

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 59 -  
10. April 2006

## Editorial ....

Moin Folks . . . Ausgabe 59 der „**WILD WEST WEEKLY**“ wurde mit der heißen Nadel gestrickt . . .

Die Abteilung Vorberichte fällt quasi flach; zu Ostern ist über den Slotracing Wipfeln Ruh' !! Für den **21. April 2006** plant jedoch der **SRC Köln** die Eröffnung seines neuen, zweiten Carrera-Tracks, welcher die Flexi-Holzbahn ersetzt. Vielleicht notiert Ihr schon einmal den Termin. Weitere Informationen gibt's sicherlich im Forum . . .

Einen Bericht vom 4. Lauf zum Porsche 908-

Cup hat Ronald herein gereicht, bevor's für ihn in Urlaub ging. Dazu gibt's noch zwei kurze Notizen zur GT/LM und SLP vom Samstag. Die WWW wünscht frohe Ostern und erscheint frühestens am 23. mit Ausgabe 60 . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Porsche 908 Cup
  4. Lauf in der rennpiste
- GT/LM Serie
  2. Lauf am 8. April 2006 in Vohwinkel
- SLP / 12h Trier
  1. Lauf am 8. April 2006 in Trier

## Porsche 908 Cup

### 4. Lauf in der rennpiste

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

Wow, ein spannender 908er Lauf ist zu Ende! Das Starterfeld dieses Laufes war mit 9 Startern eher bescheiden. Das könnte eventuell an den ersten schönen Frühlingstagen gelegen haben. Rennpisten Renngrößen wie Andreas F. (Frühjahrsmodenschau (mit oder ohne Krawatte?), Christoph (Schule), Sebastian (keine Zeit) oder Rudy (unentschuldig) waren jedenfalls terminlich leider verhindert.

Trotz des kleinen Starterfeldes war die Stimmung aber am „kochen“. Jeder wollte Dank des knappen Punktestandes vorne mitmischen und zeigen, dass die Performance des eigenen kleinen Flitzers von Lauf zu Lauf besser wird; es wurde sich nichts geschenkt. Und so war schnell klar, dass ein neuer Rundenrekord in der jüngsten Rennserie der rennpiste her musste. Dieses Mal allerdings von einem Mitstreiter, der in den bisherigen drei Läufen mit seinem Porsche eher haderte.

Bevor es losgehen sollte, wurde vorab mal wieder vernünftig trainiert und letzte Feinabstimmungen am Fahrzeug vorgenommen. Genügend Zeit also, einen Beifahrer mit ins „Boot“ zu nehmen und eine kleine Runde zu drehen.

Nach der Durchfahrt durch Start und Ziel ist der erste kritische Punkt die Rechtskurve an der Zeitnahme; rechtzeitig in die Eisen steigen oder „Sechs auf einen Streich“ lautet hier die Devise. Von dort an ist die Anfahrt bis zum ersten Zippel-Zappel der Bahn sehr entspannt.

Im Karussell sind Ein- und Ausfahrt doch mit ziemlicher Fahrzeugneigung verbunden, die für einen ungeübten Beifahrer nicht wirklich angenehm ist.

Beim Anbremsen der Steilstrecke des Kreiselersatzes hatte der Schmiermaxe dann auch schon genug. Obwohl ich ihn vor der Einfahrt extra noch gefragt hatte, ob er sich auch zusammenreißen kann. Naja, am Formula-1 Memorial Corner mussten wir sowieso anhalten.



Rennlegenden „leben“ weiter . . . (Teil 1)



### Rennlegenden „leben“ weiter . . . (Teil 2)

Erneute Vorsicht war in der neuen Mutkurve angebracht. The wall. Manchmal geht sie voll, oft aber auch nicht! Der Beifahrer erlitt vollends einen Nervenzusammenbruch und lallte fortan nur noch "langsam, langsam".

Dass ein Menschen so negativ auf eine Fahrt auf der Rennpiste reagieren kann. An Start und Ziel torkelte er dann auch sofort aus der Maschine.

Dann kam der Moment der großen Erwartungen. Mit leichter Verspätung ging es um 20:00 offiziell auf die Strecke. Damit jeder Fahrer eine saubere Spur während seines Rennens vorfand, wurde nur eine Startgruppe gebildet, was deutlich mehr Stress für die wenigen Einsteller bedeutet und sich auch im Verlauf des Rennens bemerkbar machte.

