

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 58 -

3. April 2006

Editorial

Moin Folks . . . mit Berichten vom 245- und DSC-„Meating“ am Samstag in Kamp-Lintfort, vom Porsche-Cup am selben Tage in Herzebrock sowie vom Käfer-Cup am Sonntag in Schwerte geht die „**WILD WEST WEEKLY**“ in die Ausgabe 58 . . .

Einen Vorbericht gibt's für den 2. Lauf zur GT/LM, welcher am kommenden Samstag im Neuwerk statt findet. Dazu fahren die alten NASCARs am Sonntag in Höhr-Grenzhausen - natürlich ohne Vorbericht. Ferner blickt der Westen nächstes Wochenende - zumindest mit einem Auge zu den 12h von Trier, wo eben-

falls am Samstag die SLP ihren Saisonauftakt 2006 ausführt. Zwei Teams aus dem Westen dürften hier erneut am Start sein . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- In eigener Sache . . .
- DSC- und 245-„Meating“
am 1. April 2006 in Kamp-Lintfort
- Käfer-Cup
2. Lauf am 2. April 2006 in Schwerte
- Porsche-Cup
2. Lauf am 31. März 2006 in Herzebrock
- GT/LM Serie
2. Lauf am 8. April 2006 in Vohwinkel

In eigener Sache . . .

Ob, wann und in welchem Umfang die Ausgabe 59 der WWW erscheinen wird, ist aktuell leicht bis mittelschwer unklar. Für die Rennen am kommenden Wochenende (GT/LM und NASCARs) dürfte kein Rennbericht kommen und über Ostern fährt nur die Trans-Am, welche in letzter Zeit ebenfalls wenig kommunikativ war . . .

Somit steht eine WWW-Ausgabe für den 10. April 2006 in den Sternen. Die Ostermontags-Ausgabe entfällt eh wegen Urlaubs . . .

Das Wochenende nach Ostern ist im Westen quasi rennfrei. Und das letzte April-Wochen-

ende sieht die Heavens Twelve und die neuen NASCARs am Start. Von den Heavens Twelve kam am Wochenende keine gute Kunde, so dass selbst eine WWW zum 24. April 2006 nach aktuellem Erkenntnisstand inhaltleer sein könnte . . .

Definitiv gibt's folglich erst am 2. Mai 2006 wieder eine WWW !! Sofern jedoch etwas Berichtenswertes vorliegt, erscheint selbstredend auch am 24. April 2006 eine Ausgabe . . .

Sicherheitshalber wünscht der Schleichende also schon einmal ein gelungenes und spannendes Osterfest . . . ☺ ☺

DSC- und 245-„Meating“

am 1. April 2006 in Kamp-Lintfort

Manchmal fragt sich der Schleichende, warum wir eigentlich noch Rennen durchführen. Verfolgt man den Smalltalk der Teilnehmer während eines Renntages, sollte dieser doch eigentlich völlig ausreichen - eine ordentliche Verpflegung selbstredend vorausgesetzt . . .

Dieser These sollte eigentlich das „Meating“ (sich Treffen und Essen) am Samstag Nachmittag in Kamp-Lintfort folgen, welches 245/

West und DSC-West gemeinsam ausrichteten. Aber die Teilnehmer strafte den Schleichenden Lügen: An der Bahn herrschten Teilweise Zustände wie im Winterschlussverkauf - lange Schlangen warteten auf eine Fahrmöglichkeit und über weite Strecken musste der zeitlich begrenzte Trainingsmodus der Bepfe herhalten, um den Anwesenden eine faire Chance auf „Metermachen“ einzuräumen . . . ☺ ☺

Kompakt . . .

- „Full House“ bei Meisters . . .
- DSC-Part bildet eher gemächlichen Auftakt . . .
- zweite Halbzeit der 245 fast wie im Winterchlussverkauf . . .
- trotz spätem Beginn um 13:00h wurde es ein 13-Stunden-Tag . . . ☺ ☺

Strecke . . .

