WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 101 -

12. März 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . das Wochenende sah den ersten Classic Formula Day des Jahres in Kottenheim, den zweiten NASCAR Oldtimer Lauf in Kamp-Lintfort (beide am Samstag) sowie den 2. Lauf des Nextel Scale Cup am Sonntag in Witten.
Kommendes Wochenende sind für den Samstag die 6h von Köln vorgesehen. Ferner dürften etliche Folks aus dem Westen beim DSC-Cup in Neumünster sein. Und am Sonntag fahren Käfer-Cup (Bad Rothenfelde) und Trans-Am (Wuppertal) ihre jeweils zweiten Saisonrennen . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ startet mit einem rekordverdächtigen Umfang in die zweiten hundert Ausgaben. Ausgabe 101 berichtet vom Auftakt der dritten Saison des Porsche 908/03 Cups in der Duisburger Rennpiste (selbstverständlich durch Ronald). Ein neuer Autor schreibt über die neue Serie LM’75 - Lutz quälte dazu das Keyboard. Der altbekannte Nick Speedman war bei den NASCAR Grand National. Taffy dokumentierte den Classic Formula Day - und last but not least bringt Andreas Höne top-aktuell einen Report vom Kampf der Zwerge . . .

Ein Vorbericht liegt von der Trans-Am von Andreas vor. Ferner bildet Teil I. der Vorberichterstattung für den Auftakt zur GT/LM-Serie 2007 in knapp 2 Wochen in Schwerte einen Schwerpunkt. Der Schleichende fasst hier zusammen, was die vielen startwilligen Teams so an Infos heraus gerückt haben - oder auch eben nicht . . .

Inhalt (zum Anklicken):

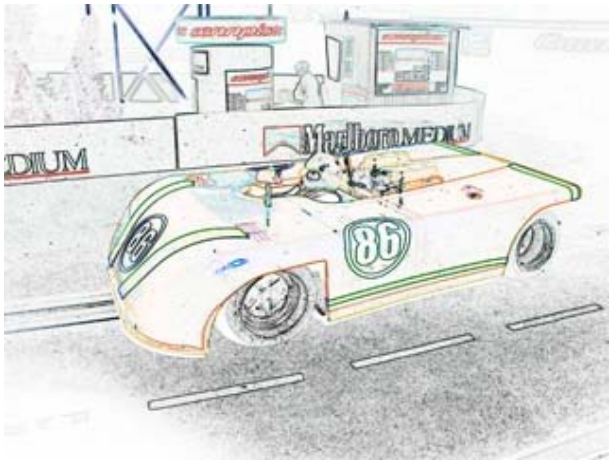
- Porsche 908/03 Cup
  1. Lauf in der Rennpiste
- LM’75
  1. Lauf am 25. Februar 2007 in Dortmund
- NASCAR Oldtimer
  2. Lauf am 10.März 2007 in Kamp-Lintfort
- Classic Formula Day
  1. Lauf am 10. März 2007 in Kottenheim
- Kampf der Zwerge
  2. Lauf am 10. März 2007 in Bergneustadt
- Trans-Am
  2. Lauf am 18. März 2007 in Wuppertal
- GT/LM-Serie 2007

Porsche 908/03 Cup

1. Lauf in der Rennpiste

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

Dieses Mal nur ein Kurzbericht.



Den Saisonstart wollten sich 16 mutige 908er Piloten nicht entgehen lassen. 3 Startgruppen waren also angesagt. Bedingt durch den späten Einstieg in der letzten Saison, fand sich auf diese Weise der ein oder andere zum Favoritenkreis zählende rennpisten-Fahrer in der 2. oder 3. Startgruppe wieder. Soviel aber schon vorweggenommen, in den spannenden Kampf der ersten Startgruppe konnte nur ein Fahrer der zweiten Gruppe eindringen.

3. Startgruppe

Günter Roperts hat sich entschlossen, seinen Sohnemann Marcus endlich auch einmal Rennatmosphäre schnuppern zu lassen. Beide teilten sich ein Fahrzeug und die sechs turns,

mussten aber dadurch in Startgruppe 3 an den Drücker.

Da der Jung am nächsten Morgen früh zur Schule musste, ging es in umgekehrter Gruppenreihenfolge an den Start. Marcus machte seine Sache ordentlich und übergab nach 3 heat´s den Porsche an seinen Erziehungsberechtigten, der sich ein hartes Duell mit Andreas Gernemann lieferte. Am Ende hat das Gespann Marcus/Günter knapp die Nase vorn, ein Mitfahren in den vorderen Rängen war allerdings nicht drin. Aber: früh übt sich….

Endlich fand auch das schon lang geplante direkte Duell der beiden Mündelheimer Volker Schulte und Tom Form statt. Im Fernduell der letzten Saison hatte Volker immer ein paar Runden mehr auf´s schwarze Parkett gezaubert. Zum Saisonstart 2007 konnte Tom aber mit gut 2 Runden Vorsprung den Spieß umdrehen und seine persönliche Bestmarke auf 123,46 Runden hochschrauben.

Sebastian Laux war als hoher Favorit dieser Startgruppe ins Rennen gegangen. Nach 3 heat´s waren von den 4 Chassisschrauben bereits 3 „verspielt“. Ein kontrolliertes Weiterfahren war nicht möglich. Gerüchte kamen auf, dass seine Mutter die Schrauben angezogen habe, da er mit Gipsarm momentan doch stark beim Schrauben gehandicapt ist. Fairerweise wurden in der Umstellpause neue Schrauben samt Werkzeug gereicht, so dass er immerhin ins Ziel kam (124,75 Runden), ohne die Mitfahrer allzu stark in den Kurven zu behindern.

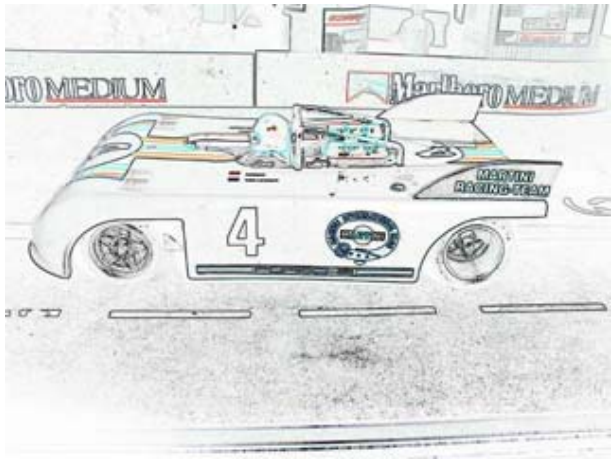
2. Startgruppe

In der zweiten Gruppe trafen sich Kai Uwe Schott, Thomas Semmler, der ungläubige Thomas, Hans Przybyl und Fred Hauer zum Stelldichein. Am Ende der 6 turns setzte Fred mit 126,48 Runden eine erste Duftmarke, dicht gefolgt von Hans mit 126,16 Rd.

Kai Uwe gut zwei Runden zurück, konnte sich ein wenig Luft zu den beiden Thomas`sen verschaffen. Wobei Tom Vössing mit neuem Porsche direkt mal mit 120 Runden einen persönlichen Bahnrekord schaffte. Das bereitete ihm dann auch sichtlich Spaß.

1. Startgruppe

Die ersten Sechs der letzten Saison durften die Bahn dann leerfegen. Ungewöhnlich, die häufigen Abflüge von Champion Thomas Reich, der am Ende von kleinen Flüchtigkeitsfehlern des Autors profitierte und noch knapp aufs Treppchen kam. 127,7 Runden sind aber einfach nicht das Niveau, was wir von ihm gewohnt sind. Jan Nowicki fuhr mit 130,33 Runden den ersten Tagessieg und 20 Punkte ein. Dirk Haushalter konnte im letzten turn den bis dahin Zweitplatzierten Ronald (127,49 Rd.) noch vom Thron stoßen. Seine neue Abstimmung hat bestens zur Bahn gepasst, 128,32 Runden brachten immerhin 18 Punkte auf der Habenseite. Ebenfalls ein wenig enttäuscht war der Drittplatzierte der letzten Saison. Lukas Haushalter erreichte nur 126,94 Runden und kam nur knapp vor Fred durch´s Ziel. Und auch Jörg Ebbers war mit seinen 125,39 Runden mehr als unzufrieden.



Hier die ersten 6 nach dem Saisonstart

1.	Jan Nowicki	20 Punkte
2.	Dirk Haushalter	18 Punkte
3.	Thomas Reich	16 Punkte
4.	Ronald Eidecker	15 Punkte
5.	Lukas Haushalter	14 Punkte
6.	Fred Hauer	13 Punkte

Ich freue mich auf ein Wiedersehen zum 2. Lauf am 27. März 2007 in der rennpiste.

Euer rennpisten (rally) reporter ronald

PS: Das Reglement für die neue Saison gibt es bei mir (eidecker@t-online.de) oder in der rennpiste. Es bleibt unverändert.

LM'75

1. Lauf am 25. Februar 2007 in Dortmund

geschrieben von Lutz

Endlich war es soweit - die frisch ins Leben gerufene Serie LM75 startete in ihre 1. Saison. Die Strecke im ScaRaDo galt es zu meistern in diesem 1. von 3 Läufen.

Kompakt . . .

- **12 Starter verbringen einen entspannten Sonntag Nachmittag . . .**
- **Knappe Quali lässt einiges an Spannung vermuten . . .**
- **Am Ende entscheidet der Concours . . .**
- **Tagessieg für Lutz Müller . . .**

VORGEPLÄNKEL

Am Samstag Abend wurde den Teilnehmern die Möglichkeit zum freien Training gegeben. Hier war der Zuspruch nicht so hoch wie in der DSC - das TV Programm schien seinen Reiz an diesem Abend gehabt zu haben… ☺ Dennoch wurde bei so Manchem das ein oder andere Zehntel gefunden!

Aller Anfang ist schwer - übersichtlicher Parc Fermé zum Saisonauftakt . . .

Am frühen Sonntag Morgen dann trudelten die Starter nach und nach ein so das nach ein paar Proberunden pünktlich um 12.30 Uhr das Mittagessen eingenommen werden konnte, bevor es die Quali zu bewältigen galt.

