

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 103 -

26. März 2007

Editorial

Moin Folks . . . das zurück liegende Wochenende stand ganz im Zeichen des GT/LM Auftaktes in Schwerte. 58 Slotracer nahmen dort den Regler in die Hand - eine abgesehen von den Glanzzeiten der Stork'schen NASCAR Oldies - im Westen für eine Rennserie bislang kaum erreichte Starterzahl . . .

Dazu fuhr Samstags die Vintage Slot Classic in Kamp-Lintfort sowie Sonntags die LM'75 in Vohwinkel . . .

Die Ausgabe 102 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet ausführlich vom GT/LM Highlight. Dazu kommt die Berichte von Nick Speedman aus Kamp-Lintfort und von Lutz aus Vohwinkel . . .

Das kommende Wochenende teilen sich die Auftaktveranstaltungen des NASCAR Winston Cups in Duisburg Buchholz und des SLP in Trier. Dazu gehen ein paar Folks aus dem Westen sicherlich zur Slotmania . . .

Der Auftakt des Slot Langstrecken Pokals ist dem Schleichenden einen nicht immer ganz ernst gemeinten Vorbericht wert . . . ☺☺

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
 1. Lauf am 24. März 2007 in Schwerte
- Vintage Slot Classic
 2. Lauf am 24. März 2007 in Kamp-Lintfort
- LM'75
 2. Lauf am 25. März 2007 in Vohwinkel
- Slot Langstrecken Pokal
 1. Lauf am 30./31. März 2007 in Trier

GT/LM-Serie

1. Lauf am 24. März 2007 in Schwerte

Nachdem im Vorjahr ausschließlich die geschlossenen GT der Vorbildbaujahre 1993 bis 1996 (auch 911 GT1-Cup genannt ☺) gefahren wurden, sind in der GT/LM-Serie heuer wieder sämtliche Fahrzeuge aller Jahrgänge zugelassen - also auch die „Cabrios“ . . .

Das spülte einige zusätzliche Teams in die Serie, sodass die Saison 2007 nicht nur zahlenmäßig, sondern auch von der Besetzung her eine Steigerung verspricht . . .

Waren im Vorjahr insbesondere die Ränge 4 bis 12 heiß umkämpft, darf für die anstehende Saison sowohl in der Spitze mit mehr Spannung gerechnet werden, als auch mit der Ausdehnung der Rangelei um die folgenden Plätze bis über P15 hinaus . . .

Die überlegenen Champions aus 2006 - Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel - bekommen es nun mit einer Paarung der Sieger aus 2003 bis 2005 zu tun: Sebastian Nockemann und Jan Uhlig greifen wieder zum Regler. Dazu möchten - als neu gebildetes Team - Stephan Bolz und Christian Schnitzler aus dem Zweieinen Dreikampf machen. Und auch Alex Ort-

mann und Caroline Schnitzler sollte man mit auf die Rechnung setzen . . .

Weitere Verstärkung kommt in 2007 zumindest mit Ralf Christians, Nezih Durukanli, Andreas Lippold (und seine „Teutonen“), Justin Pasch und Dirk Wolf in die Serie . . .

Kompakt . . .

- mit 29 Teams neue Rekordzahl für die GT/LM-Serie . . .
- auch Rekord der Jugendabteilung gebrochen: 11 Starter bis 18 Jahre . . .
- „Plastikquäler“ müssen sich geschlagen geben - Laufenberg/Nötzel vorn . . .
- Ortman/Schnitzler & Baum/Pasch überzeugen auf P3 und 4 . . .
- Schwerer Heimteams schwächeln durchgängig . . .

Strecke . . .

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang



Mit „fast 10 Jahren“ jüngster Starter in Schwerte - Marcel Kuhn (rechts) . . .

Vorgeplänkel . . .

Naturgemäß bringt ein Saisonauftakt immer etwas mehr Unruhe ins Spiel als die nachfolgenden Läufe. Neue Gesichter, neue Slotcars, frische Erwartungshaltungen . . . da bedarf es halt ein wenig Justage, bis sich alles auf Vorjahresniveau eingespielt hat.

Dazu gesellte sich das Gesetz der großen Zahl. Der bisherige Rekord für eine Auftaktveranstaltung für die GT/LM lag (im Jahr 2005 in Schwerte) bei 21 Teams. Diese Zahl sollte in diesem Jahr locker übertroffen werden. Damit wandelt die GT/LM so langsam aber sicher auf den Spuren der SLP . . . ☺☺

Sicherlich ein schöner Erfolg für die „Macher“ Werner Bolz und Sigggi Jung, welcher das Konzept der Serie und dessen Umsetzung bestätigt. Allerdings auch eine (ungewollte) Herausforderung, was die Vorbereitung (Motoren und Reifen werden ausgegeben !!) und Organisation betrifft. Aber der Mensch wächst bekanntlich an den Herausforderungen . . . ☺☺

Wenn wir von den unvermeidlichen „Geheimtrainings“ einmal absehen, bot Schwerte zahlreiche Möglichkeiten für eine Vorbereitung auf den Saisonauftakt: Bereits beim Gr.C Lauf Anfang März waren etliche Gäste anwesend . . .

Letzte Woche wurde die GT/LM im Rahmen der Clubmeisterschaft gefahren - und bestätigte die Vermutung, dass man über die magere Distanz von 6*4 Minuten schon langsamer mit GTs und Bison Motor unterwegs war als mit Gr.C und dem schwarzen Carrera Motor!! Der

Bison fordert an 20 Volt halt die Reifen deutlich mehr - und bricht zu allem Überfluss auch noch leistungsmäßig durch die Hitze ein ☹☹

Offiziell wurde der Reigen durch Trainingsmöglichkeiten am Dienstag und Donnerstag der GT/LM-Woche eröffnet, bevor am Freitag das freie Training abgehalten wurde. Beide Abende waren recht gut frequentiert, wobei der Dienstag eindeutig Favorit war . . .

Am Freitag Abend war dann in Schwerte schon mehr Action, als bei den meisten anderen Serien am Renntag ☺ Gut 30 Folks waren anwesend und gingen den Slotcars und der Bahn auf den Grund. Größte Katastrophe: Nach 20:00h wurde die Verpflegung kurzfristig knapp, aber Dirk Stracke vermochte aus dem Stand Nachschub zu beschaffen . . .

Am Samstag Früh wurde es dann so richtig schön muckelig im Bahnraum: Bereits um 9:00h war die Bude gerappelt voll. Daran sollte sich auch bis zum Spät-Nachmittag nichts mehr ändern - schauten doch zusätzlich auch viele Besucher herein. Obwohl die Schwerter Räumlichkeiten zeitweise an die Hochzeit des Sommerschlussverkaufs erinnerten (und man kaum „reibungslös“ aneinander vorbei kam), blieb die Laune der Anwesenden durchgängig bestens. Schließlich gab's nach der Winterpause viel zu erzählen - und zahlreiche Altbekannte nach langer Zeit wieder zu begrüßen . . .



„Muckelig“ - so ganz ohne Körperkontakt ging's am Samstag nicht ab; insbesondere wenn die Folks der Ü100 Klasse aufliefen . . . ☺☺

Slotcars und Technik . . .

Zum Ende der Saison 2006 wurde mit einer Audi R8 Schwemme für dieses Jahr gerechnet. Dies erwies sich als partieller Trugschluss - lediglich 5 der Vier-Ringe-Autos waren am Start

zu besichtigen !! Auch die in 2005 so beliebten Nissan R390 GT1 bildeten wider Erwarten in diesem Jahr nicht die Majorität im Parc Fermé, sondern waren mit BMW V12 LMR und Courage C52 gleichauf . . .



Vielfalt im Parc Fermé der GT/LM 2007 - hier ist die 3. Startgruppe gerade auf Achse . . .

Was waren dann die mutmaßlichen **Heilsbringer** für die neue Saison . . . !? Auf breiter Basis eigentlich kein Modell. Die Teams setzten vielmehr auf Vielfalt, sodass folgende 12 Modelltypen letztlich in der Starterliste zu finden waren:

Audi R8	5
BMW V12 LMR (Carrera Body)	4
Courage C52	4
Ferrari 333 SP	1
Ferrari Enzo	2
Honda NSX '05	1
Lamborghini Murcielago	2
Lola T98/10 Judd	1
Nissan R390 GT1	4
Panoz Esperante GTR	1
Porsche 911 GT1.....	1
Toyota GTone	3

Beim **Concours** hatte WeBolz Schwerstarbeit zu leisten. Sah es zwischenzeitlich so aus, als würden zahlreiche „Gebrauchtwagen“ starten, mussten am Freitag und Samstag von Werner dann doch insgesamt 24 Slotcars bewertet werden - beim Rest reichte eine kurze Nachkontrolle.