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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



Jetzt mit Bepfe und renovierten Fahrerplätzen ausgestattet - 44m Plastik in Kamp-Lintfort . . .

Zählt man alle gesehenen Gesichter, welche die Meister-Bahn am Samstag befahren haben zusammen, dürfte die Zahl 30 locker erreicht bis überschritten worden sein. Leider konnten nicht alle Besucher den Abend reservieren, um dem gemütlichen Teil beizuwohnen. Dieser war folglich einem harten Kern von rund 20 Slotracer/Innen vorbehalten . . .

DSC-West

Die ersten drei Stunden des „Meatings“ sollten den DSC-Slotcars vorbehalten sein. 13 Volt lagen an der Bahn an. Im Bestreben, die vier langen Geraden möglichst zügig zu bewältigen, drückten sich die ersten Fahrer/Innen schnell die Finger wund. Irgendwie hat man in K-L mit den Fox-Motoren immer den Eindruck, es ginge nicht recht vorwärts . . . ☺ ☺
Die Beteiligung hätte durchaus etwas reger

sein können: im Maximum 16 Folks drehten ihre Runden . . .

Neue Erkenntnisse: Keine !! Die Herren Aulbur, Fischer, Hermes, S² und Sommer legten schnelle Runden hin und ein Sieg in der DSC-West 2006 führt sicherlich nur über dieses Sextett. JanS 2005er Bestwert aus dem Rennen (er knackte als Einziger die 10s-Marke) wurde nicht getopt . . . was aber 6 Monate vor dem Rennen nicht weiter verwunderlich ist . . .

Da der K-L Kurs mit den Fox-Motoren eher holzbahnähnlich befahren wird, war auch das Ergebnis, dass Fahrzeuge mit kurzem Radstand hier gut funktionieren, nicht wirklich neu. Der Hellblaue jedenfalls war sich am Ende gewiss, dass der ultrakurze 908/03 die rechte Waffe für diese Strecke sei . . .



„Waffe“ für K-L - der im November 2005 in Siegen siegreiche 908/03 von Patrick Fischer . . .

Neue Fahrzeuge wurden kaum gesichtet. Diese werden wohl erst in 6 Wochen zum DSC-West Auftakt bei der SRG Neuwerk aus dem Hut gezaubert . . .

Überraschung: Mehmet Simsek hinterließ mit konstant flotten Rundenzeiten einen starken Eindruck. Vielleicht wird aus dem o.a. Sextett im Verlaufe der Saison sogar noch eine Big Band . . . ☺ ☺

Die IG DSC-West nutzte das „Meating“ zu einem Meeting und sprach die Saison 2006 in den Eckpunkten ab. Näheres dazu gibt's dann im Vorbericht zum 1. Lauf . . .

Gruppe 2, 4 und 5 / West

Ging's im DSC-West Part eher beschaulich zu - Frank Hermes, temporär als einziger an der Bahn sitzend: „Schalt doch 'mal den Spurwechsel ein !!“, war der gemächliche Teil ab

16:00h vorbei. In 5 Wochen fährt die 245 den 2. Lauf auf dem Kurs in K-L und dementsprechend intensiv wurde geprobt . . .

Insbesondere die weniger erfahrenen Serienteilnehmer machten intensiv „Meter“, um ihre Streckenkenntnis bzw. besser geschrieben ihr Orientierungsvermögen zu verbessern. Peter Meister gab die Richtlinie vor: „An der Stelle, an welcher das Slotcar in den Tunnel fährt, kommt es **definitiv nicht** wieder heraus !!“

Jedenfalls tummelten sich etwa zwei Dutzend Slotracer in Spitzenzeiten an der Bahn und sorgten für jede Menge Action . . . Die Übersetzungen aus dem ScaRaDo passten nahtlos (ca. 29mm Wegstrecke/Motorumdrehung); somit hielt sich der getriebeseitige Arbeitsaufwand stark in Grenzen.