Im Concours hatten die Juroren in Gestalt des Hellblauen und Dr. Evermann von 9.5 bis hin zu 20 Punkten die ganze Palette abgedeckt. Da sie gerade schon mal am Tisch saßen, nahmen die beiden Serienchefs gleich noch die technische Abnahme in die Hand - und auch hier gab es kleine Highlights zu verzeichnen. Da waren optimistische Spurbreiten in Klasse 1 ebenso vertreten wie Untergewichte im zweistelligen Bereich… ☺

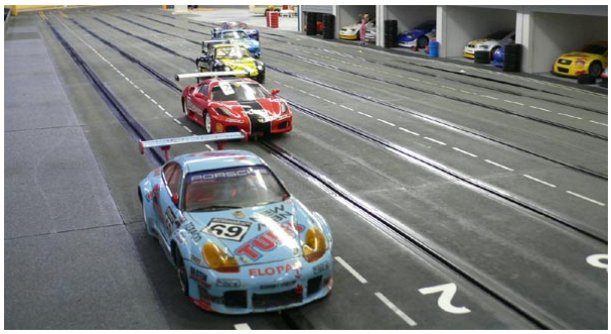
QUALIFIKATION

Der Modus schrieb vor, die meiste Strecke innerhalb einer Minute Fahrzeit zurückzulegen. Den Anfang machte "Der feine Herr Student" Lutz Müller. Sichtlich nervös nachdem er einige Tage zuvor bei den Team Classics im Neuwerk die Quali souverän verbockt hatte.
Sein Porsche schaffte es ohne Abflug durchzukommen und rollte bei 6,37 Runden aus.
Zielstrebiger da schon der Hellblaue der seinen Porsche 961 gekonnt auf 6,58 Runden bugsierte. Dann das Vater/Sohn-Gespann Kaltenpoth auf BMW M1 - Vater Michael setzte sich knapp auf Rang 2 mit einem Teilstrich vor dem Studenten. Zwei Teilstriche hinter dem Papa dann der Junior Dennis - er stand auf einer Kiste, um überhaupt die Höhenmeter im ScaRaDo einigermaßen überschauen zu können.
Die anderen Teilnehmer pendelten sich alle ungefähr eine halbe Runde hinter dem Führungsquartett ein…

RENNEN KLASSE 1

In Klasse 1 gab es nur 11 Starter da Volker Schneider nur mit einem Klasse 2 Auto vertreten war. Heimascaris Uwe Pfaffenbach und Carsten Jackenkroll legten in beiden Klassen einen Doppelstart hin - in Klasse 1 auf Porsche GT2.

Die ersten Fünf starteten mächtig los und teilweise war da schon ein wenig zu viel Ehrgeiz im Spiel. Abflüge waren nicht die Seltenheit - Grund dafür waren die gemeine Schikane sowie partiell unruhig laufende Slot Cars... ☺☺



Startaufstellung Gruppe 1

Am Ende gewann Andreas Leben auf seinem tuffigen Porsche GT3RS die Gruppe souverän mit 177,36 Runden vor Carsten Jackenkroll mit 175,13 Runden. Dr. Evermann mit einem nicht zu zähmenden Ferrari 430 GT und 173,50 Runden landete auf Platz 3 vor Holger Schimmelpfennig auf dem einzigen Japaner des Tages - Nissan Skyline - schob sich mit 170,30 Runden vor Olli Pohl, dessen Porsche GT2 für 156,88 Runden gut war.

Die zweite Startgruppe ging die Sache schon etwas ruhiger an - jedoch ohne den nötigen Speed vermissen zu lassen. Vom Start weg spurtete der Hellblaue davon - dahinter entbrannte ein Dreikampf, in dem rundenlang die Familie Kaltenpoth den Studenten um die Strecke hetzte. Als müssten sie sein Studium alleine finanzieren ☺ ☺

Startaufstellung Gruppe 2

Da wurde sich bis zum Schluss nichts geschenkt und wer weiß, ob nicht eine drohende Taschengeldkürzung den Ausschlag für das Rennergebnis gab.
So pilotierte Patrick Fischer ungefährdet seinen 18 Punkte Porsche auf Rang 1 mit 188,20Runden. Gut 2 Runden dahinter Lutz Müller auf Porsche 934 und 186,35 Runden. Dann Familie Kaltenpoth, die ihre BMW M1 auf 182,50 (Michael) bzw. 182,10 (Dennis) fuhren. Etwas abgeschlagen aber nach Runden insgesamt 6. Emanuel Vandenryt, der unbeirrt der vor ihm entbrannten Kämpfe seinen Porsche Carrera RS mit 175,66 Runden eine Runde vor Uwe Pfaffenbach mit 174,10 Runden abstellte.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Hinzufügen der Concours Punkte änderte nichts an den beiden ersten Plätzen (Patrick F. 68, Lutz M. 67 Punkte) - dahinter tat sich aber Einiges. So schaffte es Emanuel V. auf Rang 3 dank seiner 19,5 Punkte für den Ferrari und somit 59,5 Punkten in der Gesamtabrechnung.

So knapp war es dann doch nicht: Porsche 961 von P.Fischer vor Porsche 934 von L.Müller

RENNEN KLASSE 2

Nach einer kurzen Kuchenpause, in der Emanuelle V. verriet, er/sie habe mal Uwe Schöler in der Badewanne bedecalt (Oder bringe ICH da jetzt was durcheinander), ging es dann weiter mit dem Wesentlichen ☺☺
Gruppe 1 startete und man fuhr merklich routinierter über die Bahn als noch im ersten Durchgang. Nicht zu stoppen Uwe Pfaffenbach, der den Doppelstart C9 pfeilschnell über den Kurs steuerte. Am Ende steht der klare Gruppensieg mit 189,37 Runden.
Es folgt ein flotter Dr. Evermann, der seinen Porsche 956 wesentlich besser im Griff hat, als noch den Ferrari in Klasse 1. Trotz einiger Abflüge schafft er 184,53 Runden. Die Plätze 3-6 in der Gruppe belegen Emanuel V. mit 175,35 Runden und damit 4 Runden vor Holger S. mit 171,37, weitere 2 Runden dahinter Olli P. mit 169,64 vor Volker Schneider mit 163,10. Ihm merkte man die fehlende Praxis eines klasse 1 Rennens an…

Die zweite Startergruppe machte es da schon wieder ein wenig spannender. Blieb es doch zu klären, ob die Vorgabe von Uwe P. zu schlagen war…

Der Hellblaue konnte seine Glanztat aus der kleinen Klasse nicht wiederholen - sein 215g Audi R8R war dann doch ein wenig gehemmt auf den langen Geraden - 183,02 Runden am Ende für ihn. Ebenso der laut knarzende Audi R8R von Andreas L. dessen Inliner munter mit der Zuschauermenge kommunizierte und bei 184,00 Runden verstummte.
Und die Kaltenpoths ? In Klasse 2 waren die Familienverhältnisse wohl geklärt und Vater Michael fuhr mit seinem Ferrari 333 SP und 188,07 Runden die zweitweiteste Distanz dieser Gruppe heraus. Sohn Dennis' Porsche 962 war zu 185,6 6Runden fähig - Hut ab vor der Leistung des Juniors. Lutz Müller fuhr seinen Porsche 935/78 Wal mit 187,11 Runden auf den dritten Rang und widerlegte damit das ewige Gerücht, dieser Wagen sei mit einem Fox Motor bei dem langen Heck praktisch unfahrbar bzw. nicht konkurrenzfähig! Das Classic 2 Chassis von Motor Modern machte den Wagen sehr sicher und kein einziger Abflug war die Folge! Platz 4 wurde von Carsten J. mit dem starken Sauber C9 und 186,64 Runden belegt.

ZUSAMMENFASSUNG

Und wie das dann manchmal so ist bei Rennserien, in denen der Concours ein gewichtiges Wörtchen mitzureden hat - der Klassensieg im Gesamten ging an den Walschwimmer mit 64 Punkten vor Michael K. und Dr. Evermann mit 62,5 bzw. 60 Punkten.

Klassensieger: Porsche 935/78 von Lutz Müller (20 Punkte)

ENDE…

Und auch der Tagessieg und somit die Gesamtführung blieb nicht unbeeinflusst vom Concours. Hatten Michael Kaltenpoth und Lutz Müller doch jeweils einen 2. und 3. Platz belegt, so trennten am Ende beide 9,5 Punkte in der Gesamtwertung unter Berücksichtigung der Concours Wertung. Platz 3 geht an Patrick Fischer nur 0,5 Punkte hinter Platz 2.

CREDITS

Da wollen natürlich die Seriengründer, Concours Juroren und technische Leiter Patrick F. und Uwe Drevermann genannt werden, die für einen entspannten Ablauf sorgten und keinerlei Hektik aufkommen ließen.
Nicht zu vergessen natürlich die Jungs vom ScaRaDo, deren Speisen vorzüglich waren und man sich einfach nur wohl fühlte. Der Zeitnehmerjob wurde von Björn Körner und Raphael Gdanietz ausgeführt - auch hier kein Grund zur Klage!

AUSBLICK

Der nächste Lauf findet nach Monatsfrist am 25.03 im Wuppertaler Neuwerk statt. Da sollten die Herren Fischer und Kaltenpoth Senior einigen Druck auf den gesamtführenden Studenten ausüben können - ist es doch ihre Hausstrecke! Man darf gespannt sein, wer noch zu der Serie findet und wie die Ausgangslage vor dem Finallauf in Siegen sein wird!

Die Ergebnisse in Wort und Zahl finden sich unter www.lm75.de

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

NASCAR Oldtimer

2. Lauf am 10.März 2007 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman

…der zweite Lauf der noch jungen Saison stand ganz im Zeichen eines harmonischen Zusammenwirken der einzelnen Arbeitsbereiche. Ob es sich nun um die Fahrzeugabnahme, Rennaufstellung, Rennleitung, Auswertung oder Bilddokumentation handelte, alle Bereiche waren mehrfach besetzt. So hätten eine größere Anzahl von NASCAR Grand National Racern an diesem Event teilnehmen können.

. . . die ersten sechs aus Heat No.1 versuchten, Ihre Position in Heat 2 zu verteidigen . . . !!

Kompakt . . .

- **Jetzt waren die Etablierten reif - Christan Schnitzler ist überzeugender Sieger des 2. Saisonlaufes.**
- **Nezih Durukanli Zweiter von Justin Pasch.**
- **Diesmal ebenfalls 29 Racer am Start !!**

Strecke . . .

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.carrera-erlebnis.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Shakedown . . .

… wer angesichts von 29 Startern voreilig urteilt, dass viele das Interesse an den NASCAR Rennen verloren hätten, bedenkt nicht, dass bei sich immer mehr verschärfenden Arbeitsbedingungen so mancher auch am Samstag Arbeiten muss. So kam es, dass Heidi Gläser aus Aachen jobbedingt fehlte und somit das Amazonen Quintett nicht zum rekord-verdächtigen Sextett werden ließ. Manni Stork war jedenfalls über jeden einzelnen Starter glücklich und lässt von dieser Stelle alle an diesem Tage Unabkömmlichen grüßen.

. . . wie immer war bei Familie Meister Vollverpflegung angesagt!!

Einige haben sicherlich die im Aufbau befindliche Web-Site über die NASCAR Rennserien von Manni Stork aufgerufen. Tommy Eckel hat sich bei dieser Aufgabe das Ziel gesteckt, rückwirkend alle 15 bisher durchgeführten NASCAR Saisons nachträglich zu dokumentieren. Darin werden noch vorhandene Fotos und Ergebnislisten nachzuschlagen sein. Für so manchen, der sich schon lange dem Slotracing verschrieben hat, wird das dann eine nette Reise in seine eigene Entwicklung . . .

. . . 59er Chevy, schön aber chancenlos!!

Beim Aufbau der eigenen Domäne soll natürlich nicht verheimlicht werden, dass man sich dann endgültig aus der SRC Köln Web-Site

herauslöst. Wer schon mal klicken möchte. www.nascar-slotracing.de

. . .73er Mercury ist immer eine gute Wahl

Die techn. Abnahme . . .

…war für das gut eingespielte Team Manfred Stork und Ralf Pistor reine Routine. Dabei beobachte ich mit Freude die Reifenklebeprobe, die Diejenigen überführen soll, die Ihre Reifen bei der Vorbereitung zu heiß geschliffen haben. Und in der Tat, seitdem ich eine langsam laufende Reifenschleifmaschine habe, klebt kein Platikplättchen mehr an meinen Reifen nach dem Anheben von der Testeinheit.

Heat 1 . . .

