

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 54 -

6. März 2006

Editorial

Moin Folks . . . Ausgabe 54 der „**WILD WEST WEEKLY**“ legt den Schwerpunkt auf die Rennen vom Wochenende . . .

Die 245 bestritt den ersten Lauf in Dortmund und musste gleich in den Hörtetest, als 30 Starter aufliefen: Der Schleichende berichtet. Die ersten Classic Formula Days 2006 zeichnet Taffy in einem Bericht nach und Nick war beim 2. Durchgang der Craftmans Trucks zu Gast . . .

Am kommenden Wochenende fahren die alten NASCARs bereits den 3. Lauf (in Engelskir-

chen) und der Käfer Cup seinen Auftakt in Bad Rothenfelde. Auch der Can-Am Drivers Club soll starten; mehr Informationen gibt's dazu jedoch nicht . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Gruppe 2, 4 und 5
 1. Lauf am 4. März 2006 in Dortmund
- Classic Formula Days
 1. Lauf am 4. März 2006 in Gelsenkirchen
- Craftmans Trucks
 2. Lauf am 5. März 2006 in Köln

Gruppe 2, 4 und 5

1. Lauf am 4. März 2006 in Dortmund

Nach rund zweieinhalb Monaten Pause nahmen am Samstag auch die 245er wieder den Regler in die Hand und eröffneten die Saison 2006. Diese beinhaltet 7 Läufe, welche recht gleichverteilt bis zum Finale kurz vor Weihnachten ausgefahren werden; die Bahnen sind alte Bekannte und der 2. Lauf in Kamp-Lintfort wird gemeinsam mit der 245/Süd ausgefahren . . .

Das Rennen im Dortmunder ScaRaDo beendete die Trilogie aus WW Team Classics, Trans-Am und 245, welche dort an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden ausgefahren wurde. Jetzt ruhen sich die Jungs gründlich aus bis zum August . . . ☺ ☺

Kompakt . . .

- sensationelle 30 Starter nehmen die Saison 2006 in Angriff . . .
- Organisation besteht Hörtetest . . .
- „Pleiten, Pech und Pannen“ bestimmen den Rennverlauf . . .
- Wondel - Christians - Wondel als Gruppensieger . . .
- Frank Hermes und Andrea Fischer überraschend auf den Plätzen 5 und 6 . . .

Strecke . . .

Adresse

ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Das Wetter war im Wilden Westen kein wirkliches Thema. Klar fanden die Sauer-/Siegerländer jede Menge Schnee vor der Haustür; jedoch schaffen im Wilden Westen die Räumdienste unbeeinträchtigt vom Streik im öffentlichen Dienst und Kern-Dortmund ist eh kein Wintersportgebiet . . .

Somit waren die Jungs aus Arnsberg, Bestwig und Soest die ersten an der Bahn und der Duc des Schleichenden hatte deutlich mehr Schnee auf dem Dach als die Aplerbecker auf ihren Straßen . . .

Jetzt aber zum Slotracing: Im Vorfeld der Saison 2006 kamen schon einige Fragen auf:

- Die Gruppe 2 wurde auf 72mm Spurbreite gesetzt. Werden die so erfolgreichen „Dickschiffe“ der Saison 2005 mit dieser reduzierten Breite noch funktionieren - oder ist künftig ein doch eher Gruppe 2 typisches Starterfeld zu bewundern . . . !?
- Wie wirkt sich die Verringerung der Spurbreite auf 78mm in der Gruppe 4 aus !? Man sollte vermuten: „Gar nicht !!“. Aber bringt das eventuell die Renaissance der BMW M1 mit sich . . . !?
- Dazu hatten zahlreiche neue Gesichter vorgeannt: Z.B. Henrik Behrens, Jörg Gerbracht, Dirk Haushalter, Frank Hermes, Andreas Mosel, die Brüder Holger und Peter Sarnow sowie Ingo Vorberg. Wie werden diese, teilweise recht erfahrenen Jungs den Einstieg in die Serie bewältigen . . . !?
- Und auch der Umkehrschluss war eine Frage wert: Wer von den altbekannten 245-Fratzen läuft auch in 2006 wieder auf . . . !?
- Last but not least muss dem Kräfteverhältnis an der Spitze ein wenig Aufmerksamkeit gewidmet werden: Sind Verschiebungen zu erwarten - oder schreiben wir die Reihenfolge bis ans Ende aller Tage fort . . . !?

In Summe also recht reizvolle Fragen, welche am Samstag im ScaRaDo zu klären waren . . .



Spaßmobil in der Gruppe 4: ScaRado Kit des VW 1303S vom Großen Angler . . .

Slotcars und Technik . . .

Die Menge neuer Gesichter führte selbstredend zu einer ebenso großen Menge neuer Slotcars. Die bewährten 245er hatten hingegen wenig Neues zu vermelden - warum auch; in der 245 geht i.d.R. kein Material kaputt und die erfahrenen Slotracer haben die Waffen ihrer Wahl längst gefunden . . . ☺ ☺

Somit blieb's bei sporadischen Neuvorstellungen - sieht man einmal vom Champion der Serie ab: Marcel Wondel brachte mit Käfer, M1 und Toyota Celica gleich drei neue Fahrzeuge an den Start. Und selbstredend trumpfte der Große Angler mit neuem Material auf; ein Käfer in der Gruppe 4 sollte für Fun sorgen und ein IMSA Mustang in der Gruppe 5 für Attacke.

Die meiste Bewegung brachte ansonsten die Gruppe 2: JanS ließ den erfolgreichen Firebird Trans-Am im Koffer und baute binnen weniger Tage einen BMW 2002 auf. Dieter Sommer stellte zwangsläufig den DiSo-Modelle Opel Ascona 400 auf ein Chassis - Marketing muss schließlich sein . . . ☺ ☺



Opel Ascona 400 von DiSo-Modelle in der Gr.2 (ähnlich wie der Fiat 131 eigentlich ein Gr.4 Auto, jedoch mit Sondergenehmigung in der kleinen Klasse unterwegs) . . .

Darüber hinaus bemerkenswert: Viele der Newbees hatten einen kompletten Set von eigenen drei Slotcars im Koffer und mussten nicht auf Leihstellungen von Clubkameraden oder 245ern zurück greifen. Lässt das evtl. auf ein ernsthaftes Engagement auch in den kommenden Läufen schließen . . . !?

Die technische Abnahme stand jedenfalls vor einer echten Herausforderung - das zeichnete sich bereits in der Phase der Vornennungen deutlich ab . . .

Am Ende musste Material für satte 30 Slotracer über die Waage geschleust werden. Das wurde von vier Doppelteams in drei Schichten bewältigt, sodass die Abnahmeprozedur mit 5 Minuten über Fahrplan um 12:35h erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Dass dabei nicht gehudelt wurde, belegen die zahlreichen Loops - gemäß der JanS'schen Definition kam

jedenfalls viel Freude auf („gehe zurück über Los“) . . . ☺ ☺



Neues Slotcar; schön gebaut - Nissan 160 J von Frank Hermes . . .