Nachfolgend sind die 13 Slotcars mit 30 Punkten in der Concours Wertung gelistet (*das „*“ verwendet Werner für besonders bemerkenswerte Kreationen*). Weitere 10 Slotcars brachten es auf 29 bzw. 29,5 Punkte.

Team	Fahrzeug	Punkte
Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8	30,0**
Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52	30,0*
Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Ferrari Enzo.....	30,0
Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1.....	30,0

Michael Dietze / Michael Körfer	Nissan R390 GT1	30,0
Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1	30,0
Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Honda NSX '05.....	30,0
Andreas Hahn / Hartmut Schur	Audi R8	30,0
Thorsten Hesse / Michael Wagner	BMW V12 LMR	30,0
Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP.....	30,0
Marcel und Stefan Kuhn	Lamborghini Murcielago	30,0
Andreas Laufenberg / Th. Nötzel	Toyota GTone	30,0
Andreas Lippold / Wolfgang Ullrich	BMW V12 LMR	30,0

Fazit: Die dezenten Concours Regeln der GT/LM haben mittlerweile sämtliche Teams verinnerlicht. Dementsprechend ist es schon überraschend, wenn nicht zumindest 29 Punkte eingefahren werden. Und wer in der Spitze nicht die 30 Punkte verzeichnen kann, muss über die Saison halt ein bisschen schneller fahren . . . ☺☺



Zwei Sterne zusätzlich für den Audi R8 von Uli Nötzel und Hans Quadt . . . !!

Die **technische Abnahme** ging flott und reibungslos über die Bühne. Mit vereinten Kräften und gut organisiert waren Siggi Jung, JanS und Ingo Vorberg am Werk. Die Quali begann für die bereits abgenommenen Fahrzeuge bereits, als die technische Abnahme noch lief. So war man nach der Quali sogar noch VOR dem Zeitplan . . . !!

Quali . . .

Die Startaufstellung für den Auftakt der GT/LM wird grundsätzlich per Quali ermittelt. Bei den folgenden Läufen geht's dann vereinfacht nach Stand der Dinge in der Gesamtwertung . . .

Für 2007 musste jedes Team 1 Minute auf die schnelle Mittel-Spur 3. Gewertet wurde die schnellste Runde. Fast alle reinen Schwerter Heim-Teams enttäuschten - lediglich Ingolf und Mirko Weber schafften es in die schnellste Startgruppe. Pistor/Rohde verschlug es auf Platz 11 - und die Teams Bickenbach/Buchs

sowie Rohmann/Vorberg fanden sich gar in der dritten Startgruppe wieder. Aber im Rennen konnte das ja noch anders werden . . . ☺☺

Erwartungsgemäß lagen Nockemann/Uhlig auf P1, gefolgt von Laufenberg/Nötzel und Durukanli/JanS, die mit Weber/Weber auf P3 fuhren. Jung/Schleichender und Bolz/ Schnitzler ergänzten die schnellste Startgruppe auf den Plätzen 5 und 6.



Schnellstes Fahrzeug der Quali - Courage C52 von Sebastian Nockemann und Jan Uhlig . . .

Neben den Heimteams waren auch Ortman/Schnitzler und Bolz/Christians überraschend „langsam“. Positiv überraschten hingegen Hackstein/Tepass und Lippold/Ullrich, die sich neben diese zwei Teams in die zweite Startgruppe fuhren.

Nachdem alle 29 Teams ihre Minute Fahrzeit absolviert hatten, sah der Reiseleiter folgende Reihenfolge auf seinem Monitor:

#	Team	Fahrzeug	sek.
1.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Courage C52	6,987
2.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone	7,063
3.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52	7,079
	Ingolf und Mirko Weber	Toyota GTone	7,079
5.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP	7,111
6.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1.....	7,120
7.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8	7,135
8.	Alex Ortman / Caroline Schnitzler	Courage C52	7,142
9.	Werner Bolz / Ralf Christians	Audi R8	7,211
10.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone	7,214
11.	Ralf Pistor / Peter Rohde	Lola T98/10 Judd... ..	7,222
12.	Andreas Lippold / Wolfgang Ullrich	BMW V12 LMR	7,238
13.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8	7,258
14.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Ferrari Enzo	7,282
15.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Nissan R390 GT1....	7,294
16.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR	7,343
17.	Dennis Hesse / Jan Pöppinghaus	BMW V12 LMR	7,427
18.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1.....	7,485
19.	Peter Juchem / Dirk Wolf	Lamb. Murcielago... ..	7,528
20.	Andreas Hahn / Hartmut Schur	Audi R8	7,532
21.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Honda NSX '05	7,558
22.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	BMW V12 LMR	7,560
23.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1	7,626
24.	Michael Dietze / Michael Körfer	Nissan R390 GT1.....	7,630

25.	Mark Hohaus / Marcus Noack	Audi R8	7,701
26.	Rolf Lehmler / Olli Schmidt	Panoz Epserante	7,893
27.	Markus Lehmler / Niklas Mages	Courage C52.....	8,028
28.	Marcel und Stefan Kuhn	Lamb. Murcielago	8,141
29.	Carsten und Manfred Becherer	Ferrari Enzo.....	ohne Zeit

Racing . . .

Die **Fahrzeit** beträgt in der GT/LM traditionell 6*15 Minuten pro Spur. Zwei Fahrer pro Team müssen sich die 6 Spuren brüder- / schwesterlich teilen. Aufgrund der hohen Teilnehmerzahl rangen sich Werner und Siggi jedoch schweren Herzens zu einer Verkürzung der Fahrzeit auf 12 Minuten pro Spur durch.

Zur Orientierung: Der Schleichende hatte im Vorbericht eine **Schlagzahl** von durchgängig 120 Runden/Turn für die Spitze vorgegeben. Zumindest die Trainingszeiten ließen erwarten, dass man in einigen Teams diese Botschaft vernommen hatte und umzusetzen gedachte . . . ☺☺

Bedingt durch die Fahrzeitverkürzung waren nun gute 96 Runden / Spur anzunehmen. Bereits die 3. Startgruppe schaffte diese Werte - jedoch nur in der Spitze und nicht als Mittelwert.

Bestens im **Zeitplan** (man konnte sich gar 10 Minuten Pause vor dem Start erlauben !!) schickte Reiseleiter Ingo Vorberg die 29 Teams über-pünktlich um 12:30h auf den Schwerter Rundkurs. Es sollte ein langer Tag für die Teilnehmer werden . . .

Erste Startgruppe

Die **erste Startgruppe** umfasste 5 Teams - und zwar die Jungs, welche es in der Quali am ruhigsten angehen ließen (bzw. Pech hatten) Die Startaufstellung sah für diese Gruppe wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug
1.	Mark Hohaus / Marcus Noack	Audi R8
2.	Rolf Lehmler / Olli Schmidt	Panoz Epserante GTR
3.	Markus Lehmler / Niklas Mages	Courage C52
4.	Marcel und Stefan Kuhn	Lamborghini Murcielago
5.	Carsten und Manfred Becherer	Ferrari Enzo

Der Courage des Junior Teams Lehmler/Mages entschied diese Gruppe mit 527,11 Rd. für sich. Trotz zahlreicher Abflüge blieben die zwei Mittelrheiner knapp zwei Runden vor Hohaus/Noack, die mit dem Audi R8 525,21 Runden schafften.

Die Mittelrhein-Senioren Lehmler/Schmidt fuhren mit dem Vorjahres-Panoz auf Rang 3

dieser Gruppe (505,80 Runden). Bercher/Bercher waren das erste Mal dabei und brachten den Ferrari Enzo auf 475,30 Runden. Vater und Sohn Kuhn waren im Pech: Das Getriebe des Murcielago muckte und zwang zu einigen Reparaturpausen, sodass am Ende nur 464,37 Runden zustande kamen.



Entschied die 1. Startgruppe für sich - Courage C52 von Markus Lehmler und Niklas Mages ...

Zweite Startgruppe

Der Spannungsbogen für den Tag wurde langsam aufgebaut. Dementsprechend fuhr als Nächste die Teams, welche in der Quali auf den Rängen 19 bis 24 gelandet waren:

#	Team	Fahrzeug
1.	Peter Juchem / Dirk Wolf	Lamborghini Murcielago
2	Andreas Hahn / Hartmut Schur	Audi R8
3.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Honda NSX '05
4.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	BMW V12 LMR
5.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1
6.	Michael Dietze / Michael Körfer	Nissan R390 GT1

Team Teuto II. (Florijan/Tubes) brachten den 30-Punkte NXS als Erste dieser Gruppe ins Ziel. 541,25 Runden waren ein neuer Bestwert. Damit musste der NSX nach dem Rennen nicht in die Tonne ... ☺☺



Nicht Letzte, nicht in die Tonne !! Sieger der 2. Startgruppe Honda NSX von Thorsten Florijan und Ilja Tubes ...