… nach einem ausgiebigen Training, was eher dazu geeignet war, Grip für die Plan Reifen auf die Plastikschienen zu fahren, wurde in fünf Startgruppen aufgeteilt, gestartet.
Nezih Durukanli, der den ersten Lauf in Moers verpasst hatte, musste direkt mit der ersten Startgruppe losjagen. Dabei fuhr er ohne gleichstarke Gegner direkt auf P2. Christian und Justin Pasch rahmten dann Nezih im Zwischenergebnis nach dem Lauf der fünften Startgruppe ein. Uwe Schulz hatte bei den ersten 6 x 3 min. viel Spaß dabei, Justin zu folgen.

Ergebnis Heat 1 - die **TOP 5**

Chr. Schnitzler	105,30 Rd.
Nezih Durukanli	103,49 Rd.
Justin Pasch	103,28 Rd.
Uwe Schulz	103,24 Rd.
Manfred Stork	103,03 Rd.

Heat 2 . . .

Die Mittagspause wurde schon fließend während des Heat 1 durchgeführt, sodass ohne große Verzögerung die fünf Startgruppen wieder nacheinander auf die Reise gingen.

. . . stromlos abgestellt im Parc Fermé . . .

Natürlich hatte ein jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten den Kampf mit seinen Gruppennachbarn aufgenommen, um das persönliche Ergebnis weiter zu verbessern. An der Spitze der Tabelle legte Nezih noch mal eine ordentliche Fahrt vor. Jedoch blieb Christian bis zum dritten Spurwechsel cool hinter Nezih, um dann sich einen komfortablen Vorsprung und den Tagessieg zu erkämpfen.

Ergebnis Heat 2 - die **TOP 5**

Chr. Schnitzler	104,12 Rd.
Nezi Durukanli	102,53 Rd.
Peter Recker	102,24 Rd.
Justin Pasch	102,19 Rd.
Ralf Pistor	102,18 Rd.

. . . Caroline Schnitzler, Platz 6 und Siegerin der Frauenwertung . . . !!

vor der Siegerehrung . . .

. . .wurde eine aussagekräftige Auswertung erstellt, die mit großem Interesse von den Teilnehmern erwartet wurde. Manfred fand dann für jede Fahrerin und Fahrer die passenden Worte bei der Ergebnisverkündigung.

Die besonders geringen Abstände in den erreichten Rundenzahlen zeigten, dass die große Bahn in Kamp-Lintfort fair zu allen Teilnehmern war. Nirgends, außer in Siegen auf der Holzbahn, ergeben sich nach 12 * 3 min. so unglaublich enge Anstände. Und darin liegt auch der Reiz, dass die Reihenfolge nicht schon am Freitag vorhersehbar war, sondern erst am Samstag erkämpft werden musste . . .

. . . ausgiebige Siegerehrung . . . !!

Ergebnis Tageswertung - die **TOP 5**
Christian Schnitzler, Nezih Durukanli, Justin Pasch, Peter Recker, Manfred Stork

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird am Samstag, den 19.05.07 auf dem Ashville-Raceway bei der S.R.I.G Teuto zu Gast sein.

Einen besonderen Dank wie immer an das Catering. Die Familie Meister hat auch dieses Mal eine Vielzahl schmackhafter Gerichte gezaubert und uns bis zum Abendessen mit großem Elan versorgt . . . !!

Als Dank dafür haben sich die meisten Slotter mit einer Vielzahl von Slotparts aus dem Verkaufsshop eingedeckt und Ihre Lücken im eigenen Ersatzteilsortiment aufgefüllt.

Für alle, die mit dem Gedanken spielen auch in die NASCAR Szene einzusteigen, sei angeraten, sich vorab bei Manni Stork zu melden. Er wird Dich/Eeuch dann beim Bau eines NASCARs beraten. Einen kleinen Einblick über die Ausführung der Nascars bietet die Web-Site von Andreas Thierfelder.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Winston Cup

Classic Formula Day

1. Lauf am 10. März 2007 in Kottenheim

geschrieben von Taffy

Es versprach, ein traumhaft schöner Vorfrühlingstag zu werden, als sich am 10. März fünfzehn Formelwagenfans auf den Weg nach Kottenheim machten. Die Sonne ging über den Eifelbergen auf, in den Tälern lagen noch Nebelbänke. Schon die Anreise zu dem Eifelkurs, der nicht fern von dem „großen Bruder“ Nürburgring liegt, war ein Genuss.

Kompakt . . .

- **Je 16 Starter waren in 2 Klassen am Regler . . .**
- **Neue Gesichter, schöne Slotcars . . .**
- **Bernd Hämmerling ist Sieger der Frontmotorklasse . . .**
- **Peter Hartmann siegt in der Heckmotorklasse . . .**

Mit Bahninhaber Michael Ortmann wollten also insgesamt 16 Fahrer um die Pokale in der Front- und Heckmotorklasse kämpfen. Eine Zahl, die von den Veranstaltern Peter Hartmann und Taffy Ulrich aufgrund der im Vorfeld eher spärlichen Rückmeldung so nicht erwartet worden war. Mit Carlos Ganz und Thomas Wilbert waren diesmal Fahrer mit eigenen Wagen am Start, die beim letztjährigen Classic Formula Day in Kottenheim schon, teils als Zuschauer, „infiziert“ wurden. Willi Schmitz und Jürgen Gerads hatten ebenfalls zum ersten Mal mit ihren Formelboliden den Weg aus Heinsberg nach Kottenheim gefunden und fügten sich harmonisch in den Kreis der übrigen schon „altbekannten“ Gesichter ein. Über das vergangene Jahr hat sich, auch ohne dass eine Serienwertung existiert, ein harter Kern von Teilnehmern herauskristallisiert, die eher mehr als weniger regelmäßig an den Formula Days teilnehmen.

Die vor dem Rennen bewusst reichlich bemessene Zeit gab Raum genug, zu klönen, sich über die neuesten Bauprojekte auszutauschen, neu gebaute Slotcars zu bestaunen und auch die wohlgefüllten Regale im Shop von Michael Ortmann zu durchstöbern. Von Veranstalterseite ist hier festzuhalten: Michael macht sich sehr um die Formelwagenklasse verdient, indem er neben einer beeindruckenden Menge unterschiedlicher Reifentypen und -größen immer neue Karosserien, Decalsätze und sonstiges Zubehör für den Formelfan anbietet.

Dank guter Vorbereitung sowie Disziplin seitens der Teilnehmer waren auch die dem Rennen vorgeschalteten Formalien für die Veranstalter weitgehend stressfrei durchzuführen: Neu gebaute Slotcars wurden abgelichtet, dann die technische Abnahme durchgeführt. Hierbei steht auch für die Veranstalter im Vordergrund, nicht verbissen am Reglement zu kleben, sondern Augenmaß zu behalten. Ist die Bodenfreiheit durch die Chassisgrundplatte bestimmt, oder durch einen einzelnen darüber hinaus stehenden Schraubenkopf? Muss ein Slotcar zurückgewiesen werden, wenn es konstruktiv bedingt, und vor Ort nicht änderbar eine geringfügig über dem Limit liegende Hinterachsbreite besitzt? Solche Fragen werden im Zweifel für den Fahrer entschieden. Wo jedoch Änderungen vor Ort problemlos möglich sind, wurden sie angemahnt und die Fahrer noch mal an die Werkbank geschickt. Letztlich konnte dann doch jedes Slotcar abgenommen werden.

Sehr erfreulich aus Veranstaltersicht war die gegenüber der letzten Saison nochmals höhere modellbauerische Qualität der Wagen, so dass von den im Reglement festgelegten Strafrunden bei nicht erreichen bestimmter optischer Kriterien letztlich kein Fahrer betroffen war, auch wenn Willi Schmitz seinen Heckmotorwagen noch nicht in vollständig fertiggestelltem Zustand hier einsetzte.

Hier braucht’s noch Arbeit an der Optik …

Rennen der Frontmotorwagen

Relativ pünktlich kurz nach 12 Uhr nahm die erste Startgruppe mit ihren Frontmotorwagen Aufstellung vor der Lichtschranke. 6x5 Minuten Renndistanz gab es auf der Faller-Schiene bei 9 Volt zu bestreiten.

Eine Gruppe von drei Mercedes-Silberpfeilen unterschiedlicher Baujahre wurde hierbei eingerahmt von zwei roten Alfettas.
Der Mercedes W125 von Carlos Ganz stach als hochbeiniges Vorkriegsfahrzeug deutlich aus der Gruppe heraus. Die Fahrerfigur war an der Karosse beweglich aufgehängt, so dass sich für die Zuschauer der interessante Anblick eines sich „in die Kurve legenden“ Fahrers ergab. Es war klar zu erkennen, dass Carlos sich beim Bau des Boliden ganz deutlich von Filmen aus der großen Zeit der Silberpfeile hatte inspirieren lassen.

Mercedes W125 von Carlos Ganz

In der ersten Startgruppe entspann sich immer wieder ein packender Zweikampf der beiden Roberts. Youngster Robert Willner ließ sich in einer fahrerisch hervorragenden Leistung nicht die Butter vom Brot nehmen und setzte mit einer Rundenzahl von 197,9 Runden die Marke, an der sich alle anderen würden messen müssen. Es sollte lediglich drei anderen Fahrern an diesem Tag noch gelingen, mehr zu erreichen, so dass zwar für Robert Willner gerade eben noch kein Podiumsplatz drin war, aber die Leistungssteigerung gegenüber dem Vorjahr als ganz beeindruckend gewertet werden muss. Außerdem blieb für ihn auch noch die schnellste Rundenzeit für die Frontmotorklasse von 8,52 sec zu verzeichnen. Bei der Siegerehrung gab es denn auch verdienten Applaus!
„Oldie“ Robert Ehl dagegen kam dagegen überraschend nur auf 186,92 Runden, was zwar in dieser ersten Gruppe den 4., im Gesamtklassement jedoch nur den 12. Platz bedeutete. Die Slotcars von Robert sind immer spektakulär laut und erscheinen dem Betrachter des Rennens daher oft schneller, als sie wirklich sind. Doch auch in der akustischen Präsenz mussten sich Robert Ehls Wagen geschlagen geben, doch dazu später mehr.

Weitgehend unbemerkt hatten sich Carlos Ganz und Thomas Wilbert als Neustarter in dieser Veranstaltung, jedoch auch als Bahnkenner, mit 194,45 resp. 194,71 Runden an Robert Willner herangeschoben, machten damit den zweiten und dritten Platz in dieser Gruppe (Gesamt:7. und 8.).
Der ebenfalls erstmals startende Jürgen Gerads hat noch an der Konkurrenzfähigkeit seines Mercedes W196 zu arbeiten und erreichte mit 178,7 Runden nicht ganz sein Wunschergebnis. Enttäuscht murmelte er etwas vom „letzten Platz“, aber es wird sich noch zeigen, dass er nicht der langsamste Fahrer dieses Tages sein sollte.
In der zweiten Startgruppe vertraten Peter Hartmann mit einem schön gebauten Vanwall und Andreas Huth mit einem wie immer überragend schönen BRM in seltener hellgrüner Lackierung mit weißen Felgen die englischen Rennfarben. Thomas Willner und Willi Schmitz pilotierten jeweils einen Mercedes W196 und die französischen Farben wurden vom Talbot Josef Wingenders repräsentiert. Im solchermaßen farblich wohlsortierten Startfeld waren alsbald einige Fahrer kopflos, was jedoch die weitere Fahrt nicht behinderte.