Der ScaRaDo-Trim passt auch in K-L - Gruppe 4 Jota von JanS . . .

Aufgrund der Motorpower und der anliegenden 20 Volt fuhr die Spitze locker 9,4er Zeiten und selbst die Gruppe 2 Fahrzeuge waren schneller als sämtliche DSC-Slotcars.

Wie im DSC-Part waren keine wirklich bahnbrechenden Erkenntnisse zu verzeichnen und auch die etablierte Hierarchie scheint in K-L nicht wirklich durcheinander zu geraten . . .

Am Rande wurden von der IG245 und Peter Meister die Eckpunkte für das große Event am 6. Mai 2006 gerade gezogen; jetzt muss nur noch die Uhr schnellstmöglich laufen - und es kann losgehen . . .

Btw.: Nach längerer Experimentierphase ist auch die Bahn in K-L letztlich bei der Bepfe als Zeitnahmesystem gelandet. Das stimmt die IG245 wirklich froh . . . ☺ ☺

Die dritte Disziplin . . .

Gegen 19:00h ging's in den dritten Teil; der Regler wurde - zumindest temporär - mit dem Besteck vertauscht. Schwerwiegende Unfälle waren nicht zu vermelden. Und spätestens beim Dessert schied sich die Spreu vom Weizen: Eher unscheinbare Gestalten wie Hellblau, JanS oder der große Angler zeigten dem Feld, was eine Harke ist . . . ☺ ☺

Je ein Fässchen Alt und Pils - gespendet von Magdalena und Peter - sorgte dazu für die rechte Schmierung. Schade nur, dass der „Longrun“ von Werner Bolz dieses Mal nicht zustande kam: Auch die Generation Ü18 kann quengeln wie ein 3-Jähriger. Folglich musste Werner den Concours d'Elegance zeitig abbrechen und sich seinem Chauffeur beugen, der noch die Wuppertaler Diskotheken-Welt unsicher machen wollte - armer Werner . . . ☺ ☺

Nach dem gelungenen Mahl spaltete sich die Crew: Das Gros blieb in lockerem Plausch beisammen. Einige Unentwegte aber mussten partout den Kurs mit vollem Magen befahren: Z.B. DiSo: „Zwei Runden fahr' ich noch !!“ - und ward nicht mehr gesehen . . . ☺ ☺

Irgendwann gegen 2:00h gelang es Magdalena und Peter, auch die letzten Gäste zu verabschieden. Ein langer Tag in familiärer Atmosphäre ging zu Ende . . .

Die Gäste und die IG245 bedanken sich recht herzlich dafür !!

Ausblick . . .

Weiter geht's mit dem offiziellen Programm beider Serien wie folgt:

- 5. Lauf Gruppe 2, 4 und 5 / Süd sowie 2. Lauf Gruppe 2, 4 und 5 / West
am **6. Mai 2006 bei Meisters in Kamp-Lintfort**
- 1. Lauf DSC-West
am **13. Mai 2006 bei der SRG Neuwerk in Vohwinkel**

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)

[Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5](#)

Käfer-Cup

2. Lauf am 2. April 2006 in Schwerte

Nur drei Wochen nach dem Saisonauftakt ging der nächste Lauf zum Käfer-Cup West auf der Bahn der Carrera Freunde Schwerte über die Bühne. Nebenbei war dieses Rennen auch ein kleines Jubiläum, war es doch das zehnte Rennen mit den 1966er Tamiya Käfern überhaupt. Ganze zwanzig Fahrer fanden sich an der Schwerter Bahn ein, eine Teilnehmerzahl, die bei den Initiatoren der Rennserie zufriedene Gesichter hervorrief.

