WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 98 -

19. Februar 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . ein ruhiges Wochenende liegt hinter dem Wilden Westen. Nur die Wild West Team Classics fand in Vohwinkel statt.
Nächstes Weekend starten gleich zwei Serien ihre Saison 2007. Die NASCAR Oldtimer gastieren auf dem Speedway in Moers - und die LM'75 fährt im Dortmunder ScaRaDo.

Was bringt die Ausgabe 98 der „**WILD WEST WEEKLY**“ !? Beginnen wir mit dem Ungewöhnlichsten: „Experimentalreporter“ Ronald verfasste den Rennbericht vom Finale des Porsche 908/03 Cup in Duisburg als Comic - unter der treffenden Bezeichnung „**WILD WEST COMICS**“. Eine wahrhaft gelungene Premiere in der WWW . . . !!

Ein weiterer (Riesen-)Rennbericht stammt von Christian, der sich mit der WW Team Classics befasste.
Den Vorbericht zum Auftakt der 15. NASCAR Saison verfasste Manfred Stork - für eine Vorstellung der gänzlich neuen Rennserie LM'75 setzte sich Patrick an die Tastatur . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Wild West Team Classics am 17. Februar 2007 in Vohwinkel
- Porsche 908 Cup in Duisburg´s rennpiste
- NASCAR Grand National 1. Lauf am 24. Februar 2007 in Moers
- LM'75 1. Lauf am 25. Februar 2007 in Dortmund

Wild West Team Classics

am 17. Februar 2007 in Vohwinkel

geschrieben von Christian

Dabbeljudabbeljutici

oder ein Werksausflug in hellblau

Neuwerk. Es war der 17.Februar 2007. Nach der erfolgreichen Premiere der Wild West Team Classics im Vorjahr gab es nun die Neuauflage der WWTC auf den Carrera-Schienen der SRG Neuwerk. Obwohl es im Vorfeld kaum Infos zu erhaschen gab, wer denn den 2-Stunden Ritt so alles mitmachen wollte, wurde in der letzten Woche doch deutlich, dass es ein ganz illustres und überschaubares Teilnehmerfeld werden würde. Die IG DSC-West konnte dann auch am Donnerstag Ihren Pressereferenten davon überzeugen, ein paar Zeilen aufs Papier zu bringen, um von diesem Event zu berichten . . . ☺☺

Training

Der Lauf zur DSC-Neuwerk eine Woche vor der WWTC und der Donnerstag direkt vor der Veranstaltung wurde intensiv von etlichen Teilnehmern genutzt, um den Rost in den Zeigefingern loszuwerden und noch einmal die Streckenkenntnisse aufzufrischen. Wirklich Sensationelles oder Aufregendes gab es von diesen Einheiten aber nicht zu berichten.

Fakten

Bekanntlich ist ja der Teamchef in Neuwerk der Farbe hellblau verschrieben. Dass dies aber gleich von dreiviertel der teilnehmenden Teams zum Anlass genommen wurde, auch Autos in dieser Farbe an den Start zu bringen, konnte ja nun mal kein Mensch ahnen.
So waren dann in der Parc-Ferme Vitrine 9 Autos in Gulf-blau zu sehen, zu denen sich noch ein grauer, ein giftgrüner und ein silberner fahrbarer Untersatz gesellten.

Wo ist mein Auto ???

Noch deutlicher fiel die Wahl des Modells aus. 10x Zuffenhausen Typ 917K gegen 2x US-Power der Sorte GT40. Nur bei der Chassis-Auswahl waren sich die Teilnehmer noch einiger, denn 11x Edelmetall aus dem Hause Schöler und 1x Momo lautete hier die Auswahl.

Die Teams

Racing 4 OWL I

In der Besetzung Frank Hermes und „Aule“ Aulbur sicherlich als Geheimfavoriten einzuordnen. Beide Fahrer mit reichlich DSC-Erfahrung und -titeln versehen, einen sehr schnellen Porsche 917K auf Schöler Striker als Arbeitsgerät und die Hoffnung auf spannende Zweikämpfe prägen das Bild dieser Mannschaft.

Racing 4 OWL II

Andre Brocke und Andreas Rehm vertrauten auf Ford GT40, aber in gulf-blau, bitteschön.
Wenig Vorbereitung auf der Bahn in Neuwerk, aber dafür ein Trainings-Lager in Vorfeld bezüglich Reifenwechsel ließ von diesen beiden Jungs noch etliches erwarten.

Die Grabows

Eigentlich als Team Racing 4 OWL III vorgesehen, allerdings aufgrund „schlampig“ ausgefüllter Nennformulare einfach mit dem Hausnamen bedacht. Somit wollten Günther und Dennis diese kleine Scharte im Rennen wieder gut machen, aber auf jeden Fall dabei den hellblauen (was sonst) 917K auf Momo als ganzes wieder mit nach Hause nehmen.

Scarado

Die Dortmunder Fraktion hatte sich auch den Zuffenhausener 917 vorbereitet, der von Björn Körner und Rafael Gdanitz pilotiert wurde. Diverse Teams hatte man sich als potentielle Gegner zurechtgelegt, wollte dabei aber viel Spaß haben.

Drückerbande

Die beiden Jungs aus Wuppertal, ihres Zeichens Vize-Champion der WWTC 2006, vertrauten auch auf 917K in, ja genau, blau eben. Andi Baum hatte in etlichen Trainings seine Ambitionen untermauert, während Werner Bolz aus seiner allseits bekannten und geschätzten Ruhe nicht zu bringen war.

Soll & Haben

Das erste der Heimteams hatte mit Patrick Fischer und Olli Pohl ein sehr gemischtes Duo anzubieten, jedoch stand hier der Teamgedanke ganz im Vordergrund. Patrick schraubt, Patrick wechselt Räder, Patrick muss ein paar Runden wieder gut machen, und Olli, ja Olli fährt einfach seine Turns herunter. Fertig ist die Teamstrategie. Als Waffe wurde der wohl schmalste GT40 MKII (in grau !!!!) im Westen erkoren.

FDP

Die Freunde der Rennpiste rückten diesmal nicht mit Ronald Eidecker an, sondern der gute Kai-Uwe Schott hatte sich Lutz Müller als Verstärkung arrangiert. Als Zielvorgabe hatte man sich gesetzt, ja nicht letzter werden und einen schönen Tag haben. Realisieren wollten beide das mit dem GRÜNEN 917K von Kai-Uwe. Lutz wollte die Sau halt selbst auf der Strecke herauslassen.

