

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 82 -

16. Oktober 2006

Editorial

Moin Folks . . . am Samstag fuhren die alten NASCARs in Moers beim SRC Niederrhein und am Sonntag die Trans-Am bei der SRG Neuwerk. Dazu fand das Finale von DSC-Mitte/-Cup in Siegen statt. Für alle drei Events gilt in Ausgabe 82 der „**WILD WEST WEEKLY**“ das Statement „berichtsfreie Zone“. Als Ausgleich berichtet Ronald jedoch vom 4. Lauf des 908/03 Cups in der Rennpiste . . .

Dafür tut sich 'was bei den Vorberichten: Zum Finale der Vintage Slot Classics am nächsten Samstag in Engelskirchen hat Nick den Vorbericht verfasst - und auch zum 7. und vorletzten Lauf der GT/LM-Serie am kommenden Sonntag liegen Infos vor. Dazu bieten die Neuwerker bereits in dieser Woche Trainingstermine für die 245 an und auch die Craftmans Trucks

haben Neuigkeiten für das Finale am 29. Oktober 2006 . . .

Ach ja: Die WWW gratuliert dem wild westlichen Sieger des DSC-Cups 2006: **Frank Hermes** . . . !! . . . und natürlich auch den anderen Platzierten . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Porsche 908 Cup
- 4. Lauf am 10. Oktober 2006 in Duisburg
- Vintage Slot Classics
- 7. Lauf am 21. Oktober 2006 in Engelskirchen
- GT/LM-Serie
- 7. Lauf am 22. Oktober 2006 in Duisburg
- Gruppe 245
- 6. Lauf am 28. Oktober 2007 in Vohwinkel
- Craftmans Truck Series
- 6. Lauf am 29. Oktober 2006 in Moers

Porsche 908 Cup

4. Lauf am 10. Oktober 2006 in Duisburg

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

Testfahrten vor dem Rennen

1970 - Tage vor den offiziellen Trainingszeiten - fuhr Porsche bereits seine privaten Runden auf der eigens angemieteten Nordschleife des Nürburgrings. Schnell wurde klar, dass die Hubraum- und PS-strotzenden 917er für diesen Kurs nicht besonders geeignet waren und ihre Kraft nicht auf die Straße bringen konnten. Spätestens nach 2 Runden kletterten die Fahrer schweißgebadet und erschöpft aus ihren Rennboliden. In der Eifel hat Wendigkeit und gutes Handling halt schon immer mehr Gewicht gehabt als Power. Also wurden kurz entschlossen die Porsche 908/3 von der Targa Florio aus der Box geholt. Mit dem Ergebnis, dass sofort die Rundenzeiten deutlich verbessert wurden.

Schweißtreibend und erschöpfend waren die Testfahrten am letzten Dienstag zum 4. Lauf des Porsche 908 Cups garantiert nicht, galt es

doch zunächst die sehr einfalls- und umfangreiche Speisekarte der rennpiste zu begutachten. Vom 908er-Burger à la Maestro Don Pasquale bis zum Gruppe C-Toast fanden sich allerlei frisch präparierte Köstlichkeiten vor. Manch einer machte vom Angebot sofort Gebrauch und nutzte die letzte Gelegenheit vor dem Start, die „lange“ und „anstrengende“ Fahrt ohne Schwächen zu überstehen. Ich nehme es gleich vorweg; es gelang nicht Jedem. Die angekündigten Muscheln wollte ich mir aber definitiv erst nach dem Rennen in aller Ruhe zu Gemüte führen . . .

Gefahren wurde auch

(dieser Bericht wird somit Rudi/Roadrunner gewidmet)

Aufgrund der Herbstferien stellten sich „nur“ 14 Fahrer der Herausforderung. Zwei Startgruppen wurden gefüllt (welch ein herrliches kulinarisches Wortspiel). Kurz vor 20 Uhr setzte sich dann das Feld der Wagen und wohlgenährten Fahrer über die Start/Ziel-Geraden

in Bewegung. Ausnahmsweise sollte die letzte Startgruppe dieses Mal die Protagonisten für den 4. Lauf stellen. Lukas Haushalter übernimmt auf seinem Porsche 908/3 auch sofort die Führung, galt es doch seinen hervorragenden dritten Platz beim 3. Lauf zu bestätigen. Konstante Rundenzeiten von 8.3 sec ließen für die Topfavoriten der ersten Startgruppe nichts Gutes erahnen.

