

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 86 -

13. November 2006

Editorial

Moin Folks . . . vier Veranstaltungen am Wochenende - jeweils zwei am Samstag und am Sonntag. Das Wochenende eröffneten das GT/LM-Finale im Wuppertaler Slotcar Heaven und der Classic Formula Day bei Meisters in Kamp-Lintfort. Weiter ging's am Sonntag mit dem NASCAR Oldtimer Finale in Schwerte sowie dem Trans-Am Endlauf in Herzebrock.

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 86 weist Berichte lediglich von beiden Events am Samstag auf . . .

Die Abteilung Vorschau geht heute beinahe

leer aus. Am kommenden Wochenende scheint der Westen zu ruhen - und das SLP Finale in Stuttgart ist doch arg weit weg . . . ☺ ☺ Wenn da nicht Oranje-Boven im westlichen Westen ihre LMS ausfahren würden . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
8. Lauf am 11. November 2006 in Wuppertal
- Classic Formula Day
am 11. November 2006 in Kamp-Lintfort
- LMS
5. Lauf am 18. November 2006 in Alsdorf

GT/LM-Serie

8. Lauf am 11. November 2006 in Wuppertal

Das Ende aller GT/LM-Dinge ist der Slotcar Heaven in Wuppertal; im 8. Durchgang sollten endgültig die Platzierungen festgelegt werden. Auch wenn mit Laufenberg/Nötzel die Titelträger feststanden, brachte das Finale volle Spannung - war doch auf den folgenden Rängen nicht wirklich etwas geklärt . . .

Kompakt . . .

- nur 17 Teams fahren den Endlauf 2006 . . .
- Tagessieg knapp an Wondel/Schaffland vor den Siegern der Serie - Baum /Hesse laufen überraschend auf Platz 3 ein . . .
- Andreas Laufenberg/Thomas Nötzel siegen 2006 mit Maximalpunktzahl . . .
- Schnitzler Juniors und Bolz Family auf den Plätzen . . .
- Eheleute Fischer verteidigen P4; heiß umkämpfte P5 geht an Baum/Hesse - Börger/Schwellenbach belegen Rang 6 . . .

Strecke . . .

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Vorgeplänkel . . .

Nun fahren die GT/LMmer schon seit 7 Läufen wie die Waldmeister, um ihre Platzierungen auszukegeln bzw. zu zementieren . . .

Und was muss der Autor zum Finale attestieren !? Nichts war geklärt - souverän hatte man den Meister gekürt und dann den Larry heraus hängen lassen . . .

Relativ sicher sein konnten sich die Schnitzler Juniors, Vater und Sohn Bolz sowie die Eheleute Fischer der Positionen 2 bis 4 - aber wie heißt's so schön bei Toyota !? „Nichts ist unmöglich !!“ - rechnerisch war jede Platzierung noch zu kippen und spätestens ab Platz 5 war gar nichts klar in den Top 10 . . .

Slotcars und Technik . . .

Schon die Trainingsmöglichkeit am Mittwoch Abend wurde bereits gut genutzt. Die Hütte im Heaven war rappelvoll, wenn auch nicht alle Anwesenden zum Regler griffen . . .

Für den Freitag Abend war das offizielle freie Training angesetzt. Das Schöne bei zwei Trainingsterminen: Man findet fast immer eine freie Spur. Gute 1 ½ Fußballmannschaften wa-

ren anwesend und verbrachten einen gepflegten Abend. Auffällig: Frank Silva-Wittfoot, der Bugatti Weitwurf einübte und dabei leider einen HA-Halter demolierte. Und - WeBolz, der mit den Fahreigenschaften der fast fertig gestellten Toyota Supra nun gar nicht zufrieden war. Heaven Chef Michael Wagner trainierte aus Prinzip nicht - er wollte belegen, dass es nicht immer zwingend einen Heimvorteil geben müsse.



Sechs am Regler, sechs warten auf ihren Einsatz - samstagvormittägliche Action im Heaven ...

Der Samstag Vormittag war eher ernüchternd. Nur 17 Teams wollten das Finale bestreiten. Job, Gesundheit und private Verpflichtungen hielten das ein oder andere Team vom Start ab. Dennoch gab's naturgemäß reichlich Action, bis das letzte Slotcar in den Parc Fermé einrollte.

Neue Slotcars brachte die letzte Veranstaltung nicht mehr - werden doch in 2007 wieder die offenen bzw. neueren GTs gefahren ...

Die Technische Abnahme gehört halt dazu. Die Reifen werden ausgegeben - und sind naturgemäß beim Finallauf arg aufgebraucht. Entsprechend kritisch waren die Teammechaniker, was teilweise zu ein wenig längeren Aufenthalten beim Gastgeber Siggi Jung führte. Aber bekanntlich ist unser Siggi ja ungern allein ... ☺ ☺

Rennen ...

Für die Strecke im Heaven gibt es verlässliche Aussagen zur Schlagzahl: In den Vorjahren bedeuteten 630 Runden (im Durchschnitt also eine 105er Schlagzahl) einen sicheren Platz auf dem Treppchen - für den Sieg durfte es auch gern ein bisschen mehr sein ... ☺ ☺

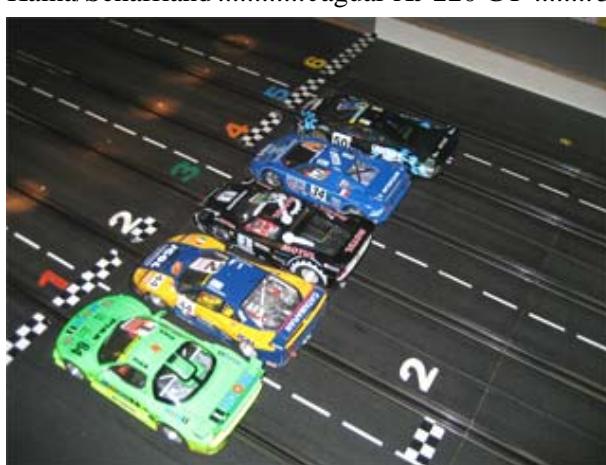


Typenvielfalt in der (unteren) Startgruppe 1 - Porsche Pokal (und Monotonie) hingegen in der schnellen Startgruppe 3 ...