Walter Schäfer traf wie fast immer als Erster am Renncenter ein. Allerdings hatte er bei der Suche nach der Klingel doch einige Probleme und als der Diensthabende Dirk Stracke um zehn nach Neun die Tür öffnete um zu sehen, wo die Teilnehmer denn bleiben traf er schon vier Gestalten auf der Schwelle an. Wir schließen daraus, dass Klingelknöpfe in Belgien wohl größer dimensioniert sein müssen... ☺



BBP: Belgischer Bahnputzer - für Walter Schäfer stand die Arbeit vor dem Vergnügen ...

Käfer sind schmale, relativ hohe Gefährte, die zudem über einen kurzen Radstand verfügen. Zuviel Grip ist da nicht besonders von Vorteil weil die Krabbeltiere dann doch leicht zum kippen neigen. Ein leichter Drift ist die optimalste Art um durch die Kurven zu kommen. In Schwerte hatte man in diese Richtung gedacht, es dann bei der Ausführung doch etwas übertrieben. Der Vorstand hatte kurzerhand für Donnerstag einen Arbeitseinsatz organisiert, bei dem Teile der Bande ausgetauscht und mit der Neugestaltung des Infields begonnen wurde. Dass der bei diesen Arbeiten anfallende Staub beim Käfer Cup hilfreich sein würde war leider ein Trugschluss. So stand für die

ersten Teilnehmer zunächst einmal Putzen auf dem Programm. Nachdem die Bahn abgewischt worden war, stellte sich aber glücklicherweise binnen kürzester Zeit wieder ein verträgliches Gripniveau ein. Die Teilnehmer aus Niedersachsen und OWL, von denen viele zum ersten Mal an einer überregionalen Rennveranstaltung teilnahmen, attestierten dem Schwerter Kurs durchweg gute Noten. Besonders das flüssig zu fahrende Layout gefiel.



Gute Vorarbeit - die technische Abnahme fand nur Kleinigkeiten ...

Gegen 12 Uhr wurde mit der technischen Abnahme begonnen. Die beiden Rennleiter Thorsten Florijan und Andreas Lippold hatten nur kleinere Mängel zu beanstanden und konnten in einzelnen Fällen auch noch Tipps geben, wie ein Auto besser abgestimmt werden konnte. Die ganze Prozedur ging recht zügig über die Bühne, so dass man nach einer dreiviertel Stunde durch war. Einer fehlte allerdings: Siggie Jung hatte wie so oft Probleme aus den Federn zu kommen. Allerdings hatte er, ganz Präsi, den Thekendienst im Vorfeld organisiert. Die Rennleitung beschloss, erst einmal das Mittagsessen einzunehmen. „Das Chilli hat es in sich!“ raunte Willie Knigge, „Es brennt zweimal. Beim essen treibt es Dir die Tränen in die Augen und Abends auf dem Klo... Ich sage nur: Burning Ring of Fire.“ Na ja, ganz so schlimm war's dann doch nicht. Man muss halt Willie's Humor kennen.

Um 13 Uhr traf auch Siggie ein. „Na also, geht doch. Dann können wir ja zur Tat schreiten. Nur noch kurz das Auto abnehmen.“ „Halt, zuerst muss Walter noch neue Räder montieren...“ Ok, auch das wurde erledigt und dann

konnte Hermann Pasch, der diesmal Ingo Vorberg an der Zeitnahme vertrat, mit der Eingabe der Startgruppen beginnen. Zwanzig Teilnehmer, das bedeutete zwei Gruppen mit sieben Fahrern und eine Sechsergruppe. Die Zusammenstellung erfolgt beim Käfer Cup anhand der Ergebnisse vom vorherigen Lauf.



Leicht- und Schwergewichte - die erste Startgruppe bot ein abwechslungsreiches Bild . . .