Während Hans Przybyl in der Bergauf/Bergab-Passage noch an zweiter Stelle liegt, wird er auf der Gegengerade in Höhe der Boxen von Dirk Haushalter auf seinem knallgelben 908er überholt. Ein heißer Fight zwischen diesen beiden Konkurrenten entbrennt. Nach der ersten Spur lautet die Reihenfolge bei Start/Ziel: Lukas Haushalter (21 Rd.), vor Vater Dirk (20 Rd.), Hans (20 Rd.), Thomas Vössing (19 Rd.) und Andreas Feller (18 Rd.). Thomas Ginster fährt erst das zweite Mal auf der Duisburger Bahn und studiert zunächst einmal ausgiebig das Bahnlayout.

Tragödien

Souverän in Führung liegend, geht bei Lukas in Runde 2 plötzlich nichts mehr. Relativ schnell stimmen die Konkurrenten einer kurzen Terror- und Erkundungsphase zu.

Ob der ein oder andere Fahrer bei dieser Gelegenheit noch mal kurz den Weg zum Tresen gesucht und gefunden hat, konnte leider nicht mehr nachvollzogen werden; sollte doch an diesem Abend auch der beste Küchengast ermittelt werden.



In der 2. Runde fällt der 908er von Nachwuchsfahrer Lukas Haushalter mit Reglerschaden kurzfristig aus ...

Fix ist ein Kabelbruch im Regler als Verursacher des Stillstands gefunden. Der push-up-button wird erst wieder gezogen, als Lukas mit Ersatzregler an der Bahn steht (Danke an die Mitfahrer und Konkurrenten fürs Warten und ihr faires Verhalten). Der „Boxenaufenthalt“ ist aber trotzdem für knapp zwei verlorene Runden gut. Nach den Erfahrungen der ersten Läufe und der relativ hohen Leistungsdichte im vorderen Feld, steht aber bereits zu diesem frühen Rennzeitpunkt fest, dass es bei diesem Lauf nicht zu einer Top-Five Platzierung reichen wird. Am Ende bringen 121 Runden nur einen für ihn enttäuschenden 8. Platz in der Tageswertung.

Während Dirk nun die Nase vorn hat und von Hans mächtig gescheucht wird, versucht sich Thomas Vössing langsam an Lukas heranzuschleichen. Am Ende des 2. Stint liegt er nur noch eine Runde zurück. Knapp dahinter Andreas Feller mit seiner Warsteiner Bude.

Die nächsten beiden Turns bleibt die Reihenfolge zunächst unverändert. Gefrustet vom Reglerausfall versucht Lukas alles, um wieder an die Spitze heranzufahren und lässt Thomas V. dabei keine Chance doch noch näher heranzukommen. Stattdessen hat Andreas kurzfristig endlich mal wieder seine goldene Nase vor Thomas. Thomas Ginster kommt auf den mittleren Spuren besser klar, liegt aber natürlich schon chancenlos ein paar Runden zurück.

Im 5. Heat haben die Einsteller Probleme mit der Startnummer beim Vössing Porsche.



Irritierendes Startnummernwirrwarr auf dem Vössing Porsche ...

Gehört der nun nach dem Abflug auf Spur 1, 2 oder besser doch auf Spur 12 ...!? Pascal und Fred wissen es nicht so genau; Andreas nutzt die Gunst der Stunde und setzt zum Überholen an. Als ähnliches mit Andreas Startnummer 4

passiert, hat Dirk ausreichend Zeit die Situation zu beobachten und zu kommentieren. „Plöppbier demnächst nur noch nach 21Uhr“ sein knapper Spruch an die Einsetzer. Dirk setzt sich mit zwei Runden Vorsprung weiter vom Feld ab, während Sohnmann Lukas Hans das Leben schwer macht. Dessen Grip-Probleme werden immer größer und Anfang des 6. Turns muss er Lukas nur noch ziehen lassen.

Das Zielfoto sieht Dirk (123,55 Rd.) vor Lukas und Hans, während Andreas F. Thomas V. doch noch in Schach halten kann. Als Letzter trudelt Vereinskollege Thomas Ginster über die Ziellinie.

Nürburgring-Anekdoten

(Zitat aus www.pro.steilstrecke.de)

„Zur Vorbereitung auf das 1000km-Rennen hatte Porsche die Nordschleife gemietet. Die ersten Abstimmungsarbeiten an dem neuen Porsche 908-3 wurden vorgenommen. Jo Siffert umrundete den Ring in 7:41 min. Eine Traumzeit! Im Vorjahr war Siffert ebenfalls mit einem Porsche 908-3 gefahren und hatte im Rennen die schnellste Runden mit 8:00,2 min. aufgestellt. Allerdings waren die 7:41 min. noch nicht das Maß aller Dinge. Während dieser Testfahrt hatte sich ein Zipfel des Mundtuches von Jo Siffert im Gebläserad des Wagens verfangen, so dass er auf seiner „Traumrunde“ Sekunden einbüsste.“