Die Anzahl von 17 Team machte einmal mehr eine etwas ungleichmäßige Startaufstellung erforderlich: Die schnellsten zwei Startgruppen blieben in Sechserbesetzung, die langsamste Gruppe bestand nur aus fünf Teams.

Auch wenn diese Startgruppe nicht so favoritenschwer wie in Duisburg besetzt war, musste die „Hausfrauengruppe“ Aufschluss bringen, ob die o.a. 630 bis 640 Runden ein realistischer Wert in diesem Jahr sind. Schließlich rüderen hier die Mitfavoriten JanS und MarcelW auf der vorletzten Bank:

M.Dietze/M.Körfer	.....	Honda NSX	.....	1
T.Hesse/M.Wagner	.....	Ferrari F40 LM	.....	2
M.Lehmler/N.Mages	.....	Ferrari F50	.....	3
Schaffland/Wondel	.....	Bugatti EB 110 S	.....	4
Kaina/Schaffland	.....	Jaguar XJ 220 GT	.....	5



Hinsichtlich der Fahrzeugtypen war diese Gruppe die Bunte: Fünf Teams - fünf Typen. Fahrerisch gab's Null Überraschungen: JanS/MarcelW fuhren mit dem Bugatti EB 110 S ihr eigenes Rennen und bekamen 631, 82 Runden zusammen. Das wäre P4 im Vorjahr

und P2 in 2004 gewesen. Teamchef MarcelW war skeptisch, ob dieser Wert für den Sieg reichen würde - verlor man doch durch Abflüge bzw. Warten wertvolle Zeit beim Überrunden der Fahrzeuge in dieser langsamen Gruppe . . . Udo Kaina und der Schleichende machten wenig Fehler, litten aber ein wenig unter der „XJ 220 Krankheit“, einem langen, im Rennverlauf leicht rutschenden Heck. Mit absolvierten 597,³⁵ Runden war man mittelschwer zufrieden.

Die Heimascaris Hesse/Wagner hatten am Ferrari F40 das Zipperlein. Das Achszahnrad löste sich immer wieder - nur 571,⁸⁴ Runden war das Ergebnis . . .

Die zwei Michaels (Dietze/Körfer) fuhren erstmals im Heaven. Ihr Honda NSX rannte 567,⁷² Runden - das war ok . . .

Auch Lehmler/Mages kannten den Heaven ebenfalls noch nicht; die Abflugrate war etwas zu hoch: 543,¹³ Runden.

Die **zweite Startgruppe 2** umfasste das Mittelfeld und war typenmäßig ebenfalls recht bunt besetzt. Man startete wie folgt auf die langen 90 „Heaven“ Minuten:

U.Nötzel/H.Quadt	Ferrari F50	1
S.Jung/W.Schäfer.....	Jaguar XJ 220 GT	2
R.Börger/U.Schwellenb.	.Panoz Coupé GTR	3
U.Buchs/H.Bickenbach...	Panoz Coupé GTR	4
Schnitzler Seniors	Honda NSX.....	5
J.Fischer/F.Silva-Wittf....	Bugatti EB 110 S	6



Der Jaguar von Siggi Jung und Walter Schäfer lief seit langem einmal wieder gut. Mit einer ruhigen letzten Spur konnte Walter Schäfer dem Team Fischer/Silva-Wittfoot Platz 1 in dieser Gruppe noch entreißen (603,⁷⁵ Runden). Jörg und Frank waren dennoch hochzufrieden - 602,⁸⁶ Runden mussten ein prima Ergebnis in

der Gesamtabrechnung bedeuten.

Leicht frustriert hingegen René Börger und Udo Schwellenbach, deren Aufholjagd mit dem Panoz Coupé ganz knapp scheiterte: bei 602,⁷¹ fehlten nur 15 Teilstiche auf P2 in dieser Gruppe.

Uli Nötzel und Hans Quadt brachten den Ferrari F50 ruhig und souverän auf Platz 4 - mehr war auf dem wenig bekannten Geläuf nicht drin: 598,⁷⁵ Runden. Eher enttäuschend Hans Bickenbach und Uwe Buchs. Das Panoz Coupé lag häufiger neben der Spur und wurde etwas unter Wert geschlagen: 592,³⁴ Runden waren P5 in dieser Gruppe . Der sechste Rang blieb Ela und Klaus Schnitzler, deren Honda NSX 562,¹⁸ Runden lief.

Die **Startgruppe Nr.3** konnte auch als „911 GT1 Gruppe“ gelten - und fasste die Teams zusammen, die ohne Berücksichtigung des Streichergebnisses die Gesamtwertung anführten. . . . ☺ ☺

A.Laufenberg/T.Nötzel...	Porsche 911 GT1	1
Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1	2
St.Bolz/W.Bolz.....	Porsche 911 GT1	3
A.Rohmann/I.Vorberg	Porsche 911 GT1	4
A.Fischer/P.Fischer	Porsche 911 GT1	5
A.Baum/D.Hesse	Porsche 911 GT1	6



Andreas Laufenberg/Thomas Nötzel büßten ihre Siegchancen ein, als sie zwei Mal den geckten Heckflügel am 911 GT1 verloren. Alles Fighten auf den Schluss-Spuren half nichts gegen JanS/MarcelW - auch wenn es am Ende mit 631,⁵⁴ Runden arg knapp wurde . . .