Racing . . .

Die Besonderheit der Gruppe 2, 4 und 5 ist es, gleich drei Slotcars technisch gut vorzubereiten und möglichst fehlerfrei im Sprint von 6 mal 3 Minuten um den Kurs zu bringen. Diese Aufgabe meisterten am Samstag etliche Folks eher Medium, was in den Ergebnislisten zu recht gediegenen Konstellationen führte:

Top-Favorit **Ralf Christians** stolperte über die technische Nachkontrolle in der Gruppe 2: Ein „NG“ spülte ihn auf Platz 29 der Gesamtwertung. Die gefahrenen Runden hätten immerhin zu P4 in der Gruppe 2 gereicht. Dafür wurde Ralf mit dem Sieg in der Gruppe 4 (124,75 Runden) und Platz 2 in der Gruppe 5 entschädigt.

SteBolz war mit 121,63 Runden auf dem 635 CSi nicht so recht zufrieden. Reichte das doch nicht für die Führung. Auch die 122,36 Runden mit dem M1 ProCar führten nicht auf's Treppchen in der Gruppe 4. So richtig ärgerlich wurde es jedoch, als der 365 GT4 BB in der Gruppe 5 Getriebeprobleme bekam, welche etliche Runden kosteten und ihn somit auf P11 in dieser Gruppe zurück warfen.

Der **Schleichende** war der nächste Strauchler. Nach prima Lauf auf dem Gruppe 2 Marienkäfer (117,12 Runden waren immerhin P4 am Ende) riss an der Gruppe 5 Celica LB die Lötöse am Motor ab: Aus nach gut einem Heat nach bis dahin enorm zügiger Fahrt . . . Da vermochte P6 in der Gruppe 4 nicht wirklich zu entschädigen . . .

HaJü Eifler ist eigentlich immer für ein be-

sonderes Gruppe 5 Rennen gut: Es gibt kaum ein Rennen, wo ihn in dieser Gruppe nicht das Schicksal ereilt. So auch am Samstag, als er in der technischen Abnahme mit zu kleinen Rädern hängen blieb. Was tun !? Klar, größere Räder drauf und das „ok“ bei den Kommissaren einholen . . . Leider bemerkte er erst vor dem Rennen (es gilt parc fermé !), dass der montierte Radsatz denn doch ein wenig groß für den 365 GT4 BB war. Also wurde die Celica LB von Dirk Haushalter im Doppelstart bewegt; ohne Grip war das dann P20 . . .

Zwar liefen der 635 CSi auf P8 und der M1 ProCar auf P10 - aber so richtig happy war der HaJü damit nicht . . .

Andreas Leben performte gewohnt gut in der Gruppe 5: P9 mit nur einer Runde Rückstand auf Platz 5. Der Toyota 2000 GT ging gewohnt gut. Der Jota in der Gruppe 4 eigentlich auch - nur hier war der Fahrer nicht ganz so gut drauf: 116,88 Runden waren arg wenig und „nur“ P12. Ganz dicke kam es für Andreas jedoch in der Gruppe 2, als ein Reifen von der Felge des Fiat 131 sprang und nach Instandsetzung nur 107,45 Runden zustande kamen.

Auch der „Rookie 2005“ **Johannes Rohde** hatte in der Gruppe 4 einen Aussetzer: Der M1 ProCar lief lediglich 109,49 Runden. Die Ursache !? Laut Johannes war's der Fahrer . . . Dafür gelang mit dem Firebird ein guter Ritt in der Gruppe 2: 113,36 Runden waren P9. Und auch die Gruppe 5 mit dem 365GT4 BB gelang Johannes zufriedenstellend (117,37 Runden = P15) . . .

Youngster **Dennis Hesse** war die laufende Nr. 7 in der Serie Pleiten, Pech und Pannen: Der Gruppe 4 M1 wollte nicht wie der Fahrer. Dennis zog nach eineinhalb Heats den Regler. Schade, die Performance der Gruppe 5 Celica reichte zu 120,04 Runden und P7 . . .

Was Vater **Thorsten Hesse** in der Gruppe 5 bremste, ist dem Schleichenden entgangen. Jedenfalls fuhr er mit dem Porsche 935/76 fast genau so viele Runden (110,59 Runden) wie mit dem Gruppe 2 Golf. Was war da los . . . !?

Weiter geht's mit **Udo Kaina**, der die 245 in diesem Jahr durch fahren möchte: Die Gruppe 5 Celica LB litt bereits im Training und musste geklebt werden. Ein Einsetzer packte das Auto im Rennen dann in den falschen Slot. Einschlag in die Bande, Leitkielhalter verbogen,

Celica unfahrbar und aufwändige Reparatur. Da auch der Gruppe 2 Nissan 160J an Stromaufnahme-problemen litt (108,57 Runden), war's für Udo trotz passabler Gruppe 4 Leistung ein Tag zum Abhaken . . .



Gleich zu Beginn die Zahnfäule - Toyota Celica 1600 GT von Peter Sarnow . . .

Peter Sarnow's Celica 1600 GT (Gruppe 2) erlitt gleich zu Beginn ihres Rennens einen Getriebeschaden, welchen DiSo zügig instand setzte. Dennoch war das Rennergebnis im Eimer: 100,50 Runden. Als dann seine Celica LB noch auf einen entgleisten Golf auffuhr und anschließend schliff, war auch das Gruppe 5 Ergebnis leicht verhaselt. Da entschädigte die gute Performance des BMW M1 ProCar kaum . . .

Auch Bruder **Holger Sarnow** hatte Pech in der Gruppe 2: Seine Celica 1600 GT war nach Einsetzerfehler nur noch schwer fahrbar und kam dreirädrig nur auf 96,36 Runden.

Zur Abwechslung hatte **Jörg Gerbacht** leichte Schwierigkeiten in der Gruppe 4. Der M1 ProCar musste verschiedentlich wegen mangelnder Stromaufnahme von der Bahn. Magere 102,38 Runden waren die Folge. Dafür funzten sowohl der BMW 635 CSi als auch der 365 GT4 BB recht gut und Jörg zog dennoch eine positive Bilanz des Tages . . .

Dirk Haushalter ist die laufende Nr. 13 unserer Liste. Bei ihm machte sich die Teilnahme an der WW Team Classics positiv bemerkbar. Jeweils um die 112 Runden sicherten dem 245 Rookie aus Bottrop gute Mittelfeldplätze in den Gruppen 4 und 5 (M1 und Celica). Aber in der Gruppe 2 erwischte es dann kurz vor Schluss den Fiat 131 mit Getriebeschaden, welchen JanS zwar flott reparierte, der aber dennoch wertvolle Runden kostete und Dirk

auf P22 zurück warf . . .