Thomas Reich hatte bei seinen Trainingsrunden jedenfalls keine Probleme mit irgendwelchen Mundtuchzipfeln. Zeiten um 8,0 sec zeigten das große Potenzial (ätzend, die neue Rechtschreibung!), das in seinem Porsche steckt. Aber auch der direkte Konkurrent Jan Nowicki ließ sich nicht lumpen und zauberte Trainingsfabelzeiten - die den „großen“ Gruppe-C Boliden in Nichts nachstanden - auf's schwarze Asphalt. Aber; würden die 908er dieses Tempo auch ein komplettes Rennen gehen können? Thomas jedenfalls war wild entschlossen einen neuen Streckenrekord mit seinem Porsche aufzustellen. Dass er bei diesem Versuch auch seinen schärfsten Verfolger mitreißen würde, stand ebenfalls außer Frage.

Da es beruflich bedingt einige Nachzügler gab, stand nun eine Achtergruppe am Start. Das schon angekündigte Duell der beiden Führen-

den nahm seinen vorhersehbaren Lauf. Lediglich der Autor dieser Zeilen stürzte im ersten Turn in der „Steilwand“-Kurve vor Start und Ziel so schwer, dass er Thomas Reich „mitnahm“ und Jan kurzfristig vorbeiziehen konnte. 22 Runden von Nowicki und Reich setzten aber trotzdem frühzeitig ein eindeutiges Zeichen. Zwischen diesen Beiden sollte der Tagessieg ausgefahren werden. Rundenzeiten um die 8 Sekunden blinkten immer wieder am Monitor auf. Angeblich soll auch mal `ne 7 aufgeblitzt sein!?

Der schnelle silberne Porsche von Ronald Eidecker hatte an diesem Renntag einfach zu viele Abflüge, um auch nur annähernd vorne mitfahren zu können. Später sollte sich zeigen, dass ein Vorderrad immer wieder mit der Karosse liebäugelte und so die guten Platzierungen der ersten Läufe zunichte machte.



Probleme mit der neuen Einzerradaufhängung

Andreas Gernemann ging es auch nicht besser. Sein 908er warf gar im 3. Turn Vorderräder und Achse komplett von sich; die notwendige Zwangspause wurde aber von den Mitfahrern gerne zum Studium der Rundenzeiten genutzt. In dieser dritten Runde kann Thomas dann auch Jan wieder überholen; der weiße Test-Porsche liegt an der Spitze. Auch slot-im-pott Gastfahrer Michael „Potti“ Pottmeyer kommt von Lauf zu Lauf besser mit seinem Porsche und der Bahn klar. Bisher konnte von Rennen zu Rennen eine Steigerung erzielt werden; dieses Mal sollte es in der Endabrechnung mit konstanten 21-Runden-turns sogar für einen Platz auf dem Stockerl reichen.

Auch der Autor greift wieder ins Renngeschehen ein und schließt immer näher zu Jörg Ebers und Fred Hauer auf. Um den vierten und

fünften Platz ist ein harter Kampf zwischen diesen drei Fahrern entbrannt.

Zur Halbzeit legt Thomas sehr gute und konstante 8,2-Sekunden-Runden hin und auch Jan ist mit 8,3 sec noch bestens und schnell unterwegs. Die Reifenschlacht geht weiter. Immer wieder attackiert Nowicki den Vorjahressieger. Ein neuer „Porsche“-Streckenrekord liegt definitiv in der Luft. Allerdings verliert Jan am Ende des 3. Stint durch einen unnötigen Abflug doch noch eine Runde auf Thomas.

Eidecker leistet sich in den letzten Runden weitere Ausrutscher und muss zunächst sowohl Jörg als auch Fred erst einmal ziehen lassen. Als Fred in seinem letzten turn mit massiven Grip-Problemen (121,43 Rd.) zu kämpfen hat, kann er aber noch an ihm vorbeiziehen (122,30 Rd.). Mehr als zufrieden war auch Rookie Jörg Ebbers. Anscheinend zeigen die miternächtlichen Trainings- und Schrauber-einheiten mittlerweile Erfolg. Mit gefahrenen 124,24 Runden wurde ein sehr guter 5. Platz in der Tageswertung eingefahren, nur äußerst knapp geschlagen von Jens Themsfeld (124,31 Rd.).



„Gauloises Porsche“ von Neueinsteiger Jörg Ebbers ...