Die Eheleute Schnitzler probten auf der Schluss-Spur zwar noch den Angriff, jedoch waren mehr als 2 Runden Rückstand nicht mehr zu egalisieren (538,83 Runden). Dazu haderte Klaus Schnitzler mit etlichen Rempeln, welche ihn aus dem Slot brachten.

Auch Wagner/Hesse (BMW V12 LMR) und Dietze/Körfer (Nissan R390) machten die Sache extrem spannend. Beim Ausrollen hieß es 535,60 zu 535,10 Runden zugunsten der Wuppertaler BMW-Driver.

Dirk Wolf legte mit dem Murcielago eine furiose Spur 1 hin. „Co“ Peter Juchem kannte den Schwerter Kurs noch nicht und musste dementsprechend etwas ruhiger machen. Am Ende standen 527,19 Runden - und weiterhin blendende Laune bei den Beiden ... ☺☺

Bleiben Hahn/Schur, die ebenfalls ihre GT/LM Premiere fuhr. Der Audi R8 rollte 513,61 Runden - die Stromaufnahme war nicht optimal, das Team mittelmäßig begeistert, die eigene Zielsetzung jedoch dennoch erreicht.



Die dritte Startgruppe unmittelbar vor dem Einsatz ...

Dritte Startgruppe

Die **dritte Startgruppe** in Schwerte wäre im Vorjahr noch locker die Zweite gewesen - durchsetzt mit Teams welche in 2006 sogar in der ersten Gruppe unterwegs waren !!

Dementsprechend hoch war nicht nur das Niveau, sondern auch die Erwartungshaltung des Schleichenden an das Ergebnis der 12 Folks dieser Gruppe:

#	Team	Fahrzeug
1.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8
2.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Ferrari Enzo
3.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Nissan R390 GT1
4.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR
5.	Dennis Hesse / Jan Pöppinghaus	BMW V12 LMR
6.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1

Rohmann/Vorberg gingen auf den schnelleren Spuren 3 bis 6 in Führung, bis der Nissan R390 ein Rad an der Vorderachse verlor. Das kostete fast 3 Runden und Nötzel/Quadt mit dem Audi R8 konnten aufschließen. Bis zur Halbzeit fuhren Börger/Schwellenbach auf P3 - hatten aber bereits die eher ungünstigen Spuren 1 und 2 absolviert. Bei Halbzeit dichtauf waren auch noch Hesse/Päppinghaus mit dem Baum-BMW V12 LMR.

Schon deutlich zurück lagen zu diesem Zeitpunkt Buchs/Bickenbach (Ferrari Enzo) und Fischer/Silva-Wittfoot (R390 GT1). Letztere meinten, schnell nachlassende Motorpower zu diagnostizieren und auch Schwerte II. war nicht wirklich happy mit dem ihnen zugeteilten Aggregat . . . !!

Die zweite Hälfte dieses Rennens wurde dann richtig spannend: Nötzel/Quadt jagten Börger/Schwellenbach, konnten erst ca. eine Minute vor Schluss passieren und blieben knapp vorn: 563,83 vs. 563,68 Runden !! Hans Quadt starb am Monitor tausend Tode . . . ☺☺

Und auch das Inner-Schwerter-Duell Bickenbach/Buchs vs. Rohmann/Vorberg tobte bis zur letzten Sekunde, bevor Hans Bickenbach die Nase des Enzo vor den R390 von Andreas Rohmann schieben konnte (560,50 vs. 560,12 Runden).

Beste Verfolger wurden Hesse/Päppinghaus, die mit dem V12 LMR auf tolle 558,31 Runden kamen und sich aus dem gesamten Gerangel klug heraus hielten. Die rote Laterne in dieser Gruppe blieb für Fischer/Silva-Wittfoot, die 545,12 Runden zurücklegten.



Um 15 Teilstriche geschlagen - BMW V12 LMR von René Börger und Udo Schwellenbach . . .

Vierte Startgruppe

Das Drehbuch der Serie schreibt vor, dass die schnelleren Jungs zuletzt auf die Piste müssen. Ergo versprach der Start der **vierten Startgruppe** einige Aufklärung, was denn nun an diesem Tag in Schwerte tatsächlich möglich sein würde. Schließlich fanden nicht alle Top-Teams in der letzten Startgruppe Platz, welche für die sechs Schnellsten der Quali reserviert war.

Die Startaufstellung für diese Gruppe sah wie folgt aus:

#	Team	Fahrzeug
1.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8
2.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Courage C52
3.	Werner Bolz / Ralf Christians	Audi R8
4.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone
5.	Ralf Pistor / Peter Rohde	Lola T98/10 Judd
6.	Andreas Lippold / Wolfgang Ullrich	BMW V12 LMR

Nach zwei Turns lagen Ortmann/Schnitzler (Courage C52) und Baum/Pasch (Audi R8) rundengleich bei 195 Umläufen. Beide Teams waren bis dahin auf den eher langsamen Spuren 1 bis 3 unterwegs. Eine Runde zurück fuhren Bolz/Christians mit dem Audi R8 als Dritte - eine weitere Runde zurück dann Pistor/Rohde. Hackstein/Tepass (Toyota GTone) und Lippold/Ullrich (BMW V12 LMR) mussten bereits abreißen lassen und fuhren um die Plätze.

Auf der vierten Spur ging das Mixed-Team Ortmann/Schnitzler wieder deutlich an Baum/Pasch vorbei, die zwischenzeitlich die Nase des R8 kurz einmal vorn hatten. Bolz/Christians hatten Probleme mit der Stromaufnahme und gerieten unter Druck durch den Lola von Pistor/Rohde.

Am Ende ging die Startgruppe deutlich zugunsten von Ortmann/Schnitzler aus, welche Baum/Pasch um 2,5 Runden distanzieren (582,28 vs. 579,85 Runden).

Bei diesem Spurt zerbröselte denn auch die Prognose des Schleichenden, dass 575 bzw. 580 Runden für die Spitze sein müssten: Beide Teams übertrafen die Richtwerte deutlich !!

Wie ging der Fight Bolz/Christians gegen Pistor/Rohde aus . . . !? Auf der letzten Spur zog Peter Rohde (568,72 Runden) an Ralf Christians (566,72) vorbei und fuhr genau 2 Runden Vorsprung ins Ziel . . .

Hackstein/Tepass liefen mit sehr guten 564,81 Runden als Gruppen-Fünfte vor Lippold/Ullrich ins Ziel, die 557,61 Runden schafften.



582,28 Runden als hohe Hürde für die schnellste Startgruppe - Courage C52 von Alex Ortmann und Caroline Schnitzler . . .

Fünfte Startgruppe

Die schnellsten sechs Teams der Quali bevölkerten die **fünfte** und damit letzte **Startgruppe** des Tages. Nur noch gut eine Stunde - und die Entscheidung über den ersten GT/LM-Lauf des Jahres 2007 konnte dem Notebook entlockt werden. Werfen wir vorab noch einen kurzen Blick auf die Startspuren:

#	Team	Fahrzeug
1.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Courage C52
2.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone
3.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52
4.	Ingolf und Mirko Weber	Toyota GTone
5.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP
6.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1

Die Quali-Schnellsten Nockemann/Uhlig (Courage C52) mussten auf der langsamsten Spur 1 starten - und gerieten somit logischerweise nach absolvierten 12 Minuten in Rückstand: Ca. 3 Runden waren allerdings hartes Brot !!

Nach der ersten Spur hatten Thomas Nötzel (Toyota GTone) 101 Runden absolviert. Siggi Jung (Ferrari 333 SP) folgte mit 100 Runden auf der schnell(st)en Spur 5.

Zweiter Akt: Thomas Nötzel muss auf die Eins - und fährt dort ähnliche Zeiten wie zuvor Jan Uhlig. Sebastian Nockemann holt sich eine Runde vom Toyota GTone zurück.

Siggi Jung hält sich immer noch auf Schlagdistanz zu P2. Nach zwei Spuren attackiert JanS (Courage C52) das Team Schnitzler/Bolz (R390 GT1) - Weber/Weber bilden mit dem Toyota GTone das Schlusslicht der Gruppe.

Halbzeit: Laufenberg/Nötzel weiterhin ca. 2 Runden vor Nockemann/Uhlig. Bolz/Schnitzler deutlich zurück auf P3 - dichtauf die zwei

S² Autos. Weber/Weber aktuell arg abgeschlagen. Aber Mirko Weber hat noch nicht groß zum Regler gegriffen . . .

An der Spitze tat sich anschließend nichts mehr. Nockemann/Uhlig konnten den Abstand nicht mehr verringern und kamen mit 588,49 Runden ins Ziel. Sebastian anerkannte, dass der Toyota GTone von Andreas und Thomas an diesem Tag das bessere Slotcar war (590,71 Runden) und begab sich flugs an die Fehleranalyse.