Das „Keller-Kind“ **Hans Przybyl** ist ein 245-Urgestein und seit Jahren dabei. Und seit Jahren mag er nicht trainieren. Lieber steckte er seine Zeit im Winter in die Sweatshirt Produktion und trat mit einem gelungenen 245-Sweater an . . . ☺ ☺ Dieser beflügelte ihn zu einer tollen Leistung mit dem Gruppe 4 M1 (115,17 Runden - P13). Die Gruppe 5 mit dem Toyota 2000 GT lief so lá lá - und in der Gruppe 2 ging der Ford Capri „auf der Geraden gigantisch - nur eben in den Kurven nicht“; so jedenfalls sah Hans das . . . ☺ ☺

Die 103,88 Runden warfen Hans folglich weit zurück (P24) und werden im Keller wohl zu einigen Nacharbeiten führen . . . ☺ ☺

Damit ist die Liste „Pleiten, Pech und Pannen“ erst einmal abgeschlossen. Wenden wir uns also dem restlichen Feld zu, welches im normalen Rahmen durch kam:

Dreifach-Champ **Marcel Wondel** hatte seine gesamte Fahrzeug Palette renoviert und brachte drei grundsätzlich andere Fahrzeugtypen an den Start: Der neue VW Käfer rannte 122,88 Runden in der Gruppe 2; da kam niemand mit. Der neue Gruppe 4 BMW M1 „litt“ am falschen Reifensatz und kam nur auf 123,08 Runden, was einen untypischen 3. Rang ergab. Diese Art „Leiden“ möchten die anderen Jungs auch einmal haben . . . ☺ ☺ Im Ausgleich dafür schaffte die „Feuerwehr“ Celica LB den Tagesbestwert mit 125,51 Runden . . . !!



Sah aus wie die Feuerwehr und fuhr auch so - Toyota Celica LB von Marcel Wondel . . .

JanS war mit der Performance des altbewährten Firebird mit 72mm Spurbreite in der Gruppe 2 unzufrieden. Folglich wurde BMW 2002 tii aus der Trans-Am Serie kurzum auf ein Pla-

fit Inliner Chassis gesetzt - pünktlich am Freitag Abend um 23:00h war er fertig. Das wird Thomas Strässer freuen, machte ihm der S² 02 in der Trans-Am doch verschiedentlich argen Kummer . . . ☺ ☺

Dass diese Umbaumaßnahme weise war, belegten 120,12 Runden, welche der 02 bei seiner Jungfernfahrt absolvierte. Das war P3 hinter Marcel und SteBolz . . . Ebenfalls weise war der Ringtausch der Gruppe 5 Celica LB im Hause S²: Der Schleichende blieb mit JanS' Auto liegen und JanS gelang erstmals P3 mit der Celica LB des Schleichenden; 122,50 Runden wurden im direkten Duell mit WeBolz heraus gefahren. JanS Parade Slotcar - der Gruppe 4 Jota - fuhr seinen persönlichen Tagesbestwert ein (123,50 Runden) und sicherte ihm P2 in dieser Gruppe - schneller war nur Ralf Christians . . .

Werner Bolz brachte mit dem im Abschnitt zuvor erwähnten Gruppe 5 Ferrari 365 GT4 BB seine beste Leistung (122,10 Runden) - wenn auch nicht ganz abflugfrei. Das war am Ende P4 in dieser Gruppe. Deutlich mehr Ausflüge ins Grüne unternahm Werner in den Gruppen 2 und 4 - und fand sich mit dem 635 CSi und dem M1 ProCar jeweils nur auf P7 der einzelnen Gruppen wieder.

Lästermäuler meinten daraufhin, Werner möge nun doch langsam mit dem Bau von DSC-Slotcars beginnen (Werner sagte beim Trans-Am Rennen im Heaven: „Wenn ich 'mal richtig alt bin und die großen Motoren nichts mehr für mich sind, fahre ich DSC !!“) . . . ☺ ☺ Wobei der Schleichende überzeugt ist, dass die DSC-West Spitze mit einem Klasse 2 Slotcar und Fox an 12 Volt locker in die Top 10 der Gruppe 4 gefahren wäre . . . !!



Lange nicht mehr da gewesen: Ein Ford Capri auf P6 in der Gruppe 5 (Frank Hermes) . . .

Frank Hermes ist ein vielseitig erfahrener Slotracer im WW, fuhr aber am Samstag das erste Mal 245. Dabei sprangen grundsolide Platzierungen heraus (P6, P9 und P6). Nissan 160J, der BMW M1 und der Ford Capri turbo lauteten die Namen der Einsatzautos. Frank hatte sich den Ski-Urlaub verdient (P5 in der Gesamtwertung). Hoffen wir, dass er gut im Allgäu angekommen ist . . . !!

In Summe nur 9 Teilstriche weniger legte die Dame im Feld zurück, was logischerweise P6 in der Gesamtwertung bedeutete: **Andrea Fischer** reiste mit hellblauem Coach an und steuerte BMW 3.0 CSL, Lamborghini Jota und Miura SV in den einzelnen Gruppen. Am Ende war eine tolle P5 in der schwierig zu fahrenden Gruppe 2 zu verzeichnen - P8 und P10 in den anderen Gruppen rundeten die gute Leistung ab.

Bleiben wir in der Familie und wenden uns dem Coach zu: **Patrick Fischer** wollte eigentlich gar nicht fahren: Die Belastungen der letzten Zeit mit Bahn, Geschäft und anderen Serien ließen keine vernünftige Vorbereitung von 6 Slotcars zu. Schließlich bat er sich doch eine Startposition neben der Gattin aus und spielte drei Mal den ständigen Begleiter. In der Gruppe 5 „übertrieb“ es Patrick und platzierte den Miura SV 44 Teilstriche vor Andrea's „Erdal“ Version. Der Haussegen hing dennoch nicht schief: In den Gruppen 2 und 4 war Andrea mit den gut präparierten Fischer-Cars deutlich schneller und Patrick brachte den Golf GTi in der Gruppe 2 auf P13 bzw. den Jota in der Gruppe 4 auf P11 ins Ziel. Dies war dennoch ein beachtlicher Platz 9 in der Gesamtwertung, sodass der Hellblaue beim nächsten Lauf automatisch wieder den ständigen Begleiter mimen kann . . . ☺ ☺

Auch **Dieter Sommer** (DiSo) ist aktuell vielfältig engagiert, sodass „seine“ 245 nur am Rande mitläuft. Zwei Mal gute 120 Runden in den Gruppen 4 und 5 (M1 ProCar und Ferrari 365 GT4 BB) brachten ihm jeweils P5 in diesen Gruppen ein. Mehr war einfach nicht drin; zur P4 fehlten jeweils etwa 2 Runden. In der Gruppe 2 musste natürlich eine der brandneuen DiSo Opel Ascona 400 Karosserien her; das Slotcar war jedoch noch nicht ganz ausgereift und 113,18 Runden bedeuteten P10 in der Gruppe 2 . . .