Britische Konstruktionsleistung: Vanwall . . .

Der Vanwall von Peter zeigte ein beeindruckendes Leistungsvermögen. Endlich ist es Peter zu seiner Freude wieder gelungen, ein potentes Car zu bauen. Mit 200,63 Runden übernahm er die Führung in seiner Gruppe und auch zwischenzeitlich im Gesamtstand. Die Rundenzahl reichte letztendlich für den 2. Platz in der Gesamtwertung. Thomas Willners Mercedes, am Tag zuvor von Jens Themsfeld mit fragwürdigem optischen Ergebnis nochmals überarbeitet - es sah aus, als wären hinten viel zu lange Stoßdämpfer verbaut -, zeigte dennoch eine gute Straßenlage und Thomas

beendet den Lauf nach beachtlichen 196,19 Runden. Das reichte zwar nicht ganz, um seinem Sohn den Platz streitig zu machen, für den 5.Platz im Gesamtklassement war es aber allemal gut. Auch der Mercedes W196 von Willi Schmitz ging ganz gut, er erreichte 192,65 Runden und damit für den Erststarter einen schönen 9.Platz, gefolgt von Andreas Huth, dessen BRM nicht ganz so gut ging, wie er aussah, auf Platz 10 mit 190,08 Runden. Josef Wingender machte die Erfahrung, die auch die realen Talbot-Piloten in den End-Vierziger-Jahren öfter machten: ihm blieb mit 175,72 Runden nur ein undankbarer 15. und damit der vorletzte Platz.

. . . und BRM

Nun kam die Gruppe der großen Cracks, beigemischt ein ob der bekannten fahrerischen Stärken der übrigen Kombattanten etwas verschüchterter Verfasser. Es war die Stunde der BRM. Sowohl Bernd Hämmerling als auch Michael Ortmann brachten einen der dunkelgrünen britischen Renner an den Start. Jans Themsfeldt hatte sich für den Ferrari D50 entschieden, Rolf Krause war im geliehenen und bekannt starken Maserati 4CLT unterwegs. Der junge Nick Hartung brachte einen weiteren Talbot an den Start. Dazwischen der Verfasser mit einem Offenhauser Indy Spl. Auf 3-2-1-Start ging es los, Bernd Hämmerling und Michael Ortmann machten von vornherein klar, wer in dieser Gruppe - und überhaupt? - das Sagen hatte. Bernd konnte sich letztlich deutlich absetzen und erkämpfte sich mit 204, 86 Runden einen ganz klaren ersten Platz. Das Ergebnis von Michael litt etwas unter einer gewissen Übermotivation. Das Bemühen, Bernd gegenzuhalten, brachte mehr Abflüge, als Michael lieb und einem besseren Ergebnis zuträglich war. Mit 199,6 Runden war jedoch immerhin noch das Podium gerettet: 3.Platz. Knapp dahinter positionierte sich Rolf Krause mit dem von Andreas Huth geliehenen Maserati 4CLT. Konzentriert und von den beiden um ihn herum kämpfenden BRM unbeeindruckt brachte er es auf 195,91 Runden und erreichte damit einen guten 6. Platz. Jens Themsfeldt dagegen war mit der Leistung seines Ferrari D50 gar nicht zufrieden. Der ansonsten schnelle Fahrer hatte das Gefühl, der Ferrari hätte für eine bessere Leitung mindestens ein Volt mehr gebraucht. 187,71 Runden standen zuletzt auf der Uhr, dies bedeutete den elften Platz. Auch sein Sohn Nick hatte kein großes Glück beim Einsatz seines Talbot. Zwar etwas besser als der Talbot von Josef Wingender, reichten bei zu vielen Abflügen die erreichten 183,79 Runden nur für den 13. Platz. Aufmerksame Leser werden bemerkt haben, dass das Ergebnis des Verfassers aussteht. Ein Trauerspiel mit Unterhaltungswert. Der mit Messinggetriebe ausgestattete Offenhauser begann nach kurzer Zeit, die Slotcars von Robert Ehl in der Geräuschentwicklung zu überflügeln und andererseits leistungsmäßig nachzulassen. Die Nervosität des Fahrers nahm zu, was die zunehmende Zahl der Abflüge belegte. Die ob der ungewohnten Geräuschentwicklung hinzutretenden Zuschauer sparten nicht mit Kommentaren, letzten Endes blieb dem Verfasser nichts anderes übrig, als nach dem von hilfreicher Hand angereichten Werkzeug zu greifen. Das Getriebe war aber bereits derart verschlissen, dass die Justage nur vorübergehende Besserung brachte. Der Offenhauser, auch zuvor schon eher glücklos eingesetzt, war endgültig am Ende. Am Ende war auch der Verfasser, mit 172,29 Umläufen rundete er das Feld nach unten hin ab.

Rennen der Heckmotorwagen

Als Intermezzo zwischen den Rennen beider Klassen gab es leckere Erbsensuppe mit Würstchen. Die Fahrer sprachen der angebotenen Stärkung gerne zu. Besonders schnelle Futterverwerter nutzten nochmals die Einkaufsmöglichkeiten, zumal Michael Ortmann neben seinem Job als Caterer, Rennleiter und seiner Beschäftigung als Fahrer auch so nebenher noch den Resinemischer angeworfen hatte, um die kurzfristig steil ansteigende Nachfrage nach Formel-Karossen zu befriedigen.

Dann aber wurde die Bahnspannung auf zehn

Volt erhöht, um den Heckmotorwagen die notwendige Power zu geben.
Dieses Mal gingen mit drei Ausnahmen in der zweiten Klasse alle Fahrer mit eigenen Autos an den Start. Nur Jürgen Gerads, Carlos Ganz und Rolf Krause griffen auf Leihfahrzeuge aus dem Bestand der Veranstalter, sowie von Michael Ortmann und Andreas Huth zurück. Andreas hatte wohl den Spruch vom „Teileträger“, den er sich beim letzten letztjährigen Rennen in Kamp-Lintfort für den unfertigen BMW F2 abholte, mehr gefuchst, als er seinerzeit zugeben wollte. Der nun fertiggestellte Rennwagen konnte definitiv als der Maßstab gelten, an dem sich andere Bauprojekte bezüglich der Detaillierung vergleichen müssen.

F2-BMW, Meisterstück von Andreas Huth

In veränderter Zusammensetzung nahm die erste Startgruppe Aufstellung. Bernd Hämmerling musste nämlich auf zwei Hochzeiten tanzen, denn er wollte am gleichen Tag abends noch beim Kampf der Zwerge teilnehmen. Er hatte also besonders Grund, sich zu beeilen. Drei „Ortmann-Karossen“ standen beeinander: die von Bernd Hämmerling und von Thomas Wilbert gebauten Lotus 38, sowie der von Michael gebaute Ferrari 158 auf Kitty-Basis, der leihweise von Carlos Ganz gesteuert wurde. Jürgen Gerads bekam für seinen ersten Einsatz den Cooper T60, den die Veranstalter als Leihfahrzeug anbieten. Beide Fahrer bewegten die für sie ungewohnten Renner durchaus sicher und Autor ist sich sicher, dass bei beiden auch bald eigene Cars im Einsatz haben werden. Der Lotus Indy von Willi Schmitz war, wie oben schon berichtet, noch nicht ganz fertig, aber fuhr schon recht ordentlich.
Im Verlauf dieses Heats fuhr Bernd Hämmerling wieder weit nach vorn, das hieß 209,4 Runden oder im Endergebnis Platz 2. Im Schlepptau Carlos Ganz und Thomas Wilbert, die zu den sechs Fahrern gehörten, die die 200-Runden-Marke knacken konnten. Für Carlos hieß das 205,33 Runden / Platz 4, Thomas Wilbert erreichte 203,33 Runden / Platz 5. Für beide Fahrer ein hervorragendes Ergebnis. Willi Schmitz und Jürgen Gerads kamen mit dem für sie ungewohnten Kurs nicht ganz so gut zurecht und erzielten 195,8 Runden / 9.Platz und 192,44 Runden / 13. Platz.
Im zweiten Heat machte sich Peter Hartmann daran, die Rundenzahl von Bernd Hämmerling, dem bisherigen klaren Favoriten, zu überbieten. Sein Ferrari 158, an dem er kurz vor der Abnahme noch schrauben musste (hinten zu breit, peinlich für den Veranstalter!) pflügte trotz fehlender Möglichkeit, die Umbauten noch zu prüfen, wie geschnitten Brot durch das Feld. Peter war die Anspannung ziemlich anzumerken, alles Gelassene, das ihn sonst so prägt, fiel von ihm ab und die kleinsten Fehler der Einsetzer wurden auf einmal hart kommentiert. Hier war jemand ganz klar auf der Siegerstraße! Die 211, 42 Runden, die der Ferrari zurücklegte, wurden von keinem anderen überboten: Sieg in der Heckmotorklasse!
Aber auch Robert Ehl mit seinem neu gebauten Cooper T60 ließ sich nicht lumpen und den „kleinen“ Robert in Vater Willners BRM diesmal deutlich hinter sich. Die Ehl´sche Leistung ließ sich sehen: 6.Platz mit 201,92 Runden.

Cooper von Robert Ehl

Der junge Robert Willner dagegen musste sich trotz erfolgreicher Aufholjagd, bei der er locker den Verfasser sowie den ebenfalls im zweiten Heat gestarteten Josef Wingender überholte, mit 195,75 Runden und damit dem 10. Platz zufrieden geben. Dass wieder einmal Vater Willner im Vater-Sohn-Duell den kürzeren zog, und diesmal sogar im gleichen Auto, tröstete Robert dabei am Ende nicht unerheblich. Der Verfasser dieser Zeilen erwies sich wieder einmal als Pechvogel, ein zweites Mal ein technischer Defekt: ein wanderndes Motorritzel am 1962er Ferrari 156 machte alle Ambitionen zunichte. Platz 15 fiel für die erzielten 184,71 Runden ab.

Honda R272 von Josef Wingender

Josef Wingender hatte einen besonders schönen Honda R272 an den Start gebracht und bewegte ihn mit der gebotenen Vorsicht, immer mit Rücksicht auf das etwas fragile Schlangennest am Heck. Mit 194,34 Runden / 11. Platz musste er sich Robert Willner nur knapp im Kampf um Platz 10 geschlagen geben.

Der dritte Heat wurde wieder von leistungsmäßig recht unterschiedlichen Fahrern bestritten. Michael Ortmann im schnellen BRM P261 trat an, die Scharte vom ersten Rennen auszuwetzen. Eine erhebliche Anzahl von Terrorphasen machte diesen Lauf aber nicht zur Plattform von Höchstleistungen. Ein guter Rhythmus wollte sich nicht einstellen. Darunter litt auch Michaels Ergebnis, er erzielte zwar mit 207 Runden wieder eine hohe Rundenzahl und den dritten Platz, blieb aber hier dennoch mit dem gut und schnell aufgebauten BRM hinter seinen Möglichkeiten.