Die **erste Startgruppe** bildeten Ulf Setzepfand, Hans Bickenbach, Dirk Stracke, Jill Pasch, Jörg „Cibao“ Gerbracht und Manfred Stork. Sigggi Jung kam nach dem ersten Durchgang ins Rennen. Der Ampelstart bereitete keine Probleme. Alle kamen gut weg. Doch schon bald zeigte sich, dass viele die Gripverhältnisse unterschätzt hatten. Als erstes erwischte es Hans Bickenbach. Nach einer halben Runde kippte der Apotheker-Käfer in der Spitzkehre am Ende der Bergabpassage aus dem Schlitz, torpedierte Jills Feuerwehr-Käfer, der dann Manni Storks Leihwagen mit ins Verderben riss. Überhaupt war dieser erste Durchgang von vielen Abflügen gekennzeichnet. Vielleicht hätte man die Reifen vor dem Start nicht abrollen sollen. Als nämlich im weiteren Verlauf der Grip abbaute, kam es immer seltener zu Abflügen. Die Gruppe bestand aus starken Fahrern. Sigggi Jung schien allerdings in einer anderen Liga zu fahren. Sein Käfer pflügte durch das Feld als ob's kein Morgen gäbe. Auf den Plätzen dahinter duellierten sich Jörg, Manni und Dirk. Am Ende standen bei Sigggi 162,84 Runden auf dem Zähler. Manni rollte nach 154,68 Runden vor Dirk (152,17), Jörg (151,15), Hans (146,11), Jill (134,80) und Ulf (134,42) aus.

Die **zweite Startgruppe** wurde fast ausschließlich von Fahrern der SRIG-Teuto gebildet.

Lennart Rietz startete auf der Eins, Thomas Franke auf der Zwei, Christoph Müller auf der Drei, Ilja Tubes auf der Vier, Burghard Niehaus auf der Fünf und Nicola Tubes auf der Sechs. Damit es nicht ganz so einseitig wurde kam Hermann Pasch nach dem ersten Durchgang mit dazu. Dieser Lauf wurde von technischen Problemen überschattet, die Lennart und Thomas heimsuchten. Während sich bei Ersterem das Zahnrad auf der Achse verschoben hatte wurde Letzterer durch eine verlorene Schraube eingebremst. Christoph und Hermann kämpften dagegen um die Führung und auch Burghard hielt den Kontakt zu diesem Duo. 150,74 Runden wies der Zähler nach sechs Durchgängen für Christoph aus. Hermann blieb nach 149,93 Umläufen stehen. Burghard landete bei 148,18 Runden, während Ilja mit 143,29 Runden Platz vier vor seiner Frau, die immerhin 136,81 Runden schaffte, belegte. Auf den weiteren Plätzen folgten Lennart (129,09 Runden) und Thomas (126,48 Runden).



SRIG Teuto am Regler - die zweite Startgruppe bei der Arbeit . . .

Das Resultat der Zweiten Gruppe zeigte, dass es sehr schwer werden würde Sigggi den Sieg streitig zu machen. Diesen Versuch unternahmen nun Thorsten Florijan, Andreas Lippold, Justin Pasch, Walter Schäfer, Willie Knigge und Wolfgang Ullrich. Für Justin und Walter bedeutete die Schwerter Bahn Heimvorteil und diesen setzten die beiden auch von Anfang an um. Thorsten und Andreas verfügen allerdings über genügend Routine um mit solchen Situationen umgehen zu können. Hier lautete die Devise: Den Rückstand nicht allzu groß anwachsen zu lassen und möglichst fehlerfrei über die Runden zu kommen. Bei Willie und

Wolfgang kam nun die mangelnde Bahnkenntnis zum tragen weshalb, die Beiden in dieser Gruppe um die Plätze fünf und sechs fuhren. Mit 146,19 Runden (Willie) und 150,50 Runden (Wolfgang) zogen sie sich aber doch recht achtbar aus der Affäre. Thorsten und Andreas kämpften lange um Platz drei. Am Ende rollte Andreas nach 155,70 Runden vor Thorsten (154,61 Runden aus). Und wie war der Kampf an der Spitze ausgegangen? Walter fuhr in der ersten Rennhälfte einen Vorsprung von zwei Runden heraus. Ab dem vierten Durchgang konnte Justin aber gegenhalten, doch das war leider zu spät. Pasch Junior beendete das Rennen mit 158,81 Runden. Für Walter standen 161,09 Runden auf dem Zähler. Das waren für den Belgier leider knapp zwei Umläufe zu wenig.