Spannend: Der Dreikampf um Platz 2 in dieser Gruppe: Andi Baum und Dennis Hesse wuchsen über sich hinaus und konnten Bolz/Bolz kontrollieren (626,²⁹ vs. 624,⁷⁰ Runden). Damit erreichten sie beim Finale noch ihr Saison-

ziel. Die Schnitzler Juniors fuhren clever und verloren den Anschluss nicht wirklich (616,⁴⁷ Runden), was P4 in dieser Startgruppe bedeutete und damit die Platzierung im Gesamtergebnis absicherte . . .

Mit etwas Abstand folgten Eheleute Fischer, ganz auf Sicherheit bedacht und 606,⁵⁴ Runden. Dieser Speed war ausreichend, mit einer Ausnahme sämtliche Teams aus den zuvor gestarteten Startgruppen hinter sich zu lassen - und reichte dementsprechend locker, Gesamtrang 4 endgültig heimzufahren . . .

Andreas Rohmann/Ingo Vorberg hatten total verwachst, konnten im Nachhinein aber nicht recht erklären, wo die Ursache lag. Jedenfalls waren 592,⁶⁷ Runden arg wenig und machten die Hoffnung auf eine Verbesserung im Gesamtklassement (oder zumindest das Halten der aktuellen Platzierung) zu Nichte . . .

Rechnen . . .

Die Tageswertung stand fest, als der schnellen dritten Gruppe der Strom zum letzten Mal für das laufende Jahr abgedreht wurde. Die Top 10 (beim Finale darf's auch ruhig etwas mehr sein) lauten wie folgt:

1. J.Schaffland / M.Wondel 631,82 Rd.
2. A.Laufenberg / T.Nötzel 631,54 Rd.
3. A.Baum / D.Hesse 626,29 Rd.
4. St. Bolz / W.Bolz 624,70 Rd.
5. C. Schnitzler / Ch. Schnitzler 616,47 Rd.
6. A.Fischer / P.Fischer 606,54 Rd.
7. S.Jung / W.Schäfer 603,75 Rd.
8. J.Fischer / F.Silva-Wittfoot 602,71 Rd.
9. R.Börger / U.Schwellenbach 602,71 Rd.
10. U.Nötzel / H.Quadt 598,75 Rd.

Das Concours Ergebnis verursachte keinerlei Verschiebungen.



Das Ergebnis - Weiß auf Schwarz . . . ☺ ☺

Wenden wir uns der **Gesamtwertung** zu. Hier musst ein Streichergebnis berücksichtigt werden - aber die wild-westliche Auswertung hat schon Schlimmeres erlebt:

1. Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel haben den Titel mit 7 Siegen in Folge und Traumpunktzahl nun auch offiziell „im Sack“ . . . **700,0 Pkt.**
2. Carolin und Christian Schnitzler waren gleich 4 Mal auf der 2. Position zu finden. Nach einem ruhigen Saisonstart in Schwerste und Vohwinkel (jeweils P6) fuhren die Youngster bis auf das Finale nie schlechter als Rang 3 ins Ziel und verdienten sich mit dieser konstanten Leistung den zweiten Gesamtrang . . . **568 Pkt.**
3. Stephan und Werner Bolz landeten auf ihrem Lieblingsplatz P3, welchen sie bereits in 2004 und 2005 bekleideten. Daran konnte auch P3 im Heaven nichts mehr ändern . . . **526 Pkt.**
4. Andrea und Patrick Fischer sicherten P4 durch zwei 3. Plätze beim Heimspiel in Vohwinkel und in Siegen und einen 4.Rang in Kamp-Lintfort. Das reichte, um sich gegenüber der uneinigen Konkurrenz ausreichend abzusetzen . . . **477 Pkt.**
5. Andi Baum und Dennis Hesse sicherten durch den Schluss-Spurt noch P5 - und haben eine Saison mit Hochs und Tiefs hinter sich . . . **442 Pkt.**
6. René Börger und Udo Schwellenbach stiegen in 2006 in die GT/LM ein - und konnten sich in der ersten Saison gleich bestens in Szene setzen. Auch wenn ihnen P5 am Ende noch knapp entging, sollten die beiden doch hoch zufrieden sein . . . **431,5 Pkt.**



Der Panoz GTR, mit welchem Börger/Schwellenbach die letzten beiden Rennen bestritten . . .

7. Team Schwerte I. (neu) ist erst auf P7 zu finden. Irgendwie war im Heaven der Wurm drin, nachdem zuletzt in Duisburg eine tolle Leistung zu sehen war. Aber zumindest hat man Siggi entthront und darf künftig die Startnr. 1 (bezogen auf Schwerte) auf das Slotcar kleben . . . **419 Pkt.**
8. Uli Nötzel und Hans Quadt wollten am Ende ihrer ersten GT/LM-Saison in den Top 10 zu finden sein. Jungs, wir haben Euch dort gefunden - und Ihr habt dazu $\frac{2}{3}$ der Schwerter Teams abgehängt. Was will man mehr . . . !? **414 Pkt.**
9. Uwe Buchs und Hans Bickenbach hatten leider keinen Streicher und mussten mit den durchschnittlichen Ergebnissen aus Köln und im Finale leben. Immerhin heißt man künftig „Schwerte II.“ . . . **413 Pkt.**
10. Bleibt ex-„Schwerte I.“, um die Top 10 zu vervollständigen. Der Saisonstart war prima und das Finale auch. Dazwischen lag viel „Mist“ (bezogen auf die Resultate). Unter der Bezeichnung „Schwerte III.“ kann das belgisch-deutsche Team Siggi Jung und Walter Schäfer in der kommenden Saison ganz entspannt aufgehen . . . **411 Pkt.**

Ende . . .

