

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 175 -  
22. September 2008

## Editorial ....

Moin Folks . . . „bunt“ sollte das zurück liegende Wochenende sein: Am Samstag fuhren die NASCAR Grand National in Swisttal sowie der C/Team-Cup im Dortmunder ScaRaDo. Etwas weiter entfernt war zum dritten Mal in diesem Jahr SLP Time - und zwar in Stuttgart. Der Sonntag war für den Classic Formula Day in Kottenheim reserviert . . .

Kommende Woche wird es etwas übersichtlicher: Samstag ist der 5. Lauf zur GT/LM beim SRC Köln in Weidenpesch angesagt. Sonntag folgt der 6. Lauf zur Vintage Slot Classic in der Duisburger Rennpiste und ab Montag brechen bereits die Schulferien in NRW aus . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 175 wird nicht auf das Geschehen vom Wochenende

eingehen. Der Bericht von den NASCAR folgt kommenden Montag und vom Classic Formula Day sogar erst Mitte Oktober. Vom C/Team-Cup im ScaRaDo gibt es keinen Bericht und über den SLP wird an anderer Stelle zu lesen sein. Dafür lieferte „Poldi“ eine tolle Story zum Ashville 600 vom vorletzten Samstag . . . Auch die Abteilung Vorberichte ist übersichtlich: Zum vorentscheidenden GT/LM Lauf in Köln spekulierte der Schleichende ein wenig herum - das war's . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Ashville 600  
am 13. September 2008 in Bad Rothenfelde
- GT/LM-Serie  
5. Lauf am 27. September 2008 in Köln

## Ashville 600

am 13. September 2008 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy Lippold

Am 13. September fand mit dem „Ashville 600“ das erste Langstrecken-Einzelrennen bei der S.R.I.G. Teuto statt. Nur eine Woche nach dem fünfjährigen Bestehen der „Slotracing Interessengemeinschaft Teutoburger Wald“ stellte dieses Event eine weitere Attraktion bei den vielfältigen Aktionen im Bad Rothenfelder Renncenter dar.

### Strecke

S.R.I.G. Teuto  
Im Dorf  
Ortsteil Aschendorf  
49214 Bad Rothenfelde

### Url

[www.schlitzrennen.de](http://www.schlitzrennen.de)

### Strecke

6-spurig, Carrera - Track, 32,15m lang

Die Idee für ein solches Langstreckenrennen gab es schon länger. Es fehlte nur ein passender Aufhänger. Dieser wurde bei einem Käfer-Cup Rennen in Moers 2007 gefunden, als man einige der Fahrzeuge begutachten konnte, die

in der Duisburger Rennpiste bei den Carrera Panamericana Rennen eingesetzt werden. Von nun an war zumindest klar, dass man ein Rennen mit Amischlitten der fünfziger Jahre veranstalten wollte.



Fahrerlager beim „Ashville 600“ . . .

Die Carrera Panamericana ist natürlich etwas ganz spezielles, aber man brauchte gar nicht so weit abzuschweifen. Schließlich fährt man seit geraumer Zeit erfolgreich eine Clubserie nach dem Reglement der Grand National Stock Cars von Manfred Stork. Da die großen Limousinen der fünfziger Jahre gegenüber ihren jüngeren

Konkurrenten in Sachen Abmessungen und Gewicht benachteiligt sind, veranstaltet Manfred schon seit Jahren einen eigenen Lauf nur für diese Fahrzeuge. Der findet traditionell immer beim SRC Niederrhein in Moers statt. Das Stork'sche NASCAR Reglement bildete also die Grundlage für das Langstreckenrennen.

Die Distanz war auch recht schnell festgelegt. Da die Bahn in Bad Rothenfelde 6-spurig angelegt ist, sollten auf jeder Spur 100 Runden absolviert werden. In Anlehnung an die amerikanischen NASCAR Rennen entstand so der Name „Ashville 600“. Da NASCAR aber nun mal nicht jedermanns Sache sind, wurde das Reglement soweit abgeändert, dass es jedem Teilnehmer freigestellt war, wie er sein Fahrzeug dekorierte. Außerdem waren auch Phantasievarianten zugelassen, also Autos im NASCAR Look, die es in der Realität so nie gegeben hat.