Jan und Thomas fahren weiterhin wie auf Schienen durch die zweite Halbzeit. Runden-gleich bis auf den einzelnen Teilstich gehen sie ein letztes Mal durch Start und Ziel. Jan's Abflug in Runde 3 hat damit den Lauf zu Gunsten von Thomas Reich entschieden. Keine Frage! Mit 129,76 Runden wurde ein neuer 908er Rekord erzielt und auch Jan zeigte mit 128,75 Runden sein bestes Saisonergebnis.

Fazit

Mit dem Sieg im vierten Lauf holte sich Porsche-Fahrer Reich wieder den Platz an der Sonne zurück. Punktgleich mit Jan Nowicki (Sieger im 3. Lauf, knapp vor Thomas Reich), aber mit einer höheren Anzahl an gefahrenen Runden wird er im 5. Lauf erneut von Startplatz 1 ins Rennen gehen. Knapp 130 Runden im 4. Lauf sind außerdem ein Pfund, mit dem er wuchern kann und womit er seiner deutlich stärker motorisierten Gruppe-C Katze nicht mehr soviel nachsteht. Mal sehen, wann die nächste Reichsche oder Nowickische Ausbaustufe gezündet wird und ob dann noch mehr zu holen ist. Platz 3 für Jens Themsfeld sowie dem immer stärker werdenden Michael Pottmeyer. 1 Punkt dahinter, der Autor dieser Zeilen, der allerdings auch schon ein Rennen auslassen musste. Die Plätze 6 bis 9 (Jörg, Heiko, Fred und Dirk) trennen ebenfalls nur ein Punkt voneinander, nachdem Dirk Haushalter nach dem verkorksten 3. Lauf nun wieder ein wenig Boden gutmachen konnte.

So, das war's wieder einmal, ich freue mich auf ein Wiedersehen zum 5. Lauf der Saison am **31. Oktober 2006** in der **rennpiste**.

Euer rennpisten (rally) reporter ronald

Vintage Slot Classics

7. Lauf am 21. Oktober 2006 in Engelskirchen

geschrieben von Nick Speedman

Am kommenden Samstag wird der letzte Saisonlauf der VSC mit dem Gesamtsieger kurz VSC Master beim CC Oberberg stattfinden.

Wie schon berichtet, löst Holger Grzanna 2006 Thomas Strässer als Master 2005 ab. Damit steht gemäß der Tradition, dass der neue Master auch den letzten Saisonlauf in seinem Club ausrichtet, für 2007 Slot im Pott als letztes Rennen fest.

Aber bevor wir so weit in die Zukunft schauen, werden uns erst mal die 4 Jungs, die vom Carrera Club Oberberg die VSC mitfahren, mit Ihrer Bahn erfreuen.



Bahn -Layout im Carrera Club Oberberg . . .

Zur Historie . . .

. . . der VSC: Was 2002 ganz bescheiden mit einem Jahr Entwicklungsphase begann, hat sich jetzt am Ende der 5. Saison als attraktive Serie für Einsteiger und Fortgeschrittene entwickelt - ohne die sonst üblichen Concours Bewertung. Natürlich hat uns eine Reihe von Slotracern verlassen, die lieber schnell und breit fahren wollten oder mehr Anerkennung ihrer Fähigkeiten in der DSC sucht. Doch blieb immer noch ein harter Kern übrig, der auch die bisher notwendigen Korrekturen des Reglements mit umsetzen.

All den Emsigen und Unentwegten gilt der Dank, die auch ohne die Aussicht auf vordere Tabellenplätze bei uns bleiben. Die bisher sehr harmonisch verlaufende 5. Saison der VSC stimmt uns zuversichtlich, dass wir jetzt über ein stabiles Reglement verfügen und uns harmonisch in die vielen Serien des „Wilden Westen“ eingefügt haben. Damit werden sicherlich die Qualität der vorgestellten Slotcars in beiden VSC Klassen beständig ansteigen.

Gerne bedanken wir uns bei den vielen, die sich bei Entwicklung von Slotparts auf unsere Serie ausgerichtet haben: Ich darf daher einige Namen aufzählen, die uns sehr geholfen haben: Ortmann, Wagner, Draht, Kaczmarek, Schöler, Körner/Pfaffenbach, Dickel, Jens, Kißel und viele mehr - und vor allen Ralf Schaffland, der uns in Rennererien West den Raum für die Präsentation geschaffen hat.

Boxengasse. . . Klasse Formula

Wenn man die vielfältigen Vintage Veranstaltungen in diesem Jahr beobachtet hat, so war das Goodwood Revival und das Monterey Historics mit den Formelrennern genau auf unsere Fahrzeugklasse bis 1961 ausgerichtet. Hierbei wurden die beiden Lancia D 50 und Lancia Ferrari D50 präsentiert. Letzterer gehörte in der Saison 2006 zu den beliebtesten Slotcars und unser künftiger Master hat einen Teil seiner Erfolge damit eingefahren.