Finale ist auch immer Pokale- und Tombola-Zeit . . .

Pokale bekamen die ersten drei Teams - selbstverständlich gesockelte GT-Standmodelle im regalfreundlichen Maßstab 1:43 . . .



Den Zweiten auf die Preise geschaut - gesockelte 1:43er Standmodelle sind das Erkennungszeichen der GT/LM-Serie . . .

In der Tombola fand sich für jedes Team das Material für ein 2007er Chassis inkl. Motor

und Bereifung. Da werden dann ja wohl alle wieder mitfahren . . . ☺ ☺



Die beiden Serienchefs bei der Verlosung des Sonderpreises - einem Aston Martin DBR-9, gestiftet von der Slotfactory . . .

Die Credits gehen an die Gastgeber, also die Slotcar Heaven Mannschaft. An der Zeitnahme teilten sich Andreas, Olaf und Hartmut das Gros der Arbeit. Von ihrem „Hochsitz“ aus hatten sie das Rennen jederzeit im Griff.

Das Catering war wie immer ein „Elke-Job“, welcher über eine volle Langstreckendistanz von 12 Stunden ging. Herzlichen Dank der Dame des Hauses, die dieses Mammutprogramm fast im Alleingang bewältigte . . . !!



Endlich einmal auch Elke im Bild . . . ☺ ☺

Bleiben die Sponsoren: Checkered-Flag Fischer-Modellbau, GD-Cartuning und Racingworld Jung sorgten für einen vollen Ga-bentisch und wurden in mehreren „Werbepausen“ lobend erwähnt.

Ferner sorgte die Slotfactory für einen Sonderpreis, welchen prompt „Heaven“-Boss Michael Wagner gewann und dem Juniorteam des Heaven für den Einsatz in 2007 spendete . . .

Ende . . .

In 2007 setzt die GT/LM-Serie wieder auf sämtliche GT-Fahrzeuge seit 1994 - einzige Ausnahme ist der nicht zugelassene Dauer-Porsche (da eigentlich ein Gr.C Fahrzeug).

Bis zum Erscheinen des Reglements 2007 möge das 2005er aushilfsweise verwendet werden, merkte Werner Bolz an . . .

Wichtig: Werner wies ferner darauf hin, dass das Auf trennen und Höhersetzen von Audi R8 Karosserien unzulässig sei . . . Somit muss die R8-Invasion in 2007 mit beschränkten Mitteln operieren . . . ☺ ☺

Gefahren werden in 2007 nur noch 6 Läufe (bei einem Streichergebnis). Bahnen, die im kommenden Jahr nicht berücksichtigt werden, sind dann in 2008 wieder im Rennen . . .



Siegerverehrung im Heaven . . .

Nachfolgend noch das große Finale aus Sicht des Schleichenden:



Die Rennkugel wurde im Parc Fermé paltziert - flankiert von den beiden (erfolgreichen) Damen der Serie . . .



Erinnerte irgendwie an den Spieß beim Appell - Siggi bei der Siegerehrung („besonders freue ich mich über das Ergebnis von Uli und Hans - sie sind hinter uns gefahren . . . !!!“) . . .



Wen oder was hat Werner hier auf dem Kieker - und was bedeutet das für die Saison 2007 . . . !?

Alles weitere gibt's hier:

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

Classic Formula Day

am 11. November 2006 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Taffy

Mit dem **4. Classic Formula Day 2006**, der am 11.11. auf dem großen Carrera-Kurs der Familie Meister in Kamp-Lintfort stattfand, sollte die diesjährige Formel-Rennwagensaison im Westen, im wesentlichen getragen durch die Vintage-Slot-Classic von Thomas Willner und eben die Classic Formula Days, beendet werden.

Vorgeplänkel

Als die Anfrage von Magdalene Meister zwecks Planung des Caterings kam, mit wie vielen Teilnehmern denn wohl zu rechnen sei, waren sich die Veranstalter nicht so ganz sicher. Man musste schließlich so wichtige Events, wie den Auftakt der Karnevals-Session im Rheinland oder auch die gleichzeitig stattfindende Rallye Köln-Ahrweiler, welche ja dem Hörensagen nach auch Publikums-Magneten sein sollen, mit ins Kalkül ziehen.

So lautete die Antwort ganz vorsichtig: „zwischen 6 und maximal 15 Teilnehmer!“. Der eine oder andere der bisherigen Kombattanten hatte sich nämlich bereits entschuldigt. Umso überraschter waren Peter Hartmann und Taffy Ulrich, als sich nach und nach insgesamt sechzehn Starter an dem bekannt schnellen und auch mit bekannt „spezieller“ Stromversorgung ausgestatteten Carrera-Kurs einfanden. Neben den schon bekannten Gesichtern traten erstmals Rolf Krause und Dieter Clemens (als reine Gaststarter mit Leihfahrzeugen), Andreas Höne (mit eigenem Frontmotorrenner, er griff in der Heckmotorklasse auf den Leih-Cooper zurück) und Stefan Laub (mit zwei eigenen Autos) an die Bahn, um in diesem Rahmen Formelrennwagen zu bewegen.

