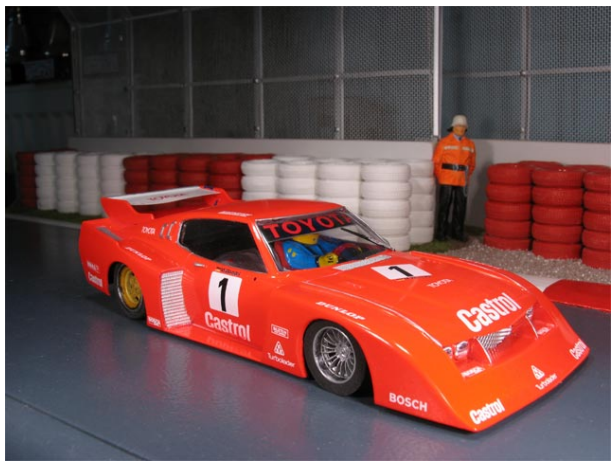
In der **Gruppe 4** vermutete der Schleichende im Vorfeld den Tagesschnellsten. Er sollte knapp recht behalten: Claus Uebach (BMW M1 Procar) distanzierte Macel Wondel (Lamborghini Jota) um eine knappe halbe Runde und schaffte 154,80 Runden. Besagte halbe Runde fehlte wiederum JanS (BMW M1 Procar) auf Marcel. Frank Hermes auf Platz 4 (Lamborghini Jota) lag nur eine ¼ Runde auf JanS zurück, nahm aber DiSo (BMW M1 Procar) exakt 2 Runden ab. Die berühmte ¼ Runde fehlte wiederum dem Schleichenden mit dem M1 Procar auf DiSo.

Nach 5 Läufen ist die Gruppe 4 Gesamtwertung weiterhin offen. „Advantage Marcel" heißt es nach dem 5. Lauf, da JanS nun wieder rund 5 Punkte ins Hintertreffen geraten ist. Für SteBolz ist P2 durch sein Fehlen fast unerreichbar geworden, vielmehr muss er auf DiSo im Rückspiegel achten. Rang 5 müssen Frank Hermes, der Schleichende, HaJü Eifler und WeBolz untereinander ausfahren - der Autor tippt auf den Schleichenden Frank . . . ☺ ☺

Mit 154,80 Runden schnellstes Fahrzeug des Tages - BMW M1 Procar von Claus Uebach . . .

Die **Gruppe 5** ist die in Siegen am schwersten abzustimmende Fahrzeugklasse. Marcel Wondel meisterten den Job mit der Toyota Celica am besten - gefolgt von DiSo, der den 365 GT-4 BB aus der Garage holte. Zwischen Platz 3 und 7 lagen nur 40 Teilstriche: JanS (365 GT4 BB) vor Frank Hermes (365 GT4 BB), Christian Grüttner (BMW 320 turbo) und WeBolz (365 GT4 BB) lautete am Ende die Reihenfolge.

Die Gesamtwertung in der Gruppe 5 ist längst nicht geklärt. Zwar dürfte auch hier Marcel Wondel den Titel „im Sack" haben - dahinter können aber noch glatt sieben Fahrer bis auf Rang 2 vorfahren. Dies sind - neben Doppel-Bolz und S² - noch die Kollegen Sommer, Hermes und Eifler. Die Entscheidung dürfte deshalb erst beim Finale im Heaven fallen . . .



Erneut der Tagessieg in der Gruppe 5 - Celica LB von Marcel Wondel . . .

Die **Tageswertung** fiel ganz erwartungsgemäß äußerst knapp aus: JanS auf P1, nur eine ¾ Runde vor Marcel Wondel. DiSo auf P3, nur 19 Teilstriche vor Frank Hermes. WeBolz auf P5, nur $^{1}/_{3}$ Runde vor dem Schleichenden, der wiederum Christian Grüttner nur um 9 Teilstriche distanziert . . .

Ende . . .

Zur Siegerehrung waren noch fast alle Teilnehmer anwesend. Die Stimmung war bestens. Die Mini-Tombola brachte vier Glücklichen einige Sachpreise.

Die Credits erfolgen dieses Mal kurz und bündig. Die Siegener haben fundierte Erfahrung in der Durchführung von Großveranstaltungen - und ließen sich vom übersichtlichen Haufen der 245er dementsprechend nicht aus der Ruhe bringen:

- Technische Abnahme: Bernd, Christian, Dieter, Dirk, Frank, HaJü, JanS sowie Johannes.
- Zeitnahme: Claus, Uwe und Uwe.
- Catering: Elke und Harry.