Klassiker schlechthin - „Herbie“ ist wohl der bekannteste rennende Käfer . . .

Durch seinen Sieg machte Siggie einen kräftigen Sprung in der Tabelle nach vorne wo er nun auf Platz fünf liegt. Hier führen Thorsten und Walter mit jeweils 190 Punkten vor Andreas und Justin (188 Punkte).



„Hellblau“ fährt hier dennoch nicht mit - ein „Gulf“ Käfer darf einfach nicht fehlen . . .

In acht Wochen folgt der dritte Lauf auf dem Speedway Moers, dem Trioval von Hermann Pasch. Aber schon in knapp zwei Wochen, genauer gesagt am Karfreitag bietet sich den Käfer Fans eine neue Gelegenheit, ihre Kräfte zu messen. An diesem Termin findet traditionell das „Super Racing Weekend“ bei der SRIG-Teuto statt, wobei der Karfreitag den 1:24 Rennern vorbehalten bleibt. Gefahren werden an diesem Tag drei Rennserien die alle zur offenen Clubmeisterschaft gehören: Die Grand National Stock Cars (NASCAR Oldtimer), die Winston Cup NASCARs (beide Rennserien nach dem Reglement von Manfred Stork) und natürlich der Käfer Cup. Weitere Infos werden in Kürze auf der Homepage der SRIG-Teuto (www.schlitzrennen.de) folgen.



Last but not least: Das neue Logo des Käfer-Cup wurde vorgestellt . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Käfer-Cup](#)

Porsche-Cup

2. Lauf am 31. März 2006 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Ein spannendes Porscherennen im Renncenter Ostwestfalen Slotpoint ist nun vorüber, es wurde der zweite von sieben Läufen zum Porsche-Cup gefahren. Samstagmorgen der Kaffee war fertig, die ersten Fahrer trafen ein.

Kompakt . . .

- nur sechs Starter gingen ins Rennen . . .
- Spannung bis zur letzten Runde . . .

Adresse

Slotpoint Thomas Schweizek
Quenhorner Str. 9
33442 Herzebrock

Url

www.slotpoint.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Der zweite Lauf zum Porsche-Cup brachte im Verhältnis nur wenige Voranmeldungen von den Stammfahrern. Werner Lorenzmeier war beruflich sehr eingespannt und konnte nicht teilnehmen.

Auf der Web-Seite des Slotpoint gibt es immer noch keine Termine, dies wird sich noch im Laufe der Woche ändern, versprochen.

Das Training . . .

Das Training ab 10.00 Uhr verlief, wie der Tag insgesamt, sehr ruhig. Die Ersten waren Holle und Peti. Sie testeten nicht nur ihre Porsche sondern auch die 245-Boliden die sie beim Rennen im Scarado eingesetzt haben, um noch einige Zehntel zu finden.

Slotcars und Technik . . .

Hier gab es nicht viel Neues zu berichten. Fast alle vertrauten auf Altbewährtes.

An dieser Stelle haben wir immer schon über Neuheiten wie z.B. den WBE Regler oder der pfiffigen Reifenklebehilfe von Detlef berichtet.

Der Slotpoint hat eine Einstell- und Justierplatte entwickelt. Wir vertreiben diese Einstell- und Justierplatten in verschiedenen Höhen.

Anfangen von 0,9 mm geht es bis zu 1,5mm hoch. Sondergrößen / Höhen sind auf Anfrage möglich. Die dreifach CNC gefrästen Aluplatten sind an allen Kanten angefast. Das Know-how des Werkzeugs liegt darin, die Höhe eines Chassis mit der richtigen Platte nun ganz einfach einstellen zu können. Der Einführungspreis beträgt 20 Euro.