Dafür fetzte es auf den Rängen drei bis sechs. Bolz/Schnitzler fuhren sich sicher auf P3 vor (579,85 Runden). Aber vor dem letzten Durchgang lagen beide S² Autos innerhalb weniger Teilmeter. Dazu war der Schluss-Spurt von Weber/Weber zu erwarten, der von Mirko auf der schnellsten Spur 5 vorgetragen werden sollte. Der Renningenieur ließ nichts anbrennen und sicherte Platz 4 in dieser Gruppe (575,82 Runden). Nur der Schleichende war wieder einmal zu höflich und ließ der Weber Family mit 7 Teilmeter den Vortritt (574,30 vs. 574,23 Runden) . . .



Sieger des Tages mit 590,71 Runden - Toyota GTone von Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel . . .

Ende . . .

Gegen 19:30h ließ der Reiseleiter die Zielflagge für die letzte Startgruppe fallen und die Auswertung übernahm die Regie.

Die Concours Wertung bringt in der Spitze aufgrund der größeren Punkteabstände in der Rennwertung i.d.R. keine Verschiebungen. So war in den Top 10 die Rennwertung auch die Tagesgesamtwertung - erst auf P20 konnte ein Team Plätze durch den besseren Concours wett machen:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone	590,71
2.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Courage C52	588,49
3.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Courage C52	582,28
4.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8	579,85
5.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1..	579,11
6.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52	575,82
7.	Ingolf und Mirko Weber	Toyota GTone	574,30
8.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP	574,23
9.	Ralf Pistor / Peter Rohde	Lola T98/10 Judd	568,73
10.	Werner Bolz / Ralf Christians	Audi R8	566,72

Die schnellsten Teams der ersten Startgruppe blieben in der Gesamtwertung vorn. Aber Ortmann/Schnitzler konnten sich bereits auf Platz 3 vorschieben. Überraschend - und überragend auch Rang 4 für Baum/Pasch. Auf den Plätzen 5 bis 8 sortierte sich dann der Rest der schnellsten Startgruppe ein, bevor mit Pistor/Rohde und Bolz/Christians auf P9 und 10 wieder die zweite Startgruppe zu Ehren kam. Schnellstes Team der dritten Gruppe waren dann Nötzel/Quadt auf Rang 12 . . .

Auch wenn längst nicht mehr alle Teilnehmer vor Ort waren, schloss sich die obligatorische Siegerehrung an, vor welcher Chief Werner Bolz den Tag noch einmal kurz reflektierte und die entsprechenden Danksagungen aussprach.



Das zweite *-Slotcar des Tages - Courage C52 von Nezih Durukanli/JanS; im Rennen P6 . . .

Credits . . .

Wenn nur die „Credits“ nicht wären . . . das Berichtschreiben machte deutlich mehr Fun ☺ Was soll man zu Schwerte, den Schwererinnen, den Schwertern, der Schwerter Bahn etc. noch schreiben . . . !?

Die Folks zählen zu den erfahrensten Clubs im Westen. Sie richten pro Jahr zahlreiche Veranstaltungen aus. Vor der 245 im Februar optimierte man die Raumnutzung für eine größere

Zahl an Teilnehmern - vor dem GT/LM Lauf wurde heftigst geplant und organisiert, um der Menschenmasse Herr zu werden . . .

Es hat sich gelohnt !! Platz, Verpflegung und Service war ausreichend gegeben und „well organised“. Schwerte hat den GT/LM (An-) Sturm bestens überstanden. Die Mädels und Jungs aus dem Ruhrtal konnten sich hoffentlich einen entspannten Sonntag gönnen - der war wahrlich und ehrlich verdient . . . ☺☺

Das **Catering** muss selbstredend erwähnt werden. Die Vielzahl der selbst-gebackenen Kuchen brachte den Ehefrauen der Carrera Freunde (und den Freunden selbst !!) schon immer Höchstnoten ein - so natürlich auch in 2007 !! Aber auch die warme Küche hat sich toll entwickelt. - vorbei sind die Zeiten der Gulaschsuppe . . . ☺☺ Bedankt, Leuts . . . !! Hoffentlich hat sich auch die Catering Fröhschicht wieder gefangen, die deutlich vor Plan von den GT/LM-Teilnehmern überrollt wurde. Ein besonderes Dankeschön deshalb an Dirk Stracke . . . !☺!

Die **Reiseleitung** in Schwerte ist über jeden Zweifel erhaben. Unter Leitung von Ingo „Dr. Bepfe“ Vorberg konnte das auch am Renntag wieder bestätigt werden. Dazu übernahm Ingo auch gleich die Auswertung, sodass der Schleichende ausreichend Zeit für Fotos und Reportage hatte . . .

Hier geht ein Dankeschön an die Nachbarn vom ScaRaDo, die das von Uwe Pfaffenbach gebaute Diorama für die Dokumentation des Starterfeldes zur Verfügung stellten . . . !!



„Dr. Bepfe at work“ - beaufsichtigt von gleich drei „Teutonen“ . . . !!

Die **Leitung der Serie** - zugleich auch die Chiefs für Concours und Technik - hatte den Auftakt bestens vorbereitet und behielt die Sa-

che (zusammen mit den Carrera Freunden - und hier besonders Ingo Vorberg) allzeit gut im Griff. Ein dickes Lob also für Werner Bolz und Sigggi Jung. Letzterer wurde bei der Abnahme übrigens durch JanS und Ingo Vorberg unterstützt . . .

Werner Bolz bedankte sich anlässlich der Siegerehrung dazu bei den Teilnehmern, die an diesem flüssig abgearbeiteten Renntag wunderbar mitgezogen haben . . . !!

Ausblick . . .

Weiter geht es für die GT/LM-Serie gleich drei Mal auf der Rhein-Schiene, bevor es im Herbst zurück ins Bergische geht: Nach dem 2. Lauf in Kamp-Lintfort folgen noch Moers und Köln . . .

Als nächsten Termin notiert bitte **Samstag, den 28. April 2007**. Dann geht es zu Meister Service Dienst nach Kamp-Lintfort . . .



Die nächste Herausforderung für die GT/LM . .

Gestartet wird dort in Reihenfolge des Gesamtergebnisses. Neue Teams müssten sich hinten einsortieren.

Die Größe der beim 2. Lauf ausgegebenen Räder wird übrigens im Vorbericht (hier in der WWW) mitgeteilt. Die Teams mögen sich darauf einstellen, auf dass die technische Abnahme wiederum so zügig erfolgen kann wie in Schwerte . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

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

Vintage Slot Classic

2. Lauf am 24. März 2007 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman



Training . . . !!

...nun ist es passiert, der Modellbauclub Oberberg ist mir als Berichterstatter auf die Schliche gekommen, und hat festgestellt, dass ich bei meinen Rennberichten doch ständig das gleiche Schreibe bzw. Textkonserven aus den Vorjahren weiter verwende. Ich kann nur sagen, die haben Recht und es ist genau so !!

Gerne würde ich locker von den Veranstaltungen schreiben, sofern sich dort neue Situationen ergäben, die sich als verpackte Geschichte aufbereiten ließen. Häufig ist „business as usual“ angesagt, sodass nur wenige Dinge als Story erhalten.

Kompakt . . .

- Bernd Hämmeling vom CCO Engelskirchen gewinnt beide Klassen Formel und Sports . . . !!
- Bernd Hämmerling + Andreas Höne führen punktgleich die Master Wertung an . . .
- 23 Fahrer am Start in K-L . . . !!

Strecke . . .

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

Drum . . .

. . . wird es diesmal etwas kürzer, aber genauso herzlich. Aufgrund des kurzen Anfahrweges nach Kamp-Lintfort wollte ich es selbst mal wieder wissen, wer denn schon vor neun Uhr an der Bahn steht. Natürlich war es die Gruppe um den Serienchef und die Jungs aus ScaRaDo. Dicht gefolgt von den Jungs der Scuderia Siegen, die mit Thorsten Kahabka, den mit der weitesten Anreise mitbrachten, und den Jungs aus Oberberg. Gut gelaunt ging es für die Einen ans Frühstück, und für die Anderen an die Bahn, um die ausgewählte Übersetzung zu des Slotcars zu prüfen und zu korrigieren.



Die abgenommenen Slotcar für die Klasse VSC Sports . . .

. . . da nur einer das angebotene freie Training am Freitagabend genutzt hatte, bestand noch ein kleiner Restzweifel ob 12:43 für die VSC Sports und 9:34 für die Formula der richtige Wert sein könnten.



“Best of Show” - Gratulation an Gerd Kstenus

Slotcars und Technik . . .