RG Sauerland

Eine neue Kombination von Sauerländern zeigte sich hier, denn Michael Rettler und Christian Grüttner sind normalerweise nur im „gegeneinander“ auf den Pisten unterwegs. Für dieses Event wurde daraus ein Team und auch der kurzfristige Wechsel von GT40 auf 917K tat der Stimmung dieser Jungs keinen Abbruch. Zielvorgabe war nicht aus der zweiten Startgruppe heraus zu fallen.

Scuderia Siegen

Dieter Sommer hatte als Co-Piloten Uwe Schöler gewinnen können, den Schöpfer der schon genannten nicht rostenden Chassis. Obwohl Uwe eher Holz-Fanatiker ist und Plaste das letzte Mal vor 4 Jahren unter die Räder nahm, zeigte das Training bereits Wirkung und schnelle Zeiten. Ob das aber für einen Podiumsplatz mit dem 917K (hell-hellblau) reicht wagten beide eher zu bezweifeln.

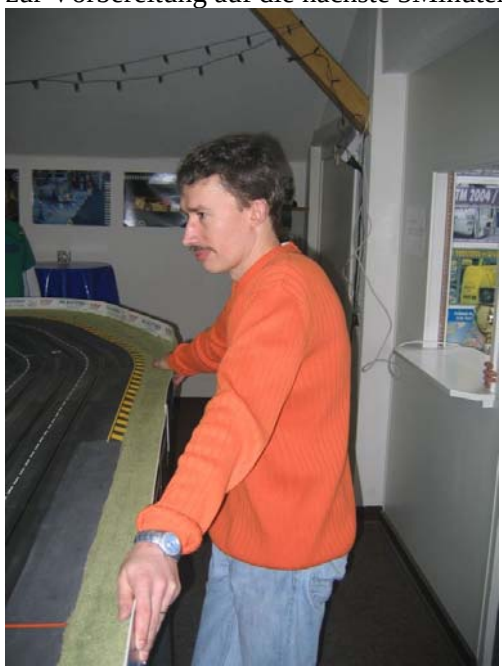
Neuwerk

Mit Andreas Leben und Michael Kaltenpoth ein weiteres Team aus, der Name sagt es ja schon, nem Wuppertaler Vorort. Arbeitsgerät für die beiden ein 917K in …….. . Als Marschroute hatte Andreas Top5 ausgegeben, was nach einer reichlichen Nachjustierung des Chassis auch möglich erschien.

FAME Racing
Mehmet Simsek und Frank Schauf hatten sich zusammengetan, um die arrivierten Jungs da vorne mal richtig aufzumischen, hatte Mehmet doch beim DSC-Nord Lauf seine Klasse aufblitzen lassen. Zumal auf der Heimbahn und mit einem sauschnellen 917K der Farbe aus dem Hause Gulf, wer weiß….

Lightblue Racing
Last but not least die einzige Dame im Feld und Ihr Co, Andrea Fischer und Stephan Bolz.
Die schnelle Amazone und jugendlicher Elan ließen einiges für die Rennen erwarten. Eine konkrete Erwartung hegte keiner der beiden. Ach ja, das Auto, was wohl Porsche 917K in genau, hellblau.

Pre-Race
Nachdem alle Teams am Samstag noch mal eingehend trainierten, bat DSC-West Orgaleiter Patrick Fischer pünktlich zum bekannten 11Uhr-Tee. Nach der Begrüßung wurden die Teams kurz und knackig mit einigen Abläufen und Neuerungen vertraut gemacht.
So war jedes Team dafür verantwortlich sein Auto selbst nach jedem Turn zeitgerecht (innerhalb von 60 sec) umzusetzen und mit neuer Startnummer zu versehen. Mehr dazu später.
Auch die Entnahme und Rückführung ins Parc-Fermé unterlag den Teammitgliedern. Nach jedem Spurwechsel gab der Rennleiter durch die Ansage „noch 10…, noch 5 Sekunden“ klare Kommandos zur Vorbereitung auf die nächste 5Minuten-Hatz.



So, ich will mal so sagen

Ansonsten galt das übliche, 25mm Reifen, Bodenfreiheit 0,8mm vor, während und nach dem Rennen, Reparaturen und Reifen-Wechsel nur bei Strom auf der Bahn.
Concours-Bewertung erfolgte durch Dieter Sommer, der aber nur wenige Fahrzeuge zu sehen bekam, und auch Patrick hatte mit der technischen Abnahme der 12 Boliden wenig Mühe. Sorgsame Vorbereitung aller Teams ließ Ehrenrunden erst gar nicht notwendig erscheinen.

Bisschen hier und da noch richten

Erwähnenswert hier vielleicht der Moment, als Andi Baum doch zum Einbau einer Getriebeattrappe im 917K aufgefordert wurde, um denn die 18 Punkte im Concours zu behalten. Die aufkommende Hektik legte sich aber schnell, und so fanden alle Autos den Weg zum Qualifying.
Dieses wurde auf Bahn 2 mit 1 Minute Fahrzeit ausgetragen. Alle 12 Teams gaben ihr bestes, manche „zeigten nicht gleich alles“ (FDP), andere

waren voll von der Rolle (RG Sauerland) aber mit folgendem Endergebnis:

Drückerbande	8,66 Rd
Scuderia Siegen	8,66 Rd
Racing 4 OWL I	8,64 Rd
Neuwerk	8,61 Rd
Lightblue Racing	8,46 Rd
ScaRaDo	8,43 Rd
Racing 4 OWL II	8,41 Rd
Die Grabows	8,40 Rd
FAME Racing	8,36 Rd
Soll & Haben	8,12 Rd
FDP	7,95 Rd
RG Sauerland	7,41 Rd

Somit waren die Positionen bezogen und es ging ans . . .

Rennen fahren

1. Gruppe

Die langsamere Startgruppe nahm den Rennbetrieb mit sehr viel Disziplin und Ruhe auf.