Rolf Krause und Jens Themsfeld setzten beide einen auf der Carrera-Karosse basierenden BMW F2 ein und kamen im Endeffekt auf annähernd gleiche Rundenzahlen trotz technisch völlig unterschiedlichen Aufbaus der beiden Fahrzeuge. Während der schon weiter oben gezeigte, von Andreas Huth aufgebaute Wagen mit dem originalen Carrera-Chassis ausgestattet war, setzte Jens auf das mittlerweile in der Formelklasse sehr weit verbreitete Schöler-Formelchassis. Rolf brachte den Leihwagen auf 198,28 Runden und damit auf einen guten 7. Platz, Jens stoppte bei 197,77 Runden und Platz 8. Thomas Willner war mit dem zuvor von seinem Sohn pilotierten BRM auch zu oft neben dem Slot, um das durchaus gute Potential des Wagens voll auzunutzen. 193,28 Runden und Platz 12 hieß es für ihn am Ende. Bleibt noch von Nick Hartung und Andreas Huth zu berichten. Nick konnte mit dem von ihm selbst aufgebauten Cooper T60 nicht zufrieden sein, was jedoch nicht nur am Slotcar selber lag, sondern auch daran, dass Nick so manche Kurve für eine Gerade hielt, und das jeweils mehrfach hintereinander. Auf diese Weise war für ihn bei 191,04 Runden das Ende der Fahnenstange erreicht, der erzielte 14. Platz befriedigte den jungen Fahrer nicht. Andreas ließ den mit viel Liebe zum Detail (und an anderer Stelle schon im Bild vorgestellten) Lotus 18 allzu behutsam um den Kurs rennen. Vielleicht wollte er auch nur den Verfasser vor der Schande, zweimal Letzter zu sein, bewahren. Mit den von ihm gefahrenen 182,65 Runden markierte er diesmal das untere Ende der Wertungstabelle.

Mit der Siegerehrung nahm dann ein für alle Beteiligten ereignisreicher und, wie die Veranstalter hoffen, erfüllter Renntag sein Ende.

Leider war der Sieger der Frontmotorklasse aus o.a. Gründen schon aufgebrochen, hatte den Pokal aber schon von Peter und Taffy entgegengenommen. Der zweite Pokal wurde von Veranstalter zu Veranstalter überreicht, wobei jedoch keiner Peter Hartmann die hervorragende Leistung neidete. Noch ein letztes Mal wurde der Ortmann'sche Lagerbestand geplündert, dann brachen alle Beteiligten nach Hause auf.

Der Dank von Peter und Taffy gilt besonders Michael Ortmann, der mit der Bereitstellung seines Eifelkurses, der leckeren Verpflegung sowie der ganzen Atmosphäre drumherum einen schönen Rahmen für einen Renntag bot, der das gute Wetter draußen vor der Tür völlig vergessen ließ....

Ausblick

Der nächste Classic Formula Day wird am 11.05. in Gelsenkirchen bei den Jungs von „Slot im Pott" stattfinden.

Im Zusammenhang mit den Plänen zur Weiterentwicklung der Classic Formula Days stellte Peter Hartmann einen Rennwagen vor, der ggf. in eine weitere Heckmotorklasse passen würde:

McLaren M2A von Peter Hartmann

Für alle weiteren Fragen steht **Taffy Ulrich** zur Verfügung.

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

Kampf der Zwerge

2. Lauf am 10. März 2007 in Bergneustadt

geschrieben von Andreas

Nach dem Auftakt der Zwerge beim Carrera Club Oberberg in Engelskirchen, ging es jetzt zum 2. Kampf in das schöne Bergneustadt. Hier haben sich 14 Starter zum Rennen eingefunden. Der ganze Tag konnte zum Training und für Abstimmungsfahrten genutzt werden.

Die erste Startgruppe am Start . . .

Die Zwerge brauchten doch kleine Umbauten, um sie von der Carreraschiene auf die flüssige Holzbahn anzupassen. Es wurde in der Reihenfolge des letzten Ergebnisses gestartet und so habe sich tolle Zweikämpfe und spannende Rennen ergeben. Es war einfach sehenswert, wie Stefan Laub sich mit seinem schmalen Lotus 11 gegen Günther Benecke mit seinem gelben Abarth Bialbero durchgesetzt hat. Oder wie Neueinsteiger Tobias Schröter auf einem Honda S800 den Bahnchef Ralf Lange mit einem Abarth 1000 SP wenige Teilmeter hinter sich gelassen hat.

Die zweite Startgruppe . . .

Aber Heimascari Michael Nell hat in dieser Startgruppe mit dem hellblauen Abarth 1000 SP gezeigt, wo die Meßlatte des Tages hängen soll.

Seine 117 Runden konnte auch in der nächsten Startgruppe keiner überbieten, obwohl Bernd Hämmerling, der direkt von den Classic Formula Days in Kottenheim angereist war, mit seinem Lotus Elite mächtig Gas gegeben hat.

Die schnellsten Vier . . .

In der Topgruppe ging es heiß her - hier zeigte Jens Gerlach, dass sich intensives Training und optimale Fahrzeugvorbereitung einfach auszahlt. Er fuhr ungefährdet den Sieg mit über 120 Runden ein. Dahinter kämpfte Thomas Strässer mit seinem Fiat Abarth 695 SS, den Sieger des ersten Rennen mit seinem Lancia A112 Abarth nieder. Und Peter Schröter konnte es nicht fassen, dass seine Alpine nicht den Speed von Jens A110 mitgehen konnte.

Slotracer im Erfahrungsaustausch

Die Top 3:

1. Jens Gerlach	Alpine A110 1300
2. Michael Nell	Abarth 1000 SP
3. Thomas Strässer	Fiat Abarth 695 SS

Platz 2 bis 11 innerhalb von nur 5 Runden. Das zeigt, wie ausgeglichen die Fahrzeuge und das Reglement sind.

Hier wurde geschraubt bis zur letzten Minute

Wir würden uns freuen, wenn die vielen Slotracer die Spaß an den Rennen mit den Zwergen zeigen, auch mal zu einem Rennen kommen und danach erst unser Reglement für ihre Clubs umschreiben. So entwickeln sich sehr viele Rennserien, die aber nicht kompatibel sind. Bitte bedenkt diese doch noch mal, wir sind gerne bereit auch Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

Alle Informationen über die Termine, Bilder, Videos und Reglement findet Ihr auf der Homepage des CCO.
www.carrera-club-oberberg.de

Bei Fragen zu den zugelassenen Fahrzeugen wendet Euch an Andreas Höne - und zwar unter 749hoene@web.de .

Trans-Am

2. Lauf am 18. März 2007 in Wuppertal

geschrieben von Andreas

Am Sonntag, den 18. März 2007 trifft sich die Trans-Am Fangemeinde zum 2.Lauf im Wuppertaler Slotcar-Heaven.

Stimmungsvolle Szene zur „kleinen“ Trans-Am vom 1. Lauf im Dortmunder ScaRaDo . . .

Nach dem gelungenen Auftakt im Dortmunder ScaRaDo erwarten Rennleitung und Teilnehmer wieder einen schönen Rennsonntag mit spannenden Rennen. Die vergangenen Wochen wurde von vielen Teilnehmern genutzt, um ihre Fahrzeuge zu testen und zu optimieren.

Sicher ist jedenfalls, dass der nach dem ersten Lauf Führende, Björn Körner, am Sonntag gehörig unter Druck geraten wird und seine Mitbewerber alles daran setzen werden, den derzeitigen Vorsprung schmelzen zu lassen. Immerhin folgen auf den Plätzen 2 bis 5 mit Pfaffenbach, Rehm, Bickenbach und Schulz Routiniers dieser Serie und der z.Zt. auf Platz 6 rangierende Junior Raphael Gdanitz hat beim Saisonauftakt schon einen sehr guten Eindruck hinterlassen.

Ebenso sind die beiden Vater-/Sohn-Teams Grabow und Kranefuß aus OWL immer für eine Überraschung gut. Hörte man doch jetzt aus dem Kranefuß-Team, dass dort endlich die Reglerprobleme in den Griff bekommen wurden und dass die Grabows die Strecke im Heaven lieben, ist bekannt. Warten wir es ab.

Der aktuelle Gesamtstand nach dem 1. Lauf:

Körner, Björn ..... 97 Pkt.
Pfaffenbach, Uwe ..... 91 Pkt.
Rehm, Andreas..... 87 Pkt.
Bickenbach, Hans ..... 83 Pkt.
Schulz, Dirk ..... 81Pkt.
Gdanitz, Raphael ..... 81 Pkt.
Woitas, Michael ..... 79 Pkt.
Grabow, Günter ..... 79 Pkt.
Külpmann, Detlef ..... 78 Pkt.
Thöne, Ralf ..... 70 Pkt.
Kranefuß, Dennis ..... 69 Pkt.
Kranefuß, Martin ..... 69 Pkt.

Grabow, Dennis ..... 68 Pkt.
Trautmann, Erwin ..... 32 Pkt.

Der Slotcar-Heaven von Michael und Elke Wagner ist am Sonntag ab 10:00 Uhr geöffnet. Gestartet wird die erste Klasse (bis 2 Ltr. Hubraum) um 12:00 Uhr.
Wer sich mit der doch nicht ganz leicht zu fahrenden Strecke noch anfreunden möchte, hat dazu am Freitag, den 16.03.07 von 16:00 bis 21:00 Uhr Gelegenheit.

Selbstverständlich gilt auch für diesen Lauf wieder der Frühbucherrabatt. Wer seine Nennung bis Donnerstag, 15.03.07 abgibt, bezahlt statt 10,-- nur 8,-- für beide Klassen zusammen.

Achtung! Wegen Rechenproblemen bei Rennleiter Freddy Külpmann muss diesmal die Vornennung unbedingt an Michael Woitas geschickt werden !!
E-Mail: *Woitas@t-online.de*

Rennleitung, Teilnehmer und Bahnbetreiber Michael Wagner freuen sich schon jetzt auf viele Starter, Zuschauer und einen spannenden Renntag!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Trans-Am

GT/LM-Serie 2007

Nur noch knapp 2 Wochen bis zum Auftakt der GT/LM - das haben auch die Teams, welche den Start in die Saison 2007 planen, mittlerweile realisiert . . . ☺☺

Die Wette des Schleichenden mit WeBolz hinsichtlich einer deutlich volleren Saison 2007 (mit zumeist VIER Startgruppen, was ca. 50 Teilnehmern pro Veranstaltung entspräche !!) läuft - und Ersterer ist geneigt, den Wetteinsatz bereits vor dem Saisonstart einzufordern . . . ☺

Wobei nicht nur die Menge der Teams für die anstehende Saison zuzunehmen scheint - sondern, nach der in der Spitze eher schwach besetzten Saison 2006, auch wieder ein wirklich starkes Teilnehmerfeld starten könnte . . .

Bevor die Sache jetzt aber in CPR (qualifizierte Kaffeesatzleserei) abgleitet, schauen wir uns erst einmal an, was die Abfrage der Team-Infos so zu Tage gefördert hat :
(*in Anführungszeichen findet Ihr jeweils die mehr oder weniger wörtlichen Zitate* ☺☺)

Andi Baum / Justin Pasch

Vorjahr..... Andi Platz 5; Justin ist neu dabei
Club..... Slotcar Heaven / ?
Saison..... voll
Fahrzeug ..... BMW V12 LMR auf Schöler Striker oder Audi R8 auf Plafit
Sachstand..... Karosserien und Chassis sind fertig (R8 bereits seit Monaten !). Das Team kennt sich bislang nur vom Telefon.
"Der BMW hat erfolgreiche erste Tests bestanden. Der Speed auf der Hausstrecke ist hoch, aber . . . ☺☺ Welchen Wagen wir im ersten Rennen fahren, wird sich erst am Freitag vor dem Rennen zeigen. Justin und ich müssen uns da absprechen. Ich weiß leider noch nichts von Justins gewünschten Fahreigenschaften."
Zielsetzung .... „Top 10, jedenfalls vor Bolz/ Christians . . . ☺!☺"
Rating ..... „Verfolger" (B+)
Andi ist schnell und weiß, wie man schnelle Slotcars baut. Justin fehlt noch ein wenig Erfahrung in der GT/LM, hat's aber sicherlich ebenfalls voll drauf . . . ☺☺

„Fuhrpark" auf Basis von Carrera Bodys . . .