Ronald stellte seinen 908er als aktueller Gesamtführender auf die Pole, um sie schon direkt im ersten Heat wieder zu verlieren. Unmittelbar daneben: Dirk und Jan mit ihren Rennboliden. Nach längerem Krankenhausaufenthalt endlich mal wieder dabei und auf Spur 4 startend, Thomas Reich.

Komplettiert wurde die erste Startreihe durch John Player specialist Fred sowie VSC- und DSC-Profi Kai Uwe Schott.

Kurz nach dem Startschuss reagierte der Autor dieser Zeilen ein wenig über, „schupste“ zunächst seinen starken Mitkonkurrenten Dirk Haushalter von der Bahn (sorry Dirk, gelobe Besserung). Beim Einlenken in die nächste Kurve überbremste der Autor seinen Porsche, drehte sich ins Aus und beförderte sich zur ausgleichenden Gerechtigkeit ebenfalls auf die Randstreifen. Der silberner Porsche brannte eigentlich wieder mal wie die Pest, wenn nur nicht der komische Kerl am Drücker wäre.



### Verdammt schnell unterwegs . . .

Immerhin konnte der Fahrer von Spur zu Spur stabilisiert werden und das Feld langsam von hinten wieder aufgerollt werden. Er reihte sich zunächst als Sechster wieder ins Feld ein und startete eine beherzte Aufholjagd, die am Ende auch noch belohnt werden sollte.

Dem bisher Zweitplatzierten Dirk gelang dies an diesem Rennabend leider nicht mehr. Weniger als 20 Runden auf den schnellen ersten beiden Bahnen und ein für ihn enttäuschender sechster Platz blieben am Ende der Rennveranstaltung. „In der Spitzengruppe ist die Luft sehr dünn, da wird auch nicht der geringste Fehler verziehen. Zwei „fehlende“ Runden auf Bahn 1 und 2 sind fast nicht mehr aufzuholen.“

Besser machte es Jan Nowicki. Er manövrierte sein Fahrzeug sicher durch oder an jeder Remperei vorbei und führte als lachender Dritter schnell das Feld an. Trotzdem sollte es verdammt spannend werden - im neunten und letzten Lauf des Tages.

Thomas fuhr trotz langer Pause ein sehr gutes Rennen, wurde aber durch eigene Abflüge, Karambolagen und lahme Einsetzer immer wieder ein wenig zurückgeworfen. Sollte es erstmals nicht zum Sieg reichen? Fred (mit neuem Regler) und Kai schlugen sich sehr gut im Mittelfeld, kratzten mit 119 bzw. 118 Runden schon mal an der 120er-Marke. In den Kampf ums Stockerl konnten sie aber nicht mehr eingreifen.

Zwischendurch traten mit dem Rennpistenbesitzer, Günter und Andreas G. die restlichen Protagonisten des Tages ins Renngeschehen ein.

Günter war mit Leihreifen gut unterwegs und mit einer deutlichen Rundensteigerung mehr

als zufrieden. Die schwere Resinekarosse schlug sich achtbar durchs Feld und belegte mit 115 Runden einen 7. Platz. „Für die neue Saison sollte es dann aber doch auch endlich eine slotclassics-Karosserie sein“ und gab schon mal die Bestellung bei Pascal auf. Andreas hätte am Dienstag als Rennpisten-Newbie problemlos die 100-Runden-Marke erreichen können, wenn er nicht im Eifer des Gefechts im 4. Heat die Reglerpolung vertauscht hätte und sich wunderte, wo denn die Bremse bei seinem Porsche abblieb. Trotzdem konnte auch er sich steigern. Pascal riss mit seiner „Ich fahr mal hinterher“ - Strategie an diesem Abend nix, griff aber gemeinsam mit Dirk im letzten Lauf kräftig aber unbeabsichtigt in die Rennentscheidung des 4. Cup-Laufes ein.

Das Finale ließ keinerlei Wünsche übrig. Es bahnte sich ein toller Kampf um die Spitze an. Bis zum letzten Turn war noch nichts entschieden. Für diesen sehenswerten Dreikampf sorgten rundenlang Jan, Thomas und Ronald, die vor dem entscheidenden Lauf alle 101 Runden absolviert hatten.

Jan lag knapp 10 Schienen vor Ronald und Thomas, mit dem entscheidenden Vorteil der schnellen Bahn 1. Früher hätte Thomas als „Wiedereinsteiger“ auf Bahn 6 wenig Chancen gehabt; mittlerweile ist man (und Thomas sowieso) aber auch auf der Außenbahn verdammt schnell unterwegs.