Beim letzten Rennen hatten einige VScler von neuen Projekten berichtet, die sie in Arbeit haben. Vielleicht werden wir einige Fahrzeuge bereits in Oberberg sehen.



Lancia Ferrari D50 in Goodwood . . .

Klasse Sports 62 + 75 mm. . .

Die Auswahl der zugelassenen Fahrzeuge erfolgt bis zum Baujahr 61. Das Starterfeld ist in der Klasse bis 62mm durch die wunderschönen Modelle besonders reichhaltig und interessant. Peter Kaczmarek arbeitet gerne an neuen Fahrzeugen für uns. Jedoch schlägt sein Herz überwiegend für die selteneren Le Mans Versionen.

Peter kommt zum letzten Saisonlauf nicht, da

in Opladen nächstes Wochenende eine Kunstnacht stattfindet. Da darf er als Grafiker nicht fehlen.



Lancia D50 vor Ferrari 246 in Goodwood . . .

Vorschau . . .

Jugendliche und Kinder unter 16 Jahre zahlen weiterhin kein Startgeld.

Wie immer wird es im Anschluss an den Endlauf eine Tombola mit Sachpreisen geben, die auch dieses Jahr recht zahlreich gespendet wurden.

Auf den Speiseplan nehmen wir als Teilnehmer keinen Einfluss und lassen uns gerne von den Jungs aus Oberberg überraschen.

Gute Laune und Freude an Aktionismus ist mitzubringen. Dann wird der Renntag bestimmt wieder zum Erlebnis.

Jetzt wünsche ich allen bisherigen Fahrer der VSC und Gaststartern eine gute Anreise zum 7. Lauf und Endlauf der Saison 2006 nach Engelskirchen - Bickenbach.

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Vintage

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Club Oberberg
Ründerother Str. 18-20
51766 Engelskirchen Bickenbach

Url

www.carrera-club-oberberg.de

Anfahrt

- BAB A4 Ausfahrt #24 „Engelskirchen“
- Richtung Marienheide ca. 2 km

- an der Engstelle in Bickenbach rechts einbiegen in die Ründerother Str.
- nach 150 m (Ziel erreicht)

Strecke

6-spurig, Carrera 124 Bahn, ca. 33.5m lang

Zeitplan

Samstag, 21. Oktober 2006

ab 09:00h - 10:30h Training

danach Fahrzeugabnahme

ab 11:00h Rennen Formula

ab 13:00h Rennen VSC Sports

GT/LM-Serie

7. Lauf am 22. Oktober 2006 in Duisburg

Der siebte und vorletzte Lauf der GT/LM ist zugleich der dritte und letzte Sonntagslauf der laufenden Saison in Folge. Auf Kamp-Lintfort und Köln folgt für die „Sonntagsfahrer“ nun in Duisburg die Rennpiste . . .

Nachdem im Sommer ein massiver Umbau des 33m Plastik Kurses in der Rennpiste stattfand (der Bergab Kreisel ward durch ein Omega ersetzt), sparten die 245er nicht mit konstruktiver Kritik. Als Folge wurde im August und September erneut gebaut . . .

Nun sind die schlimmsten Unebenheiten ausgebügelt und das Omega ist deutlich flüssiger zu befahren . . .



Frisch renoviert - Omega als Kreislersatz . . .

Damit zeigt sich die Rennpiste bestens gerüstet für den spannenden Fight um die Plätze 2 bis 10, welcher in der GT/LM bereits seit dem ersten Lauf ununterbrochen tobt . . .

Technik . . .

Bislang war **Bodenfreiheit** in Duisburg ein beliebtes Thema. Nach dem zweiten Umbau hat sich dieser Aspekt weitgehend erledigt - zumindest für GT/LM Fahrer, die ja eh nicht wirklich auf exakt 1mm Bodenfreiheit bauen (sollten) . . . ☺ ☺

Dafür wird die **Übersetzungsfrage** recht spannend: Erstmals in den letzten Jahren war sich Team S² nicht zu 100% einig !! Der RI würde eine Wegstrecke knapp unter 27,5mm bevorzugen, welche der alte Mann jedoch nicht in entsprechende Rundenzeiten umgesetzt bekam ☺ Ergo empfiehlt der Schleichende ausnahmsweise einen Range: Zwischen knapp 27,5mm und knapp 28,0mm dürfte angesagt sein. Eine Wegstrecke deutlich oberhalb 28mm wird sich

mutmaßlich bereits nach dem 1. Heat auf dem kurvigen Duisburger Geläuf bitter rächen !!