Entspannt und gut drauf - die 245er nach dem Rennen in Siegen . . .

Die 245 bedankt sich für die wie immer überaus freundliche Aufnahme sowie die hervorragende technische Unterstützung der Teilnehmer und kehrt bereits am 3. März 2007 wieder ins gastliche Siegen zurück . . .

Ausblick . . .

Der sechste und vorletzte Lauf der 245/West findet am **28. Oktober 2006** bei der SRG Neuwerk in Vohwinkel statt . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5

Sponsoren.....

www.automobilminiaturen.de

www.car-on-line.de

www.checkered-flag.de

Dag - Tool

www.slotfreaks.de

www.diso-modelle.de

Fischer – Modellbau
Profiprodukte für die Modellbaulackierung
Slotracing Teile und Zubehör

www.fischer-modellbau.de

Manfred Förster
Int. Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

E-Mail - Manfred Förster

www.gd-cartuning.de

www.ht-motorracing.de

www.scaleracing.de

www.motormodern.info

www.carrera-erlebnis.de

www.plafit.de

www.rennpiste.de

www.rennserien-west.de

www.schoeler-slotcarchassis.de

www.skipspeed.de

www.tamiya.de

www.slotbox.de

www.werkshomepage.de

Classic Formula Day 2006

3. Lauf am 9. September 2006 in Kottenheim

geschrieben von Taffy

Der Classic Formula Day 2006 fand diesmal bei Michael Ortmann im Eifeldörfchen Kottenheim statt. Bahn und Umfeld sind für die Formelfahrer in verschiedener Hinsicht besonders reizvoll. Die Strecke selbst ist aus den selten zu befahrenen Revellschienen gebaut und besitzt sowohl von der Streckenführung als auch vom verwendeten Schienenmaterial eine ganz eigene Charakteristik, die zwischen Kunststoffschiene und Holzbahn anzusiedeln ist. Umgeben ist die Bahn von einer unglaublichen Menge an Ausstellungsstücken aus allen Slotcarepochen, so dass man, wenn man nicht Rennen fahren wollte, aus dem Schauen und Bewundern kaum herauskommt. Der von Michael Ortmann betriebene Shop ist für die Formelfahrer ebenfalls besonders interessant, da Michael sich mit Herstellung von Karossen und Zubehör für diese Interessensgruppe besonders befasst. Diese Kombination macht den Veranstaltungsort zu einem Highlight im Kalender.

Kompakt . . .

- **14 Starter waren in je 2 Klasse am Regler**
- **Alexander Ortmann siegt in beiden Klassen**
- **Preis „Best of Show“ geht an Andreas Huth**
- **Schöne Fahrzeuge und spannende Rennen in toller Umgebung!**

Dennoch gab es im Vorfeld der Veranstaltung einige Absagen, die auch durch andere am gleichen Tag stattfindende Rennen bedingt waren- Fluch der Attraktivität unseres Hobbys! So waren Peter Hartmann und Taffy Ulrich gespannt, in welchem Maße der Eifelkurs sich füllen würde....

Im Laufe des Vormittages fanden sich insgesamt 14 Starter ein. Eine Zahl, mit der die Veranstalter sehr zufrieden waren, ließen sich doch damit zwei Startgruppen zu je sieben Fahrern bilden. Dadurch war es möglich, die Rennen mit jeweils 5 Minuten Fahrzeit pro Spur zu fahren, ohne den zeitlichen Rahmen der Veranstaltung überzustrapazieren.

Es hatte von Veranstalterseite kurzfristig eine Verschärfung des Reglements hinsichtlich der Fahrzeugoptik gegeben. Dies rief ein deutliches Murren einiger Teilnehmer hervor. Da nicht alle Teilnehmer rechtzeitig informiert worden waren, wurde das Reglement jedoch diesmal noch nicht ganz so streng umgesetzt, letztlich aber hat die Reglementänderung ihr Ziel erfüllt, denn sie führte dazu, dass durchweg ordentlich vorbereitete und optisch attraktive Fahrzeuge auf der Bahn standen.

Zudem gab es neben den Pokalen für die beiden Renn-Klassen einen vom VSC-Chef Thomas Willner gesponsorten Preis „Best of Show“ zu gewinnen, der vielleicht zusätzlich einen besonderen Ansporn darstellte.