Schon zu Beginn der Saison 2008 war das Clubreglement im Gegensatz zum Regelwerk von Manfred Stork dahingehend abgewandelt worden, dass bei uns keine Convertibles, also Cabriolets mehr erlaubt sind.



**Das Starterfeld in Bad Rothenfelde kam ohne „Convertibles“ aus . .**

Nachdem die Rahmenbedingungen soweit abgesteckt waren, konnte mit der eigentlichen Planung begonnen werden. Die Idee begeisterte die Besucher des Aschendorfer Renncenters und schon bald war den Veranstaltern klar,

dass man ein Teilnehmerlimit festlegen musste, um die Veranstaltung vernünftig über die Bühne bringen zu können. Die prognostizierte Fahrzeit lag bei knapp zwei Stunden, inklusive Umsetzpausen. Um den Renntag nicht in Stress ausarten zu lassen, wurde daher die maximale Teilnehmerzahl auf achtzehn begrenzt. Es dauerte keine Woche und alle Startplätze waren vergeben. Jeder Teilnehmer musste gleich bei der Nennung sagen, mit welchem Fahrzeug er das Rennen bestreiten wollte. Hier zeigte sich recht schnell, dass die überwiegende Mehrheit Autos im NASCAR Look an den Start rollen würden. Das hat nämlich den Vorteil, dass man die Boliden auch in der Grand National Clubserie fahren darf. Dummerweise hat sich der Hauptproduzent für historische NASCAR Decals, Fred Cady, Ende 2007 zur Ruhe gesetzt. Die Beschaffung der Decalbögen stellte somit ein leichtes Problem dar. Ein USA Aufenthalt im Februar wurde genutzt, um bei dortigen Händlern größere Mengen Naßschieber zu bunkern. Die technische Seite stellt hingegen kein Problem mehr dar seit es die von Nicole Brühl gefertigten GFK Chassis gibt. Nicole erklärte sich auch im Vorfeld bereit,

extra für die schmalere Fahrzeuge ein Angewinder Chassis zu konstruieren. Wen wundert es da, dass zwölf der eingesetzten Slotcars mit Fahrwerken von Nicole Brühl unterwegs waren.

Die nächste Herausforderung war die Zeitnahme. Bei der SRIG-Teuto ist diese von Uwe Langenkamp programmiert worden. Ihre Zuverlässigkeit hat sie bei zahlreichen Rennveranstaltungen unter Beweis gestellt, nur der Modus

„Rundenrennen“ war nie über das Entwicklungsstadium hinausgekommen, weil man ihn in der Praxis ja auch nie brauchte. Zwei Wochen vor dem eigentlichen Renntermin war auch diese Hürde genommen.



**Mittagspause . . .**

Die größte Ungewissheit lag aber in der Reifenfrage. Sowohl die S.R.I.G. Teuto als auch die NASCAR Serien von Manfred Stork fahren mit GP Tyres. Von daher stand von Anfang an fest, dass das Rennen auch mit diesen Gummis gefahren werden sollte. Der Ruf der Reifen ist nicht der beste - eher unverständlich wenn man die derzeitige Situation auf dem Sektor der Polyurethan-Reifen betrachtet. Dass GP Reifen ausgewogene, faire Rennen bieten, beweisen die Storkschen NASCAR Serien schon seit Jahren und auch in der S.R.I.G. sind nach und nach die Kritiker verstummt. Trotzdem lautete die spannende Frage, ob die Reifen diese lange Distanz (wir reden hier immerhin von 19,29 Kilometern) überstehen würden. Jürgen Plan, der Hersteller zeigte sich jedenfalls von der Idee begeistert und stellte sich spontan als Sponsor zur Verfügung.

Richtet man solch eine Veranstaltung zum ersten Mal aus, möchte man natürlich alles möglichst stressfrei über die Bühne bringen. Auf der anderen Seite ist aber auch damit zu rechnen, dass es irgendwo immer mal hakt. Um hier genügend Handlungsspielraum zu haben, war die Starterzahl begrenzt worden. Das Renncenter öffnete auch erst um 11 Uhr seine Pforten. Somit blieb den Veranstaltern genügend Zeit, alles vorzubereiten. Die Teilnehmer waren schon im Vorfeld informiert worden, ihre Test und Abstimmungsfahrten an den Clubabenden durchzuführen, denn am Renntag stand eine umfangreiche technische Abnahme an.