Die Ruhe vor dem Sturm

Schnell wurde deutlich, dass FAME Racing im Quali nicht alles zeigte, denn Mehmet konnte sich schnell vom Rest der Gruppe absetzen. Team Grabow mit Günther an Drücker und FDP mit Lutz Müller zeigten rundenlang auf den beiden mittleren Spuren, wie Zweikampf aussehen soll, während Soll & Haben mit Olli am Regler alle wie wild vor sich her jagte. Über die spuren entwickelte sich eine enge Kiste zwischen OWL II, FDP, Grabows und RG Sauerland, denn alle 4 Teams lagen nie mehr als 1,5 Runden auseinander. Als erstes Team wechselt Soll & Haben auf neue Pneus. Nach der ersten halben Stunde war folgender Zieleinlauf auf den Monitoren ablesbar:

1. FAME Racing.....244,51 Rd
2. Racing 4 OWL II .....237,27 Rd
3. RG Sauerland.....236,27 Rd
4. FDP .....236,18 Rd
5. Grabows.....234,90 Rd
6. Soll + Haben .....223,29 Rd

2. Gruppe

Es war soweit. 6mal einheitlich Porsche 917K hellblau fand sich an der Startlinie ein. Was für ein Job für die Einsetzer. Konzentration war angesagt. Das schnelle Mädel und 5 weitere Jungs gaben nun mächtig Gas, denn 244,51 Runden waren schon mal ne Vorgabe.

Drückerbande und Scuderia Siegen legten auch gleich mit 6,9er Zeiten vor, dicht gefolgt von OWL I mit 7,0sek pro Runde. Für die erste Unterbrechung sorgte dann aber nicht etwa ein verwirrter Streckenposten, sondern Andrea Fischer, denn sie war diejenige, die Ihr eigenes Auto aus den Augen verlor und für mindestens zwei Runden ein anderes Auto imaginär bewegte. Erst der Terror-Ruf machte diesem Fauxpas ein Ende und es konnte weiter gehen.

Die stärksten Teams nagelten nun 41 bis 42 Runden je Spur in die Bahn, wobei die Drückerbande durch 2 Abflüge auffiel, während Scuderia Siegen mit Dieter Sommer nicht ganz das Tempo mitgehen konnte. ScaRaDo und Lightblue Racing hatten sich für einen Reifenwechsel auf der letzten Spur entscheiden, um für kommende Aufgaben gerüstet zu sein.

Rennleiter Jörg Fischer schaltete nach 30 Minuten ab und folgender Renneinlauf wurde notiert:

1. Drückerbande .....245,27 Rd
2. Racing 4 OWL I .....245,25 Rd
3. Scuderia Siegen .....242,42 Rd
4. Neuwerk .....240,27 Rd
5. Lightblue Racing .....235,41 Rd
6. Scarado .....231,72 Rd

3. Gruppe

Das Regrouping brachte Lightblue Racing und ScaRaDo erneut an den Start - zusammen mit Grabows (Dennis), FDP (Kai-Uwe S.), RG Sauerland (CHG) und Soll & Haben. In dieser Gruppe wurde das Tempo klar von Soll & Haben mit Patrick Fischer und Lightblue Racing (St. Bolz) am Regler vorgegeben, die sich schnell von allen anderen absetzen konnte. Björn Körner vom Team ScaRaDo blieb ihnen dicht auf den Fersen, während FDP und RG Sauerland mit Grip-Defizit rumrutschte und sich nun auch zum Reifenwechsel entschied. Eine entspannte Atmosphäre durch alle Spuren hindurch, einfach toll zuzuschauen.

Nach Addition aller 6 Spuren zeigte das Ergebnisblatt:

1. Lightblue Racing .....243,79 Rd
2. Soll & Haben .....241,81 Rd
3. Scarado .....237,14 Rd
4. Grabows.....230,50 Rd
5. RG Sauerland .....226,11 Rd
6. FDP.....222,16 Rd

Zuschauen ist auch schön

4. Gruppe

Das Einheitsbild von hellblauen Porsche 917 (Drückerbande, Scuderia Siegen, OWL I, Neuwerk und FAME Racing) wurde nur durch einen GT40 (OWL II) unterbrochen, der dann aber standesgemäß in der richtigen Farbe. Also wieder keine Erleichterung für die Streckenposten. Da hier aber eine Startgruppe mit einer Fehlerquote gegen null unterwegs war, gab es nicht viel Möglichkeit sich beim Einsetzen zu vertun. Alle Teams liefen während der Turns die Service-Ecke an, um neues frisch poliertes schwarzes Gold aufzunehmen.

Handwerkszeug

Die schnellsten Wechsel gingen in unter 20 Sekunden über die Bühne, konnten aber schon mal bis zu 40 Sekunden dauern. In Turn 5 wurde es kurzfristig etwas ruppiger, da sich etliche Starter nicht immer über Vorfahrt und Überholmanöver einig waren. Kurz vor Schluss war man bei der Drückerbande so komfortabel vorne, dass man sich für noch einen Reifenwechsel entschied und das Team mit Werner Bolz am Ruder, äh Regler, dennoch diese Gruppe für sich entscheiden konnte. Zusammengefasst lautete der Zieleinlauf:

1. Drückerbande.....241,18 Rd
2. Neuwerk.....238,59 Rd
3. Racing 4 OWL I.....238,54 Rd
4. FAME Racing.....236,68 Rd
5. Scuderia Siegen.....235,27 Rd
6. Racing 4 OWL II.....226,11 Rd

Halbzeit

Die Rennleitung war nun damit beschäftigt alle Runden zusammenzuzählen, um für den dunklen Teil der Geschichte, also die Fahrt in die Dämmerung, eine aktuelle Startreihenfolge zu ermitteln.
Diese kurze Pause nutzten dann etliche Fahrer zur Stärkung in der Cafeteria der Bahn.
Dort gab es neben einer leckeren Käsesuppe auch „Frikadellchen“ mit Nudel- oder Kartoffelsalat. Werner Bolz musste allerdings eine Beschwerde los werden, denn das von Ihm heiß ersehnte Kuchenbuffet blieb leider leer. Trotzdem gaben sich alle Neuwerker große Mühe, die hungrigen Mäuler zu beruhigen, waren doch die Brötchen am morgen schon ein Gedicht.

Küchenchef Mehmet

Es blieb auch Zeit für die eine oder andere Zigarette im Vorraum, dessen Luft nicht unbedingt angenehmer war als das was im Bahnraum rumwaberte. Benzingespräche waren an der Tagesordnung, Gründe wurden gesucht warum denn jetzt die 246er Runden-Schallmauer noch nicht durchbrochen war, und der ein oder andere bekam Besuch aus dem Kreise der Familie. Die Bellestrik-Abteilung rund um Dana wurde durch Marion (Anhang von Andreas Rehm) verstärkt und beide frönten dem gedruckten Wort.

Werner Bolz mit Slot-Nachwuchs . . . ??