Noch sind die Preise alle versammelt…

Unter den Teilnehmern waren mehrere gute Kenner der Bahn. Neben den Eigentümern, Michael Ortmann und Sohn Alexander sind zu nennen Peter Hartmann, Daniel Hunder und Dirk Wolf. Würden sie ihre Bahnkenntnisse in entsprechende Platzierungen umsetzen können? Vorwegnehmend kann man sagen: im allgemeinen ja, was vor allem für Alexander Ortmann gilt. Der setzte Streckenkenntnis, gut vorbereitetes Material und jugendliche Reaktionsschnelligkeit in zwei unangefochtene Siege um und deklassierte mit seinen Rundenzahlen die Konkurrenz regelrecht. Hut ab dafür! Wer denkt, den restlichen Bericht könne er sich damit sparen, irrt, denn es gibt darüber hinaus noch so manches zu berichten.

So wurden diesmal in beiden Rennklassen

neue und interessante Fahrzeuge gezeigt und eingesetzt.

Ein prachtvolles Beispiel bei den Frontmotorfahrzeugen ist der Indycar Special von Daniel Hunder, der von seinem Besitzer jedoch hier noch nicht an den Start gebracht wurde. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Indycar von Daniel Hunder

Nach zügig bewältigter technischer Abnahme trat relativ pünktlich die erste Startgruppe an und zwar mit den

Frontmotor-Formelwagen

In einem Feld aus drei Ferrari (1xD50, 2x 246) und drei Mercedes W196 stellte der Neuzugang Peter Wilbert seinen BRM an den Start. Ambitioniert ging er zur Sache, aber mangelnde Erfahrung im Formelwagenbau offenbarte der BRM-Fahrer relativ schnell auf der Strecke, so dass die übrigen Teilnehmer rechts und links nur so an ihm vorbeiflogen. Ihm blieb mit 166,34 Runden im Endeffekt ein Ergebnis, das von niemand anderem unterboten wurde. Sehen wir es so: da ist auf jeden Fall jede Menge Platz für Verbesserungen! Durch die Einteilung in Siebenergruppen war der direkte Vergleich erschwert, jedoch konnte anhand der ruhigen und konzentriert schnellen Fahrweise Peter Hartmann mit seinem wie ein Uhrwerk schnurrenden Mercedes W196 bald als Favorit in dieser Startgruppe ausgemacht werden. Und auch ein zweiter Mercedesfahrer überraschte: Robert Willner, der eine der beiden vertretenen Youngster, fuhr ein schnelles Rennen ohne viele Patzer und es gelang ihm nicht nur, das Vater-Sohn-Duell für sich zu entscheiden, sondern mit seiner Leistung den vierten Platz in dieser starken ersten Startgruppe und im Gesamtklassement den hervorragenden sechsten Platz, noch vor Bahneigner Michael Ortmann zu belegen! Dies ließ ihn dann auch für den Rest des Tages mit stolzgeschwellter Brust und vielen kessen Sprüchen herumlaufen. Mit 201,87 Runden hatte Peter Hartmann am Ende die Zahl in die Bahn gebrannt, die es zu schlagen galt, mit deutlichem Abstand kamen Dirk Wolf nach 195,28 Runden und Daniel Hunder mit 192,48 Runden als Zweiter und Dritter ins Ziel. Michael Ortmann fuhr seinen Ferrari 246 nach 190,18 Runden über die Ziellinie, vor Nick Hartung, dem zweiten Youngster, der heute mit 177,46 Runden leider Schwäche zeigte.

In der zweiten Startgruppe war Alex Ortmann mit einem schönen Ferrari 375 Special als Favorit ausgeguckt und er sollte die Erwartungen mit einem pfeilschnellen Lauf sowie einer Rundenzahl von 207,48, und damit fünfeinhalb mehr als der bislang Führende Peter Hartmann, auch erfüllen.

Das Siegerfahrzeug der Frontmotorklasse . . .

Vier weitere starke Fahrer traten gegeneinander an:, Jens Themsfeld auf Mercedes W196, Ingo Heimann, diesmal als Underdog im eher behäbigen Vanwall unterwegs, Andreas Huth, dessen sauber und mit viel Liebe zum Detail aufgebauter Maserati 4CLT schon andernorts seine Möglichkeiten aufgezeigt hatte und Thomas Willner, der seinen gelben Ferrari Supersqualo offensichtlich einer Leistungskur unterzogen hatte.