Kaffesatz . . .

Beginnen wir das beliebte Certified Prütt Reading (CPR) mit dem Bausatzangebot in der Rennpiste: Welches Team wird am Sonntag welchen Kit kaufen !? Neben bereits weitgehend geklärten Fragen der Teambildung wird das **Einkaufsverhalten** der Folks mutmaßlich erste, vielsagende Hinweise auf die anstehende GT/ LM Saison 2007 geben . . . ☺ ☺



Qual der Wahl - die „Rennpiste“ hat ca. 550 verschiedene Plastik-Kits auf Lager . . .

Im Forum kann man den Eindruck gewinnen, dass die Rennpiste mehr und mehr zur Speisekarte „verkommt“. Dennoch möchte der Chefkoch kein Exemplar der **Speisekarte** für den Sonntag herausrücken . . .

Der Schleichende hofft, dass dieses Phänomen nicht auf einen Diättag hindeutet . . . ☺ ☺

Parallel zur GT/LM sucht die **Formel 1** Sonntag ihren Champion. „that man Shumaker“ hat noch eine 5%-Chance, welche er sicherlich austesten wird . . .

Da ist die GT/LM schon deutlich weiter !! Die **Führenden** - Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel - könnten am Sonntag zu Hause bleiben und gingen dennoch als Tabellenführer ins Finale im Heaven . . . ☺ ☺

Im Kampf um P2 müssen Bolz/Bolz jedoch in Duisburg massiv punkten, sollen die Schnitzler Juniors nicht bereits vor dem abschließenden Heimspiel von Doppel-Bolz den Sack zu machen !! Aktuell 19 bzw. 20 Punkte Rückstand wollen erst einmal gut gemacht sein - Heimbahn hin oder her . . . ☺ ☺

Den Streicher berücksichtigt, sonnen sich Eheleute Fischer sicher auf Rang 4. Hier kann die Devise nur „Durchkommen !!“ lauten; und somit die gut 35 Punkte Vorsprung auf die anderen 6 Verfolgerteams bis zum 11.11. ins Ziel schaukeln . . .

Börger/Schwellenbach führen derzeit die Wilden Sechs an. Die Abstände zu Baum/Hesse, Nötzel/Quadt, Buchs/Bickenbach, Jung/ Schäfer sowie Rohman/Vorberg sind jedoch dermaßen eng, dass hier jeweils nur „maximum attack“ angesagt sein kann - taktieren erscheint wenig sinnvoll.



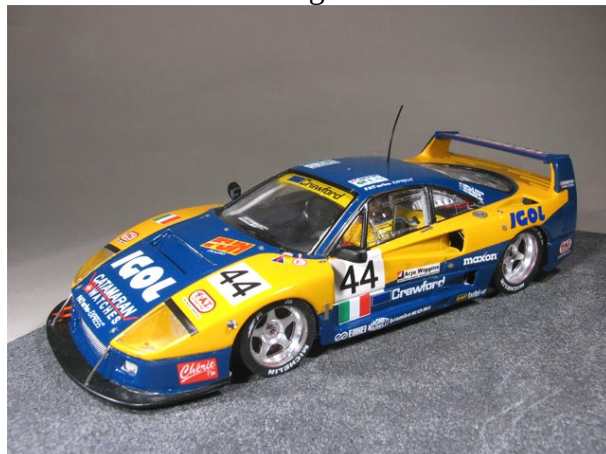
Derzeit Anführer der „Wilden Sechs“ - Lamborghini Diablo von Börger/Schwellenbach . . .

Sind darüber hinaus weitere Kandidaten auf einen Platz in den Top 10 in Sicht !? Wie immer lautet die Antwort eindeutig „ja“ !! Die Dauerstarter vom Team Haushalter haben ihr Heimrennen in Duisburg. Dann wird Freund HaJü Eifler wieder einmal mit Mike Severin antreten. Die Zwei sollten den Kurs in Duisburg eigentlich kennen !! Die Hausfrauengruppe wird ferner durch Team S² verstärkt, welches erstmalig seit Schwerte wieder komplett aufläuft. Der RI hat seine Prognose für's Rennen zwar etwas zurück genommen - Top 10 hat er dem alten Mann aber dennoch ins Roadbook notiert . . . ☺ ☺

Ob das Heimteam Nowicki/Reich in dieser Zusammensetzung am Sonntag antritt, ist offen. Die Zwei vermochten 2004 und 2005 als Vierte bzw. Dritte über den Zielstrich zu fahren. Eventuell wird aber eine Paarung Laux/Nowicki starten - die sollte nicht so viel langsamer eingeschätzt werden . . . ☺ ☺

Je nach Beteiligung der Teams auf den hinteren Rängen der Gesamtwertung werden die 4 zuvor genannten Teams ggf. gemeinsam in der

Hausfrauengruppe starten. Dann steht für die restlichen Mannschaften in dieser Gruppe ein stressreicher Nachmittag an . . . ☺ ☺



In Duisburg wieder dabei - Ferrari F40 LM von Hesse/Wagner . . . !? !?