Wie schon bisher, stand als Belohnung für den Sieger jeder Klasse ein Pokal bereit. Um einen besonderen Akzent zum Saisonabschluss zu setzen, war von den Veranstaltern für den Sieg in der Heckmotorklasse ein besonders schönes, nostalgisches Exemplar aufgetrieben worden. Auch galt es, wie schon im letzten Lauf, die Konkurrenz um den Preis „Best of Show“ zu bestreiten, der mit einem handlichen Buch über die Geschichte der Formel1 dotiert war. Dazu jedoch später mehr....

Zunächst galt es nämlich, mittels ausgedehntem Training die Tücken des im ersten Hinsehen einfachen und schnellen Kurses kennen zu lernen. Die spezielle Art der Bahnstromversorgung sorgte für ein extrem unterschiedliches Ansprechverhalten der Cars, und auch die optimale Übersetzung gab Einigen doch Rätsel auf. Es wird sich noch zeigen, dass auch der Verfasser dieser Zeilen daran scheitern sollte.

Kompakt

- **16 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Bernd Hämerling siegt in der Frontmotorklasse**
- **Alexander Ortmann siegt in der Heckmotorklasse**
- **Viele Abflüge, auch der Favoriten, zeigen die Schwierigkeit des auf den ersten Blick einfachen Kurses**

Einigermaßen pünktlich wurde zur Wagenabnahme gerufen und leider hatten die Veranstalter dieses mal doch einigen Grund zur Kritik. Der eine oder andere hatte seine Fahrzeuge doch etwas zu eng an den Grenzen des Reglements aufgebaut. Im „zweiten Durchgang“ konnten jedoch nach den entsprechenden Korrekturen alle Wagen zugelassen werden. Nur bei einem Fahrzeug, dem mehr als Teileträger anzusehenden BMW Formel 2, den Rolf Krause als Leihfahrzeug von Andreas Huth zur Verfügung gestellt bekam, musste aufgrund des verschärften Reglements hinsichtlich der Fahrzeugoptik der festgelegte Rundenabzug durchgeführt werden. Am Rennergebnis sollte dies für Rolf jedoch letztlich nichts ändern. Er nahm es zudem locker, weil es für ihn ohnehin ein erstes Hineinschnuppern in die Formelszene darstellte. Alle anderen Fahrzeugeigner hatten sich die Anforderungen an ein vorbildgerechtes Aussehen der Wagen offensichtlich gut durchgelesen und, wo nötig, noch mal nachgebessert. Die Qualität der Fahrzeugoptik hat bei den vorgestellten Heckmotorwagen ganz eindeutig zugenommen, womit der Zweck der Regeländerung erfüllt ist. Im Gegensatz dazu war in der Frontmotorklasse, in der die Anforderungen an die Fahrzeugästhetik

nicht so deutlich formuliert sind, doch die eine oder andere „Grotte“ auf der Bahn.



Ferrari 158 v. T. Willner -so sollte es sein!

Das Rennen der Frontmotorklasse

...stellt immer den Auftakt der Classic Formula Days dar. Nach Einteilung von zwei Fünfer- und einer Sechsergruppe begann das Rennen über jeweils sechs mal fünf Minuten kurz nach Mittag. Den Regler nahmen als erste zur Hand: die Youngsters Nick Hartung und Robert Willner, sowie Dieter Clemens, Taffy Ulrich und Stefan Laub.



Schöner Ferrari Supersqualo von S.Laub

Es zeigte sich schnell, dass der Bahnkenner Dieter Clemens, obwohl im Leihwagen unterwegs, von der restlichen Gruppe sichtlich unterfordert war. Der von Michael Ortmann sauber aufgebaute Ferrari 246SP zog unter Dieters Regler ziemlich unabirrt durch die immer wieder die Bahn verlassenden übrigen Wagen seine Bahn. Der Zähler stoppte für ihn bei 148,01 Runden, einer Zahl, die erst mal zu knacken war und ihm den siebten Platz in der Wertung einbrachte. Ihm am nächsten kam noch „Robby“ Willner, der seinen altgedienten

Mercedes W163 von Mal zu Mal souveräner pilotiert (140,02 Runden, Platz 9). Mit Abstand folgten Nick mit einem Mercedes W196, der karosseriemäßig seine besten Tage mehr als hinter sich hat (137,01 Runden, Platz 13) und Stefan Laub, der einen Ferrari Supersqualo auf einem interessanten Eigenbauchassis im Materialmix (Kupferplatten, Lötplatten, konfektionierte Achs- und Motorhalter und jede Menge Blei) auf die Bahn stellte (136,57 Runden, Platz 14). Taffy Ulrich haderte bereits in dieser Klasse mit seinem Schicksal, hatte er doch mit seinem aus bisherigen Rennen schon bekannten Komponenten neu zusammengesetzten BRM P25 diesmal überhaupt kein Glück. Die Wahl der Übersetzung falsch, der Motor schlapp, mehr als 133,13 Runden und damit der vorletzte Platz im Gesamtklassement waren damit nicht drin.

Im zweiten Heat sollte lediglich Thomas Willner mit seinem Mercedes W196 noch weniger Runden einfahren und damit das Schlusslicht übernehmen. Er hatte vor dem Rennen noch extra neue Schleifer eingebaut, die jedoch sehr spröde waren und sich im Rennverlauf immer wieder mit Schmutz zusetzten. Mit den Worten: „hätte ich doch nur die alten Schleifer draufgelassen“ kommentierte er die unbefriedigenden 132,33 Runden, die mit dem Mercedes möglich waren. Ansonsten durften sich in dieser Gruppierung Peter Hartmann, Andreas Huth, Sascha Laukotter und Michael Ortmann aneinander messen. Saschas Lancia D50 war wohl an diesem Tag sicher unter den schnellsten Wagen der Frontmotorklasse, aber in einem war er ganz sicher Spitze: die Zahl seiner Abflüge, auch an den unmöglichsten Stellen, blieb unerreicht. Lediglich die sparsame Detaillierung des Wagens verhinderte größere Beschädigungen der Fahrzeugoptik. Es verwunderte, dass nach Beendigung des Rennens der Fahrer nicht gleich in Gewahrsam genommen wurde, hatte er doch zuvor die anfangs noch begeistert winkenden jungen Damen unter den Zuschauern des angrenzenden Miniaturl-Zeltlagers zielsicher eine nach der anderen umgefahren. Dass er es dennoch schaffte, mit einer Rundenzahl von 137,49 den zehnten Platz zu ergattern, ist lediglich der Grundschnelligkeit des Lancia zuzurechnen. Er ließ damit doch sowohl Michael Ortmann, dessen Ferrari 375P zuletzt auf heimischem Kurs