Die Drei lieferten sich fünfzehn Runden lang einen beherzten, jederzeit fairen und tollen Dreikampf. Jan konnte keinen richtigen Vorsprung herausfahren, Thomas und Ronald

wechselten permanent die Positionen und waren dem blauen Carrera Porsche dicht (5 Schienen) auf den Fersen. Für Aufregung sorgte dann die Kollision von Pascal Kibel (Jägermeister Porsche) und Dirk Haushalter (Star Card Porsche). Wer wem ins Heck fuhr ist nicht mehr nachvollziehbar. Beide konnten zwar anschließend weiterfahren, aber die Entscheidung um Platz 1 war gefallen. Nutznießer dieser Kollisionen war Jan. Als die notwendige Terrorphase das Rennen ereilte, hatte er die kurvenreiche Neubaustrecke schon hinter sich und konnte die gesamte Start/Zielgerade ausrollen, während seine beiden schärfsten Verfolger förmlich in den Kurven kleben blieben. Er belegte mit dem 908er dank kämpferischer starker Leistung den Tagessieg und den tollen zweiten Gesamtrang.

Eine weitere kleine Unaufmerksamkeit von Thomas bescherte Ronald den 2. Platz, damit weiterhin die Führung im Gesamtklassement (ein Punkt vor Jan) und weitere 3 schlaflose Wochen. Platz 3 ging verdient an Thomas R., der damit im Gesamtklassement ein paar Punkte zum jetzt Drittplatzierten Dirk Haushalter gutmachen konnte. Warten wir mal ab, wie es aussieht, wenn erst der Trainingsrückstand aufgeholt worden ist. Berücksichtigt man zum derzeitigen Stand das Streichergebnis, hat Thomas die Nase jedenfalls schon wieder vorn.

So, das war's wieder einmal! Ich freue mich auf ein Wiedersehen zum 5. Porsche 908 Lauf **am 04. April 2006 in der Rennpiste.**

## GT/LM Serie

### 2. Lauf am 8. April 2006 in Vohwinkel

Tja - eventuell ggf. Vielleicht wollte der Hellblaue etwas zum gestrigen Tag der GT/LM im Neuwerk schreiben . . . aber mutmaßlich hat er zu viel Obst gegessen . . . ☺ ☺

#### Kompakt . . .

- 15 Teams am Start . . .
- Laufenberg/Nötzel auf P1 . . .
- Bolz-Katze lernt das Laufen und hängt Fischer/Fischer nur knapp ab . . .
- Langeweile droht . . .

#### Strecke

##### Adresse

SRG Neuwerk  
Scheffelstrasse 5  
42327 Wuppertal Vohwinkel

##### Url

[www.lightblue-racing.de](http://www.lightblue-racing.de)

##### Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

So ganz ohne Infos gibt's keinen wirklichen Rennbericht. Lediglich die Ergebnisse des

zweiten Laufs liegen vor (Danke, Ingo !). Aber die haben's in sich:

- Laufberg/Nötzel gewinnen mit überirdischen 18 Runden Vorsprung . . .
- Doppel-Bolz und Doppel-Fischer trennen nur ein-einviertel Runden. Beide Teams haben scheinbar ihre Neuwagen rechtzeitig fertig gestellt . . .
- Börger/Schwellenbach schlagen Baum/Hesse knapp. Was war da los . . . !?
- Jung/Schäfer nur auf P8. Wird Siggi eventuell alt . . . !?

Und was schließen wir daraus !? Doppel-Bolz scheinen Laufberg/Nötzel nicht einmal in Heimnähe gefährden zu können. Zu deutlich war die „Packung“. Auf den Plätzen 3 bis 10 setzt das vermutete Stühlerücken ein. Hier kann - je nach Heimvorteil - Jeder Jeden schlagen. Somit wird die Serie die Spannung in 2006 wohl nur aus dem Fight um P3 beziehen: Im Neuwerk hatten die Wuppertaler Teams ihren Vorteil und die Schwerter durften sich hinten am stellen.

Nach einem Abstecher ins Siegerland geht's erst einmal an den Niederrhein (Moers und Kamp-Lintfort). Hier dürfte dann die Stunde der Rheinländer schlagen . . .



**Der Neuwerk Kurs sieht einfach aus - ist's mit 20 Volt am Bison aber nicht unbedingt . . .**

Ach ja: Die Ergebnisse vom 2. Lauf sind in den „Rennserien-West“ online !!