Organisatorisches . . .

Trainingsmöglichkeiten weist die Rennpiste in mehr als ausreichendem Maß aus. Kommen den Dienstag Abend findet ein Gruppe 5 Rennen statt, zu welchem Gaststarter herzlich eingeladen sind. Auch am Donnerstag Nachmittag und Abend steht die Strecke offen.

Das offizielle freie Training ist dann für den Freitag vorgesehen !!



Anno 2004 - etliche GT/LM Teams an der frischen Luft . . .

Wichtig: Pro Team wird bitte nur **EIN Slotkoffer** eingesetzt !!

Die Anzahl an Schrauberplätzen ist in der Rennpiste begrenzt und der Termin im späten Oktober lässt nicht vermuten, dass die Außenfläche mitgenutzt werden kann . . .

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / GT/LM Serie

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden **Sonntag**:

Adresse

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 33m lang

Historie

2005 (15 Teams)

1. Laufenberg / Nötzel	Nissan R390 GT1	633,82
2. Uhlig / Jung	Toyota GTone	624,88
3. Nowicki / Reich	Porsche 911 GT1	616,80
4. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	616,22
5. Baum / Hesse	Porsche 911 GT1	613,57
6. Jung / Weber	Porsche 911 GT1	613,48

Zeitplan

Dienstag, 17. Oktober 2006

Trainingsmöglichkeit im Rahmen des Gr.5 Rennens

Donnerstag, 19. Oktober 2006

Trainingsmöglichkeit

Freitag, 20. Oktober 2006

ab 15:30h freies Training

Sonntag, 22. Oktober 2006

ab 09:00h Training

ab 10:15h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

2004 (15 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	627,21
2. Christians / Rehse	Audi R8	625,25
3. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	620,86
4. Nowicki / Reich	Nissan Nismo GT-R	619,82
5. Jung / Uhlig	Nissan R390 GT1	608,74
6. Weber / Weber	Nissan R390 GT1	599,83

Gruppe 245

6. Lauf am 28. Oktober 2007 in Vohwinkel

In knapp 14 Tagen steht der kürzeste Kurs der Saison an. Die Bahn der SRG Neuwerk in Vohwinkel weist eine Streckenlänge von rund 28m auf, kommt als Ausgleich dafür aber gänzlich ohne „Zippel-Zappel“ aus . . .



Der „short Track“ in Vohwinkel

Auf kurzen Carrera Strecken kommt naturgemäß dem Überholen eine wichtige Bedeutung zu. 245ern, die das in Ruhe üben möchten, bieten die Neuwerker zahlreiche Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld des vorletzten Laufes zur Gruppe 245 an. Das ist glatt eine Miniatur-Ankündigung wert . . .

In dieser Woche steht die Bahn am heutigen Montag sowie am Donnerstag Abend zu Trai-

ningszwecken bereit. In der kommenden Woche ist's nur der Montag, da am Donnerstag die DSC-Neuwerk ausgefahren wird.

Das offizielle freie Training ist dann für Freitag, den 27. Oktober 2006 ab ca. 17:00h vorgesehen . . .

Die Technik . . .

Ohne dem „richtigen“ Vorbericht am kommenden Montag vorgeifen zu wollen, sollen nachfolgend (und ausreichend im Vorfeld) dennoch ein paar Worte zur Übersetzung verloren werden . . .

„Chief Lightblue“ Fischer meint in seiner Eigenschaft als Neuwerk-Experte, man könne 28,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung verbauen, sofern man die langsamste Spur 6 richtig „drauf“ habe und dort noch die Bremspunkte zuverlässig setzen könne . . . ☺ ☺

Da der Schleichende diese Befähigung den meisten (eigentlich allen !!) 245ern abspricht, muss halt gespart werden . . . ☺ ☺ Die Empfehlung des Renningenieurs lautet dementsprechend auf runde **28mm** Wegstrecke bzw. **hohe 27er** Wegstreckenwerte . . . !!



Fuhr beim bisher einzigen 245 Lauf im Neuwerk (in 2005) die meisten Runden - Lamborghini Jota von JanS . . .