noch für den Klassensieg gut war, ebenso hinter sich (137,45 Runden, Platz 11), wie Peter Hartmann, der mit der Leistung seines in den argentinischen Rennfarben lackierten Maserati 250F überhaupt nicht zufrieden war (137,02 Runden, Platz 12).

Ähnlich wie Dieter Clemens im ersten Heat ließ sich Andreas Huth mit seinem schön gebauten Maserati 4CLT durch den ganzen Trubel nicht beirren, kam zwar unter Verlust des Fahrers auch ein paar Mal vom rechten Weg ab, aber wie ein gutes Pferd auch alleine in den Stall findet, so rollte der rote Renner ohne Fahrerfigur mit D-Zug-Geschwindigkeit einer Rundenzahl von 149,02 entgegen. Das war sensationell und der 5. Platz!

Der dritte Heat, das Rennen der Favoriten, geriet vor allem durch die Anzahl der Terrorphasen und Abflüge spannend. Die Einsetzer hatten viel zu tun und mussten auch einige Male unter akrobatischen Verrenkungen in den langen Tunnels gestrandete Fahrzeuge befreien. Rolf Krause, Bernd Hämmerling, Thomas Strässer, Alexander Ortmann, Jens Themsfeld und Andreas Höne schenkten sich in diesem Fight wahrlich nichts. Aber anders als bei den VSC-Rennen dieses Jahres zeigte sich keine so erdrückende Überlegenheit der Ferrari-Lancia D50. Jens Themsfeld steuerte seinen mit 144,49 Runden auf Platz 8, Alexander Ortmann erreichte mit seinem Ferrari D50 151,59 Runden und sicherte sich damit den Platz drei auf dem Podium. Knapp dahinter platzierte sich Rolf Krause, der den von Andreas Huth geliehenen Maserati 4CLT noch etwas besser als dieser im Griff hatte und mit 150,41 Runden den vierten Platz belegte. Eine tolle Leistung! In dieser Gruppe etwas abgeschlagen erreichte Thomas Strässer mit seinem als Alfa getarnten Ferrari 375 immer noch Platz 6, als nach vielen, für ihn ungewohnten Abflügen am Ende eine Rundenzahl von 148,25 stand. Das Finish in diesem Heat geriet jedoch zu einer mehr als haarscharfen Angelegenheit: Andreas Höne punktete mit einer Rundenzahl von 151,78 Runden für Platz zwei und der im BRM P25 absolut souverän gefahrene Bernd Hämmerling blieb bei 151,79 Runden stehen! Alle drei Fahrer des Podiums in einem Abstand von 0,1 Runde, ein echtes Herzschlagfinale!

Nach diesem spannenden Lauf konnte bei einer kurzen Mittagspause das aufgestaute Adrenalin erst mal wieder abgebaut werden. Danach stand die Wahl des schönsten Heckmotorwagens auf dem Programm. Der traumhafte Lotus 18 von Andreas Huth blieb als Gewinner dieses Preises bei der letzten Veranstaltung diesmal außen vor. Zur großen Überraschung des Verfassers wurde mit deutlichem Abstand sein schon von Anfang der Classic Formula Days an eingesetzter Cooper T60, der mit einigen Kampfspuren versehen nun als Leihfahrzeug zum Einsatz kommt, als Schönster gekürt.



(Contest-) Gewinner....

Somit ging der Preis wieder mit nach Hause, was so nicht geplant und schon gar nicht erwartet worden war, hatte sich der Verfasser doch besonders viel Mühe mit seinem neuen 1962er Ferrari 156 gegeben, der dann überraschenderweise nur eine magere Stimme für sich zählen konnte.

Das Rennen der Heckmotorklasse

...sollte, so die Erwartung der Teilnehmer, noch spannender und schneller als der erste Lauf werden. Bei um ein Volt erhöhtem Bahnstrom (12,5V statt zuvor 11,5V) stieg die erzielte Gesamtrundenzahl um durchschnittlich knapp zehn Prozent. Dies ist sicherlich der gegenüber der Frontmotorklasse um einen Millimeter geringeren Bodenfreiheit sowie den um maximal 4mm breiteren Hinterreifen zu verdanken, die doch ein anderes Fahren in den Kurven erlauben. Der Fortschritt der Technik und die Entwicklung der Fahrphysik, die den Übergang von der Front- in die Heckmotorära in den beginnenden 60er-Jahren des letzten Jahrhun-

derts kennzeichneten, wird so auch im kleinen Maßstab erlebbar.



Das Starterfeld der Heckmotorklasse

Es wurde in etwas veränderter Zusammensetzung gestartet, da zwei Fahrer den soeben gekürten Leih-Cooper pilotieren mussten.