René Börger / Udo Schwellenbach

Vorjahr.....Platz 6
Club.....SRC Köln
Saison.....voll
Fahrzeug.....„Wahrscheinlich BMW V12 LM“.
Sachstand.....„Fahrzeug befindet sich im Bau“.
Zielsetzung....„Das Vorjahresergebnis zu bestätigen“.
Rating.....„Verfolger“ (B)
Die Zwei aus Köln haben sich in 2006 gut etabliert und können in ihrer 2.Saison eine Menge bewegen.

Stephan Bolz / Christian Schnitzler

Vorjahr.....Christian Platz 2 (mit Caroline); Stephan Platz 3 (mit Werner)
Club.....Slotcar Heaven / SRC Niederrhein
Saison.....voll
Fahrzeug.....„Nissan GT-R“ (*was auch immer das heißt* ☺)
Sachstand.....???
Zielsetzung....Klaus Schnitzler: „meine Vermutung, die möchten gewinnen“ . . .
Rating.....„Spitze“ *mit Einschränkungen* (A-)
Man darf gespannt sein, wie diese neu gebildete Paarung funktioniert. Christian ist der Techniker. Die Generalprobe beim Adventsrennen im Heaven war eher mäßig. Aber das wird schon . . . ☺☺

Werner Bolz / Ralf Christians

Vorjahr.....Werner Platz 3 (mit Stephan); Ralf ist nach einem Jahr Abstinenz wieder dabei.
Club.....Slotcar Heaven
Saison.....voll
Fahrzeug.....Diverse Modelle aus den Vorjahren verfügbar - evtl. Courage C52 . . . !? Auch die Palette der Chassis ist groß - vom SLP bis hin zu Starke.
Sachstand.....Weiterer Neubau ist in Arbeit - „die Autos laufen alle recht manierlich“.
Zielsetzung....„Allen den A.... versohlen - auf Sieg fahren!! ‚Nicht Letzte werden’ willst Du ja nicht hören ☺“.
Rating.....„Verfolger“ (B+)
Das Team hat extrem viel Erfahrung in der GT/LM. Ralf bringt das Material ein - für ein Prädikat „Spitze“ fehlt der engagierte Techniker im Team . . . ☺☺

Uwe Buchs / Hans Bickenbach

Vorjahr.....Platz 9
Club.....Carrera Freunde Schwerte
Saison.....voll
Fahrzeug.....Ferrari Enzo für Schwerte sowie BMW V12 LMR für die restlichen Strecken.
Sachstand.....Beide Slotcars stammen aus 2005; sind also fertig.
Zielsetzung....„Top 10 und bestes Ü40-Team“.
Rating.....„Verfolger“ (B-)
Auch Uwe und Hans sind alterfahrene GT/LMmer. Allerdings dürften die Top 10 in 2007 deutlich schwerer zu erzielen sein als in 2006. Von daher ist die vom Team geäußerte Zielsetzung eine echte Herausforderung . . .

Ferrari Enzo für Schwerte - das Foto stammt übrigens aus 2004 . . . ☺☺

Michael Dietze / Michael Körfer

Vorjahr.....Platz 13
Club.....IG Slotscheune
Saison.....voll
Fahrzeug.....Nissan R390 GT1
Sachstand.....„Fahren werden wir wohl wieder, aber womit ...
Naja, vielleicht kriegen wir ja den beschhhh R390 noch zusammen. Ein Bild vom Zustand - äh ich meinte Bauzustand - kannst du Dir im Anhang ansehen (Schon erstaunlich, wie viele Zuschauer so eine Karre im Rohzustand sehen wollen) ☺☺
Ach ja, sollte "das gute Stück" nicht fertig werden, kloppen wir halt schnell ’was anderes zusammen. Gefahren wird auf jeden Fall !“
Zielsetzung....„Es wäre schön, wenn wir in einem Einzelrennen mal eine Top 10 Plat-

zierung schaffen würden.
Und das klappt bestimmt am einfachsten, wenn an einem Rennen mal nur 11 Teams teilnehmen und eines wegen Untergewicht disqualifi-ausgeschieden wird.“ ☺☺

Rating.....„Trainee“ (C+)
Das Team hat in 2006 echte Fortschritte gemacht - für ein „Verfolger“ wird’s allein aufgrund der starken Konkurrenz in dieser Klasse aber in 2007 noch nicht reichen . . .

„Bauzustand“ für alle zum Anschauen - Nissan R390 GT1 . . .

Nezih Durukanli / Jan Schaffland

Vorjahr.....Jan Platz 19; Nezih ist neu dabei
Club.....Carrera Club Oberberg / -
Saison.....voll
Fahrzeug.....Courage C52 - S² Plafit
Komplette Neukonstruktion; Karosserie vom RI nach langem Auswahlprozess als „ideale Waffe“ beschafft.
Sachstand.....Das Chassis steht; die Karosserie auch. Cockpit und sämtliche Zurüstteile sind fertig - der Fahrer muss noch Platz nehmen und angeschnallt werden. Morgen Hochzeit; Anfang kommender Woche Rollout . . .
Zielsetzung....Nezih: „Über Zielsetzung usw. werde ich mich dann nach dem ersten Training äußern, im Moment weiß ich doch gar nit, wo der ‚Hammer’ hängt. Jan: 1.Startgruppe (*die ganzen Einschränkungen sprengen hier den Rahmen !☺!*)
Rating.....„Verfolger” (B+)
Dass bei JanS der Knoten mittlerweile geplatzt ist, bewiesen die beiden letzten GT/LM-Rennen in 2006 zusammen mit Marcel Wondel.
Bleibt nur die Frage zu klären, wie der NASCAR-Routinier Nezih mit der Serie, dem Courage und dem Renningenieur klar kommt . . . ☺☺

S², der Erste - Courage C52 . . .

Birgit Eckel / Thommy Eckel

Vorjahr ..... sporadisch dabei; Platz 21
Club ..... Carrera Club Oberberg
Saison ..... mutmaßlich nur in Moers dabei
Fahrzeug..... „Porsche GT1 95 ‚Jever’ aus dem Vorjahr mit Schöler drunter wie gehabt.“
Sachstand..... „Für diese Saison werden wir sehr kurz treten und konzentrieren uns auf die NASCAR-Serien.“
„Chassis überarbeiten und fertig ☺“
Zielsetzung.... „Mit Spass trainieren und die gute Stimmung wie im Vorjahr genießen.“
Rating ..... „Trainee“ (C)
Vom Team so definiert und vom Schleichenden so bestätigt . . . ☺☺

Hans-Jürgen Eifler / Mike Severin

Vorjahr ..... sporadisch dabei; Platz 20
Club ..... - / SRC Niederrhein
Sachstand..... fahren in 2007 nicht !!

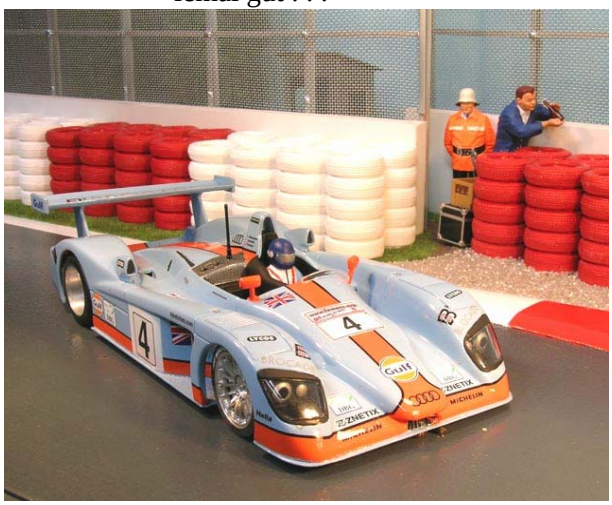
Andrea Fischer / Patrick Fischer

Vorjahr ..... Platz 4
Club ..... SRG Neuwerk
Saison ..... nicht komplett
Fahrzeug..... „Wenn ich mir unseren Fuhrpark so ansehe, könnte das Vorjahresauto, das Vorvorjahresauto, das Vorvorvorjahresauto und das Vorvorvorvorjahresauto zum Einsatz kommen. Unseren CLK GTR des ersten Jahres möchte ich allerdings keinem mehr zumuten ☺“
Sachstand..... „Welche Vorbereitungen ? Wir haben letztes Jahr quasi im Rennen das

Chassis getauscht und sind Vierte geworden. Warum dann Vorbereitungen ?“

Zielsetzung ....“Wenn fahren, auf jeden Fall in der Hausfrauengruppe - vielleicht auch die noch die Krabbelgruppe. Aber sonst wird’s hinten heraus einfach zu lang.“

Rating.....„Verfolger“ (B)
Ein P4 wie in 2006 dürfte - selbst bei Absolvierung des vollen Programms - für die Eheleute Fischer in 2007 kaum zu erzielen sein. Dazu ist die Besetzung der Serie in der Spitze gegenüber dem Vorjahr zu sehr aufgewertet. Für Achtungserfolge sind die zwei aus dem Neuwerk aber allemal gut . . .



Vorvorvorjahresauto - immerhin in der „richtigen“ Farbe . . .

Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot

Vorjahr.....Platz 11

Club.....SRG Neuwerk / -

Saison.....voll

Fahrzeug .....Nissan R390 GT1 - Schöler Stahl modifiziert

Sachstand.....Die Chassis Konzeption stammt aus dem Vorjahr. Die Karosserie ist im Aufbau; aktuell fehlt noch der Klarlack.
Geheime Tests stehen für Freitag im Neuwerk an . . . ☺☺

Zielsetzung ....„Top 10 !!“

Rating.....„Verfolger“ (B-)
Was Jörg drauf hat, zeigte er so zwischendrin immer wieder in 2006. Frank baut mittlerweile recht ordentliche Slotcars. Gelingt ihm auch der neue Wurf, bleibt’s beim „B+“, sonst droht Abstieg in die „C“ . . . ☺

Thorsten Florijan / Ilja Tubes

Team S.R.I.G. Teuto II. (bzw. HINTZ & KUNTZ)

Vorjahr ..... neues Team

Club ..... S.R.I.G. Teuto

Saison ..... voll - mit u.a. Einschränkung ☺

Fahrzeug..... Honda NSX 2005 "Raybrig" - Schöler Striker 55

Sachstand..... „Karosserie fertig aufgebaut (von Ilja); Chassis vom "Chassis Gott" (Thorsten) steht ebenfalls.“

Zielsetzung .... Nicht "VORLETZTER" werden !! Originalwortlaut Ilja: „....Falls wir in einem Rennen Letzte werden, wird das Auto in die Tonne gekloppt und wir fahren nach Hause !“ Wunsch des Jahres 2007: „Einmal im Rennen vor Teuto I. (Lippi) landen !“

Sonstiges..... Ilja ist noch nie überregional unterwegs gewesen, außer beim Käfer-Cup in Schwerte und in Moers.