Seitenansicht mit Chassis . . .



Ansicht von unten, hier könnte auch Euer Verein bzw. Eure Werbung stehen . . .

Händleranfragen erwünscht: Bitte e-Mail an mail@slotpoint.de. Hier werden sie geholfen!

Das Rennen . . .

Eine Startgruppen a 6 Starter. Gefahren wurden 6*6 Minuten. André, von seiner liebsten Spur der Eins startend, hatte mit zuviel Grip zu kämpfen. So konnten sich Peti, Holle und Michael zügig absetzen. Peti konnte den ersten Heat knapp für sich, vor Holle und Michael, entscheiden. Im zweiten Heat kam André besser mit dem Gripp zurecht und konnte wieder Boden gutmachen. Während Thomas ein un-

auffälliges Rennen fuhr, fiel der Junior Fabian durch diverse Abflüge auf. Ihm fehlte es nach einem langen Tag, der bereits um 6:15 für ihn beginnt, an der nötigen Konzentration.

André kämpfte wie ein Löwe, kam auch noch an Michael und Holle vorbei, den Sieg strich aber diesmal Peti verdient ein.

Das Ergebnis

Peter Sarnow (Peti) 269,51 Runden,
Andre Brocke 268,94 Runden,
Holger Sarnow (Holle) 267,52 Runden,
Michael Brinkmann 264,41 Runden,
Thomas Gellenbeck 256,23 Runden,
Fabian Richter 199,72 Runden.



Die Fahrer, aber wo schaut André hin??? Sein Wagen scheint die Kurve von allein zu fahren.

Ende ...

Na ja, einige Fahrer mehr hätten es schon sein können. Dennoch ein besonderer Dank geht an alle Einsetzer/Innen, Willi, Annkatrin, Marion, die einsetzte und Regina bei der Bedienung des Computers unterstützte.



Regina: Früh übt sich, wer eine Rennleiterin werden möchte ...

Von vier Terrorphasen ging nur eine auf ihr Konto.

Alles Weitere gibt's hier:

[Slotpoint / Porsche Cup 2006](#)

GT/LM Serie

2. Lauf am 8. April 2006 in Vohwinkel



Neuwerk Parcours in W-Vohwinkel - ganz ohne Zippel-Zappel mit Strom satt, dennoch bzw. deshalb mit dem Bison nicht leicht zu bewältigen ...

Nach dem gelungenen Auftakt vor gut zwei Wochen in Schwerte geht's für die GT/LM-Serie zeitnah ins zweite Rennen: Als neuer

Kurs steht die 28m-Strecke der SRG Neuwerk auf dem Programm.

Die sechs Plastik-Spuren weisen Strom im Überfluss auf, sodass der gezielten bzw. zurückhaltenden Dosierung des Reglers eine hohe Bedeutung zukommen wird - gilt es doch, den Grip für 1,5 Stunden Fahrzeit zu konservieren ...

Mit Ansage werden aus unterschiedlichen Gründen einige Teams, die in Schwerte dabei waren, dem Lauf im Neuwerk fern bleiben. Im Gegenzug dürften etliche Teams aus dem Neuwerk, welche beim Saisonstart verhindert waren, ins Geschehen eingreifen:

Andrea Fischer/Patrick Fischer

Jörg Fischer/Frank Silva-Wittfoot

Mark Hohaus/Markus Noack

Fischer/Fischer vermelden, der 911 GT1 sei lackiert und bedecalt und der erste Gang Klarlack ebenfalls drauf. Zwischenzeitlich sollten auch Hochzeit und Abschlusslackierung erfolgt sein. Business as usual ! Beim Chassis wird auf MoMo gesetzt, „Andrea malt am Interieur rum. Das Auto ist vom Design an den ALMS R8 vom Johansson angelehnt.“

Zielsetzung für den Concours: „30 Punkte!“ sagt Patrick. Zielsetzung fürs Rennen: „1. Platz!“ sagt Andrea. Das ist doch eine klare Zielsprache - und nicht die übliche Tiefstapelei ☺



Noch ein bisschen zu tun bis zu den 30 Punkten - Porsche 911 GT1 vo Fischer/Fischer . . .