Bernd Höne stellte sich damit zuerst an den Start, nachdem er den Wagen noch mal einer kurzen Revision, besonders hinsichtlich der Reifen, unterzogen hatte. Nach dem Rennen attestierte der versierte Fahrer dem Leihwagen trotz eines rauen Motorlaufes ein sicheres und gutmütiges, trotzdem schnelles Fahrverhalten. Leider blieb er aufgrund eines gegen Rennende stattfindenden Unfalls mit Kabelbruch hinter seinen Möglichkeiten zurück und erreichte mit einer gefahrenen Gesamtrundenzahl von 147,50 nur Rang 12. Taffy durfte dann erst mal löten, um den Wagen für den zweiten Einsatz unter Robert Willner wieder klarzumachen.

Alex Ortmann, auch hier wieder in seinem schon bei der letzten Veranstaltung siegreichen Ferrari 156 „Flatnose“ unterwegs, gab wie üblich alles, um sich eine möglichst gute Platzierung zu sichern. Heraus kam dabei der oberste Platz auf dem Siegertreppchen mit einer beeindruckenden Rundenzahl von 164,49. Keiner aus der Favoritengruppe konnte ihm das Wasser reichen, die nächste Gesamtplatzierung aus diesem Heat hieß Platz 3 (160,17 Runden) und damit noch Podium für Thomas Strässer, der seinen beim letzten Einsatz noch nicht ganz fertigen BMW F2 diesmal auch optisch ansprechend präsentieren konnte. Dass dieses mit einer alten Carrera-Karosse ausgestattete Geschoss ganz barbatisch schnell sein konnte, hatte er ja zuvor schon unter Beweis stellen können.

Den ersten Platz nach dem Podium eroberte sich Rolf Krause im oben schon erwähnten Teileträger, trotz Rundenabzug wegen der arg

fehlerbehafteten Optik bleiben ihm immer noch 156,77 Runden. Bernd Hämerling, mit Handicap ins Rennen gegangen, da sein Ferrari 156 auf das VSC-Reglement abgestimmt und damit etwas zu hoch und mit zu schmalen Reifen ausgestattet war, ließ sich dennoch nicht die Butter vom Brot nehmen und zeigte, dass sein Ferrari bestens eingefahren ist (156,38 Runden, Platz 5). Jens Themsfeld konnte seine sonstige Stärke diesmal nicht ganz unter Beweis stellen, er kam, wie schon im Frontmotor-Lauf nicht ganz mit der Übersetzung klar und blieb mit seinem Cooper T60 daher auf Rang 9 (146,26 Runden).

Im zweiten Heat traten dann die Youngsters Nick Hartung in Papa Jens' Cooper, Robby Willner im wieder einsatzbereiten Leih-Cooper, Stefan Laub im (ebenfalls nach VSC-Kriterien aufgebauten, und daher leider nicht ganz konkurrenzfähigen) Ferrari Sharknose gegen Michael Ortmann auf BRM P261 und Dieter Clemens in einem ebenfalls von M.Ortmann sehr schön aufgebauten Ferrari 158 gegeneinander an. Und das waren schon zwei Welten, die sich da trafen. Ortmann und Clemens im harten Fight und in einer selbst für den unerfahrenen Zuschauer erkennbar anderen Leistungsklasse als die übrigen Fahrer dieses Heats. Dieter Clemens sorgt noch mal für Aufregung beim bisherigen Erstplatzierten, denn das ging gaaanz haarscharf aus! 164,21 Runden bedeuteten für ihn knapp Platz 2. Michael Ortmann war mit dem BRM zwar einige Male im Kiesbett, aber die Grundgeschwindigkeit des Wagens war doch immerhin so hoch, dass ihm mit 156,02 Runden ein 6. Platz blieb. Nick (147,79 Runden, Platz 11), Robert (147,21 Runden, Platz 13) und Stefan Laub (146,02 Runden, Platz 14) war in diesem Heat damit nur die Statistenrolle zugedacht.

Der dritte und damit letzte Heat des Tages litt bereits unter Teilnehmerschwund, so dass die Besetzung der Aufsetzerposten nur mit Mühe gelang, was Co-Veranstalter Peter (zurecht) verärgerte. Als die Einsetzer, vor allem Nick Hartung und Robby Willner dann auch noch etwas ungeschickt und unkonzentriert zur Sache gingen, kamen von Peter harte und laute Worte. In der Sache sicher zurecht, in Deutlichkeit und Erregung, na, ja...Es sollte ohnedies der Lauf mit den meisten Abflügen in

Summe sein, anhaltend verursacht von Sascha Laukotter, der, wie üblich, dennoch schnell und Taffy Ulrich, der wie üblich dabei auch noch langsam war.



... und (Renn-) Verlierer!

Dass Saschas BMW F2 ein ganz heißes Gerät ist, hatte er ja bereits zu Jahresanfang beim Großen Preis von Siegen in einem veranstaltungslangen Fight mit Thomas Strässer gezeigt. Und diese Grundschnelligkeit des Fahrzeugs rettete ihm diesmal mit 151,19 Runden noch Platz 8. Durch beharrliches und konstantes Vorankämpfen war Peter Hartmann mit seinem grundsätzlich langsameren BRM letzten Endes eine knappe Runde schneller und damit einen Platz weiter vorn (152,01 Runden, Platz 7). Taffy hatte leider diesmal gar nichts unter Kontrolle, wechselte zwischendurch noch den Regler, zog dann aber doch, nachdem sich der mit viel Mühe aufgebaute und leider überhaupt nicht beherrschbare Ferrari 156 begann, bei den regelmäßigen Abflügen stückweise seiner Anbauteile zu entledigen, die Reißleine, bzw. die Stecker und gab auf. Zumindest das Auto war gerettet, seine Stimmung leider nicht. Decken wir über die Rundenzahl den Mantel des Schweigens... Zumindest sorgte er jedoch dafür, dass Thomas Willner nicht auch im zweiten Lauf Letzter werden musste, sondern mit 145,79 Runden den (vorletzten) Platz 15 erreichte. Andreas Huth als weiterer Fahrer in dieser Gruppe setzte ein weiteres Mal seinen traumhaften Lotus 18 in der lindgrünen Farbgebung des UDT-Laystall-Teams ein, der dieses Mal wie an der Schnur gezogen ging, so dass es eine Freude war, dem Auto mit den Blicken über die Bahn zu folgen. Bei der insgesamt starken Konkur-

renz konnte er sich immerhin mit 148,64 Runden auf Platz 10 behaupten.