**Alles weitere gibt's hier:**  
[Rennserien West / GT/LM Serie](#)

## SLP / 12h Trier

### 1. Lauf am 8. April 2006 in Trier

Peter Oberbillig ist der Cheffingenieur des Trierer Teams „No Limits“, dem x-fachen Sieger der 12h von Trier. Peter muss man nie fragen: „Wie sieht's aus, Peter !?“ !! Man schaut einfach auf seine Mundwinkel . . . Dem Vernehmen nach hingen besagte Mundwinkel in der gesamten letzten Woche auf Halbmast: „Dr.Slot“ (A.Bartelmes, D.Schmeer und A.Ortmann) war deutlich schneller als der Rest der Welt. Selbst Peter's „No Limits“ (M.Bartelmes, K.Krollmann und eben Peter) fehlte mindestens ein Zehntel - teilweise auch mehr pro Runde . . .

#### **Kompakt . . .**

- **No Limits unangefochten vorn . . .**
- **großer Favorit „Dr.Slot“ bricht ein . . .**
- **Plastikquälern fehlt das letzte Quentchen Speed zu P2 . . .**
- **zwei weitere Nord- und West-Teams nicht ganz so erfolgreich . . . ☺ ☺**

#### **Strecke**

#### **Adresse**

Renncenter Trier  
 Neustr. 38  
 54290 Trier

#### **Url**

[www.renn-center-trier.de](http://www.renn-center-trier.de)

#### **Strecke**

6-spurig, Holzbahn, ca. 48,5m lang

#### **Renngeschehen**

Bleiben wir bei Peter's Mundwinkeln. Erst am Freitag Abend zogen sich diese leicht gerade. Das Eigenbau-Rahmenchassis rannte konstant schnelle Runden und distanzierte den Rest des Feldes locker - nur eben „Dr. Slot“ nicht. Die blieben etwa ein Zehntel vorn.

Am Samstag Nachmittag galt dann: „Die Sonne geht auf !“. Peter konnte wieder lächeln. „Dr.Slot“ hatte erwartet schnell begonnen und war dann dezent eingebrochen. Mutmaßlich wollte der Motor nicht so, wie das Team von ihm erwartete . . .

Folglich lagen „No Limits“ nach Halbzeit der 12h von Trier mit mehr als 10 Runden Vorsprung deutlich und unerwartet vorn. Dahinter aber boxte der Pabst: „Dr.Slot“ lag nach 6 \* 17 Minuten nur weniger Teilmeter vor den „Plastikquälern“ (S.Nockemann, J.Uhlig und M. Weber). Auch das „Jäger Team“ (M. Hampel, M.Kiefer und J.Welsch) war kurz vor Schluss noch in derselben Runde; musste aber kurz vor Stromabschaltung einen Vier-Runden-Rückstand hinnehmen, als sie unverschuldet in einen auf der Bahn liegenden Konkurrenten rauschten . . .



**Die Katze der „Plastikquälern“ . . . der Deckel aus dem Vorjahr sollte Glück bringen . . .**

Mit den „Plastikquälern“ sind wir beim ersten West-Team. Die Jungs hatten bereits im Vorjahr in Trier für Furore gesorgt und den Heimteams P3 abgetrotzt, was wiederum die restliche SLP-Welt mittelschwer irritierte. Auch für 2006 war die Zielsetzung ein Platz auf dem Treppchen; Marcel Wondel wurde durch Jan Uhlig ersetzt; die Stammpfaher Sebastian Nockemann und Mirko Weber blieben. Das Team schloss sich am Freitag dem allgemeinen Rätselraten an und probierte die Eigenbau-Rahmen-Chassis aus - genauso wie das Plafit Super24 SLP. Am Ende wurde Letzteres als Einsatzchassis bestimmt, weil es mit den merkwürdigen Grip-Verhältnissen noch am besten zurecht kam . . .

Die Quali bewältigten die Jungs auf P6, was dem Schwerter Chef-Spruch. „Nicht mehr als nötig!“ voll gerecht wurde. Zur Halbzeit war man P2 mit wenigen Teilstrichen Rückstand auf der Spur. Am Ende kam schließlich P4 heraus; der Schlussoffensive von „Dr.Slot“ und „Jäger Team“ hatte man nach einem unverschuldeten Crash nichts mehr entgegen zu setzen, sodass am Ende gute 3 Runden auf die Vorjahresplatzierung fehlten . . .

