

WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 113 -

4. Juni 2007

Editorial

Moin Folks . . . Highlight des vergangenen Samstags war die GT/LM-Serie in Moers, die in diesem Jahr nie gekannte Teilnehmerzahlen, eine hochqualitative Besetzung sowie extrem spannende Rennen in allen Startgruppen bietet. Am Sonntag fand ferner der 4. Lauf zur Trans-Am in Herzebrock statt. Das geplante dritte G30-Treffen wurde kurzfristig abgesagt . . .

Kommenden Samstag trifft man sich erneut in Herzebrock: Dann allerdings zum 2. Lauf der DSC-West. Am selben Tag fahren gleichfalls die neuen NASCARs in Duisburg Mündelheim. Der Sonntag ist dem 4. Lauf der Craftsman Trucks in Kamp-Lintfort vorbehalten . . .

Rennberichte weist die Nr. 113 der „**WILD WEST WEEKLY**“ von der GT/LM und der Trans-Am auf. Vorberichtsseitig schauen wir zur DSC-West, zu den NASCARs sowie den Craftsman Trucks . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
 - 3. Lauf am 2. Juni 2007 in Moers
- Trans-Am
 - 4. Lauf am 3. Juni 2007 in Herzebrock
- DSC-West
 - 2. Lauf am 9. Juni 2007 in Herzebrock
- Vorbericht für
 - NASCAR Winston Cup und Craftsman Trucks

GT/LM-Serie

3. Lauf am 2. Juni 2007 in Moers

55 startende Teams lautet die Bilanz der GT/LM-Serie nach zwei Durchgängen. Diese Zahl vermochte man früher erst nach drei bis vier Durchgängen vorzuweisen. Logischerweise setzte sich der Trend in Moers fort, stehen doch dort in wenigen Wochen die 24h Stunden auf dem Programm, sodass die GT/LM ein gut geeignetes Zusatztraining darstellte . . .

Kompakt . . .

- mit 26 Teams erneut voll im Trend
- auch das Wetter spielt mit
- Wiederholungszeile ☺☺: erwartungsgemäß Sieg für Laufenberg/Nötzel
- Bolz/Schnitzler sicher auf P2
- Plastikquäler nicht wirklich happy mit P3
- Ortman/Schnitzler mit technischem Pech

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Vorgeplänkel . . .

Die Gastgeber vom SRC am Niederrhein e.V. hatten sich bestens auf das Großereignis vorbereitet. Nicht nur die Elektrik an den Fahrerplätzen wurde revidiert; auch ward die Bahn gründlich überarbeitet. Dazu bot man zahlreiche Trainingsgelegenheiten, sodass kein Team ob unzureichender Vorbereitung klagen durfte.

Da vor allem die jugendlichen Stars der schnellsten Startgruppe ob der Fahreigenschaften ihrer Slotcars, der Bahn sowie des Lebens an sich zum Jammern neigen, beschafften die Moerser größere Vorräte angemessen dimensionierter Papiertücher, um einer Überflutung des Bahnraums nachhaltig vorzubeugen ☺☺



Anlieferung besagter Papiertaschentücher . . .

Die Prognosen - oder auch Auflagen - für Moers sind in etwa deckungsgleich mit denen, welche seinerzeit für den 2. Lauf in Kamp-Lintfort ausgesprochen wurden:

- Laufenberg/Nötzel wurden allenthalben als sichere Sieger gehandelt.
- Bolz/Schnitzler mussten dringend etwas tun; P5 nach zwei Durchgängen war doch etwas dünn. Ein neues Einsatzauto sollte hier Abhilfe schaffen . . .
- Die Plastikquäler (Nockemann/ Uhlig) waren bislang nicht wirklich zufrieden - ob sie in Moers alte Stärke zeigen würden, war unbestimmt . . .
- Die restlichen 3 Teams der schnellsten Startgruppe (Ortmann/Schnitzler, Baum/Pasch u. Durukanli/JanS) bilden die Würze für diesen Sixpack - wer hier am Ende vor wem fahren würde, war einmal mehr offen . . .
- In Teil „B“ würde mit dem Heimteam Hackstein/Tepass zu rechnen sein. Ferner mit Bolz/Christians. Ansonsten dürfte es auch hier einmal mehr richtig eng werden . . .



Volle Motivation . . !? Die eine Hälfte eines Spitzenteams während des Trainings . . .

Neben der nackten Performance würde in Moers sicherlich der Fehlerrate eine entscheidende Bedeutung zukommen. Schließlich ist das Streckenlayout nicht ganz so „easy“ wie zuletzt in Kamp-Lintfort ausgelegt . . . ☺☺

Welche Teams kamen **neu hinzu** !? Neben den bereits im Vorbericht gewürdigten Hausmann/Schemmel (Honda NSX '05) und den Eheleuten Eckel (Ferrari Enzo) gingen auch Janssens/Michels (Mercedes CLK GTR) an den Start. Alle drei Teams waren mit dem Kurs in Moers bestens vertraut - zumindest zu 50% waren echte Heimascaris am Start . . .

Moers fern blieben allerdings auch einige Teams. Aus Zwei mach Eins: Unter dem Namen Lehmler/Mages fielen gleich zwei Teams familiären Gründen zum Opfer. Vater & Sohn Mages fehlten, sodass Vater & Sohn Lehmler ein Team bildeten. Ferner nicht am Start: Pistor/Rohde (Schwerte III), Dietze/Körper und Hahn/Schur.