### Technische Abnahme und Quali

Ab zwölf Uhr baten Andreas Lippold und Maik Zoglauer die Probanden einzeln zur technischen Kontrolle. Entgegen der sonst üb-

lichen Prozedur mussten die Autos diesmal aufgeschraubt vorgeführt werden, ja sogar ein Hinterrad musste demontiert werden damit es vermessen werden konnte. Das alles geschah natürlich um den Reifenverschleiß genau dokumentieren zu können. Nachdem alle achtzehn Fahrzeuge die Abnahme passiert hatten stand der Fototermin an. Jeder Bolide wurde im Bild festgehalten und nach einem abschließenden Gruppenfoto ging es dann in den Parc Fermé.

**„Poldi“ at work . . .**

Willi Miebach spielte die Glücksfee und ermittelte durch Auslosung die Reihenfolge für das nun folgende Qualifying. Michael Neumann, den Rookie unter den Teilnehmern erwischte es als Ersten. Er ging auf Nummer sicher und fuhr eine Minute auf der Spur drei ohne Abflug. Die Rennleitung notierte für ihn eine 9,506s als schnellste Runde. Willie Knigge ließ als dritter Fahrer erstmals aufhorchen, als er seinen '57 Chrysler 300 mit 8,483 sec. um den Kurs wuchtete. Die Topzeit des Qualifying setzte aber Mike Butz mit seinem '59 Chevy Impala den er in 8,239 sec. über die Bahn prügelte.

**Die späteren Top 3 in der Übersicht . . .**

## 1. Startgruppe



Um 15 Uhr wurde es dann Ernst. In der ersten Startgruppe stellten sich Wolfgang Ullrich und Thomas Hüge (beide '57 Ford Fairlane 500), Thies Voss ('53 Studebaker Starliner Coupe), Matthias Knost ('53 Ford Victoria), Werner Baumgart und Michael Neumann (beide '57 Chevrolet Bel Air) unter dem Dunlopbogen auf. Für Wolfgang Ullrich war das Rennen eine Premiere mit Fahrzeugen dieser Kategorie. Da er NASCAR nicht besonders mag, hatte er seinen Ford Fairlane in Lindgrün/Weißer Straßenversion gebaut. Beim Qualifying ließ er es mit dem erst kurz vorher fertiggestellten Wagen eher gemächlich angehen. Im Rennen kam er dann aber immer besser zurecht und es zeigte sich schnell, dass er nicht umsonst zu den Topfahrern bei der S.R.I.G. Teuto zählt. Siebzehn Sekunden machte er alleine im ersten Heat auf den zweitplatzierten Thomas Hüge gut. Beachtlich auch die Leistung von Matthias Knost und Thies Voss, die die schmalsten Fahrzeuge mit selbstgebauten Chassis mit Inliner Motoranordnung im Feld pilotierten. Viel Beachtung fand dabei der '53 Ford Victoria den Matthias im Army Look dekoriert hatte. Gegen 17 Uhr war die Gruppe durch.



Im „Army Look“ - '53er Ford Victoria von Matthias Knost ...

## 2. Startgruppe



'57er Chevy Bel Air von Mario Broksch ...

Nun hieß es für Thomas Franke ('57 Chrysler 300), Carsten Scholz und Mario Broksch (beide '57 Chevy Bel Air), Wjatscheslaw Portnjagin ('57 Ford Fairlane 500), Martin Picker ('56 Chevy Bel Air) und Christoph Müller ('58 Ford Edsel) „Gentlemen start Your engines!“.

In diesem Lauf dominierte Carsten Scholz. Christoph Müller fehlten am Ende etwas mehr als zwei Minuten auf den Bielefelder. Im Gesamtklassement musste er sich auch noch hinter Wolfgang Ullrich anstellen. Trotzdem war die Leistung beeindruckend, wie jeder der den weißen Dampfer in Action gesehen hat, bestätigen konnte.