Fischer/Silva-Wittfoot wollen mit einem Ferrari F40 starten, welchen Jörg (ausnahmsweise) vorbereitet. Bis auf's Inlet ist der F40 fertig. Als Chassis kommt ebenfalls ein MoMo zum Einsatz. Ob dies die generelle Abkehr von Frank's Eigenbauchassis darstellt, war nicht zu erfahren . . . jedoch soll dem Vernehmen nach eine „Katze“ (Jaguar XJ 200 GT) im Martini Design Gewehr bei Fuß stehen . . .

Hohaus/Noack wären beinahe schon bei ersten Lauf angetreten. Der geplante Bugatti EB 110 S war hingegen karosserieeitig recht erheblich modifiziert und die erforderlichen Rückbauten wollten die Zwei aus dem Neuwerk binnen kurzer Zeit nicht vornehmen . . . Folglich musste eine neue Karosserie her. Der Ferrari F40 LM ist weit gediehen - hoffentlich wird man im Neuwerk „in time“ mit den Arbeiten fertig . . .

Ob Jan Nowicki / Thomas Reich - ebenfalls mit eines EB 110 S - ins Geschehen eingreifen können, ist nach wie vor unklar. Die gesundheitlichen Probleme sind nicht vom Tisch und

somit bleibt das Fragezeichen erhalten . . .

Der Kaffeesatz . . .

Hinsichtlich der bereits etablierten Kräfte dürfte das zweite Duell zwischen Laufenberg/ Nötzel und Bolz/Bolz genauso spannend werden wie die Frage, ob Werner die Bolz-Katze nun endlich fertig gestellt hat (er wurde zuletzt immer wieder im Keller gesehen !!) . . . ☺ ☺

Und weitere Sieganwärter sind außer Fischer/Fischer nicht wirklich in Sicht . . .

Der Rahmen . . .

Die Neuwerker haben feste geschafft, um für die Frühjahrsrennen (i.e. GT/LM und DSC-West) gerüstet zu sein. Schließlich rechnet man mit größeren Starterzahlen . . .

Neuwerk-Boss „Hellblau“ schreibt dazu: „Da mit bis zu 20 Teams gerechnet wird, haben wir vorsichtshalber den zweiten Schrauber-Raum entrümpelt und so etwa 12 weitere Plätze geschaffen.“ . . .

Ferner sind ausreichend Essen bestellt - und Bier auch. Lesen wir weiter, was der Hellblaue so von sich gibt: „Novum: Nachdem wir letztes Jahr mit dem Eis eine neue Art der Slotracing Gastronomie kreierte haben, gibt's dieses Jahr erstmalig frisches Obst am Renntag ! Äpfel, Birnen, Bananen, Weintrauben . . .“. Da werden folglich einige Jungs gesünder nach Hause zurückkehren, als sie ins Neuwerk gefahren sind . . . ☺ ☺

Dazu ist der Fischer-Modellbau Bauchladen nun wirklich sesshaft geworden: „Jetzt gibt's das Angebot von Fischer-Modellbau nicht mehr aus'm Stahlschrank oder dem Karton, sondern frisch von der Wand weg. Mit Tresen und Regale und so !!“

Im Zusammenhang mit dem Obst im Catering klingt das irgendwie nach einer Aktion „gesund einkaufen“ . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / GT/LM Serie](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

URL

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

Historie

keine, erstes Rennen bei der SRG Neuwerk

Zeitplan**Montag, 3. April 2006**

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Donnerstag, 6. April 2006

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 7. April 2006

ab 18:00h freies Training

Samstag, 8. April 2006

ab 09:00h Training

ab 11:00h technische Abnahme / Concours

ab 13:00h Rennen

anschließend Siegerehrung