. . . die technische Abnahme, wurde diesmal von Thomas Willner und Kai-Uwe Schott durchgeführt. Hierbei konnte erstmals abgeschätzt werden, wer die Klasse Sports mit 62mm oder 75mm Breite fahren wird. Das

Verhältnis lag bei 13:10. Im ScaRaDo lagen wir noch bei einem Anteil von 8:12. Schon wurde im Schrauberraum in die Zukunft gesehen und von einem Wegfall der 75 mm Klasse für die Saison 2008 gemunkelt. Mit klarem Kalkül haben die Jungs aus Oberberg Ihre Chancen auf zweimal 50 Pkt zu erreichen jeweils ein Auto in beiden Klassen starten lassen. Ganz ähnlich dachte auch die Scuderia Siegen. Für die Reihe von Einzelkämpfern war natürlich das vorbereitete Fahrzeug die erste Wahl. So hatte Andreas Thierfelder einen Maserati 3500 aufgebaut. Der Berichterstatte wollte auf jeden Fall den Cunningham C4 R einsetzen. Und Andreas Huth zückte mal wieder sein **Porsche 550 Coupé**.



Racing Formula. . .

. . . die 23 Startwilligen wurden in 4 Startgruppen aufgeteilt. Die Rennleitung abwechselnd von Peter Meister und Andreas Thierfelder betreut.



Siegerauto Cooper Indy . . . !!

Der Sieger der ersten Startgruppe mit 120,48 Rd. P5 hieß Andreas Huth. Er wurde über alle Spuren von Peter Hartmann mit dem Vanwall verfolgt Trotz 47 Teilstrichen Rückstand wurde Peter in der Abrechnung auf P 8 eingereiht. In der Startgruppe 2 spielte Ronald. Eidecker P4 groß auf, konnte aber Andreas Thierfelder nicht hinter sich halten. Andreas hat sicherlich die meisten Runden (Heimascari) aller Starter in K-L zurückgelegt und auch ein wenig mehr das Glück auf seiner Seite, um seinen BRM auf P3 einlaufen zu lassen. Kurz, die Start-

gruppe drei konnte die bisher Führenden nicht gefährden. Erst die Startgruppe vier brachte die Entscheidung zwischen B. Hämmerling P1 und A. Höne P2. Der Gruppendritte Günther Benecke war der stärkste Scuderia Fahrer auf P6. Somit ging verdient der erste Tagessieg an Bernd Hämmerling.



Schnellster Maserati von Andreas Huth !!

...zur Tageswertung - die **TOP 5** der **VSC-Formel** in Kurzform: B. Hämmerling, A. Höne, A. Thierfelder, R. Eidecker, A. Huth

das Rennen. . .

. . .der VSC Sports 62 + 75 mm startete mit dem Gewinner „Best of Show“ als Gruppensieger der ersten Startgruppe (P11). In der Startgruppe 2 wurden mal wieder die Zeichen auf eine gute Platzierung gelegt. Andreas Thierfelder legte mal mit einer Maserati GT Limousine direkt 133,07 Rd. vor, und dies mit einer Spurbreite von 62 mm. Jens Themselfeldt (P6) war bis zu diesem Zeitpunkt der beste 75 mm Fahrer mit 131,58 Rd.



VSC - Sports Maserati 3500 von A. Thierfelder

Bernd Hämmerling war für die 3. Startgruppe vorgesehen und brauchte somit nicht mit seinem direkten Clubkameraden fighten. Thorsten Kahabka mit dem Lotus 19 (P4) verfolgte dafür den späteren Sieger Bernd und rollte nach 133,03 Runden vor der ersten Kurve aus. Die Startgruppe vier hatte mit Andreas Höne und Kai-Uwe Schott die Kampfahne zusammen. Nach Turn 2 war Andreas mit der Perfor-

mance seines Wagens nicht einverstanden und ließ diesen zweimal durch Bernd Hämmerling durchsehen. Somit war eine Siegesfahrt nicht mehr möglich.

Weiterhin war die Kontrolle der erreichten Runden durch eine Arbeitsverweigerung der Software schon nach Turn 1 unterbrochen. Jeder musste jetzt die Runden aus Turn 1 im Kopf dazu addieren. Da zeigte sich mal wieder der Vorteil, wenn eine Bahn wie in K-L mit zwei unabhängig voneinander laufenden Rundenzählssystemen arbeitet.



Original & Fälschung - Ronald nahm es mit Humor . . . !??

Nach 6*4 min. stand es fest. Bernd Hämmerling war der Tagessieger mit einem 75 mm Fahrzeug und Andreas Höne holte sich ebenfalls 50 Punkte als erster der 62 mm Klasse.

...zur Tageswertung die **TOP 5** der **VSC-Sports** in Kurzform: B. Hämmerling, A. Höne, A. Thierfelder, Th. Kahabka, K-U. Schott

zum Schluss. . .



Das VSC-Racer Erinnerungsfoto, diesmal für den Doppelsieger Bernd Hämmerling !!

... geht unser Dank an die Familie Meister, die uns über den ganzen Tag voll versorgte: Mit drei Mahlzeiten, mit vielen Ersatzteilen und der Gesamtdurchführung der Veranstaltung ... !!

Die jetzt schon aussagekräftige Master Wertung hat zwei punktgleiche Fahrer mit Bernd H. und Andreas H. aus Oberberg an der Spitze. Der Abstand zum 3. beträgt jetzt schon 36 Punkte.

Ebenso danken wir allen Zaungästen, die sich über mögliche Bauprojekte beraten ließen, und den Fans der VSC und natürlich den treuen Mitstreitern.

Der Tross der VSC Racer wird am Samstag, den 21.04.07 zum 3. Saisonlauf in Kottenheim bei Michael Ortmann zu Gast sein.

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Vintage Slot Classic

LM'75

2. Lauf am 25. März 2007 in Vohwinkel

geschrieben von Lutz

Das Bergfest in der LM75 - der 2. von 3 Läufen zur LM75 - fand am Sonntag in Vohwinkel statt!

KOMPAKT:

- 12 Starter verbringen einen entspannten Sonntag Nachmittag
- Am Ende setzen sich die Heimbahnfahrer durch.
- Lutz Müller verteidigt Tabellenführung.



Black Is Black - Klasse 1 Porsche GT2 von Mehmet Simsek (19 Punkte) ...

VORGEPLÄNKEL

Am Samstag Abend wurde erneut das Trainingsangebot von so Manchem genutzt - und es sollte durchaus positive Folgen haben...

Am frühen Sonntag Morgen dann trudelten die Starter nach erfolgreicher Uhrenumstellung ein so das nach ein paar Proberunden pünktlich um 12.30 Uhr die technische Abnahme vollzogen werden konnte. Davor jedoch bekam Concours Juror Dr. Evermann noch so manchen neuen Boliden zu Gesicht.

Mehmet Simsek war zum ersten Mal bei der LM'75 am Start und brachte 2 nagelneue Renner mit. Auch neu der Große Angler und Uwe Pfaffenbach hatte zum Saisonstart wohl Lunte gerochen und rasch in 4 Wochen zwei Autos auf die Räder gestellt - 20 und 19,5 Punkte waren der verdiente Lohn für diese schönen Fuhrwerke...

RENNEN KLASSE 1

In Klasse 1 gab es erneut nur 11 Starter da Volker Schneider wieder nur mit einem Klasse 2 Auto vertreten war - es war ihm jedoch gestattet mit eben diesem in Klasse 1 mitzurollen, um Fahrpraxis auf dem Parcours zu sammeln - natürlich außer Konkurrenz...

Von Anfang an zog der Junior des Feldes, Dennis Kaltenpoth, zügig, aber einsam seine Runden. Jeweils 40 Runden in den ersten 3 Turns waren schon mal 'ne kleine Ansage. Dahinter pflügte das Feld mit teilweise rabiaten Methoden über das Plastik im Neuwerk... Mehmet Simsek verlor knapp 3 Runden als sein Leitkiel sich vor dem Wiedereinsetzen sträubte - wobei er das ein wenig differenzierter sah ☺ ☺



Uwe Pfaffenbach, D. Kaltenpoth, Olli Pohl, Volker Schneider, Mehmet Simsek und Jörg Fischer

Am Ende stand der Junior oben: 235,94 Runden! Dahinter Jörg Fischer mit 231,48 vor Mehmet Simsek und 227,27 Runden. Uwe Pfaffenbach fuhr mit seinem Porsche 961 exakt 222,28 Runden und damit genau 10,01 mehr als Olli Pohl!