„Dampfer“ - '58er Ford Edsel von Christoph Müller ...

Das zweite Dickschiff in der Startgruppe wurde von Thomas Franke pilotiert. Der Chrysler 300 des Bielefelders war mit 178 Gramm das mit Abstand schwerste Fahrzeug des Rennens. Das hohe Gewicht bewirkte eine satte Straßelage was immerhin in Platz Sieben im Qualifying resultierte. Jetzt im Rennen kehrte sich dieser Vorteil um. In Erwartung eines hohen Reifenverschleißes verwendeten viele Teil-



nehmer große Hinterräder und wählten eine lange Übersetzung. Das führt aber zu einer höheren Erwärmung des Motors. Wenn nun auch noch das Fahrzeuggewicht sehr hoch ist, kommt es bald zu einem Leistungseinbruch. Immerhin gelang es Thomas, doch den 3. Platz in der Startgruppe knapp ins Ziel zu retten.

### 3. Startgruppe



Kurz nach 19 Uhr wurde es ernst für die Startgruppe der sechs Bestqualifizierten. Polemann Mike Butz mit dem '59 Chevy Impala auf Spur eins. Daneben Andreas Lippold ('58 Plymouth Belvedere), Willie Knigge und Lothar Warmeling (beide '57 Chrysler 300), Maik Zoglauer ('56 Chevy Bel Air) und Thorsten Florijan ('58 Chevy Impala).

Den ersten Heat konnte Willie knapp vor Mike gewinnen. Der zweite Durchgang ging an Pol-di. Dann kam Thorsten als Erster ins Ziel. Lothar verabschiedete sich derweil aus dem Kreis der Sieganwärter. Ein loser Leitkielhalter und ein nicht sauber verklebter Reifen machten den Chrysler ab dem vierten Durchgang nahezu unfahrbar.



„Drücken, bis der Arzt kommt“ . . . ☺☺

Als der Bahnstrom nach 600 Runden zum letzten Mal abschaltete wusste zunächst keiner, wer nun gewonnen hatte. Dann spuckte der Drucker ein beeindruckendes Ergebnis aus: Mit einer Fahrzeit von 1:27'49,10 Stunden

gewann Thorsten mit nur 1,86 Sekunden Vorsprung vor Mike Butz, der wiederum ganze 0,03 Sekunden vor Andreas Lippold ins Ziel kam. 6,66 Sekunden dahinter Willie Knigge auf Platz Vier. Platz fünf ging an Carsten Scholz. Und Maik Zoglauer, der ein unauffälliges Rennen gefahren war, sicherte sich mit seiner konstanten Fahrweise den 6. Rang.

### Fazit

Die wichtigste Erkenntnis aus dem Rennen war, dass die Reifen über die gesamte Rennstrecke hielten. Nicht nur das, auch die Konstanz war beeindruckend. Im ersten Heat gab es jeweils einen kleinen Einbruch bei den Rundenzeiten, den man aber eigentlich immer beobachten kann, wenn die frisch hergerichteten Reifen die ersten fünfzig Runden absolviert haben. Dieser Einbruch betrug im Schnitt zwei bis drei Zehntel. Erstaunliches förderte auch die Nachkontrolle zu Tage: Kein Reifen hatte mehr als zwei Zehntel Millimeter im Durchmesser verloren. Der Reifenverschleiß war also äußerst gering. Vor diesem Hintergrund ist der schlechte Ruf der GP-Reifen unverständlich. Die Teilnehmer hatten jedenfalls ihren Spaß und erste Rufe nach einem Rennen mit noch längerer Distanz wurden bereits laut. Mal sehen wie's weiter geht... ☺



Das Siegerfahrzeug . . .

Alles weitere gibt's hier:

[S.R.I.G. Teuto](#)

## GT/LM-Serie

### 5. Lauf am 27. September 2008 in Köln

Aller guten Dinge sind Drei: Dementsprechend sollte beim 5. Lauf zur GT/LM in Köln alles bestens werden ☺ Denn zum dritten Mal in Folge gastiert die Rennserie beim SRC und trägt ihr Langstreckenrennen auf der großen 49m-Bahn im Weidenpescher Keller aus . . .