„BMW Man“ und „Pechvogel 2005“ **Michael Rettler** tat ebenfalls die WW Team Classics gut: Seine BMW Flotte lief - ganz ohne Pech - auf den Rängen 11, 15 und 17 ein, was in der Addition sogar Platz 11 bedeutete. BMW 320, M1 und erneut 320 liefen im Jägermeister Einheitslook zuverlässig und insbesondere die gute Leistung mit dem Gruppe 2 BMW 320 lässt weitere „Heldentaten“ im Saisonverlauf erwarten . . . ☺ ☺

Dem trainingsfaulen **Claus Uebach** (wenn andere bereits an der Bahn stehen, verlautet von ihm: „Ich fahre jetzt gleich los!“ - dann hat er aber noch 150km Strecke vor sich ☺ ☺) fehlt in der Gruppe 2 der passende Deckel. Die Celica 1600 ging nur 107,80 Runden und verdarb ein wenig den guten Gesamteindruck des Mannes ohne Training. Die Uralt Fahrzeuge M1 ProCar und Ford Capri turbo brachten hingegen ihre Leistung und legten 114,37 bzw. 117,94 Runden zurück.

Aber Abhilfe ist in Sicht: Claus wurde mit JanS nach langwierigen Verhandlungen handelseinig. Die Firebird Trans-Am Gruppe 2 Karosserie ist künftig tief in den Siegerbergen beheimatet . . . ☺ ☺



Ford Mustang turbo aus der IMSA Serie - mit Jörg Fischer am Regler . . .

Der „Große Angler“ **Jörg Fischer** setzte erstmalig einen Ford Mustang in der Gruppe 5 ein. Der räumte richtig gut, legte 118,15 Runden zurück und brachte Jörg auf P12 in dieser Gruppe. Super !!

Jedoch geht's Jörg auch um den Spaß: Ergo trat er (wie auch 2005) zum Saisonauftakt mit Krawatte an, um den Anlass würdig zu begehen. Damit nicht genug: In der Gruppe 4 wurde als Spaßmobil ein VW Käfer aus der ScaRaDo Produktion genannt. Dass dieses „Hoch-

haus“ gegen die flachen Jotas und M1 nicht wirklich konkurrieren konnte, war unserem Angler im Voraus klar - das focht ihn aber ebenso nicht wirklich an . . . ☺ ☺ Schade nur, dass der Gruppe 2 Fiat 131 nicht so lief, wie Jörg das erwartete: So blieb am Ende Platz 15 in der Addition aller Rundenzahlen.

Einen Rang davor kam **Markus Noack** ins Ziel. Der Neuwerker hatte in 2005 bereits drei Mal mitgespielt und brachte - zusammen mit dem Clubkollegen **Mark Hohaus** - drei Slotcars im Doppelstart ins Rennen.

Irgendwie bekam es Markus in jeder Klasse ein wenig schneller als Mark hin, was ihm mit Celica 1600 GT, BMW M1 ProCar sowie Ford Capri turbo auf die Gruppenränge 15, 14 und 21 brachte. Das war in der Addition der Runden ein beachtlicher 14. Gesamtrang . . . !!

Für Mark lief es nicht ganz so gut - insbesondere die Gruppe 2 Celica bereitete Schwierigkeiten, sodass die Ränge 27, 21 und 24 aus dem Drucker liefen. Aber die Neuwerker werden das mit vereinten Kräften zum nächsten Rennen sicherlich korrigieren . . .

Auch **Christian Grüttner** kämpfte massiv mit dem Gruppe 2 Nissan Skyline. Wenn der nicht wäre; Christian könnte weiter vorne fahren . . . ☺ ☺ 102,64 Runden waren jedoch arg wenig und werteten die gute Gruppe 4 Leistung mit dem Jota und die tolle Gruppe 5 Show mit dem BMW 320 turbo Artcar (P14 !!) arg ab. Aber die Saison ist lang, Christians DSC Slotcars stehen fast und somit dürfte Abhilfe in Sicht sein . . .



(Noch) kein übliches Bild in der Gr.2: Nissan KPGC von Fujimi, gebaut von Ingo Vorberg . . .

Noch ein Trainingsfauler; aber entschuldigt !! Die Neueröffnung von „Racing World Jung“ band **Ingo Vorberg** bis Samstag Früh um

2:00h in Castrop; auch ein Training auf der unbekannteren Strecke war aus diesem Grund nicht möglich - somit war das Streckelernen während des Rennens angesagt. Und P16, herausgefahren mit dem Gruppe 2 Skyline, war am Ende ein kleiner Erfolg für „Dr.Bepfe“ .. ☺ ☺

Wenden wir uns am Ende den beiden absoluten Neulingen zu: Weder **Henrik Behrens** (Emsdetten) noch **Andreas Mosel** (Münster) hatten bislang an einem clubübergreifenden 1:24er Rennen teilgenommen - und beide hatten ihre Erstlingswerke in diesem Maßstab „am Mann“.

Umso schöner, dass sie leistungsmäßig in diesem Starterfeld nicht untergingen, einerseits die Rookie Zielsetzung „nur nicht Letzter werden“ erfolgreich umsetzten und andererseits in ihrem letzten Durchgang - jeweils mit den doch recht schwer zu fahrenden Gruppe 2 Slotcars - auf den beachtlichen Positionen 23 (Henrik) und 25 (Andreas) einliefen . . . !!

Zusammenfassung . . .

Die **Gruppe 2** sieht Marcel mit dem VW Käfer vorn und SteBolz (BMW 635 CSi) eine Runde dahinter. Eine weitere Runde zurück JanS mit dem neuen, alten BMW 2002.

Es folgen eher überraschend der Schleichende (VW Käfer), Andrea Fischer (BMW 3,0 CSL) und Frank Hermes (Nissan 160J), bevor Altmeister WeBolz auf Platz 7 einläuft.

HaJü Eifler (BMW 635 CSi) gewohnt solide auf P8 - ihm auf den Fersen Johannes Rohde mit dem Firebird. DiSo, mit dem Ascona 400 noch nicht ganz aussortiert, komplettiert die Top 10.



Sieger der Gr.2 - VW Käfer 1303 S von Marcel Wondel . . .

Mitfavorit Ralf Christians muss ein „NG“ hin-

nehmen. Darüber hinaus laufen etliche Folks in mehr oder weniger große Probleme in der Gruppe 2 . . .

Bemerkenswert: Gleich 4 Gruppe 2 Slotcars nach Vorbildern unter 2 Liter Hubraum schieben sich in die Top 6 . . . !!