Unmittelbar auf den letzten Heat wurde nach zügiger Ergebnisaufbereitung durch Sascha Laukotter die Siegerehrung durchgeführt. Bernd Hämmerling war seine Freude über den Pokal für die Frontmotorklasse anzusehen. Der Sieger der Heckmotorklasse, Alexander Ortmann, war zur Siegerehrung leider nicht mehr anwesend. Der Verfasser dieser Zeilen bedankte sich bei den Teilnehmern für die Bewertung seines Slotcars als „Best of Show“, diesmal ein echter Trostpreis! So ging ein ereignisreicher Renntag zu Ende, von dem die Veranstalter hoffen, dass er allen viel Freude gemacht hat.

Zu danken ist an dieser Stelle zuerst der Familie Meister, die außer durch das zur Verfügung-stellen der Bahn auch durch ihre sonstige aufmerksame Betreuung, das leckere Essen, und nicht zuletzt den gut sortierten Shop zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen. Weiter haben sich Sascha Laukotter, Alexander Ortmann, Andreas Höne und Thomas Strässer um die Rennleitung bemüht, auch dafür vielen Dank. Und noch einmal ist Sascha zu danken für die Hilfe bei den Fotos und die Ergebnisauswertung am PC.

Ausblick

Die Veranstalter blicken auf vier Events in diesem Jahr zurück, die jedes für sich viel Freude bereitet haben.

Die stetig wachsenden Starterzahlen belegen, dass es mehr Interessenten für das Thema historische Formel 1 gibt, als wir uns ursprünglich gedacht haben, und der Zuspruch erfreut uns natürlich sehr. Gleichzeitig stellen wir fest, dass sich auch von „Herstellerseite“ einiges getan hat. Die Anbieter von Resine-Karossern sind auf uns aufmerksam geworden und stehen mit attraktiven Karosserien bereit. Peter Kazcmarek, Michael Ortmann und die Jungs vom ScaRaDo haben mittlerweile für ein differenziertes Angebot gesorgt, das es möglich macht, ein weit gestreutes Fahrzeugfeld auf die Bahn zu stellen. Auch die eine oder andere alte Originalkarosse lässt sich, mit etwas Geduld noch finden. Wir sind jedenfalls für das kommende Jahr sehr optimistisch.

Das bestehende Reglement hat sich bewährt und wird im wesentlichen unverändert im nächsten Jahr weiterbestehen.

Die Zahl von 4 Veranstaltungen pro Jahr ist möglicherweise noch ausbaufähig, es wird aber noch nichts versprochen.

Wir freuen uns jedenfalls darauf, im nächsten Jahr in unsere dritte Saison zu starten und werden wie üblich per Einladung im Scaleforum, bzw. Rundmail an die Teilnehmer zu unseren Veranstaltungen einladen. Die Terminplanung (ja, ja, wir sind spät) erfolgt in Kürze und wird

in der COL und im Forum bekannt gegeben. Auf weitere schöne im kommenden Jahr Renntage freuen sich:
Peter Hartmann und Taffy Ulrich

Kontakt

Peter Hartmann (pithart@freenet.de)
Taffy Ulrich (vonHayn-Ulrich@t-online.de)

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien-West / Classic Formula Days

LMS

5. Lauf am 18. November 2006 in Alsdorf



Tamar Nelwan weist zu Recht darauf hin, dass die LMS im deutsch-holländischen Grenzgebiet fährt und am kommenden Samstag auf der deutschen Seite der Grenze gastiert . . .
Ort der Handlung ist der umgezogene Euregio Raceway, welcher nun in einem Bowling-Center in Alsdorf steht . . .



Gefahren werden LMP- und GT-Fahrzeuge der 200g-Klasse auf Moosgummi-Bereifung nach IMCa Reglement in einem Team-Langstreckenrennen . . .

Vierzehn Teams aus Belgien, Dänemark,

Deutschland sowie den Niederlanden sind am Start . . .

Wie es aussieht, planen die Verantwortlichen einen Concours der besonderen Art:



Bewertet werden die Fahrer bzw. besser deren ordnungsgemäße Kleidung - und nicht die Slotcars. Hoffentlich macht dieses System auch anderswo im Westen Schule . . . ☺ ☺
Wichtig: Der Concours kennt auch Minuspunkte . . . z.B. für Jogginghosen !! Der Schleichende ist really begeistert . . . ☺ ☺



Diese Veranstaltung ist gleichzeitig Tamar Nelwan's Abschiedsgala. Die WWW wünschen den Folks in Alsdorf am kommenden Wochenende jedenfalls viel, viel Spaß und Tamar alles Gute auf seinem weiteren (slotracingfreien !?) Weg . . . !!

Alles weitere gibt's hier:
[Le Mans Series](#)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

Titanic Bowling
Rathausstrasse 38-40
Alsdorf

URL

www.slotracinglemans.com

Strecke

6-spurig, Holzbahn

Zeitplan

???

*