### Technik . . .

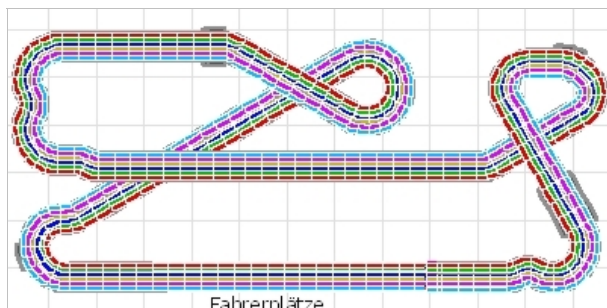
Dieses Kapitel ist schieres Recycling aus dem Vorjahr: Man gehe bitte von einem Ausgangswert für die **Übersetzung** von ca. 27,5mm pro Motorumdrehung aus.

Viel „länger“ sollte man nicht werden, da einerseits zu viel Zeit in den engen Passagen liegen bleibt und andererseits irgendwann (i.d.R. sogar recht schnell) thermische Probleme mit dem Bison auftreten bzw. es Schwierigkeiten auf der Bremse gibt !!

Bahnchef Hans Quadt betonte in 2007 hingegen sogar, dass der Bison in Köln durchaus auch mit geringerer Wegstrecke bewegt werden könne . . .



Ein halbwegs gelungener Versuch, die knapp 50m „Köln Arena“ - trotz niedriger Kellerdecke - ins Bild zu setzen . . . ☺☺



Und hier das passende „Luftbild“ dazu - Fahrtrichtung: An den Fahrerplätzen nach rechts . . .

Obacht: Der Kurs ist wellig !! Die **Bodenfreiheit** von Chassis und Karosserie sollte (auch

vorne !!) deutlich oberhalb des berühmten Millimeters gewählt werden - dies ist speziell für die S24-Fahrer eine rechtzeitige und unvermeidliche Ansage !!

### Kaffeesatz . . .

Beginnen wir mit dem einfachen Teil: So voll wie im letzten Jahr (mit 27 Teams) wird es heuer nicht. Ok, ok - das war nicht wirklich eine Leistung . . . ☺☺



Das volle und bunte Starterfeld aus 2007 . . .

Das Orakel bleibt bei einfachen Gleichungen: Bei normalem Verlauf sind nur vier Paarungen siegfähig: Laufenberg/ Nötzel sind wie üblich favorisiert. Ferner kommen als Verfolger nur die Teams Bolz/JanS, Nockemann/Schnitzler sowie Schnitzler/Wondel in Frage. Wobei Letztere eher einen Außenseiter Status aufweisen . . .

Der Dreikampf der anderen Teams weist diverse psychologische Elemente auf: Laufenberg/Nötzel haben Köln bereits zwei Mal gewonnen und genießen zumindest zu ½ Heimascari Status. Jedoch gingen die zwei letzten Rennen zur GT/LM sauber verloren - einmal an Bolz/JanS (Duisburg) und ein Mal an Nockemann/Schnitzler (Moers). Zwar befinden sich Laufenberg/Nötzel noch sicher in Führung - das Restprogramm bietet jedoch nicht wirklich traumhafte Aussichten: In Bad Rothenfelde weisen Nockemann/Schnitzler von den drei Teams als einzige fundierte Bahnerfahrung auf und beim Finale in Wuppertal gab es für Laufenberg/Nötzel bislang noch nichts zu holen - so man denn überhaupt dort angetreten ist. Folglich muss für Laufenberg/



Nötzel zwingend ein Sieg in Köln her - oder die Chancen auf Titelverteidigung schwinden drastisch . . .



**Die schnellste Startgruppe in 2007 . . .**

Hingegen wissen sowohl Bolz/JanS als auch Nockemann/Schnitzler mittlerweile, dass (und wie) die in der Vergangenheit kaum angreifbaren Titelverteidiger zu schlagen sind. Technisch sind beide Teams - zwar auf konstruktiv höchst unterschiedlichen Wegen - dazu in der Lage. Fahrerisch wohl auch, sofern wie zuletzt blitzsaubere Leistungen abgerufen werden können. Allerdings lastet auf beiden Teams gleichermaßen der Druck des Gewinnen-Müssens - ansonsten dürfte der Titel durch den Schornstein entweichen . . .