In der **Gruppe 4** siegt Ralf Christians (BMW M1) gute 1,5 Runden vor JanS (Lamborghini Jota). Marcel Wondel folgt mit dem M1 nur eine viertel Runde zurück.

SteBolz ist vierte Kraft. Ihm fehlen mit dem M1 ProCar ca. 0,7 Runden auf Marcel. DiSo, den Schleichenden und WeBolz trennen nur eine Viertel Runde (M1 ProCar, Jota, M1 ProCar). Alle Drei „klagen“ über ein Zuviel an Abflügen . . . ☺ ☺

Andrea Fischer fehlt mit dem Lamborghini Jota nur eine knappe halber Runde auf Werner - und auch der Neuntplatzierte Frank Hermes schafft noch 119 Runden. HaJü Eifler wird mit je einer Runden Luft nach vorn und hinten locker Zehnter . . .



Seltenes Design in der Gr.4 - BMW M1 ProCar im „Irmen“ Look von Peter Sarnow . . .

Auch die Gruppe 4 sieht etliche „Ausrutscher“ aufgrund technischer oder fahrerischer Probleme. Am ärgsten erwischt es den Serien-Junior Dennis Hesse, der nach nur 26 Runden den Regler wegpackt . . .

Bemerkenswert: 7 BMW M1, davon 4 ProCars dämmen die Jota Flut ein. Bis auf den Käfer des großen Anglers ist ansonsten kein anderer Fahrzeugtyp am Start . . .

Mit 125,51 Runden erzielt Marcel Wondel mit der Celica LB den Tagesbestwert und gewinnt mit einer Runde Vorsprung die **Gruppe 5**. P2 geht an Ralf Christians und den Ferrari 365 GT4 BB.

JanS (Toyota Celica LB) fehlen dann schon 2 Runden; aber er hängt erstmalig WeBolz (365 GT4 BB) ab, der 0,4 Runden zurück auf P4 ins Ziel kommt.

Dieter Sommer (365 GT4 BB), Frank Hermes (Ford Capri turbo) und Dennis Hesse (Toyota Celica turbo) bilden den 120er Club - jeweils durch etwa 0,3 Runden getrennt.

Die Top 10 komplettieren die beiden Fischer Miura SVs, welche den Toyota 2000 GT von Andreas Leben in die Mitte nehmen. Alle Drei legen 119 Runden zurück.

SteBolz mit Getriebeproblemen am Ferrari 365 GT4 BB im Pech (P11) und der Schleichende streicht nach gut einem Heat mit abgerissener Lötöse am Motor die Segel. Bis dahin war der Toyota Celica LB furios unterwegs. Eine weitere Celica LB (von Udo Kaina) wird Opfer eines Einsetzerfehlers . . .

Bemerkenswert: Die Ferrari 365 GT4 BB Phalanx ist durchbrochen. Gleich 5 verschiedene Fahrzeugtypen sind in den Top 5 zu finden . . .

Ende . . .

Die Startaufstellung wies 20:15h als Ende der 15. und letzten Startgruppe aus. Die Jungs gaben sich Mühe, fuhren ein bisschen schneller und gegen 20:10h wurde der Strom auf der Bahn letztmalig unterbrochen. Nach 7,5 Stunden spannendem Rennbetrieb war der 245-Auftakt absolviert . . .

Ein großes Lob gebührt den Jungs, welche die technische Abnahme durchführten: Pünktlich um 12:30h waren satte 89 Slotcars sorgfältig abgenommen !!

Herzlichen Dank dafür an Christian, Dennis, Dieter, Frank, HaJü, Jan, Jörg und Patrick !!

Auch die Zeitnahme hatte einen langen Tag. Immerhin waren rund 8 Stunden Rennbetrieb zu handhaben. Diesen hatten Björn, Freddy und Uwe jedoch locker im Griff - und wirkten regelrecht enttäuscht, dass der Tag so schnell schon vorbei war . . . ☺ ☺

Das Catering im ScaRaDo lag erneut in den bewährten Händen von Dietmar, der durch Bertold, Frank und Raffael bestens verstärkt wurde. Das war Spitze - wie immer . . .

Den Ehrenpreis der Wild Westlichen Slotracer geht jedoch an Gabi Pfaffenbach, die in den letzten drei Wochen die Verpflegung von rund

100 hungrigen Mäuler zu organisieren hatte - herzlichen Dank dafür . . . !!



Nein ! Diese Celica fuhr nicht nach Castrop - Mark Hohaus brachte sie direkt zurück ins Neuwerk . . . ☺ ☺

Von Dortmund nach Castrop ist's nicht wirklich weit. Deshalb machten sich vor und nach der Siegereverehrung etliche Teilnehmer noch auf die Socken zur Eröffnung des stationären Bauchladens von Siggis „Pingelkopp“, welche unter dem schnellen Namen „Racing World Jung“ geführt wird . . . Siggis drohte mit vollen Regalen (wo gibt es so etwas schon im WW) und ausreichend Stoff für einen kleinen Umtrunk. Da konnte so mancher einfach nicht widerstehen . . . ☺ ☺

Ausblick . . .

Weiter geht's in der Saison mit dem 245-„Meating“ am **1. April 2006** (kein Scherz) in Kamp-Lintfort. In Zusammenarbeit mit der IG DSC-West wird in lockerer Runde gefahren und gefachsimpelt. Gegen 19:00h erlischt der Bahnstrom und ein gemeinsames Abendessen steht auf dem Programm. Die Anmeldung zu dieser Veranstaltung ist zwingend erforderlich, so man denn am Abendessen teilnehmen möchte . . . !!

Die eigentliche 245/West Saison wird dann mit dem 2. Lauf am **6. Mai 2006** - ebenfalls in **Kamp-Lintfort** - fortgesetzt. Besonderheit der Veranstaltung: Sie bildet für 2006 den gemeinsamen Lauf mit der 245/Süd.

Alles weitere gibt's hier:

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


Sponsoren



Automobil Miniaturen
[Automobilminiaturen](#)



Car-On-Line
[Car-On-Line](#)



Checked Flag
[Checked Flag](#)

Dag-Tool
[Slotfreaks](#)




Fischer-Modellbau
[Fischer-Modellbau](#)

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870
[eMail - M.Förster](#)



GD-Cartuning
[GD-Cartuning](#)



H+T Motor Racing
[H+T Motor Racing](#)



Jens Scaleracing
[Jens Scaleracing](#)



Motor Modern
[Motor Modern](#)



Meister Serv. Dienst
[Meister Serv. Dienst](#)



Plafit
[Plafit](#)



Rennpiste Duisburg
[Rennpiste Duisburg](#)



Rennserien West
[Rennserien West](#)



Schöler Slotarchassis
[Schöler Slotarchassis](#)



Skipspeed
[Skipspeed](#)



Tamiya Deutschland
[Tamiya Deutschland](#)



Umpfi's Slotbox
[Umpfi's Slotbox](#)



Das Werk
[Das Werk](#)

Classic Formula Days

1. Lauf am 4. März 2006 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy

Vorgeplänkel

Voller Vorfreude auf einen entspannten Tag mit reichlich Rennaction sahen die Veranstalter dem ersten Classic Formula Day im Jahr 2006 entgegen.