Robert Ehl trat im bekannten BRM an, der ihm jedoch, wie das Fahrzeug von Thomas Will-

bert, diesmal kein Glück brachte. Ein technischer Defekt warf ihn zurück. 176,84 Runden bedeuteten den vorletzten Platz im Gesamtklassement; ob es denn an der Marke liegt?
Taffy Ulrich, auch diesmal wieder mit dem schon bisher etwas glücklosen Offenhauser Indy-Special unterwegs, fand seinen Rhythmus ebenfalls nicht und konnte mit 178,53 Runden nicht überzeugen. Ein elfter Platz war damit drin, mehr aber auch nicht. Wie ging das Duell zwischen Jens, Ingo und Andreas aus?
Jens, der offensichtlich mittlerweile gelernt hat, seine Autos standfest zu machen, auch wenn es an der Optik noch etwas mangelt, ist nun in der Lage, seine fahrerische Stärke auszuspielen. Mit einer Rundenzahl von 195,34 schob er sich im Gesamtklassement mit einem hauchdünnen Vorsprung von sage und schreibe 6 Teilstrichen noch vor dem intimen Bahnkenner Dirk Wolf auf den dritten Platz und erreichte damit das beste Ergebnis derjenigen Fahrergruppe, die mit der Bahn nicht eingehend vertraut war. Dafür gebührt ihm Respekt!

Supersqualo von Th. Willner - Expresspost ?

Andreas Huth und Thomas Willner kamen mit der ungewohnten Strecke nicht ganz so gut zurecht und konnten das Potential ihrer Boliden nicht so gut einsetzen. Mit 189,10 Runden blieb es für Andreas bei Platz 8, knapp dahinter Thomas mit 187,71 Runden auf Platz neun. Ingos Vanwall war leider vom Fehlerteufel verhext, so dass mit 185,10 Runden nur der zehnte Platz gelang. Von der fahrerischen Stärke wäre sicher eine bessere Platzierung drin gewesen.

Die Fahrzeit von 5 Minuten pro Spur hinterließ erste Spuren auf den Gesichtern der Fahrer, so dass alle dankbar den schon längst über die Al-dente-Phase hinaus wartenden Spaghetti zusprachen. Diese Mittagspause hatten wir uns redlich verdient!
Nach entsprechender Stärkung ging es an die Bewertung für den Preis „Best of Show“, wofür die Boliden der

Heckmotor-Formelwagen

auf der Bahn Aufstellung nahmen. Hier war wiederum ein attraktives Feld zusammengekommen.

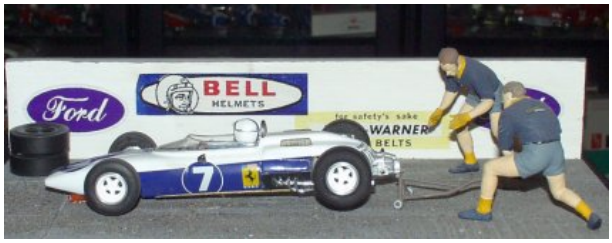
Die Preisverleihung erfolgte jedoch später, zu begierig waren alle, ihre Heckmotorrenner in Aktion zu setzen, zumal der Bahnstrom gegenüber der ersten Klasse um ein Volt auf 10 Volt erhöht wurde.

Mit Alexander Ortmann stand in der ersten Startgruppe gleich der stärkste Mann am Regler. Er katapultierte seinen Ferrai 156 in der späten Version ohne Haifischmaul auf uneinholbare 220,27 Runden und das sozusagen ganz nebenbei, denn er hatte es eilig, zu einem Fußballspiel zu kommen.

Von Michael Ortmann für seinen Sohn perfekt vorbereitet: Ferrari 156

Mit Jens Themsfeld auf Cooper und Daniel Hunder im Leih-Cooper waren hier zwei weitere starke Fahrer unterwegs, die mit 202,05 Runden (Jens) und 196,85 Runden (Daniel) im Endergebnis die Plätze 5 und 6 belegten. Robert Ehl hatte den von seinem Sohn Alexander aufgebauten, wunderschönen Honda RA272 mitgebracht, ein Auto, das aus einem Hasegawa-Bausatz aufgebaut, sein optisches und technisches Potential ausspielen konnte. Robert brachte es mit 194,47 Runden auf einen guten achten Platz. Der Newbie Thomas Willbert zeigte, dass er mit einem sauber gebauten