Porsche 961 von Uwe Pfaffenbach auf Schöler Striker 48 (!!!) und 20 Punkten im Concours



Lutz Müller, M. Kaltenpoth, Patrick Fischer, Uwe Drevermann, Emanuel Vandenryd und Andreas Leben

Geburtsstagskind Andreas Leben wollte keine Geschenke - und er sollte sie auch nicht bekommen! Vom Start weg gaben die Heimasca-ris Kaltenpoth und der Hellblaue mächtig Kniegas und fuhren ihr eigenes Rennen - sie wollten verlorenen Boden auf den Tabellenführer gutmachen. Hatte Lutz Müller im Sca-RaDo noch mit dem Hellblauen mithalten bzw. M. Kaltenpoth bezwingen können, so war es ihm hier nicht möglich. Sein Porsche 934 stempelte in den Kurven, als wolle er sich bei der Deutschen Post zum Briefstempler bewerben... Aber auch ohne das Stempeln hätte er nur schwer den Speed der Beiden gehen können!

Am Ende fuhr nur einer schneller als der Junior - Patrick Fischer. Auf heimischem Geläuf standen hinterher 238,09 Runden auf der Uhr. Dahinter Michael Kaltenpoth mit 235,75 Runden. Platz drei in der Gruppe ging an Lutz Müller mit 233,28 Runden, gefolgt von Andreas Leben (231,68), Dr. Evermann (219,27) sowie Emanuel Vandenryd und 215,40 Runden.

ZUSAMMENFASSUNG

Nach Runden las sich das Ganze am Ende wie folgt:

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1. Patrick Fischer | 238,09 Runden |
| 2. Dennis Kaltenpoth | 235,94 Runden |
| 3. Michael Kaltenpoth | 235,75 Runden |

Wieder einmal mischte sich das Ergebnis ein wenig nach Hinzufügen der Concours-Punkte. So kamen am Ende folgende Personen aufs Treppchen:

- | | |
|--------------------|-------------|
| 1. Patrick Fischer | 68 Punkte |
| 2. Lutz Müller | 62 Punkte |
| 3. M. Kaltenpoth | 60,5 Punkte |



Toyota 84 CLM von Uwe Pfaffenbach mit 19,5 Punkten

RENNEN KLASSE 2

Nach einer kurzen Stärkung in Form von leckerster Käsesuppe sowie Fleisch- und Kartoffelspeisen ging es dann ans Tagesfinale und die Klasse 2 ... ☺ ☺



Neuer Alter: Porsche GT2 von P. Fischer mit 16,5 Punkten und diversen Brüchen

Gruppe 1 startete und man fuhr merklich routinierter über die Bahn, als noch im ersten Durchgang. Besondere Vorkommnisse waren nicht auszumachen, außer ein Stein im Getriebe von Uwe Pfaffenbach sowie ein gebrochenes Scheinwerferglas bei dem Porsche 956 von

Dr. Evermann.

Dieser gewann auch die Gruppe mit 230,71 Runden vor dem Angler (227,85), Emu Vandenyrd (220,67), Uwe Pfaffenbach (218,49), Olli Pohl (217,27) und Volker Schneider (203,92).

Die zweite Startergruppe machte es da schon wieder ein wenig spannender. Blieb es doch zu klären, ob der Wagenwechsel vom Hellblauen eine merkliche Änderung zur Folge haben sollte...

Gleich in Runde 1 segelten der Junior, Dennis Kaltenpoth, und Mehmet Simsek von der Strecke. Nicht ganz ohne Folgen für den 20 Punkte Sauber C9 von Mehmet. Sein Fahrer dürfte sich im weiteren Verlauf des Rennens über Abrieb im Cockpit gewundert haben ☺ ☺



Unkaputtbar?!: Sauber C9 von Mehmet Simsek (20 Punkte)

Es sollte sich aber ein ähnliches Szenario wie noch in Klasse 1 entwickeln. Vorne machte diesmal aber der Senior des Familiengespanns die Pace und hielt die Frucht seiner Lenden auf Distanz. Dahinter wechselten der Hellblaue und Lutz Müller immer wieder mal die Positionen 3 und 4. Sicher hätten auch Andreas Leben und Mehmet Simsek noch ein paar Wörtchen mitgeredet, wären da nicht ein fehlerhafter Regler und ein ungehorsames Fahrwerk gewesen.

Mehmet hatte (mal wieder) Probleme mit der Bremsfunktion seines Jet Reglers und musste spontan wechseln - das kostete Runden, die er nicht wieder einfahren konnte.

Andreas' Audi wollte plötzlich nicht mehr das Infield durchqueren und wurde vom Besitzer kurzerhand durch einen gezielten Schlag mit der Unterseite auf die Bahn - es wurden ca. 90

dB gemessen - an Ort und Stelle gerichtet. Danach wollte es dann auch klappen... ☺ ☺

Es ist doch immer wieder beeindruckend, was 2 Geburtstags-Bierchen vor einem Rennen so für handwerkliche Geschicke freiwerden lassen ☺ ☺

Am Ende konnte aber Michael Kaltenpoth ungefährdet mit 243,38 Runden den Gruppensieg vor seinem Sohn (241,68) und dem Hellblauen (240,72) einfahren. Es folgten Lutz Müller (238,47) sowie Mehmet Simsek (236,78) und Andreas Leben (227,05).

ZUSAMMENFASSUNG

Nach Runden ergab sich folgendes Ergebnis:

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1. Michael Kaltenpoth | 243,38 Runden |
| 2. Dennis Kaltenpoth | 241,68 Runden |
| 3. Patrick Fischer | 240,72 Runden |

Der böse Concours wollte es dann aber so sehen:

- | | |
|------------------|-------------|
| 1. M. Kaltenpoth | 65,5 Punkte |
| 2. Lutz Müller | 62 Punkte |
| 3. Mehmet Simsek | 61 Punkte |

ENDE

Der Tagessieg ging damit an Patrick Fischer (128,5) vor Michael Kaltenpoth (126) und Lutz Müller (124).

Somit holten die beiden "Verfolger" 4,5 bzw. 2 Punkte auf den Gesamtführenden auf.

CREDITS

„Business as usual“ - ohne Beanstandungen führte das Team Neuwerk souverän durch den Nachmittag und ließ weder bei der Versorgung der Fahrer noch in der Ausführung der Rennleitung irgendwelche Wünsche offen...

AUSBLICK

Das Finale der Serie steigt eine Woche nach dem DSC-West Auftakt ebenfalls bei der Scuderia in Siegen. Auf Holz also wird sich zeigen, wer von den 3 Aspiranten den Pokal des Meisters mit nach Hause nehmen darf. Und es könnte spannender kaum sein. Gesamtführender ist Lutz Müller mit 255 Punkten. Schlappe 5,5 Punkte dahinter der Hellblaue, dem Siegen nicht unbekannt ist! Weitere 2 Punkte hinter dem Hellblauen schon Michael Kaltenpoth.

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

Slot Langstrecken Pokal

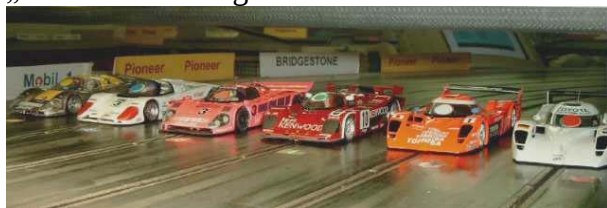
1. Lauf am 30./31. März 2007 in Trier

Kommendes Wochenende nimmt auch der Slot-Langstrecken-Pokal (SLP) im Südwesten wieder seinen Betrieb auf. Traditionell bilden die 12h von Trier den Auftakt dieser beliebten Serie.

Was dies mit dem Westen zu tun hat . . .!? Eher wenig - jedoch sind in der dritten Saison hintereinander zwei westliche Teams in dieser Serie engagiert, welche ausschließlich auf Holz und mit Moosgummi Bereifung ausgefahren wird.

Dies ist zum einen das Team Plastikquäler (in 2007 mit Sebastian Nockemann, Ralf Seif, Jan Uhlig und Mirko Weber besetzt) und zum anderen WW-Racing, welches früher „Drinking for Schwerte“ hieß. Hier greifen heuer JanS, Ingo Vorberg und Ingolf Weber zum Regler.

Während die Plastikquäler in den letzten Jahren jeweils ganz vorne mitmischten, wuselte WW-Racing bislang eher im hinteren Feld herum. Hier ist der neue Teamchef (JanS) allerdings der Ansicht, man müsse in 2007 einmal „etwas mehr Gas geben“ . . . ☺☺



Plastikkleber (2. v.l.) in 2005 mit dem besten Ergebnis in Trier: P3 . . .