Als dann die Startaufstellung für die zweite Hälfte stand und es weitergehen sollte, musste Andi Rehm seinen Teampartner André Brocke doch noch von dessen Teller losreißen und an den Startplatz befördern. Folgenden Zwischenstand hatte der Laptop nämlich ausgespuckt:

1. Drückerbande W-Tal .....486,45 Rd
2. Racing 4 OWL 1.....483,79 Rd
3. FAME Racing.....481,19 Rd
4. Lightblue Racing .....479,20 Rd
5. Neuwerk.....478,86 Rd
6. Scuderia Siegen .....477,69 Rd
7. ScaRaDo .....468,86 Rd
8. Grabows.....465,40 Rd
9. Soll & Haben .....465,10 Rd
10. RG Sauerland.....464,91 Rd
11. Racing 4 OWL 2.....463,38 Rd
12. FDP.....458,34 Rd

Also, Dämmerung war befohlen, und so ging das Licht im Bahnraum aus, aber auch die Autos blieben dunkel, denn man hatte zugunsten der Übersichtlichkeit und um einige nachtblinde Geschöpfe nicht zu sehr zu benachteiligen ein Verbot der H4-Zusatzbirnen in den Autos ausgesprochen. Da es aber noch früh am Tag war, so gegen 16 Uhr, trat die Verdunkelung nur sehr langsam ein, und jedes Team konnte sich an die neuen Gegebenheiten gut anpassen.

Es wurde aber auch zusehends leerer im Bahnraum, was zum einen mit der entspannten Atmosphäre aber auch mit dem guten Wetter außerhalb zu tun hatte.

Was kommt denn nach der 5 . . . ??

5. Gruppe

Am Start standen die Herren Rafael G., Günther G., Olli P. (huch), Michael R., Andre B. und Kai-Uwe S. Letzterer wollte einfach nur noch das es vorbei war, hatte doch die Teamsitzung in dunklen Gemäuern am Vorabend deutliche Spuren hinterlassen. Teampartner Lutz M. klagte zudem seit geraumer zeit über Stromprobleme, und überhaupt….

Nach den obligatorischen „noch 5 Sekunden“ des Rennleiters ging es auf die Reise.

Die RG Sauerland kam direkt gut mit den Lichtverhältnissen zurecht und lag knapp vorne mit je 39 runden Turns. Soll & Haben mit einem frühen Reifenwechsel, während die anderen Teams erst noch etliche Runden drehten. Dabei lag OWL II leicht in Führung vor RG Sauerland und ScaRaDo, leicht abgeschlagen FDP und Grabows. Auffällig war, dass die Rundenzeiten sich im Bereich von 7,6 -7,8 einpendelten, lag es am Licht ?? Wohl eher an den Reifen, denn alle Teams zogen im Laufe der Spuren nach und ließen von den Teamkollegen neue Pneus aufschnallen. Schlagartig wurden wieder schnellere Zeiten auf die Plastikschiene gebrannt, und nach dem Ausrollen der Boliden hatte sich folgendes Ergebnis etabliert. (Ausrollen deshalb, weil die angekündigte „Terror-Stromlos-Sofort-Stillstands-Schaltung“ noch nicht aktiviert wurde.

1. Racing 4 OWL 2 .....232,60 Rd
2. RG Sauerland .....230,78 Rd
3. Scarado .....230,28 Rd
4. FDP .....227,25 Rd
5. Grabows.....223,73 Rd
6. Soll & Haben .....223,01 Rd

6. Gruppe

Erneut hatten wir die Konstellation 6x Porsche 917 in Gulf-blau, was in Kombination mit den Lichtverhältnissen (die aber jederzeit mehr als ausreichend waren) für neue Spannung sorgte.

Mal ein Eindruck von 6x hellblau (der grüne da gehört zu FDP)

Aber alle Teilnehmer fuhren mit der nötigen Disziplin, Stellen fürs überholen wurden kurzfristig angekündigt oder der Zeigefinger kurz gelöst, um den anderen vorbeizulassen. Dass es hier und da zu Abflügen kam, war nicht zu vermeiden, alles in allem aber eine sehr ruhige Truppe mit verdammt schnelle Rundenzeiten. Die Teams planten früher oder später Reifenwechsel ein, wobei die Führung der Drückerbande mit Werner Bolz am Volant nie wirklich in Gefahr geriet. OWL I mit Frank Hermes und FAME Racing mit Frank Schauf konnten nur im Abstand folgen, blieben aber in Reichweite. Die zweite Hälfte dieser Gruppe hatte sich zu einem engen Grüppchen vereint, was im Teilstrich-Bereich um die Bahn flitzte. Wie knapp es wurde, zeigte das Protokoll, denn gerade mal 1,2 Runden lagen nach den 30 Minuten zwischen den Jungs und dem Mädel. Exakt waren es:

1. Drückerbande W-Tal .....243,40 Rd
2. Racing 4 OWL 1.....240,65 Rd
3. FAME Racing.....237,39 Rd
4. Scuderia Siegen .....235,81 Rd
5. Lightblue Racing .....235,76 Rd
6. Neuwerk .....234,60 Rd

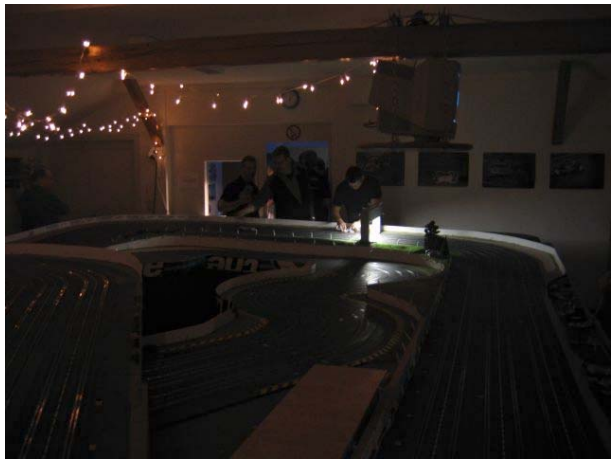
7. Gruppe

Der vorletzte Start lag an, und die Dämmerung setzte immer mehr ein. Dennoch waren alle sechs Fahrer ordentlich fix unterwegs, denn die eingeschränkte Sicht führte offenbar zu einer völlig neuen Definition von Bremspunkten und Kurventempo. Allerdings fiel RG Sauerland mit Chg durch zwei unnötige Rauswürfe von Mitstreitern negativ auf dieser Phase. Von dieser Stelle dafür noch mal ein ganz großes Tschuldigung. Andreas Rehm hatte deutlich mit der Dunkelheit zu kämpfen und fiel immer weiter zurück. Lutz Müller von FDP klagte weiterhin über Stromaufnahme-Defizite (oder wie nennt man das in Uni-Kreisen ? ☺☺, während Björn Körner/ScaRaDo seine Zielsetzung, vor RG Sauerland zu landen, umzusetzen versuchte. Dennis Grabow hielt sich etwas zurück und beobachtete diese Entwicklung aus sicherer Entfernung. Christian Grüttner von RG Sauerland zeigte etliche Abflüge auf Bahn 1, als er versuchte, ScaRaDo hinter sich zu halten. Davon völlig unbeeindruckt spulte Patrick Fischer von Soll & Haben seine Bahnen ab, um die Bilanz des Teams noch zu verbessern. Nach einer halben Stunde war Schluss, und die Reihenfolge sah wie folgt aus:

1. Soll & Haben .....239,83 Rd
2. RG Sauerland .....235,64 Rd
3. Scarado .....234,27 Rd
4. Grabows.....231,97 Rd
5. FDP .....228,33 Rd
6. Racing 4 OWL 2.....224,97 Rd

8. Gruppe

Zum letzten Mal wurden die Fahrzeuge (ja genau, 6mal hellblau P917K) an diesem Tag an der Startlinie aufgebaut. Die letzte 30min-Hatz war angesagt, der Gesamtsieger und weitere Podiums-Kandidaten wollten noch ermittelt werden. Draußen war es mittlerweile stockduster, also auch Dunkelstunde auf der Bahn.



Startaufstellung, die letzte

Direkt zu Anfang legten alle Teams noch einen Boxenstop ein, um neue Räder aufzuziehen, um mit frischem Gummi den Kampf um die Plätze aufzunehmen. Besonders eilig hatte es dabei Dieter Sommer, der bei der Anfahrt auf die Service-Zone seinen 917 auf dem Slot schmiss und somit noch den Mechaniker (in diesem Fall Frank) zu raschem Eingreifen zwang. Anschließend war Dieter nach eigener Aussage mit mehr als 100% unterwegs, was aber auch zu der einen oder anderen Offroad-Einlage führte. Ansonsten eine sehr geschlossene Truppe was Rundenzeiten und Performance anging. Aule von OWL I machte zwischendurch nicht unbedingt genau das, was Teamchef Frank ausgegeben hatte, aber vielleicht hat er das ja auch gar nicht mitgekriegt. Gleichauf mit Aule waren die Teams Neuwerk mit Andreas Leben, Lightblue Racing mit SteBolz, FAME Racing mit Mehmet Simsek sowie Scuderia Siegen mit DiSo, und es wurde herzlich um Positionen gekämpft, ohne jedoch unfair auszuarten. Die letzten Turns wurden dann von allen im Bahnraum Anwesenden aufmerksam verfolgt und die Atmosphäre war ruhig und gespannt zugleich. Die letzten Sekunden wurden förmlich heruntergezählt und dann war der Bahnstrom aus. Andi Baum von der Drückerbande hatte das Ding mit drei Runden Vorsprung nach hause geschaukelt und Lightblue Racing und FAME Racing auf die Plätze verwiesen.
Die Anspannung war nun gewichen und allen war eine sichtliche Erleichterung anzumerken.

Wir sind völlig entspannt

Die letzte Gruppe in Zahlen

1. Drückerbande W-Tal .....244,12 Rd
2. Lightblue Racing .....241,10 Rd
3. FAME Racing.....240,88 Rd
4. Scuderia Siegen .....240,66 Rd
5. Neuwerk.....239,83 Rd
6. Racing 4 OWL 1 .....239,00 Rd

Schnell wurde nun alles zusammengerechnet, die Concours-Punkte addiert und das Endergebnis ermittelt. Alle Autos verschwanden noch einmal im Parc-Fermé. Alle?? Nein, denn FDP hatte nach dem „Debakel“ die Karre schnell in der Kiste versteckt und sich wieder den Getränken zugewendet, aber auch der Presse das versprochene Exklusiv-Interview mit Rücksicht auf Frau und Kinder verwehrt.

Siegerehrung

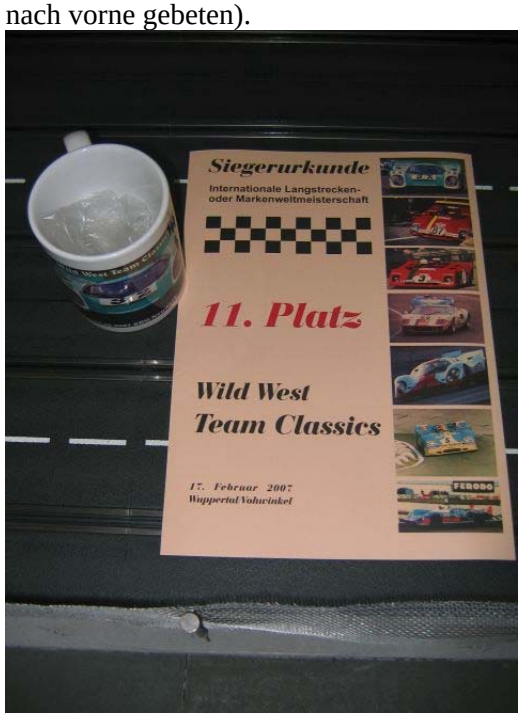
Zur Siegerehrung bot das Team der SRG Neuwerk noch ein Highlight auf. Denn mit Jürgen Neuhaus hatte sich ein Zeitzeuge und Pilot von diversen Porsche-Rennsport-Modellen in 1:1 eingefunden. In etlichen Benzingesprächen mit den Anwesenden konnte er aus seiner aktiven Zeit berichten und so manchen Vor- und Nachteil der einzelnen Varianten aufzeigen. Denn von 917K Gesipa über 917 PA, 908 und 911S hatte Jürgen Neuhaus etliche Fahrzeuge erfolgreich in Rennen wie den 1.000km, der Interserie oder 80h Veranstaltungen am Ring bewegt.

Porsche-Freaks wie Lutz Müller oder auch alte Hasen wie unser Werner kamen da aus dem Schwärmen nicht mehr heraus. Jürgen Neuhaus ließ es sich auch nicht nehmen den, Teilnehmern bei der Siegerehrung persönlich die Hand zu reichen, um zu gratulieren.

Eine tolle Geschichte die nach Wiederholung schreit.

Jürgen Neuhaus live 2007

Die Verkündung der Platzierungen und die Übergabe von WWTC-Becher und Urkunde lag dann in den Händen von Patrick Fischer und Dieter Sommer. Dabei wurden die Teams anhand der Ergebnisliste (natürlich in umgekehrter Reihenfolge nach vorne gebeten).