Das Nord-Team „BS-Powersports“ bezwang zuletzt die Trierer nach spannendem Fight bei den 12h von Hamburg. Dementsprechend war man gespannt auf dessen Performance in Trier.

Man trat in gemischter Besetzung an: Den SLPlern Thomas Rübke und Björn Skotke standen die DSCler Jürgen Stüdemann und Gerd van de Wiel bei. So richtig aussortiert wirkte das Ganze nicht - und auch: „ich baue ein Chassis in zwei Stunden“ wurde nicht geboten . . . Ein wenig Freitagstraining reichte weder, den Kurs in Trier ohne große Streckenkenntnis in den Griff zu bekommen, noch das Slotcar angemessen ans Performen zu bringen . . .

P20 in der Quali führte zu langen Gesichtern; nur „dem Konsul“ vergingen die lockeren Sprüche nicht, mit welchen er die drei Luschen von Teamkollegen motivierend nieder machte . . . ☺ ☺

Im Rennen führte dann eine geschlossene Teamleistung auf P16, was die Jungs aus dem hohen Norden wieder halbwegs versöhnlich stimmte . . .

Zumindest der Felgendreher formulierte am Ende: „Ich komme wieder!“ Was wohl nicht nur beinhaltete, dass er dann erneut auf P16 zu fahren gedenkt . . . ☺ ☺

In etwa diese Platzierung hatten sich von vorn herein **“WW-Racing“** vorgenommen. Aber es sollte anders kommen . . .

Fragt nicht, wofür das „WW“ steht. Keiner im Team wusste es. Man einigte sich intern auf „Wilder Weber“ - da der gleichnamige Teamchef fehlte, widersprach niemand . . . ☺ ☺

„WW-Racing“ ist das ehemalige Team „Drinking for Schwerte“ Team. Weil der Chef-Drinker Siggi Jung ausschied und durch JanS ersetzt wurde, konnte der Teamname nicht mehr auf „Drinking“ lauten . . .

In Trier trat das Schwerter Team (mit JanS als externer Verstärkung) ganz ohne Schwerter an. Ingo Vorberg ging GT/LM fahren und der Teamchef musste kurzfristig passen, als die Frau schwer erkrankte (gute Besserung, Silvia !!). Ergo wurde der Schleichende als Vertretung engagiert (laut JanS macht's der Schleichende noch ein-/zwei Jahre, bis er ins Altersheim kommt) und der Trierer Boss Martin Bartelmes um Stellung einer weiteren „Aushilfe“ gebeten.

Martin konnte Michael Ulbrich aufbieten, der sich um 4:00h Früh in Wolfsburg auf den Weg machte, um den vier Stunden Fahrzeit noch die 12h von Trier hinzu zu fügen. Abend wurde kurzer Hand noch Trier-Nesthäkchen Pierre Stein (14) verpflichtet, der seit ein paar Wochen ins Bartelmes-Höhentraining geht.

Bis zur Quali war man guter Dinge; die Katze schnurrte und lief zufriedenstellende Zeiten. Nur ausgerechnet dann war's aus mit der Herrlichkeit. Der Jag rappelte wie ein Sack Bohnen: P15 war nicht, was man erwartet hatte - und die Leidensgeschichte setzte sich im Rennen fort. Eine 30 Runden kostende Instandsetzung nebst Radwechsel brachte nur geringe Besserung und man fand sich zur Halbzeit auf dem vorletzten Platz wieder.

Nun setzten sich die zwei Team-Ingenieure Michael und JanS zusammen und machten einen Schlachtplan, wie die Katze wieder ans

Mausen käme. Auf der ersten Spur wurden entsprechende Sanierungsarbeiten durchgeführt, welche weitere 40 Runden kosteten. Anschließend durfte jeder Pilot mit einem gut rennenden Jag seine persönlichen Erfolgserlebnisse einfahren - JanS' 109 Runden auf Spur 4 oder Michaels 107er Spur 2 zeigten, was möglich gewesen wäre . . So blieb's bei einem versöhnlichen Ende und der Verteidigung von P19 . . .

Bei allen Problemen meinte auch JanS, im nächsten Jahr sei er wieder dabei; die eine gut funktionierende Spur hatte sehr viel Laune gemacht. Man darf gespannt sein, ob der Felgenreher und JanS in 2007 gemeinsam leiden . . . ☺ ☺

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien Mitte / Slot-Langstrecken-Pokal](#)**