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am Samstag, den 28. Oktober 2006:

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

URL

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

Zeitplan

Montag, 16. Oktober 2006

Donnerstag, 19. Oktober 2006

sowie

Montag, 23. Oktober 2006

jeweils ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

Die Anmeldung . . .

Wie immer für die 245 gilt, dass eine **Vornennung** bis Donnerstag, 26. Oktober 2006 um Mitternacht Geld spart und der IG/245 bzw. den Gastgebern die Planung erleichtert . . . !!

Vornennung an IG245 ➡ zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Freitag, 27. Oktober 2006

ab 17:00h freies Training

Samstag, 28. Oktober 2006

ab 09:00h Training

ab 10:15h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

Historie

Gruppe 2

	2005 (19 Starter)	
1. JanS	Firebird Trans-Am	196,58
2. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	195,42
3. Christians, Ralf	Chevrolet Camaro	195,00

Gruppe 4

	2005 (19 Starter)	
1. JanS	Lamborghini Jota	202,21
2. Wondel, Marcel	Lamborghini Jota	200,89
3. Fischer, Andrea	Lamborghini Jota	194,26

Gruppe 5

	2005 (19 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	202,05
2. Christians, Ralf	Ferrari 365 GT4 BB	201,56
3. Bolz, Werner	Ferrari 365 GT4 BB	200,66

Craftmans Truck Series

6. Lauf am 29. Oktober 2006 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

. . . na, was müsst ihr da lesen. Der Endlauf findet auf dem Speedway Moers statt ?!!

Ja es ist wie ein „coming out“ - denn die SO-KO Keller hat ihr Ziel nicht erreicht, die neue Bahn rechtzeitig fertig zu stellen. So ist es halt und wir dürfen uns dafür bedanken, dass Hermann Pasch wieder seine Bahn für uns zur Verfügung stellt.

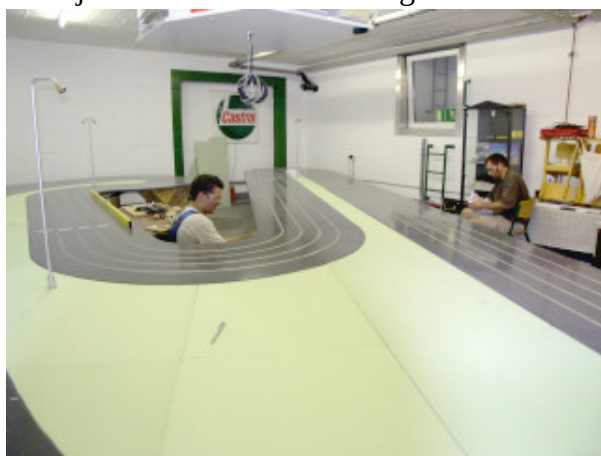
Nur werdet Ihr diesmal neue Gesichter erblicken, die den Service und die Rennleitung übernehmen.



Die Module in der Lackiererei . . .

Die Soko Keller . . .

. . . Bahn steht noch nicht unter Strom. Wie so häufig hatten wir auch das Pech, dass wir unseren Bahnraum ohne einen weiteren Notausgang hätten aufgeben müssen. So wollten wir im Anschluss an die Erstellung und Abnahme des Notausganges noch eine modulare Holzbahn bauen, die einen eventuellen späteren Umzug erleichtern würde. Jedoch müssen wir heute eingestehen, dass eine Modulholzbahn nicht unbedingt zu einer verkürzten Bauzeit führt. Eine Reihe von Auszeiten, durch persönliche Interessen der einzelnen SOKO Jungs führt jetzt zu einer Ersatzlösung.



Schrittchenweise geht's voran . . .

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Sonntag, den 29. Oktober 2006:

Adresse

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13
47441 Moers

URL

www.speedway-moers.de

Dies und das . . .

. . . ungeachtet, dass alle Truck Racer gerne auf einer neuen Bahn den Endlauf hätten ausfahren wollen, wird es in beiden Klassen noch mal richtig spannend im Kampf um die Platzierungen.

Andreas Thierfelder und Oliver Stork liegen in der Tans-Am gleich auf und kämpfen auch bei den Trucks um P2. Manni Stork dürfte normal nicht mehr von P1 verdrängbar sein.

Nach wie vor gilt der Deal, wer einen Trans-Am als Leihwagen zur Verfügung stellt, bekommt einen Truck als Leihwagen für's Rennen.

Wie immer an dieser Stelle wünschen wir den Racern viel Spaß bei der Vorbereitung und eine gute Anreise . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West Trucks

Strecke

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

Zeitplan

Sonntag, 29. 10. 2006

ab 09:00h - 11:30h freies Training

ab 12:00h Warmup, Clubrennen Trans-Am

ab 14:00h Craftsman Trucks