Auto, in diesem Falle ein von Michael Ortmann geliehener (noch nicht ganz fertiger) Cooper T59, auch für bessere Platzierungen gut ist und erreichte mit 187,30 Runden den elften Platz, knapp vor Robert Willner, der die Konstanz, die er im ersten Lauf gezeigt hatte, hier nicht wiederholen konnte. Der Leih-Cooper war ihm mit 10 Volt zu nervös, zu oft von der Strecke bedeutete im Ergebnis den zwölften Platz mit 187,15 Runden. Immer noch besser jedoch als Taffy Ulrich, der seinen nach dem kapitalen Sturz von Siegen wieder hergerichteten Lola nicht in den Griff bekam. Robert Willner veranlasste dies zu dem treffenden Ausspruch: „Du, Taffy, ich glaub´, das ist mehr ein Auto zum Cruisen“. Ergeben sah Taffy schon an dem letzten verbliebenen Endrohr der „feschen Lola“ die rote Laterne baumeln, doch es sollte noch anders kommen.



Basis: Kitty. So schön können 60er-Jahre-Originalkarossen hergerichtet werden. Ferrari 158

Die Cracks der zweiten Startgruppe, allen voran Michael Ortmann, Dirk Wolf, Peter Hartmann und Ingo Heimann wollten ein Rennen wie einen Paukenschlag und bekamen: eine Terrorphase nach der nächsten. Das Adrenalin kam in Wallung, die Streckenposten konnten nicht genug spurten, um größere Karambolagen zu verhindern und Daniel Hunder, der mit großer Umsicht die Rennleitung innehatte und sichtlich bemüht war, durch zeitiges Betätigen der Bahnstromunterbrechung größere Schäden zu vermeiden, musste sich manch herbes Wort an den Kopf werfen lassen. Doch ist seinem Eingreifen zu verdanken, dass die Autos im wesentlichen heil blieben, auch wenn der BRM P57 von Thomas Willner sogar einmal mit dem harten Boden der Realität Bekanntschaft machte. Das reichte am Ende mit 190,10 Runden noch für Platz neun.. Ingo Heimann, der ja bekanntermaßen immer ruhiger wird, je wilder das Getümmel um ihn herum, sah seine Chance, die Scharte vom ersten Lauf auszuwetzen. Cool pilotierte er seinen als „gelbe Gefahr“ bekannten Cooper T60 mit 195,75 Runden auf den siebten Platz, während Michael Ortmann im 1965er BRM, Peter Hartmann auf einem weiteren BRM P57 und Dirk Wolf auf einem sehr schönen Ferrari 158 aus dem Ortmannschen Rennstall wie entfesselt fighteten und sich keinen Teilstrich zu schenken versuchten.

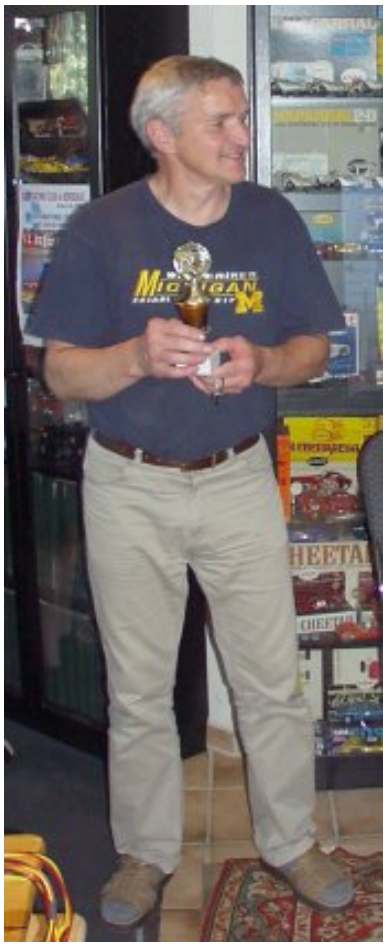
Der Zieleinlauf lautete dann auch: Michael Ortmann mit 213,24 Runden auf dem zweiten Gesamtplatz vor Dirk Wolf mit 211,48 Runden (3. Platz) und Peter Hartmann mit 203,27 Runden (4.Platz). Weit abgeschlagen in dieser Gruppe Nick Hartung, der den Leih-Cooper von Taffy zwar nur beinahe ganz ließ, im Schlussergebnis aber mit 187,92 Runden immer noch auf Platz 10 gelangte und damit das Youngster-Duell mit Robert Willner 1:1 ausgehen ließ.