Ein Beschersche und eine Urkund

Als erste durfte Team **FDP** mit Lutz Müller/Kai-Uwe Schott) nach vorne, gefolgt von **RG Sauerland** (Michael Rettler/Christian Grüttner), die aufgrund der Concours noch von 8 auf 11 abrutschten. Davor **Racing 4 OWL II** (Andre Brocke/Andreas Rehm), die sich hinter den **Grabows** mit Günther und Dennis einreihten. Rang 8 ging an Patrick Fischer und Olli Pohl vom Team **Soll & Haben**, punktgleich mit **ScaRaDdo** unter Björn Körner/ Rafael Gdanietz, die aber aufgrund der Rundenzahl Platz 7 einheimsten. Platz 6 ging an **Neuwerk** in der Besetzung Andreas Leben/Michael Kaltenpoth. Davor auf Rang 5 die **Scuderia Siegen** mit den Fahrern DiSo und Uwe Schöler, geschlagen von **Lightblue Racing** mit Andrea Fischer und Stephan Bolz. Als erstes auf dem Podium konnte sich **FA-**

ME Racing mit Mehmet Scholl und Frank Schauf platzieren. Davor auf Platz 2 **Racing 4 OWL I** mit Frank Hermes und „Aule“ Aulbur, die sich nur einem Team geschlagen geben mussten.
Gewinner der Wild West Team Classics 2007 mit über 10 Runden Vorsprung ist die **Drückerbande** Wuppertal mit Werner Bolz und Andi Baum, die auf der Strecke eigentlich ungefährdet gewinnen konnten, und nur durch den Concours (ihr wisst, Getriebeatrappe und so) noch etwas bangen mussten. Applaus von den Rängen empfing die beiden bei der Becher-Übergabe.

After-Show

Das Rennen vorbei, die Preise vergeben, Glückwünsche verteilt. Was nun?
Es bleibt das Highlight des Tages zu ehren. Für mich eindeutig Werner Bolz, der es in seiner unnachahmlichen Ruhe fertig brachte, bei der Ansage „noch 10 Sekunden“ erstmal Ausschau nach dem Auto zu halten. Kollege Baum war schon sichtlich nervös, aber Werner hat es dann doch geschafft, bei Startfreigabe noch den Spuraufkleber passend auf dem Dach zu platzieren.
Im Anschluss an die Siegerehrung sah man noch etliche Slotter auf Shopping-Tour in den Regalen von „Fischers Laden“ verschwinden, um dann mit prall gefüllten Körben den Heimweg anzutreten. Andere ließen sich für Small-Talk auf den Sofas nieder und schwelgten in alten Zeiten und Planungen für die Zukunft.
Dann noch ein fettes Danke an Jörg Fischer, der trotz seiner Probleme in der Schulter die komplette Renndistanz über die Rennleitung souverän im Griff hatte. Gute Besserung von dieser Stelle. Ein Merci auch an die Küchen-Crew, die aus den vorhandenen Mitteln das beste gemacht hat. Die IG DSC-West mit Orga-Chef Patrick mit DiSo im Schlepptau hat eine gelungene Veranstaltung auf die Beine gestellt, danke hierfür.

Spaß hat es gemacht, oder ???

Aber Euch Teilnehmern gebührt ebenfalls Dank, denn durch Euer Engagement, dem gegenseitigen Respekt und dem Spaß an unserem Hobby war es ein entspannter Renntag mit tollen Autos und spannenden Rennen. Macht bitte weiter so und wir werden alle ein geniale Saison 2007 in der DSC-West erleben.

Euer Pressereferent

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / WW Team Classics

Platz	Team	Typ	Quali Rd	Concours Punkte	Hell 1.Turn Runden	Hell 2.Turn Runden	Dunkel 3.Turn Runden	Dunkel 4.Turn Runden	Gesamt Runden	Punkte Rennen	Gesamt Punkte
1	Drückerbande Wuppertal	917 K	8,66	**18,0**	245,27	241,18	243,40	244,12	973,97	**50,0**	**68,0**
2	Racing 4 OWL 1	917 K	8,64	**19,5**	245,25	238,54	240,65	239,00	963,44	**47,0**	**66,5**
3	FAME Racing	917 K	8,36	**20,0**	244,51	236,68	237,39	240,88	959,46	**44,0**	**64,0**
4	Lightblue Racing	917 K	8,46	**20,0**	235,41	243,79	235,76	241,10	956,06	**42,0**	**62,0**
5	Scuderia Siegen	917 K	8,66	**18,5**	242,42	235,27	235,81	240,66	954,16	**41,0**	**59,5**
6	Neuwerk	917 K	8,61	**18,5**	240,27	238,59	234,60	239,83	953,29	**40,0**	**58,5**
7	Scarado	917 K	8,43	**18,0**	231,72	237,14	230,28	234,27	933,41	**39,0**	**57,0**
8	Soll und Haben	GT 40	8,12	**20,0**	223,29	241,81	223,01	239,83	927,94	**37,0**	**57,0**
9	Grabows	917 K	8,40	**20,0**	234,90	230,50	223,73	231,97	921,10	**36,0**	**56,0**
10	Racing 4 OWL 2	GT 40	8,41	**20,0**	237,27	226,11	232,60	224,97	920,95	**35,0**	**55,0**
11	RG Sauerland	917 K	7,40	**15,5**	236,27	228,64	230,78	235,64	931,33	**38,0**	**53,5**
12	FDP	917 K	7,95	**19,0**	236,18	222,16	227,25	228,33	913,92	**34,0**	**53,0**

WILD WEST WEEKLY

PROUDLY PRESENTS

WILD WEST COMICS

Porsche 908 Cup in Duisburg´s rennpiste, TEIL 1

Endlauf Saison 2006/2007

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

UNTER OHRENBETÄUBENDEN LÄRM GEHT DIE 1. STARTGRUPPE MIT REICH; NOWICKI; EIDECKER; HAUSHALTER JUN.; EBBERS UND HAUSHALTER SEN. AUF DIE STRECKE
VROOOAAAW

THOMAS ÜBERNIMMT SOFORT DIE FÜHRUNGSARBEIT
VROO

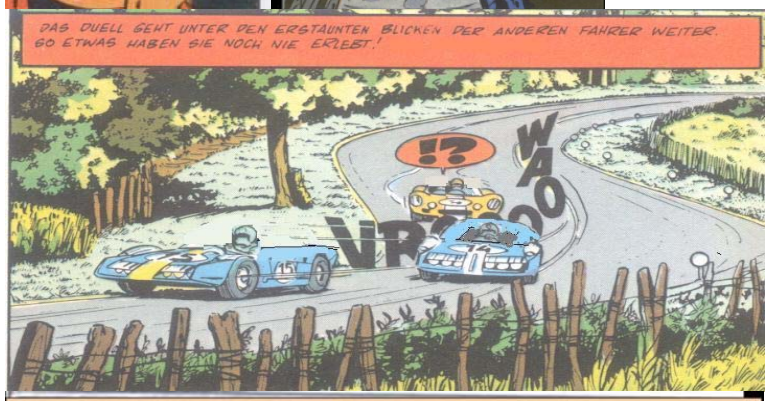
DOCH PLÖTZLICH...
Was hat der Nowicki denn vor?