Die WW-Vorläufer schafften übrigens P12 im Rennen und P3 in der Bier-Wertung . . . ☺☺

„Urvater“ des SLP sind sicherlich die 12h von Trier, welche in dieser Form seit 2001 ausgetragen werden. Schauen wir einmal ins Archiv, wer bei den 12h jeweils ganz vorn zu finden war:

Jahr	Sieger	Zweite	Dritte
2001	P.O. Racing	Lucky Sports	Rot-Gelb
2002	Dr. Slot	Lucky Sports	DidiThowe
2003	Dr. Slot	Jägerteam	Team DiDi
2004	Jägerteam	Dr. Slot	TST Austria
2005	No Limits	Dr. Slot	Plastikquäler
2006	No Limits	Dr. Slot	Jägerteam

Zur Erläuterung: Mit Ausnahme von 2004 (Motorprobleme) war der Trierer Peter Oberbillig immer auf P1 zu finden - in den beiden Vorjahren jeweils zusammen mit Martin Bartelmes und Kevin Krollmann im Team.

Auch der Name Dr. Slot hat Tradition in Trier. Dr. Slot in aktueller Besetzung (Alfons Bartelmes, Alex Ortmann, Dietmar Schmeer) lief in den beiden Vorjahren in Trier jeweils „nur“ auf P2 ein . . .



Im Vorjahr holten die Plastikquäler die goldene Ananas (P4) und WW landet nach massiven technischen Problemen nur auf P19 . . .

Der SLP setzt Zeichen . . .

Was in anderen Regionen und Serien den „Bonzen“ vorbehalten ist, hat die SLP bereits seit Jahren als Standard etabliert: Die Anwesenheit aller Teams und Fahrer am Freitag: Aufgrund der hohen Teilnehmerzahlen (in TR regelmäßig mehr als 60) beginnt der eigentliche Rennbetrieb bereits am Samstag Früh gegen 9:00h. Somit müssen Training und Quali bereits am Freitag absolviert sein - und niemand findet dies wirklich absonderlich. Dies ist halt das Gesetz der großen Zahl, welches den SLP als ersten erteilte . . .

Neu für 2007: Im SLP werden die Motoren ausgegeben. Dies soll die Chancengleichheit erhöhen und einigen „Über-Maschinen“ den Garaus machen. Man darf gespannt sein, ob und wann andere Serien, bei welchen Chassis- und Reifentechnik ähnlich ausgereizt sind, diesen Schritt nachvollziehen . . .

Für den SLP traf die Maßnahme jedenfalls auf überwiegend positive Kritik !! Und bisherige Tests lassen nicht erwarten, dass der Fahrspaß auf der Strecke bleibt. Allerdings müssen sich etliche Lästermäuler nun glatt neue Gesprächsthemen suchen . . . ☺☺

Paradigmenwechsel . . . !?



Zur Einstimmung nebenstehend ein Foto aus der guten alten Zeit: Trier Gbf unmittelbar vor dem 12h Rennen . . .

Flüssige Nahrung hat im RC Trier traditionell einen recht hohen Stellenwert . . . !!

Ging man in früheren Jahren die Sache mit ausgefeilter Logistik und angemessener Lagerhaltung an, präsentierten die Trierer vor dem 12h Rennen 2004 DEN Fortschritt schlechthin: Die BDV (Bierdirektverbindung, damals etwas salopp auch „Stubbies Run“ bezeichnet) - aus Bitburg über die Eifelhöhen direkt ins Renncenter verlegt, welche eventuell auftretende Versorgungsengpässe nachhaltig vermeiden helfen sollte . . .



Nach nur 2 Jahren intensivster Nutzung wurde das im Slotracing einmalige Hochleistungs-Bauwerk im Januar unter größter Geheimhaltung gesprengt . . . ☹☹

Was ist passiert !? Martin B. hat die gesamten Erlöse aus dem Verkauf der SLP-Spoiler in den Kauf einer Kaffee Plantage in Nicaragua investiert. Stolz präsentiert er kürzlich die erste eigene Ernte aus fairem Anbau.



Geheimes Foto vom Ende der Pipeline „BDV“ . . .



WWW-Hintergrund:

12h Trier 2006: Die Teams No Limits und Dr.Slot verweigern am Renntag weitgehend die Bieraufnahme. „Jetzt nicht !“ lautete i.d.R. die leicht verkrampft gegebene Antwort . . .

Ein vorläufiger Höhepunkt war beim SLP-Finale 2006 in Stuttgart erreicht: SLP-Chef Martin B. war tagsüber überwiegend mit einer Kaffeetasse in der Hand gesichtet. „Ich muss ! Hat der Teamchef gesagt !“ war leicht gequält zu vernehmen. Auch der „Dr. No“ Boss schlug ein angebotenes Bier mit einem kurzen „Danke, gerne nach dem Rennen !!“ aus . . .

Unbestätigten Gerüchten zu Folge haben die Stuttgarter deshalb einen zusätzlichen wöchentlichen Clubabend einführen müssen, um den ungetrunken gebliebenen Hektolitern Herrn zu werden . . .

Die nun anstehende Saison 2007 dürfte rasch zeigen, ob bzw. welche weiteren Auswirkungen (oder Auswüchse !?) dem SLP noch blühen. Wird evtl. sogar das Serienlogo gewechselt !? Ein erster Vorschlag kursiert bereits bei den Serienverantwortlichen (vgl. Fotos rechts) . . . !!



Neue Dimensionen der IT-Durchdringung im Moselraum . . .

Die eher dürftige Berichterstattung anlässlich der 12h von Hamburg verleitete die Trierer zur leichtsinnigen Aussage, das Ganze müsse doch zu geringfügig toppen sein . . . ☺☺

Der findige Technikbeauftragte des RC Trier Joachim Welsch stellte bereits in 2003 fortgeschrittene PC-Technik á la Mosel & Saar vor.

Man beachte besonders den 16-Bit-Arbeitsspeicher, welcher bei Bedarf leicht erweitert werden kann . . . !!



Auch über den Weitertransport dermaßen aufbereiteter Informationen vom Rennen machten sich die Folks vom RC ernsthaft Gedanken . . .

Bis zu den Höhen der Eifel wird die Sache auf kleiner Flamme gekocht, um die innerstädtischen Nachbarn nicht übermäßig zu belästigen. Letztlich sind ja nur wenige Kilometer bis zur Relaisstation auf den Mosel-Höhen zu überwinden . .



Dort wird eine Hochleistungsrauchzeichenanlage in einem stillgelegten Eifelvulkan betrieben, die sich wirklich (im wörtlichen Sinn!!) sehen lassen kann . . .

Auf den Eifelhöhen generierte Rauch-/Lichtsignale werden anschließend per Satellit ausgewertet und zeitnah ins Slot-/Scalerracingforum übermittelt . . .



Slot-/Scalerracingforum

Selbst ein Backupsystem wurde von Joachim entwickelt und flugs auf dem Innenhof des RC eine Kurier-Basis für schnelle Flugverbindungen eingerichtet . . .



Man darf also der Highend-Rennberichterstattung von Freitag bis Sonntag aus Trier gespannt entgegen sehen . . . !!

Certified Prütt Reading . . .



Team No Limits

Das Team behauptet mittelbar über seinen Namen, es gäbe für sie keine Grenzen. Jedoch belegte „Dr. Slot“ mit dem Sieg in der SLP Gesamtwertung der beiden Vorjahre, dass auch für „No Limits“ (mit Martin Bartelmes, Kevin Krollmann und Peter Oberbillig) bisweilen die Bäume nicht in den Himmel wachsen . . .

Mit heftigstem Gegenwind ist für die Dauersieger von „No Limits“ bei den 12h von Trier in 2007 also allemal zu rechnen . . .

Denn beiden Verfolger-Teams „Dr. Slot“ und „Plastikquäler“ fehlt halt noch der Triumph in den heiligen SLP-Hallen von Trier . . .

Ob diese Tatsache dem „No Limits“ Teamchef aber den Schlaf raubt !?

Bislang sieht es nicht wirklich so aus . . . kann aber auch nur Tarnung sein . . . ☺☺



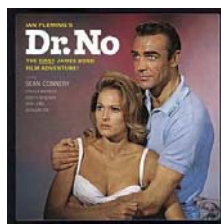
Für die Rennberichterstattung ist jedenfalls ein neu entwickelter „Petrograph“ bereits fest eingeplant, welcher P.O.'s Mimik quasi Online den Stand der Dinge rapportieren lässt . . .

Allein mit dem Petrographen sollten die wesentlichen Facts aus Trier dem geneigten Publikum bereits sauber kommuniziert werden können !? !?