Rating ..... „Trainee“ (C+)
Neu in der Serie, aber nicht im Slotracing. Es gibt eine Vielzahl neuer Erfahrungen zu sammeln in der GT - nicht nur bei den Strecken . . .

NSX 2005 - Restarbeiten stehen noch an . . .

Markus Hackstein / Jürgen Tepass

Vorjahr ..... sporadisch dabei; Platz 18

Club ..... SRC Niederrhein

Saison ..... voll (minus Eins)

Fahrzeug..... Vorerst Honda NSX auf Plafit aus 2006.

Sachstand..... „Das neue Fahrzeug ist noch nicht fertig und wird es wohl auch in der kurzen Zeit nicht werden“.

Zielsetzung ....„Einen Platz besser als im letztem Jahr“.

Rating.....„Verfolger“ am Niederrhein - sonst eher „Trainee“ (B- / C+)
Mit den Piloten aus Moers muss man sicherlich bei ihrem Heimrennen sowie in K-L rechnen. Auf den anderen vier Kursen fehlt halt die Praxis . . .

NSX 2006 - aber in diesem Jahr gebaut . . . ☺☺

Dirk und Lukas Haushalter

Vorjahr.....Platz 15

Club.....Rennpiste Duisburg

Saison.....Ganz evtl. sporadisch, sofern es Dirk gelingt, sich vor seinem Job zu drücken ☺☺

Fahrzeug .....Mercedes CLK GT-R

Rating.....„Trainee“ (C)
Die Haushalterei ist Exportschlager der Rennpiste. Vater Dirk und Sohn Lukas haben in 2006 viel gelernt. Für ein „Verfolger“ wird’s in 2007 aber noch nicht reichen . . . ☺☺

Dennis Hesse / Jan Päppinghaus

Team Kaba-Racing

Vorjahr.....Dennis Platz 5; Jan ist neu dabei

Club.....Slotcar Heaven

Saison.....voll

Fahrzeug .....Aston Martin DBR9 - Chassis Schöler Striker und ggf. auch Lamborghini Murcielago

Sachstand.....Karosserie ist fertig, Chassis (gebaut von Dennis) muss noch - Hochzeit folgt . . .

Zielsetzung ....keine Angaben . . . ☺☺

Rating..... „Trainee“ (C+)
Dennis ist zwar alterfahrener GT/ LM-Fahrer; Jan verfügt aber über wenig Erfahrung in der Serie und auf den Strecken. Erschwerend hinzu kommt, dass Junior Dennis als verantwortlicher Ingenieur manchmal etwas sparsam im Werkzeugeinsatz ist . . . ☺☺

Man darf gespannt sein, ob bzw. wie dieses reine Juniorteam durch die Doping-Kontrollen kommt . . . ☺☺

Thorsten Hesse / Michael Wagner

Vorjahr .....Platz 14

Club .....Slotcar Heaven

Saison .....voll

Fahrzeug.....Ferrari 575 Maranello und BMW V12 LMR (beide Carrera) - Plafit Super 24 und Striker Gruppe C

Sachstand.....Die Karosserien sind fertig. Der Maranello bekam letzten Montag das Chassis und der BMW ist jetzt fällig.

Zielsetzung ....Michael: „Raus aus der 1. Startgruppe von hinten !“. Thorsten: Nicht schlechter wie die anderen zu fahren - Mittelfeld sollte es werden !“

Sonstiges.....Keine Fotos - „bei uns in der Prototypen Abteilung ist absolutes Fotografierverbot !“.

Rating .....„Trainee“ (C)
Die Jungs aus dem Heaven gehen in ihre zweite volle Saison. Die Strecken sollten nun geläufig sein. Das „+“ hinter dem „C“ hängt davon ab, ob Mikele seine traditionelle Trainingsallergie nachhaltig zu überwinden vermag . . . ☺☺

Stellvertretend ein Blick auf das neue BMW Testzentrum in Schweden, leider Blickdicht für Erlkönig-Jäger . . ☹☹

Mark Hohaus / Markus Noack

Vorjahr .....sporadisch dabei; Platz 17

Club ..... . / .

Saison .....voll

Fahrzeug.....Audi R8 „Premio“ in Blau auf Schöler und Mercedes CLK GTR in Rot mit Decals vom Toyota GTone.

Sachstand ..... Audi Karosserie und Chassis sind fertig - Mercedes ist zusätzlich in Arbeit, weil Marcus keine offenen Fahrzeuge mag . . . ☺☺

Zielsetzung .... „Wir wollen ohne große Schäden ins Ziel und natürlich auch **an**kommen . . . !!“

Rating ..... „Trainee“ (C)
Dem Team fehlt trotz zweier teilweise absolvierter GT/LM-Saisons immer noch ein wenig Steckenkenntnis. Und vehemente Trainingssessions sind aufgrund Marcus’ beruflicher Belastung eigentlich auszuschließen . . .

Peter Juchem / Dirk Wolf

Vorjahr ..... neues Team

Club ..... Slot Mittelrhein

Saison ..... sporadisch

Fahrzeug ..... Toyota GTone mit Fahrwerk aus RC Trier

Sachstand ..... „Das Fahrzeug ist soweit fertig.“

Zielsetzung .... „Spaß haben.“

Rating ..... „Trainee“ (C)
Peter verfügt über die Erfahrung von einem Rennen als Aushilfsfahrer in der GT/LM. Dirk weist jahrelange Routine in vielen Slotracing-Serien auf. Dennoch wird’s hart für die Jungs vom Mittelrhein - Serienerfahrung und Streckenkenntnis fehlen halt . . .

Siggi Jung / Ralf Schaffland

Vorjahr ..... Siggi Platz 10; Ralf Platz 22, 25 und 26 ☺

Club ..... Carrera Freunde Schwerte / -

Saison ..... voll

Fahrzeug ..... Ferrari 333 SP - S² Plafit
Völlige Neuentwicklung. 333 SP, da der Schleichende einmal ein anderes „Cabrio“ als den üblichen BMW V12 LM bauen wollte.

Sachstand ..... Das Chassis steht auf seinen Rädern; die Karosserie ist nach Klarlackproblemen endlich auch abgenommen. Endmontage bis Mitte der Woche . . .

Zielsetzung .... Beide: „Die Sache so richtig ruhig und entspannt angehen.“ Siggi: „Ab und zu die Teams Schwerte I. bis IV. ein wenig ärgern“. Schleichender: „Jo, wird gemacht !“

Rating ..... „Verfolger“ (B)
Die Einstellung der handelnden Personen bar großen Ehrgeizes ist für die Einstufung verantwortlich. Siggi kann mehr, als sein Teampartner mutmaßlich zulassen wird - als Ausgleich dafür muss Siggi halt nur einen Regler mitbringen . . . ☺☺

S², der Erste - Ferrari 333 SP . . .

Marcel und Stefan Kuhn

Vorjahr ..... neues Team

Club ..... ?

Fahrzeug ..... BMW V12 LMR auf Carrera Basis - Schöler Chassis

Saison ..... sporadisch

Sachstand ..... Fahrzeug muss noch aufgebaut werden. Erster Start frühestens beim 3. Lauf in Moers.

Zielsetzung .... „Strecken kennen lernen. Sich fahrerisch verbessern.“

Rating ..... „Trainee“ (C-)
Erste Schritte in der 245 sollen in 2007 von sporadischen Einsätzen in der GT/ LM flankiert werden. Das Team selbst formuliert das Lernen als Saisonziel . . .

Entsteht auf Basis des o.a. Carrera Bodys - BMW V12 LMR . . .

Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel

Vorjahr ..... Platz 1; 7 von 8 möglichen Siegen !

Club ..... SRC Niederrhein / SRC Köln

Saison.....voll

Fahrzeug.....Nissan R390 GT1 - Plafit Excel
Das altbekannte 2005er Fahrzeug, welches vor 2 Jahren immerhin zwei Siege einfuhr !

Sachstand.....Ursprünglich sollte ein neuer Honda NSX '05 aufgebaut werden. Dessen Status steht auf „gekauft", da Andreas derzeit viel Stress an der Uni hat.

Zielsetzung....„Spaß haben, sich in der 1. Startgruppe etablieren und hoffen, dass der Heckflügel nicht so oft fliegen geht wie im letzten Jahr . . . ☺☺"

Rating.....„Spitze" (A)
Nachdem das Team nur beim letzten Rennen in 2006 etwas Gegenwind verspürte (und so die Serie mit 7 von 8 möglichen Siegen für sich entschied), dürfte diese Situation heuer zum Dauerzustand werden. Aber deshalb gleich Andreas' Zielsetzung zu übernehmen, scheint dem Autor doch leicht tief gestapelt. Das Team zählt selbstverständlich auch in 2007 wieder zu den Favoriten . . .

Zwei Siege in 2005 - Nissan R390 GT1 . . .

Markus Lehmler / Niklas Mages

Vorjahr.....Platz 16

Club.....Slot Mittelrhein

Saison.....voll

Fahrzeug.....Courage C52

Sachstand..... „Wir sind diesmal voll im Plan, d.h. die Karosse ist bis auf die Spiegel fertig. Das Fahrwerk wird zur Zeit eingebaut und Probegefahren."

Zielsetzung....Jörg: „Die beiden Jungs haben sich für meine Begriffe im letzten Jahr respektvoll geschlagen, wenn man berücksichtigt, das beide bisher nur Holzbahnen gewöhnt waren. Dem entsprechend möchten sie unter die ersten 15 fahren, da man ja gehört hat, das wesentlich mehr Teams an den Start gehen als im letzten Jahr."
"Ach so, da ist naja noch was, wir alten Herren werden höchstwahrscheinlich ab dem zweiten Rennen mitfahren, d.h. für Jungs nochmals Steigerung des Ehrgeizes, denn wer will schon hinter den alten Herrn stehen!"

Rating.....„Trainee" (C)
Mehr als ein Jahr Erfahrung in der GT/LM. Auch wenn ein Aufwärtstrend feststellbar ist; zu einem „Verfolger" mag sich der Schleichende noch nicht durchringen . . .

Väter-Bau-Courage - Chassis von Rolf Lehmler; Body von Jörg Mages . . .

Andreas Lippolt / Christoph Müller

Vorjahr.....Andreas Platz 27; Christoph ist neu dabei

Club.....S.R.I.G. Teuto

Saison.....Geplant ist volle Saison, sofern der Job von Andy mitspielt - man möchte aber erst einmal Schwerte abwarten, bevor man sich festlegt.

Fahrzeug.....Toyota GTone - Plafit S24 SLP

Sachstand.....Das Auto **LÄUFT** (!!!!). Als Vergleich dient der Jaguar XJ220 GT aus dem Vorjahr. Hier ist der Toyota auf ähnlichem Niveau. Ein weiteres Fahrzeug ist in Vorbereitung; ob das jedoch bis zum Auftaktrennen fertig wird, ist noch nicht sicher.

Zielsetzung....Da das Team wenig Erfahrung in der GT/LM aufweist, kann eine realistische Zielsetzung nicht wirklich abgegeben werden. „Das Ziel lautet: Am Renntag mit optimal vorbereite-

tem Material antreten und dann schauen, wo man landet . . . ☺☺“

Sonstiges ..... Christoph muss gleich den ersten Lauf am 24. März aus beruflichen Gründen auslassen. Als Ersatzmann fungiert Wolfgang Ullrich.