Die Mannschaft von „Slot im Pott“ würde wieder ihr Bestes geben, um optimale Rahmenbedingungen für das Event zu stellen, soviel waren wir uns sicher.

Was nicht sicher war? Wie viele Teilnehmer konnten wir erwarten, was würde an neuen Fahrzeugen in der Heckmotorklasse an den Start gehen?

Im Vorfeld hatten uns einige Interessensbekundungen erreicht, auch Hinweise auf laufende Bauprojekte gab es.

Kompakt . . .

- 11 Starter waren in je 2 Klasse am Regler
- Holger Grzanna siegt in der Frontmotor-Klasse
- Tom Vössing siegt in der Heckmotorklasse
- Es war ein entspannter Classic Formula Day



Diese Pötte galt es zu erobern . . .

Am Renntag fanden sich dann, nach einigen kurzfristigen Absagen, insgesamt elf Starter in Gelsenkirchen ein. Die Bahn war pünktlich um neun Uhr von Tom Vössing geöffnet worden, Kaffee und Frühstücksbrötchen standen bereit. Durch den großzügig bemessenen Zeitplan blieb genügend Zeit, die über den Winter begonnenen Bauprojekte zu begutachten, zu fachsimpeln, die Fahrzeuge auf die Bahn abzustimmen oder auch mit den von den Veranstaltern gestellten Leihfahrzeugen zu trainieren.

Während die Fahrzeuge der Frontmotorklasse, die auch in der Vintage-Slot-Classic gefahren werden, keine größeren Überraschungen boten, zeigte sich, dass der Aufbau der Wagen für die Heckmotorklasse nicht ohne Tücken ist. Die oft sehr schmalen Karosserien lassen teilweise sehr wenig Raum für die Technik, so dass individuelle Lösungen gefunden werden müssen. Dadurch wurden einige Renner nicht rechtzeitig fertig und mussten noch in der Box bleiben. Da aber von den Veranstaltern ein Cooper T60 und ein BRM als Leihfahrzeuge zur Verfügung gestellt wurden, war sichergestellt, dass jeder der Anwesenden auch in beiden Klassen starten konnte. Was jedoch an Bauprojekten vorhanden war, lässt uns auf ein noch interessanteres Starterfeld bei den nächsten Veranstaltungen hoffen!

Nach zügig bewältigter Fahrzeugabnahme konnte trotz zwischenzeitlicher Probleme mit der Rundenzählung fast im geplanten Zeitrahmen gestartet werden.

Für die Austragung beider Klassen war der schnellere der beiden vierspurigen Rennkurse von „Slot im Pott“ gewählt worden. Die schön ausgestaltete Bahn macht immer wieder Freude!

Aufgrund der überschaubaren Teilnehmerzahl wurde die Fahrzeit auf 5 Minuten pro Spur festgesetzt.



Das Feld der Frontmotor-Boliden . . .

Zur Einstimmung begannen wir wegen des bekannteren Fahrverhaltens mit der

Frontmotor-Klasse

Drei Startgruppen wurden eingeteilt.

Im ersten Heat waren es Jens Themsfeld, Peter Hartmann, sowie Thomas und Robert Willner, die ihre Boliden an die Startlinie schoben.

Während Jens mit seiner bewährten Alfetta souverän, schnell und gleichmäßig seine Runden zog, versuchte Peter, ihm mit seinem Ferrari-Lancia D50 auf den Fersen zu bleiben. Dies gelang nicht ganz, trotz beeindruckender akustischer Performance des Ferrari. Letztlich reichte es jedoch für die beiden jeweils für die Plätze 3 und 4 in der Gesamtwertung.

Während die Aufmerksamkeit auf den beiden erstgenannten Kombattanten lag, konnte der „kleine“ Willner unbemerkt durch sauberes und konzentriertes Fahren weiter nach vorne ziehen. Seine hervorragende Leistung wurde mit einem 6. Platz belohnt. Der „große“ Willner dagegen haderte mit seinem Schicksal, denn sein in den argentinischen Rennfarben lackierter Maserati 250F hatte eindeutig Probleme mit der Vorderachse, die jedoch im Rennverlauf nicht behoben werden konnten. Das reichte leider nur für den neunten und damit vorletzten Platz, womit es im Vater-Sohn-Duell Nummer eins zunächst 1:0 für die junge Generation stand.

Im zweiten Heat traten Nick Hartung, Robert Ehl, Taffy Ulrich und Thomas Ginster gegeneinander an. Nick machte von Anfang an klar, dass beim zweiten anstehenden Vater-Sohn-Duell mindestens einer das Messer zwischen den Zähnen hatte.... Seine konstante und schnelle Leistung reichte im Endeffekt für den 5. Platz, womit er sich seinem Vater Jens zunächst geschlagen geben musste. Da Thomas Ginster sein bisheriges VSC-Formelfahrzeug, einen frühen BRM, in der Heckmotorklasse einsetzen wollte, ging er hier mit einem Leih-Mercedes an den Start. Damit war es ihm zwar nicht möglich, seinen Heimvorteil deutlicher herauszustellen, seine Leistung reichte jedoch, um Taffy im Schach zu halten, dessen Ferrari „Indy Spl.“ unter den Möglichkeiten bewegt wurde. Mit einer Runde Differenz zwischen beiden Fahrern hieß das Platz 7 und 8. Robert Ehl hatte leider mit der Abstimmung seines 1956er BRM keine glückliche Hand. Die Übersetzung war viel zu lang, ohne nennenswerte Bremse gelang es ihm nicht, den Kurs in akzeptabler Zeit zu umrunden. Einer muss eben letzter werden und sicher ist bei Robert noch viel Potential für eine bessere Leistung vorhanden!

Im dritten Heat traten die beiden Fahrer gegeneinander an, zwischen denen sich der Kampf um die zu erringenden „Pötte“ am heißesten abspielen würde: Holger Grzanna und Tom Vössing.