„Petrograph“



Alles im grünen Bereich - No Limits at all !!	Wenig- stens die Technik hält !	Bullshit !! - Dr. Slot ist vorne !
---	--	--



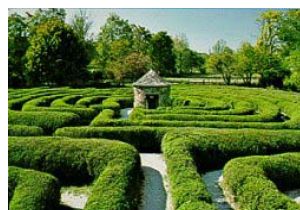
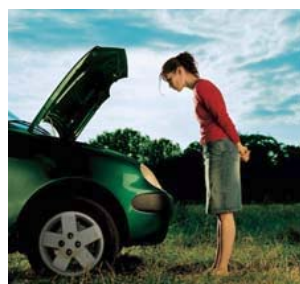
Team Dr. Slot

Nach dem Teamnamensmix bei den 12h von Hamburg (Slot Limits) schlägt der Autor „Dr. No“ als neuen Namen für die Folks von „Dr. Slot“ vor. Aus dem „No“ ließe sich gut der Untertitel „No victory in Trier at all“ ableiten. Kam doch bislang in Trier immer irgendetwas dazwischen.

Letztes Jahr waren die Siegeshymnen für Alex, Alfons und Dietmar bereits am Freitag Abend fertig geschrieben, bevor im Rennen die Motorpower den Dreien gründlichen einen dicken Strich durch die quasi fertig ausgestellte Rechnung machte . . .

Hinzu kommen die Irrgärten des Gripniveaus, welche einem im SLP den ganzen Tag versauen können . . .

Aber auch hier wurden von „Dr. Slot“ neue Wege beschritten. Unbestätigten Gerüchten aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen zu Folge hat „Dr. Slot“ ein viertes Teammitglied engagiert (vgl. Foto rechts) und sich dazu noch ein Haustier zugelegt (Foto links). Da kann ja nun wirklich nichts mehr schief gehen . . . und der Aufwand für die Teilnahme am SLP steigt unaufhaltsam weiter!



Team Plastikquäler

Die „Plastiker“ (JanS) oder auch „Plastikkleber“ (Schleichender) sind originär ein wirklich starkes Team aus dem Wilden Westen, welches gleich bei seinem ersten Auftritt im SLP mit P3 bei den 12h Trier 2005 aufhorchen ließ . . .

Ab und an sind die Jungs aus dem östlichen Ruhrgebiet (Großraum Dortmund - Hagen - Unna) aber auch arg „unkonventionell“ . . . ☺☺

Und als ob manchmal nicht schon genug Wirbel im Team herrschte, hat man sich für den SLP 2007 um Ralf „Psycho“ Seif verstärkt. Man darf echt gespannt sein, ob der Wahnsinn nun mehr Methode bekommt . . . ☺☺



Mit etwas Glück ergibt ja Minus * Minus Plus und ein Umbau des Slotcars mitten im Rennen oder das Stehenbleiben, um eher zurück zu Muttern zu kommen, entfällt künftig ersatzlos . . . ☺☺

Sehen wir also dem dritten Sturm der Plastikquäler auf die Festung Trier gelassen entgegen („Einmal in Trier vor den Triern sein!“) - und wünschen ihnen, dass auch sie die notwendige Gelassenheit dazu aufbringen !!



Ansonsten erleben wir halt einmal mehr einen weiteren Abschnitt aus der beliebten Fortsetzungsreihe „einstürzen-de Neubauten“ . . . ☺☺



Für alle Fälle hält der Schleichende in diesem Jahr jedoch entsprechende Hilfsmittel („Tools“) in ausreichender Anzahl bereit . . .



Darüber hinaus wird's noch einen zusätzlichen „Plastiker“-Indikator für den Live-Ticker geben. Der ist quasi selbsterklärend: Wenn dieser Indikator sichtbar wird, ist's halt wie immer . . . ☺☺



Das Jägerteam

In 2004 lagen „No Limits“ sicher in Front und wurden dann aufgrund technischer Probleme nach hinten durchgereicht. Die lachenden Drei waren damals das „Jägerteam“.

Nachdem nun in 2006 „No Limits“ und „Dr. Slot“ die 12h von Trier unter sich ausfuhren, haben die „Jäger“ für 2007 deren Strategie kopiert und einen Nachwuchsfahrer ins Team geholt (vgl. Foto rechts). Pierre Stein soll die Jäger nachhaltig zurück auf die Erfolgsspur bringen . . .



Man darf gespannt sein, ob diese Strategie bereits in 2007 aufgeht !? Oder die „Jäger“ am kommenden Wochenende - ähnlich den 12h in 2005 - mit leeren Händen da stehen - und sich ihr Schachzug auf dem Transfermarkt eher als Zukunftsinvestition erweisen wird . . . !?



Fest steht, dass die „Jäger“ auch in diesem Jahr wieder auf die SLP Pirsch gehen und zum erweiterten Favoritenkreis für die 12h von Trier zählen . . .



Und so schlimm wie in der Story von Wilhelm Busch wird's für die schnelle Truppe aus dem Saarland (und neuerdings auch aus dem Hunsrück) schon nicht kommen . . . ☺☺



Kurz und knapp . . .

Zusätzlich zur SLP Stammbesetzung (18 eingeschriebene Teams) wird mit Team „Nighthawk“ ein 19tes Team an Start sein - besetzt ist „Nighthawk“ mit Bob Clark, der Kreck Family und Mike Wagner.

Gut, dass bei den 12h kein Schwenkgrill aufgestellt wird . . . ☺☺

Gefahren werden jeweils zwei Durchgänge zu je 6 * 15 Minuten pro Spur, was für jedes Team 3h reine Fahrzeit ergeben wird . . .



Technische Abnahme und Quali sind für Nacht-eulen ausgelegt: Am Freitag geht's erst ab 22:00h ans Eingemachte . . .

Das letzte Gerücht . . .

I. Kurz vor Redaktionsschluss erreichte die Redaktion noch ein weiterer Vorschlag für das neue SLP-Logo (s.o. - Abschnitt „Paradigmenwechsel“), den wir den Lesern keinesfalls vorenthalten möchten . . . ☺☺

(Man beachte das flotte Design der Untertasse !!)



II. Wie wir im Slot-/Scaleracing-Forum kürzlich gelernt haben, wird der SLP verwerflicherweise diktatorisch geführt, was wiederum für die Vereinheitlichung des im SLP gefahrenen Motorentyps verantwortlich gemacht wird !!

Derzeit geht im Wilden Westen unter den Serienchefs, welche auf Einheitsmotoren setzen (i.e. 245, DTM, Gr.C, GT/LM, Käfer-Cup, NASCARs), massiv die Angst um, der Umkehrschluss könne gelten !! Dann würden auf einen Schlag zahlreiche, bisher unbescholtene Serien-Chefs in den Stand von Diktatoren erhoben . . . !?



Die „Elefantenrunde“ - eine Anhäufung von Diktatoren . . . !?

Letzten, unbestätigten Gerüchten zufolge stehen die 245 sowie die NASCAR unmittelbar vor dem gesellschaftlichen Aus, weil sie zusätzlich Motor-tester verwenden, um die Teilnehmer zu quälen.

Derzeit laufen in einigen Serien hektische Bestrebungen, durch künstliche Schaffung von Motorenvielfalt der Verleihung des ungeliebten Titels zu entgehen. Bis tüchtige Geschäftsleute Alternativen anbieten können, wird gar die Umlackierung goldener und schwarzer Carrera Motoren erwogen !!

III. Gewöhnlich gut informierte Quellen wollen darüber hinaus wissen, dass der SLP Diktator die Trierer Holzbahn im Kamin verfeuern will - Martin B. habe nur noch Plastikschiene im Hinterkopf, war zu vernehmen (vgl. Foto) . . .



Der Diktator und sein Handlanger (älteres Archivfoto, an den Getränken leicht erkennbar !!)

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien Mitte / SLP](#)

Nachfolgend noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

Renncenter Trier
54290 Trier

Url

www.renn-center-trier.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, 48,53m lang

Historie

2006 (20 Teams)

1. No Limits	Jaguar XJR-9 LM	1.338,53
2. Dr. Slot	Jaguar XJR-9 LM	1.314,00
3. Jägerteam	Jaguar XJR-9 LM	1.307,06
4. Plastikquäler	Jaguar XJR-9 LM	1.304,25
5. Slotlickers	Jaguar XJR-9 LM	1.298,42
6. TST Austria	Nissan R89C	1.279,51

Zeitplan

Freitag, 30. März 2007

ab 14:00h freies Training

ab 22:00h technische Abnahme (Reihenfolge anhand Saisonstand 2006 !!)

ab 23:00h Qualifikation

Samstag, 31. März 2007

ab 09:00h Rennen (drei Gruppen / 2 Läufe)
anschließend Siegerehrung

2005 (20 Teams)

1. No Limits	Toyota GTone	1.473,12
2. Dr. Slot	Toyota GTone	1.463,91
3. Plastikquäler	Jaguar XJR-8 LM	1.455,91
4. Slotracing XL	Jaguar XJR-8 LM	1.448,01
5. MCW-Racing	Jaguar XJR-8 LM	1.435,13
6. Jägerteam	Porsche 962 Kurzsch.	1.430,41