Rating..... „Trainee“ (C+)
Andy ist alterfahrener Slotracer auf allen Strecken und in vielen Serien des Westens. Einem Start in der GT/LM stehen weite Wege aus dem Osnabrücker Raum entgegen. Fahrerisch ist mehr drin - dennoch wird’s ein Lernjahr . . .

Einer der wenigen 2007er Neuwagen, der schon läuft . . . ☺!☺

Uli Nötzel / Hans Quadt

Vorjahr..... Platz 8

Club..... SRC Köln

Saison..... voll

Fahrzeug ..... Audi R8 „mit " Phantasiebemalung " - gut zu erkennen, eben für ältere Männer, die schon Probleme mit den Augen haben“.

Sachstand ..... “Team Quadt/Nötzel sen. ist einsatzbereit. Das Auto ist fertig und läuft ganz gut - jedenfalls in Köln ☺“.

Zielsetzung .... „Unser "sportliches Ziel" für 2007 ist, in die Top 10 zu kommen. Darüber hinaus hoffen wir, dass es in diesem Jahr so viel Spaß macht wie 2006.“

Rating..... „Verfolger“ (B)
Nach der guten Saison 2006 haben die beiden Kölner Routiniers sicherlich ihre Schlussfolgerungen (richtig) gezogen. Dementsprechend wird mit ihnen in 2007 massiv zu rechnen sein . . . ☺☺

Alex Ortmann / Caroline Schnitzler

Vorjahr..... Caroline Platz 2 (mit Christian); Alex ist neu dabei

Club..... Slot Mittelrhein / SRC Niederrhein

Saison ..... voll

Fahrzeug..... Courage C52 - SLP Fahrwerk

Sachstand..... „Deckel ist soweit fertig, nur noch Fahrwerk zusammen bauen und einkleben.“

Zielsetzung .... Alex: „Caro meint, unter die ersten 5 kommen (mit mir wohl eher nicht) und natürlich Spaß haben . . . ☺☺“. Dazu noch den Schleichenden versägen (JanS meint, das würde wohl so gerade zu schaffen sein ☺).

Rating ..... „Spitze“ (A)
Auch wenn sich Alex im Tiefstapeln übt, gehört das jugendliche Mixed-Team zu den Favoriten. Alex zählt zu den Schnellsten im Lande - und flotte Slotcars bauen kann er ebenfalls. Der „Lady Caroline“ wird die sicherlich entspanntere Atmosphäre im neuen Team gut tun . . . ☺☺

Team ohne Geheimniskrämerei, dafür aber mit schickem Courage C52 . . . ☺☺

Ralf Pistor / Peter Rohde

Vorjahr ..... in 2006 nicht dabei

Club ..... Carrera Freunde Schwerte

Saison ..... Erst einmal nur Schwerte, dann abhängig von arbeitsfreien Samstagen.

Fahrzeug..... Ferrari 575 Maranello auf Carrera Basis - Plafit Excel; evtl. auch alter Nissan R390

Sachstand..... Der Maranello steht. Lediglich Concours Feintuning ist noch angesagt.

Zielsetzung .... „Alle andern ärgern und möglichst Viele hinter uns lassen ☺“.

Rating ..... „Verfolger“ (B-)
Ralf ist mit viel Erfahrung bei den NASCARs versehen - Peter eher ein Schwerter Heimbahnfahrer. Beide erleben in der GT/LM ihre erste Saison (so das denn durchzuhalten ist). Auf anderen Kursen als Schwerte dürfte es schwierig werden, sich ge-

gen das breit aufgestellte Mittelfeld durchzusetzen . . .

Andreas Rohmann / Ingo Vorberg

Vorjahr.....Platz 7; Team Schwerte I.
Club.....Carrera Freunde Schwerte
Saison.....mutmaßlich voll, nach dem Lauf in Schwerte sieht auch Ingo klar ☺☺
Fahrzeug.....Weiß niemand im Team - mauern die Jungs eventuell . . . !? !? ☺
Sachstand.....Man hat nichts gemacht bisher; das aber gründlich ☺ Und gibt sich völlig ahnungslos . . .
Zielsetzung....Ingo: Sich überraschen lassen; erst einmal schauen, wie's in Schwerte läuft. Andreas: „Vernünftige Platzierung in der 2. Startgruppe, aber dort möglichst weit vorn."
Rating.....„Verfolger" (B)
In Schwerte mit Chance auf die erste Startgruppe. Anschließend greift Andreas' recht realistische Einschätzung.

Ela Schnitzler / Klaus Schnitzler

Vorjahr.....Platz 12
Club.....SRC Niederrhein
Saison.....voll
Fahrzeug.....„GT1 Rohr-Porsche";
Sachstand.....mutmaßlich Vorjahres-Fahrzeug !?
Zielsetzung....„Ziel unter die ersten 15".
Rating.....„Trainee" (C+)
Ausreichend Erfahrung aus der letzten Saison steht ein starkes Mittelfeld entgegen. Der Teamingenieur dürfte erneut mit zwei Fahrzeugen hart zu schaffen haben - und ab und an zuungunsten des Senior-Teams priorisieren müssen . . .

Ex-Schnitzler Juniors Fahrzeug aus 2006 heuer für die Senioren . . . !?

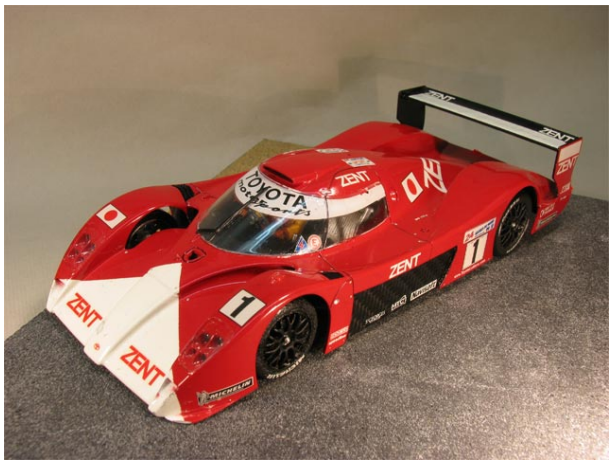
Hartmut Schur / Andreas Hahn

Vorjahr.....neues Team
Club.....Slotcar Heaven
Saison.....voll ???
Fahrzeug.....k.A. (hier klemmte die Heaven-Informationskette gewaltig ☹)
Sachstand.....k.A.
Zielsetzung....k.A.
Rating.....„Trainee" (C)
Alles neu - Team, Serie und Slotcar. Beide Wuppertaler kennen dazu etliche der befahrenen Strecken kaum. Das wird eine anstrengende erste Saison . . . !!

Jan Uhlig / Mirko Weber

Vorjahr.....in 2006 nicht dabei; Platz 1 in 2005
Club.....Carrera Freunde Schwerte
Saison.....voll ? - „Wird sich zeigen..."
Fahrzeug.....Courage C60 - Eigenbau Chassis. "Wenn der Courage zum Auftakt nicht fertig wird, muss der 2005er GTone noch einmal 'ran."
Sachstand.....Die Karosserie des Courage ist „poliert", Cockpit und Zurüstteile fehlen noch; das Chassis ist gezeichnet.
Zielsetzung.... „Die Zweckgemeinschaften ablaschen..." !!
Rating.....„Spitze" (A)
Über die Champs 2005 müssen nicht viele Worte verloren werden. So die Motivation stimmt, geht der Sieg nur über die beiden Schwerte . . .

Status „poliert" - neuer Courage C60 . . .



Vier Einsätze und zwei Siege in 2005 - der Toyota GTone von Uhlig/Weber . . .

Ingolf Weber / Silvia Weber

Vorjahr.....neues Team

Club.....Carrera Freunde Schwerte

Saison.....mutmaßlich nur Schwerte - oder !?

Fahrzeug.....Courage C52 auf Eigenbau Chassis - oder auch etwas anderes . . . !?

Sachstand.....Ingolf wird mutmaßlich ein Altfahrzeug einsetzen - ist sich aber noch nicht schlüssig, welches. Eigentlich ist er sich über gar nichts schlüssig - außer, dass er fahren will . . . ☺☺

Zielsetzung....„Vorletzte !“

Rating.....„Verfolger“ B-
In Schwerte für Überraschungen gut. Alles weitere wird man sehen . . . ☺

Nur zwei Einsätze mit Uhlig/Weber in 2005 - Courage C52 . . .

Fassen wir die Sache einmal kurz zusammen. Jede Menge Teams haben sich angesagt - ob das nun alle sind, wird letztlich erst der Renntag in Schwerte zeigen. Die Teambesetzungen versprechen eine spannende Saison - nicht nur im Fight ab Platz 4 (wie in 2006), sondern auch um die Spitze . . .

#	Team	Rating	voll	sporadisch
1.	Andi Baum / Justin Pasch	B+	X	
2.	René Börger / Udo Schwellenbach	B	X	
3.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	A(-)	X	
4.	Werner Bolz / Ralf Christians	B+	X	
5.	Uwe Buchs / Hans Bickenbach	B-	X	
6.	Michael Dietze / Michael Körfer	C+	X	
7.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	B+	X	
8.	Andrea Fischer / Patrick Fischer	B		X
9.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	B-	X	
10.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	C+	X	
11.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	C+	X	
12.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	C+	X	
13.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	C	X	
14.	Mark Hohaus / Markus Noack	C	X	
15.	Peter Juchem / Dirk Wolf	C		X
16.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	B	X	
17.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	A	X	
18.	Markus Lehmler / Niklas Mages	C	X	
19.	Rolf Lehmler / Jörg Mages	C	X	
20.	Andreas Lippolt / Christoph Müller	C+	X/?	
21.	Uli Nötzel / Hans Quadt	B	X	
22.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	A	X	
23.	Ralf Pistor / Peter Rohde	B-		X
24.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	B	X/?	
25.	Ela Schnitzler / Klaus Schnitzler	C+	X	
26.	Hartmut Schur / Andreas Hahn	C	??	
27.	Jan Uhlig / Mirko Weber	A	X/?	

In 2007 mutmaßlich nicht (mehr) / kaum dabei:

#	Team		geplant
1.	Birgit und Tommy Eckel	C	Moers
2.	HaJü Eifler / Mike Severin	-	-
3.	Dirk und Lukas Haushalter	C	??
4.	Marcel Kuhn / Stefan Kuhn	C-	??
5.	Dieter Sommer / Claus Uebach	-	-
6.	Ingolf Weber / Silvia Weber	B-	Schwerte

Und was schlussfolgern wir nun aus den o.a. Team-Infos !? Die wenigsten Folks haben ihr neues GT/LM-Fahrzeug bereits fertig gestellt. So ein Serienstart kommt doch in jedem Jahr immer wieder urplötzlich und völlig unerwartet . . . ☺☺. Darüber hinaus werden wir 2005er, 2006er bzw. gar 2004er Modelle wiedersehen - was an sich nichts Schlimmes ist . . .

Bleibt nur noch die qualifizierte Kaffeesatzleserei - aber die WWW Nr. 102 nächsten Montag benötigt ja auch noch ein wenig Inhalt, bevor die GT/LM tatsächlich losbricht . . .
Und mit etwas Glück und Information Eurerseits gibt’s dort sogar noch aktualisierte Team-Infos . . . !?

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