Ergänzt wurde das Feld durch Ingo Heimann, der seinen Vanwall neben den Mercedes 196 von Tom und den Lancia D50 von Holger stellte. Die Zuschauerränge waren in Erwartung von heißer Rennaction gut gefüllt und wir erlebten einen wie entfesselt fahrenden Holger, dessen Lancia eine derart von den anderen Fahrzeugen abgehobene Performance zeigte, dass er trotz mehrfacher Abflüge den Mercedes von Tom um glatte 4 Runden deklassierte. Zugegeben, Tom hatte mit einer losen Karosseriebefestigung zu kämpfen, dennoch war an diesem Tag gegen den Lancia kein Kraut gewachsen. Holger sicherte sich also überlegen den Pokal für die Frontmotorklasse, Tom wurde ehrenvoll Zweiter. In diesem Duell der Spitzenreiter konnte Ingo leider nicht eingreifen; sein Vanwall litt unter Übergewicht. Dennoch reichte die Rundenzahl, um sich mit exakt der gleichen zurückgelegten Entfernung den 7. Platz mit Thomas Ginster zu teilen.

Nach diesen ersten Taten konnten wir uns zunächst stärken, Thomas Ginster hatte eine ganz hervorragendes Chili con Carne gekocht, dem alle gerne zusprachen! Danach ging es an den Start der

Heckmotorklasse bis 1965



Das Feld der Heckmotor-Fahrzeuge . . .

Da hier nicht alle Teilnehmer eigene Fahrzeuge zur Verfügung hatten, kamen der BRM von Peter und der Cooper von Taffy, die als Leihfahrzeuge bereitstanden, mehrfach zum Einsatz. Dadurch ergab sich eine andere Startgruppeneinteilung, als im Lauf der Frontmotorklasse.

Im ersten Heat starteten Nick Hartung mit

dem Leih-Cooper, Thomas Willner im eigenen BRM, Thomas Ginster ebenfalls im BRM, jedoch mit dem Handicap zu schmaler Hinterreifen, da der Wagen sonst in der VSC nach anderem Reglement bewegt wird. Als Vierter trat Ingo ebenfalls mit einem schon optisch sehr schnellen Cooper an.

Nick wollte unbedingt die Niederlage im ersten Vater-Sohn-Duell ausgleichen und ließ keinen Zweifel daran, wer diesen Heat gewinnen wollte. Sein Spruch des Tages lautete „lieber tot als Zweiter“. Doch Ingo machte es ihm bis zum letzten Turn schwer. Der Zweikampf Cooper gegen Cooper war extrem spannend, bis Ingo auf der letzten und schwierig zu fahrenden Spur 1 Konzentrationsschwächen zeigte und sich Nick am Ende um eine Runde geschlagen geben musste. Die gefahrenen Runden reichten jedoch für die Plätze 5 und 7. Thomas Willner konnte die Kraft seines mit originalem Revell-Body bestückten BRM nicht ganz so deutlich auf die Strecke bringen, wie er es sich nach den an den Tagen zuvor durchgeführten Einstellfahrten gewünscht hatte. Sein Wagen hatte zwar einen enorm starken Motor, aber die Kurvenwilligkeit ließ noch zu wünschen übrig. Seine Leistung reichte für den 9. Platz, womit er sich mit einer halben Runde Rückstand Thomas Ginster geschlagen geben musste, der trotz des Reifenhandicaps seinen „VSC“-BRM auf Platz 8 stellte.

Im zweiten Heat traten Peter Hartmann und Robert Ehl gegeneinander an und zeigten mit originalen Karossen der 60er-Jahre jeweils einen Ferrari 156 und einen Lotus 25. Daneben stellte sich Robert Willner mit dem ohne Boxenservice direkt von seinem Vater übernommenen BRM. Auch Jens Themsfeld setzte, wenn auch ein wenig maulend („kann ich nicht wenigstens die Reifen noch mal abziehen?“) direkt den von seinem Sohn übernommenen Leih-Cooper wieder ein. Um es vorwegzunehmen: auch diesmal ging das Vater-Sohn-Duell Themsfeld / Hartung zugunsten des Vaters aus, während im Kampf Willner/Willner am Ende Gleichstand herrschen sollte. In diesem Lauf stellten sich die anfänglichen Rundenzählungsprobleme wieder ein, die jedoch durch souveränen Einsatz des Speichermediums in Form der grauen Zellen des Rennleiters Tom Vössing kompensiert wurden, so dass der Lauf ohne größeren Aufenthalt durchgeführt werden

konnte.

Peter bewegte seinen Ferrari 156 souverän und schnell, sicherte sich damit den 3. Platz in der Heckmotorklasse. Robert Ehls Lotus 25 machte, anders als das originale Vorbild, eher durch Lärm als durch Leistung auf sich aufmerksam, damit war leider nur der 10. Platz möglich. Robert Willner konnte den Anschluss an das Feld nicht halten, hier musste er mit dem 11. und letzten Platz vorlieb nehmen. Vielleicht hätte der Fahrersitz besser eingestellt sein müssen? Jens gönnte seinem Sohn nicht die Butter auf dem Brot und erzielte mit dem von Nick übernommenen Leih-Cooper zunächst die Bestruendenzahl. Mit Bangen und Zittern musste er jedoch beobachten, dass **im dritten Heat** Tom Vössing mit dem gerade von ihm übernommenen Wagen noch ein paar Runden drauflegte und sich damit den Pokal in der Heckmotorklasse sicherte, obwohl Tom nach diesem Marathon für den Cooper zu bemerken glaubte, dass die Motorleistung etwas nachließ. Holger und Taffy konnten hier nicht gegen an fahren, wobei Holger mit etwas unterlegenem Material (Leih-BRM) und Taffy mit einem zwar schönen und schnellen 1962er Lola, jedoch nach rundenlangem Duell mit Tom mit Konzentrationsschwächen in der Endphase

des Rennens unterwegs waren. Für Holger reichte es dennoch zu Platz 4, Taffy errang Platz 6.



Die Helden des Tages: Tom Vössing und Holger Grzanna . . .

Bei der Siegerehrung wurden mit Holger Grzanna als Sieger der Frontmotorklasse und Tom Vössing als Sieger der Heckmotorklasse zwei Jungs vom „Slot im Pott“ geehrt. Auch wenn man den Heimbahnvorteil in Rechnung stellt, gingen damit eindeutig die Pokale an die besten Fahrer. Wenn beide demnächst mit eigenen Fahrzeugen in der Heckmotorklasse antreten, gilt es sich warm anzuziehen!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Classic Formula Days](#)

Craftmans Trucks

2. Lauf am 5. März 2006 in Köln

geschrieben von Nick Speedman



Nichts wird geschenkt, Training ist notwendig . . . ?!!

... der SRC Köln lud zum zweiten Lauf der Saison 2006 am gestrigen Sonntag auf die bekannte 31m lange Carrera Bahn ein. Uns wur-

de angesichts der neu erstellten zweiten Clubbahn „Rund um den Fühlinger See“, der Mund für kommende Events wässrig gemacht. Ein einprägsamer Bahnname wird noch von den Clubmitgliedern gesucht. Vielleicht lässt sich eine Kombination mit dem Wort „Ford“, bilden. Die Montagehallen sind nicht ganz 2km vom Bahnraum entfernt. Leider dürfen wir, in Absprache mit unseren Gastgebern, keine Bilder veröffentlichen.