Der Mann mit dem schönsten Auto im Feld (jetzt kann es ja gesagt werden), Andreas Huth, hatte zwar mit seinem zweiten Lotus 19 wieder ein modellbauerisches Highlight auf die Schiene gesetzt, jedoch laufen wollte das Ding irgendwie nicht so recht. Das enttäuschende Ergebnis von 178,92 Runden machte gerade noch Taffy glücklich, der die rote Laterne zu guter Letzt noch weiterreichen durfte.

Lotus 19 von A.Huth - schön aber nicht schnell

Erschöpfung zeigte sich auf den Gesichtern von Kombattanten, Streckenposten und Rennleitung, so dass beschlossen wurde, zunächst dem bereit gestellten Kaffee und Kuchen zuzusprechen, damit man einigermaßen erfrischt die Siegerehrung vollziehen konnte.

Peter Hartmann fand die diesen schönen Tag passend abschließenden launigen Worte und überreichte zunächst „in Vertretung“ Michael Ortmann für seinen fußballspielenden Sohn den Pokal für den Sieg in der Frontmotorklasse.



Vaterstolz

Dann gab er den Gewinner des „Best of Show“ Preises bekannt: Andreas Huth kann sich das schön gerahmtes Bild eines Brabham bei Regen in Spa an die Wand hängen.
Und weil es so schön ist, der Concours Gewinner noch einmal aus einer anderen Perspektive:

Als letzter Akt im Formel-Theater war der Pokal für die Heckmotorklasse zu vergeben, und wieder konnte sich Michael Ortmann für seinen Sohn freuen.

„Best of Show“

Mit Dank an Michael Ortmann für die Gastfreundschaft und Bewirtung, sowie unter Zurücklassung des einen oder anderen „Scheinchens“ im Tausch gegen gute Dinge aus dem erwähnten Lagerbestand gingen danach die Teilnehmer auf den Heimweg in einen schönen, lauen Sommerabend.

Kommen Sie wieder, wenn der letzte Classic Formula Day dieses Jahres am 11.11.2006 Kamp-Lintfort startet?
Das hoffen: Peter Hartmann und Taffy Ulrich, die sich natürlich auch über weiteren Zuspruch freuen würden.

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

Käfer-Cup

4. Lauf am 10. September 2006 in Moers

geschrieben von Andy

Nach nur acht Tagen erlebte der Daytona Speedway, das Holzoval von Hermann Pasch den nächsten Besuch einer Rennserie des „Wilden Westens“. Nach den Grand National Stock Cars gastierten nun die Käfer in Moers. Der vierte Lauf des Käfer Cup West bildete den Auftakt zur Rückrunde dieser Rennserie, die nun wieder über die Bahnen von Moers und Schwerte nach Aschendorf führt. Viele Teilnehmer des Käfer Cups sind auch regelmäßige Teilnehmer der NASCAR Rennserien von Manfred Stork und da am kommenden Wochenende die Winston Cup Cars ihren Lauf in Aschendorf absolvieren war für diese Leute Stress in Form von drei aufeinander folgenden Rennwochenenden angesagt. Schon im Vorfeld hatten einige Teilnehmer verlauten lassen, dass ihnen das doch zuviel würde und so rechnete man in Moers erst gar nicht mit neuen Teilnehmerrekorden.

Der Gastgeber und einer der Serienbosse mit vereint kritischem Blick . . .

Der Daytona Speedway ist den Käfer Freaks spätestens seit dem 3. Lauf im Mai gut bekannt und so konnte auf ausgiebiges Training verzichtet werden. Die meisten Teilnehmer trudelten erst gegen Mittag ein. Sonntags ist nun mal ein Tag wo man auch mal schön ausschlafen kann. Gegen 13 Uhr begannen Andreas Lippold und Thorsten Florijan mit der technischen Abnahme. Insgesamt 14 Fahrzeuge waren zu kontrollieren und passierten anstandslos diese Hürde. Zwei neue Käfer gab es zu begutachten, beides Vertreter der Getränkefraktion. Justin Pasch präsentierte einen wunderschönen Käfer im Red Bull Design und Andreas Lippold setzte zum ersten Mal seinen neuen Coca Cola Käfer ein.

Wunderschön und -schnell, der „Red Bull“ Käfer von Justin Pasch . . .