Eine mehr als spannende Ausgangslage also vor dem vor-entscheidenden 5. Lauf in Köln. Drei Teams müssen und können theoretisch gewinnen - aber nur ein Team kann es am Ende faktisch . . . ☺☺

Erschwerend hinzu kommt, dass die erste Startgruppe längst nicht mehr so homogen besetzt ist wie im Vorjahr - und somit eine ordentliche Portion Glück dazu gehört, ohne Behinderung oder ernsthafte Schäden über die 90 Minuten zu gelangen. Dies belegte wohl am nachdrücklichsten der 2. Lauf in Kamp-Lintfort, als sämtliche Mitfavoriten in der zweiten Kurve ihrer Siegchancen beraubt wurden . . .



**Die 2008<sup>er</sup> GT/LM-Waffe von Uli Nötzel und Hans Quadt, ein Courage C52 . . .**

Zur Komplettierung der Top 6 wird hoffentlich ein erneut sehenswerter Fight der Wuppertaler Bolz/Christians und des Kölner Heimteams Nötzel/Quadt geboten. Beide Teams zeigten in 2007 die Show schlechthin, beharkten sich über alle Spuren auf Meterabstand und liefen am Ende mit lediglich 11 Teilmetern Differenz ins Ziel . . .

Beide Teams können übrigens völlig unbeschwert aufgehen - denn, sieht man einmal von mehreren Totalausfällen in Folge ab, ihnen sind die Positionen 4 und 5 der Gesamtwertung kaum noch zu nehmen . . .

Die Jungs vom SRC Köln rechnen nicht mit allzu vielen gaststartenden Teams, sodass sich aus deren Reihen am Wochenende mutmaßlich keine weiteren Geheimfavoriten „einschleichen“ werden . . . ☺☺

Bleiben als Heimascaris Vater und Sohn Heß, die eventuell die um P7 der Gesamtwertung rangelnden Teams Hackstein/Tepass, Lippold/Müller, Fischer/Silva-Wittfoot und Eheleute Schnitzler ein wenig anärgern können . . .

### **Organisatorisches . . .**

Keinerlei Neuigkeiten sind von der Front der **Radgrößen** beim auszugebenden Material zu vermelden. Die Durchmesser streuen nunmehr zwischen 26 und 28mm - allerdings darf seitens der Team drei Mal gezogen werden, um einen genehmen Satz heraus zu filtern . . .

**Alles weitere gibt's hier:**

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

### Adresse

SRC Köln

Neusser Str. 629

50737 Köln Weidenpesch

### Url

[www.src-koeln.com](http://www.src-koeln.com)

### Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 49m lang

### Historie

#### 2007 (27 Teams)

1. Laufenberg/Nötzel	Toyota GT-One	529,54
2. Bolz/Schnitzler	Audi R10	524,68
3. Baum/Pasch	Audi R10	523,29
4. Ortmann/Schnitzler	Toyota GT-One	522,56
5. Nötzel/Quadt	Audi R8	520,53
6. Bolz/Christians	BMW V12 LMR	520,42
7. Börger/Schwellenbach	BMW V12 LMR	512,53
8. Kuhl/Schaffland	Courage C52	512,27

### Zeitplan

**Dienstag, 23. September 2008**

ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

**Freitag, 26. September 2008**

ab 19:00h freies Training

**Samstag, 27. September 2008**

ab 09:00h Training / Concours

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:00h Rennen

anschließend Siegerehrung

#### 2006 (17 Teams)

1. Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	515,42
2. Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	507,71
3. Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	503,68
4. Baum/Christians	Porsche 911 GT1	499,13
5. Nötzel/Quadt	Ferrari F50	498,76
6. Bolz/Bolz	Jaguar XJ 220 GT	496,16
7. Fischer/Fischer	Porsche 911 GT1	493,63
8. Fischer/Silva-Wittfoot	Bugatti EB 110 S	487,67