Für alle, die der Vergangenheit mit der 60 m langen Holzbahn nachtrauern, sei berichtet, dass diese nach Mönchengladbach verkauft wurde. Unter www.slotscheune.de kann der Aufbau mit einigen Änderungen und Erweiterungen auch verfolgt werden.

Ein Teil der bekannten Truck Racer kamen nach einer durchzechten Nacht von der Ein-

weihung der Racing World Jung in Castrop und hatten nur wenige Stunden Schlaf in der Nacht gefunden. In wie Weit der Schlafentzug Einfluss auf die Leistungen hatte, werden wir nachfolgend berichten.

Kompakt . . .

- **Nezih Durunkanli siegte bei den Trucks. Manni Stork und Udo Schwellenbach folgten auf den Plätzen Zwei und Drei !!**
- **V8 Trans-Am als Rahmenprogramm, Oliver Stork hatte auch diesmal die besten Nerven und trug sich als Sieger ein!!**

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang

Shakedown . . .

...wie so häufig wartete bereits einer am frühen Morgen auf das erste Clubmitglied mit Schlüsselgewalt, um in die Hallen eingelassen zu werden. Schnell füllte sich dann der Bahnraum und erste Aussagen über die Starterzahl konnten gemacht werden. Es wurde emsig getestet und die Getriebeübersetzung korrigiert. Rundenzeiten wurden sich zugerufen. Und einige zeigten sich zuversichtlich über ihr Abstimmungs- und Trainingsergebnis.

Warm Up mit V8 Trans-Am . . .



Die erste TransAm Startgruppe . . .

Mit 22 gemeldeten Racern ging es in 4 Startgruppen auf die Reise. Bedingt durch die zahlreichen Starter wurde die Laufzeit auf 6 x 3 min. verkürzt. Dies erwies sich für den weiteren Tagesablauf auch als sinnvoll. Nach den vier Durchgängen stellte sich ein Lapsus bei der Verarbeitung der Rennergebnisse heraus. Das Gesamtergebnis lud sich in eine falsche

Ergebnisdatei hinein, sodass eine Hand bearbeitete Korrektur der Liste erforderlich wurde. Aber dennoch zielsicher konnte die Rennleitung den Tagessieger Oliver Stork mit 126,05 Runden benennen. Auf den weiteren Plätzen ging es ausgesprochen eng weiter. Allein 6 Racer kamen mit einer Rundenzahl von 122,91 - 122,40 ins Ziel.



Starterfeld der V8 Trans-Am im Park Fermé

Ergebnis Tageswertung V8 Trans-Am

die **TOP 5** in Kurzform: O. Stork, A. Thierfelder, P. Manthei, D. Schortmann, F. Bolz

Craftsman Truck . . .

Nach einer kurzen Mittagspause wurden für 24 Craftsman Trucker(innen) die Startgruppen aufgerufen. Mit Startgruppe 1 gingen Sascha Schulte-Wilke, Frank Bolz, Volker Schulte, Tommy Eckel, Ditmar Schortmann und Alfred Glasner ins Rennen. Wie so häufig zog Volker Schulte zügig dem Feld davon. Die Anderen hatten kein probates Mittel Volker während der 6*4 min. zu stellen. Einzig Ditmar Schortmann konnte sich bis auf 10 Teilstriche zum Laufende nähern. Mit 165,25 Runden wurde eine erste Marke zum Laufsieg gesetzt.



Auch als Rennleiter kann man die Stärken der Mitfahrer studieren . . . !!

Mit Birgit Eckel, Christoph Müller, Uwe Hartmann, Peter Manthei, Marcus Hasse und Hans Bickenbach ging die Startgruppe 2 auf die Reise. Hans als einer der erfahrenden Slotter sauste nicht wie erwartet los, sondern ließ in diesem Lauf den Kölner Clubkameraden den Vortritt. Und da Marcus das schönere Renn-T-Shirt trug, erreichte er als Laufsieger 161,66 Runden.

Es folgte die Startgruppe 3 mit Ingo Heimann, Ingo Vorberg, Udo Schwellenbach, Hermann Pasch, Jill Pasch und Hanns Stresius. Udo war hier der erklärte Favorit. Er musste den Clubkameraden den Beweis antreten, dass sein Ferrari Challenge Sieg vom letzten Freitag nicht zufällig war. Mit einigen Verstickungen beim Überwinden der Mitfahrer gelang ihm ein Gruppensieg mit 165,46 Runden.



„Startgruppe vier“

Die Top 6 gingen mit der Startgruppe 4 ins Rennen. Manfred Stork, Andreas Thierfelder, Oliver Stork, Nezhil Durunkanli, Andreas Lipold und Justin Pasch starteten furios. Manni musste bereits in Runde drei einmal aus dem Slot. Währenddessen nutzte Nezhil die Chance von Spur vier gestartet zu seiner ersten Überwindung. Nun sah man den Fahrern die Anstrengung und Konzentration an. Als erster verließ Justin den spiritistischen Kreisel und freute sich wieder übers Fahren. Nach dem dritten Turn entspannten sich auch Oliver und Andreas L. Die restlichen Drei gaben noch nicht auf, und bis zum Schluss, gab es keine Vorfälle mehr, die zu nachträglichen Diskussionen führten und Nezhil konnte Manni erfolgreich daran hindern sich zurück zu runden. Trotz 4 ½ Stunden Schlaf siegte Nezhil auf der Heimbahn.

Ergebnis Tageswertung . . .

Die **TOP 5** in Kurzform N. Durukanli, M. Stork, U. Schwellenbach, V. Schulte, D. Schortmann



Das Siegerfoto: Die drei Rheinländer Manni, Nezhil und Udo . . .

Vorschau . . .

Der Tross der Nascar Truck Racer wird am Muttertag, den 14. Mai 2006 zu Gast bei den Carrera Freunden Schwerte sein. Dann werden sicherlich auch viele, die in 2005 Craftsman Truck gefahren sind, wieder ihre Slotcars auf die Schiene setzen. Einzig beim Muttertags Termin wurde so manchem schon ganz anders. - Wir werden sehen, wer von zu Hause, ohne Androhung von Konsequenzen, frei bekommt. Bis dahin fließt noch „viel Wasser der Rhein runter“. Für heute danken wir unseren Gastgebern für die professionelle Betreuung und freuen uns natürlich schon jetzt auf die Neue 1. Clubbahn und die Eröffnungsfeier.

Die gemütlichen Westfalen . . .



. . . verlassen nicht gerade unzufrieden die befreundeten Rheinländer . . .

Wie immer treffen sich an Montagen in den geraden Wochen alle Nascar Fans am Speedway Moers ab ca. 19:30h zum Kurvenflitzen.

Alles weitere gibt's hier:

[Speedway-Moers](#)