AUF DER KURZEN GERADEN ZWISCHEN DEN BEIDEN KURVEN BESCHLEUNIGT JAN VOLL ...
L'EQUIPE
motul
ROOAR

?!

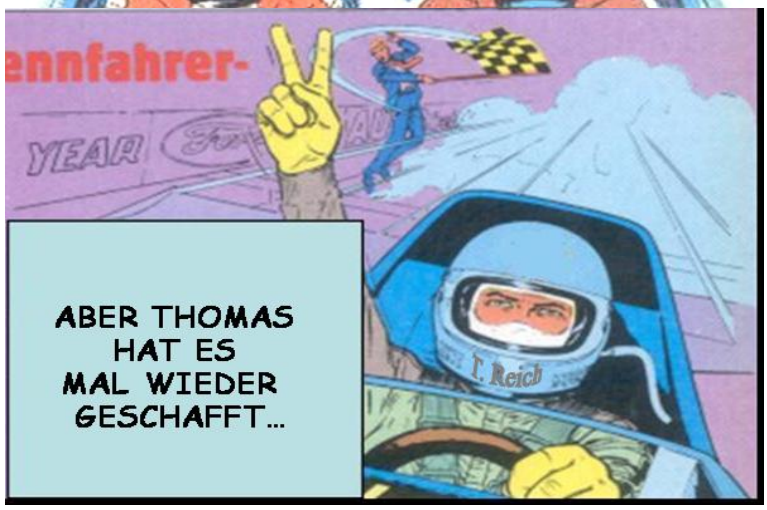
WAS IST DENN DAS?!
TOTAL
VAILLANTE

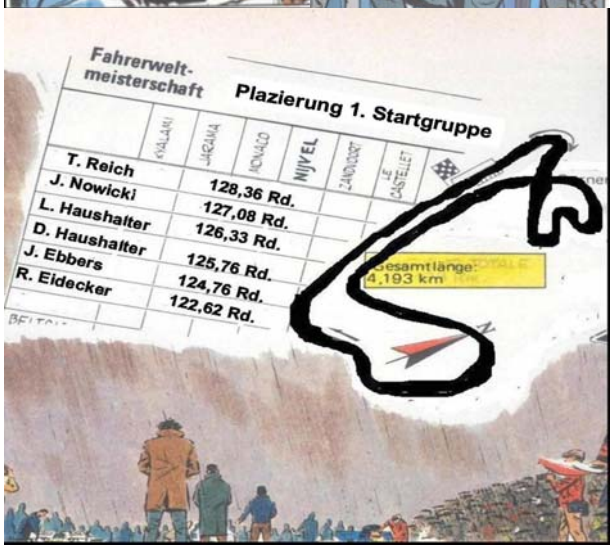
JAN !
LOS! ZURÜCK AUF DIE PISTE!!


DAS DUELL GEHT UNTER DEN ERSTAUNTEN BLICKEN DER ANDEREN FAHRER WEITER. SO ETWAS HABEN SIE NOCH NIE ERLEBT!
!?
WAOO
VR

RONALD EIDECKER UND JÖRG EBBERS KÄMPFEN AUCH MIT DEM PROBLEM: GRIP!!
WO IST NUR DER GRIP GEBLIEBEN ? BEREITS NACH 3 RUNDEN IST DAS RENNEN FÜR EIDECKER GELAUFEN. 3 RUNDEN RÜCKSTAND!
ZZZ

EINIGE SEKUNDEN HÄLT RONALD DIE AUGEN GESCHLOSSEN...
... SEINE HÄNDE SIND IMMER NOCH UM DAS STEUER GEKRAMPFT...
...ER HAT NUR EINEN GEDANKEN: VERRATZT!!


ennfahrer-
YEAR
ABER THOMAS HAT ES MAL WIEDER GESCHAFFT...
T. Reich



WILL BE CONTINUED NEXT WEEK

NASCAR Grand National

1. Lauf am 24. Februar 2007 in Moers

geschrieben von Manfred Stork

Einladung zum . . .

. . . 1. Saisonlauf der Nascar nach dem Reglement Grand National auf den Daytona Speedway Moers. Es wird zum ersten Saisonlauf geblasen und wieder werden wir auf dem Speedway Moers die ersten Punkte in der Meisterschaft einfahren. Auch für diese Jahr habe ich eine interessante Mischung verschiedener Streckenlayouts für die Grand National Nascar's ausgewählt.

67 Daytona 500 Winner Ford Fairlane mit Mario Andretti am Steuer . . . !!

Wo und wann wird . . .

. . . gefahren !?

#	Datum	Ort	Bahn
1.	24.02.07	Moers	Speedway Moers
2.	10.03.07	Kamp-Lintfort	Meister S-Dienst
3.	19.05.07	Rothenfelde	S.R.I.G.-Teuto
4.	23.06.07	Engelskirchen	CC Oberberg
5.	26.08.06	Düsseldorf	SOKO Keller
6.	13.10.07	Moers	SRC Niederrhein
7.	03.11.07	Schwerte	CF Schwerte
8.	09.12.07	Moers(bis '59)	SRC Niederrhein

Für die ersten beiden Termine bleiben wir linksrheinisch und nehmen die schnellsten Bahnen unter die GP Tyres. Danach machen wir zweimal einen Ausflug quer durch die Region. Zuerst in den Teutoburger Wald und dann ins Oberbergische zu Thomas Strässer und seinen Mannen.

Leider fiel dabei Höhr-Grenzhausen aus dem Terminplan heraus sowie Althengstett und Kottenheim. Beim Finale in Schwerte 2006 wurde eine Besprechung durchgeführt, bei der die regelmäßigen Teilnehmer über Reglement und Rennstrecken diskutierten und abstimmten. Dabei spielten die Kosten für die Anreise zu den am weitest gelegenen Strecken eine entscheidende Rolle.