Ohne Mampf kein Kampf. Also wurde nach der Abnahme zunächst eine Mittagspause eingelegt. Hermann hatte den Grill angeworfen und Birgit hatte wieder allerhand leckere Salate gezaubert. Nachdem man dann noch den Start des Formel 1 Rennens in Monza verfolgt hatte ging es endlich an den Start.

Während der unersättliche Hans einen einsamen Extra-Platz (sog. Exil !!) zugewiesen bekam, . . .

. . . durften die anderen Käfer-Treter gemeinsam essen . . . ☺ ☺ ☺ ☺ ☺

In der ersten Gruppe startete Wolfgang Ullrich auf Spur 1, Hans Bickenbach auf Spur 2, Ilja Tubes auf Spur 3, Jill Pasch auf Spur 4, Nicola Tubes auf Spur 5 und Ulf Setzepfand auf Spur 6. Thomas Franke hatte das Rennen im Mai nicht mitgefahren und setzte daher den ersten Turn aus um dann das Rennen aufzunehmen. Ilja beendete den ersten Durchgang mit 48 Runden knapp vor Wolfgang und Hans. Im zweiten Turn konnte er seine Konkurrenten mit weiteren 50 Runden schon deutlich distanzieren, aber Thomas Franke ließ hier mit 49 Runden aufhorchen. Der Bielefelder fuhr auch weiterhin konstant seine Turns und konnte sich so am Ende knapp die Führung in dieser Startgruppe erkämpfen. Ilja hatte im vierten und fünften Durchgang gepatzt und musste sich mit Rang zwei begnügen. Hans blies ab dem dritten Turn zur Aufholjagd, konnte aber den verkorksten ersten Heat nicht wettmachen und musste sich so mit Rang drei begnügen. Auf den weiteren Plätzen folgten Wolfgang, Jill und Nicola und Ulf, wobei die beiden Damen das Kunststück fertig brachten, exakt die gleiche Distanz zurückzulegen (281,43 Runden).

Walter Schäfer startete in der zweiten Gruppe auf Spur 1. Neben ihm Siggi Jung, Oliver Stork, Thorsten Florijan, Andreas Lippold und Justin Pasch. Hermann Pasch kam als siebter Fahrer nach dem ersten Turn ins Rennen. Justin schien von seinem Sieg beim Grand National Rennen beflügelt und brannte gleich 53 Runden in die kurze Spur 6. Damit lag er schon zwei Runden vor den Nächstplazierten Oliver und Andreas. Nur Oliver war im zweiten Heat in der Lage Justins Tempo zu gehen. Danach machte Pasch Junior den Sack zu. 316,18 Runden, das sind fast acht Runden mehr als der Sieger im Mai gefahren hatte. Mit knapp sieben Runden Rückstand folgte Oliver auf Platz zwei vor Andreas, der wiederum zwei Runden hinter dem Duisburger lag. Thorsten fuhr eher ein taktisches Rennen wobei er den Tabellenstand im Auge hatte. Sein Ziel war es, Siggi und Walter in Schach zu halten. Nach verhaltenem Start gelang ihm dies letztlich mit Rang vier. Siggi, Walter und Hermann folgten auf den weiteren Plätzen.

Um allzu großen Sprüngen in der Meisterschaftstabelle am Saisonende vorzubeugen wird ab jetzt schon das Streichergebnis berücksichtigt. So kommt es, dass derzeit Walter, Siggi und Justin Punktgleich Platz eins belegen, obwohl Thorsten insgesamt mehr Punkte gesammelt hat.

Nach dem Rennen wurde noch gemeinsam Kaffee getrunken und erst dann machten sich die Teilnehmer auf den Heimweg. Es war eine sehr entspannte Veranstaltung. Wegen der geringen Teilnehmerzahl kam überhaupt keine Hektik auf. Auch die Abnahme verlief ohne Stress und es gab auch keine lästigen Diskussionen wie man sie ja leider manchmal erlebt.

Das nächste Rennen findet am 8. Oktober auf der Bahn der „Carrera Freunde Schwerte“ statt. Man darf davon ausgehen, dass Siggi und Walter in ihrem „Wohnzimmer“ alles daran setzen werden, ihren Tabellenplatz zu behaupten.