Neu dazu gekommen ist die schöne Holzbahn im SOKO-Keller Düsseldorf bei Ingo Heimann und seinen Mitstreitern. Sie wurde bereits von mir einer Besichtigung unterzogen und ist so gut wie fertig. Eine tolle Bahn !!!!!

Zu den letzten beiden Läufen lade ich dann in die zahlenmäßig größten Clubs zum SRC Niederrhein und zu den Carrera Freunden Schwerte zum Endlauf zur Preisverleihung ein.

Um auch die Fahrzeuge aus den 50ern mal auszuführen, lade ich im Dezember nochmals nach Moers zum SRC zum Oldtimer Lauf ein. Dieser Lauf ist dann eine Einzelveranstaltung, die nicht mehr in den Tabellenstand einfließt.

Bei den Terminen ist anzunehmen, dass zwei Termine nicht zu halten sind. Da ist zum einen der Termin in Oberberg. Der wird wohl eine Woche später gelegt. Außerdem muss der Termin am 13. Oktober in Moers verschoben werden. Aber darüber wird noch rechtzeitig informiert.

Die Nascar Grand National . . .

… Sieger der letzten Jahre waren:

Fahrer	Jahr	Punkte	Teilnehmer
Mirko Weber	2002	1.185	82
Sebastian Nockemann	2003	1.180	87
Manni Stork	2004	1.185	94
Christian Schnitzler	2005	1.210	74
Christian Schnitzler	2006	1.220	68

Start der **15.** (!!) NASCAR Oldtimer (Grand National) Saison ist der Lauf in Moers auf dem Speedway-Oval bei Hermann Pasch.

Im Vorjahr konnte Justin Pasch auf seiner Hausbahn den ersten NASCAR Sieg feiern. Wie wird es dieses Jahr ausgehen? Natürlich werden sich etliche Fahrer anstrengen, um das zu verhindern. Da ist zum einen der amtierende Meister Christian Schnitzler, dann auch

seine Schwester Caroline, oder Ralf Pistor, Uwe Schulz, Patrick Meister, Andreas Thierfelder, Oliver Stork und dann Volker Schulte mit neuem Auto, um nur einige Fahrer zu nennen. Auch der Veranstalter wird sich bemühen, den jungen Leuten Paroli zu bieten. 2006 hatte er einen spannenden Kampf um den 2. Platz in der Meisterschaft mit Caroline, der erst im letzten Rennen in Schwerte ganz knapp endete! Leider fehlt Nezih, der durch eine berufliche Verbesserung und einem Lehrgang nicht teilnehmen kann.

Nascar Sieger beim letzten Lauf auf den Speedway Moers . . . !!

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13
47441 Moers

URL

www.speedway-moers.de

Strecke

6-spurig, Wooden D-Oval Track, mittlere Länge 20,66 m

Zeitplan

Donnerstag, 22. 02. 2007
ab 19:30 h - 22:30h freies Training

Samstag, 24. 02. 2007
ab 09:00 h - 11:30h freies Training
ab 12:00h Rennen Grand National

LM'75

1. Lauf am 25. Februar 2007 in Dortmund

geschrieben von Patrick

Der Serienstart !

Nun ist es bald soweit ! Am kommenden Sonntag startet endlich die LM 75 in ihre erste Saison.

Als Austragungsort haben sich die beiden Veranstalter Uwe Drevermann und Patrick Fischer das ScaRaDo in Dortmund ausgeguckt. Hier wird seit zwei Jahren bereits DSC-West bzw. die WWTC ausgefahren. Also ideales Geläuf für Scale-Fahrzeuge mit Fox-Motoren.

Die LM75 sieht sich als die moderne Variante der DSC, umso weniger verwundert, dass technisches Reglement und Concours Wertung im Prinzip deckungsgleich sind. Lediglich eine leichte Anpassung bei Gewicht und Achsbreite der Klasse 1 runden die weitläufig bekannten Eckdaten der DSC ab.

Zugelassen zur LM75 sind alle Fahrzeuge, die ab 1975 an Langstreckenrennen teilgenommen haben. Dazu zählen natürlich die 24h von Le Mans und des Nürburgrings, aber auch die internationalen Serien wie LMES, ELMS oder auch ALMS.

Die Fahrzeuge werden in zwei Klassen eingeteilt: Zum einen die Fahrzeuge der Klasse 1, dazu zählen z.B Autos der Kategorien GT2, GT3, GT-S, N-GT . . .

In dieser Klasse ist lediglich die Achsbreite auf 78 mm beschränkt, was aber der Performance der Slotcars nicht hinderlich sein wird.

In der Klasse 2 finden wir dann die Fahrzeuge der Kategorie GT1, LMP, LMP900, LMP675, Gr C, Gr5, Gr6, WSC . . .
Also auch die offenen Sportprototypen und die legendären Fahrzeuge der Gruppe C Ära.

Ausgetragen wird das Rennen, wie in der DSC üblich, mit einer Fahrzeit von 5 Minuten pro Spur, einem Regrouping nach der ersten Klasse und einer Tages-Gesamtwertung über beide Klassen.

Wem die Bahn in Dortmund noch unbekannt ist, oder sich mit den Fahrzeugen in Ruhe vertraut machen möchte, hat am kommenden Samstag ab 14.00 Uhr Gelegenheit zum freien Training. Wer möchte, kann auch schon seine Fahrzeuge zum Concours vorführen. Dann wird's am Sonntag morgen nicht allzu stressig bei der Abnahme !

Die Jungs im ScaRaDdo hätten gerne im Vorfeld gewusst, wie viele Teilnehmer am Sonntag zum Rennen antreten werden. Deshalb hier die dringliche Bitte an alle Teilnehmer, ihre Nennung für den Saisonauftakt bis zum Donnerstag Abend an info@lm75.de zu senden.
Das hilft den Jungs bei der Planung für einen angenehmen und stressfreien Rennsonntag.

Hier noch mal der Terminplan fürs Wochenende in der Übersicht:

Samstag
ab 14.00 freies Training und Concours

Sonntag
ab 09.00 Bahnöffnung
ab 11.00 Concours und technische Abnahme
12.30 Qualifikation Klasse 1
13.00 Rennstart Klasse 1

Die verflucht lange Gerade im Dortmunder ScaRaDo !

Informationen zur LM75 gibt's hier www.lm75.de

Die HP des Scarado lautet www.scarado.de

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / LM'75