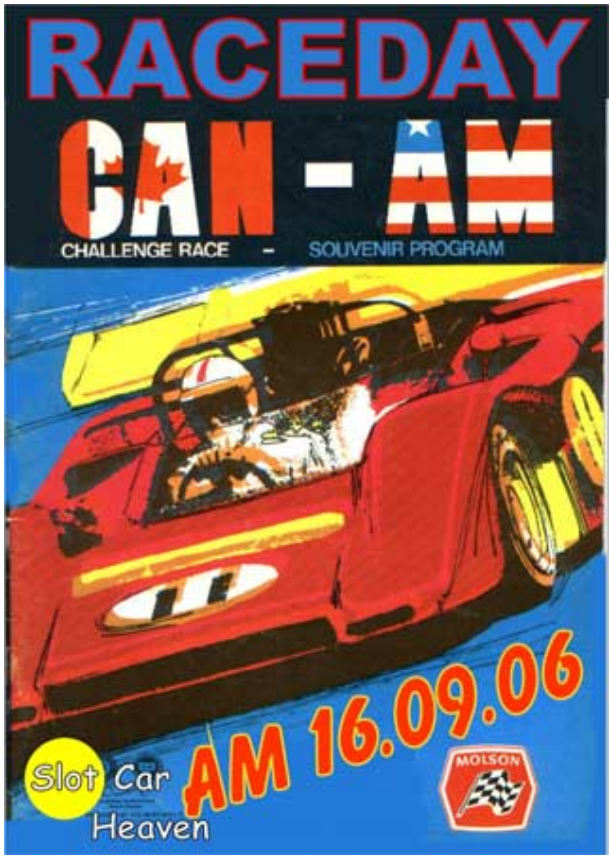
Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Käfer-Cup

Can-Am

am 16. September 2006 in Wuppertal
(. . . oder nur ein Stückchen ARD ?)

geschrieben von Horst Schlämmer

Hier im Westen und besonders bei den Jungs aus dem Heaven ist mit den DSC-tauglichen Trans-Am Fahrzeugen kein Blumentopf zu gewinnen. Die Starterzahlen für ein ARD-Rennen nach DSC-Regularien hier im Westen sind einfach nicht gegeben. Dies liegt zum einen an der kleinen Fahrzeugauswahl bei Plastikbausätzen und zum anderen an der nicht einfachen Fahrbarkeit der Kits auf Kursen mit Carrera-Charakter. Ein paar Unermüdliche aus dem Heaven verfügen zwar über schöne Trans-Am Fahrzeuge, aber diese sind aus Resine-Kits entstanden. Dieser Werkstoff und die damit einhergehende Preisgestaltung hält den einen oder anderen Fahrer vom Bau eines Fahrzeuges ab.



Etwas optimistischer sieht die Sache bei den Can-Am Fahrzeugen aus. Hier bestimmen zwar auch Eigenbauten oder Fahrzeuge aus Kleinserien-Kits die Starterfelder, doch die relativ breiten Fahrzeuge lassen sich mit Fox-Motor auch auf der Carreraschiene mit gegenläufigen Kurvenfolgen (für dich Michael O.: Zippel-Zappel) gutmütig fahren.

So ist aus dem ARD ein Can-Am Rennen geworden, zu dem wir uns am Sa, dem 16.09.06 im Wuppertaler Heaven treffen.

Der Heaven öffnet morgens um 10.00 Uhr, dann kann trainiert werden. Wir machen um 13.00 Uhr Abnahme und starten gegen 14.00 Uhr. Es gilt das DSC-Reglement der „großen“ Klasse 2 mit dem Zusatz für Can-Am Rennen.

Falls ihr einen Wagenpass der DSC für Euer Fahrzeug habt, bitte mitbringen. Die anderen Fahrzeuge werden von uns beurteilt. Diese Beurteilung gilt nur für unser Event !!

Den meisten der einschlägig bekannten Starter bei Can-Am Rennen im Heaven wurde im Vorfeld bereits Bescheid gesagt. Wir hoffen jedoch, dass noch weitere Can-Am Begeisterte zu uns stoßen und mit uns spielen wollen. Bitte sagt uns im Laufe der Woche Bescheid, ob ihr kommt oder nicht. Die Konditorinnen hätten gerne einen Überblick.

Zu dem Event erwarten wir wieder einmal Karl-Heinz Hornberg, der vielleicht seine Erlkönigvitrinen mitbringt und so den Jungs einen ersten Blick auf ein späteres Wunschmodell ermöglicht.

Wir freuen uns auf einen schönen und unkomplizierten Renntag mit viel Zeit für amerikanische Benzingespräche.