Neben Lehmler/Lehmler nahmen auch Hesse/Wagner die Vertretungsregelung in Anspruch: Udo Kaina bildete mit Thorsten Hesse ein Team . . .



Trotz fehlender Teams ein gut gefüllter Parc Fermé . . .

Slotcars und Technik . . .

Aufgrund der erwarteten großen Teilnehmerzahl bot auch der SRC Niederrhein reichhaltig Trainingstermine an, sodass einem zügig durchlaufenen Samstag Vormittag nichts entgegen stehen sollte . . .



Training kann man auch ganz entspannt sehen - zwei der drei Ladys gehen mutmaßlich just den Streckenverlauf durch . . . ☺☺

Die Clubabende am Dienstag und Donnerstag waren eher gering von Trainingswilligen

frequentiert. Somit fanden anwesende Teams sehr viel Raum für ausgiebige Fahrversuche.

Das offizielle freie Training rutschte auch in Moers auf den Freitag Abend. Hier war dann knapp die Hälfte der Teams engagiert - nicht immer in voller Besetzung, aber auf jeden Fall engagiert . . . ☺☺



Auch ohne langes Freitag-abend Training vermag man am Samstag Früh recht elegant in den Seilen zu hängen . . . ☺☺

Neue Slotcars: Die für den Saisonbeginn erwartete Audi-R8-Schwemme blieb aus. Dafür schwappte die Woge nun in Moers hoch: Bolz/Schnitzler, Bickenbach/Buchs sowie Rohmann/Vorberg setzten auf Ingolstädter Fahrzeuge. Dafür ließen Nockemann/Uhlig den R8 in der Box - und brachten als 3. Fahrzeug im 3. Rennen einen Riley & Scott Mk IIIC an den Start. Hesse/Päppinghaus hatten den Lamborghini Murcielago fertig und Becherer/Becherer setzten nun auf Toyota GTone.

Die neuen Teams liebten es international: Eckel/ Eckel kamen italienisch (Ferrari Enzo „Jever“), Hausmann /Schemmel japanisch (Honda NSX '05) und Janßens/Michels mit einem heimischen Produkt (Mercedes CLK GTR) daher.



Technische Abnahme heißt auch Montage der gestellten Räder . . .

Wenig Neues hingegen bei der Technik: Der Enzo von Eckel/Eckel rollte auf dem brand-neuen Schöler Striker T-M74 ins Rennen - ansonsten war nur Bewährtes auszumachen . . .

Die technische Abnahme erfolgte überwiegend durch Sigggi Jung - Werner Bolz half dazu ein wenig aus. Die Mahnungen im Vorfeld zeigten Wirkung: Bodenfreiheit und andere Eckdaten passten i.d.R. - und nur wenige Loops waren vom Technik-Chef anzuordnen . . .

Racing . . .

Auch für das Rennen in Moers wurde die klassische GT/LM-Fahrzeit von 6*15 Minuten pro Team angestrebt. Am Start waren schließlich 26 Teams, sodass eine Aufteilung in je zwei 6er und 7er Gruppen zu Stande kam (für die 7er Gruppen wurden wie üblich die langsameren Startgruppen ausgeguckt).

Die anvisierte Startzeit von 12:00h wurde beinahe gepackt. Nur das Fotografieren der Neuwagen und das Aussortieren der startenden Slotcars standen einem zu 100% pünktlichen Start entgegen . . .



„Full Service“ á la SRC Nieder-rhein - über-sichtliche Start-aufstellung mit Club-Logo . . .

Der Schleichende gab nach schlechten Tref-ferquoten seiner Prognose in Schwerte und K-L schlichtweg die Rundenzahl der Sieger in 2005 und 2006 als „Quali-Hürde“ für die Top 10 vor . . . ☺☺ Ein 94er Schnitt musste her, was in Summe ca. 565 Runden ergab.

Der ersten Startgruppe traute der Prophet drei bis vier Runden pro Stint mehr zu - man solle also gefälligst zwischen 580 und 590 Runden fahren . . . ☺☺

Sollte auch diese Vorhersage wieder im Teich landen, wird diese Rubrik des Rennberichtes

künftig aufgrund der Unzuverlässigkeit der Teams möglicherweise eingestellt . . . ☺☺

Erste Startgruppe

Die Startaufstellung wurde gemäß der Platzierung im Gesamtergebnis gebildet. Erstmals mitspielende Teams mussten in der langsamsten Startgruppe antreten.

Diese erste Startgruppe bestand aus 7 Teams und startete wie folgt:

#	Team	Fahrzeug
1.	Markus und Rolf Lehmler	Courage C52
2.	Mark Hohaus / Marcus Noack	Audi R8
3.	Hans und Patrick Manegold	Ferrari F40
4.	Becherer / Becherer	Toyota GTone
5.	Mario Hausmann / Roger Schemmel	Honada NSX '05
6.	Janßens / Holger Michels	Mercedes CLK GTR
7.	Birgit und Tommy Eckel	Ferrari Enzo



„Hütte voll“ !! - zum Start der ersten Gruppe waren die Räumlichkeiten bestens gefüllt . . .

Gleich im ersten Turn verloren Janssens/Michels ein Rad. Da die Achse zu kurz war (man war nur Felgen mit außenliegendem Inbus gewohnt), musste der CLK GTR aufwändig umgebaut werden (- 25 Runden).

Davon unberührt setzte sich der NSX '05 mit Hausmann/Schemmel von Beginn an in Front. Mit Abstand dahinter rangierten Eckel/Eckel und Lehmler/Lehmler. An dieser Reihenfolge sollte sich bis zum Ende nichts mehr ändern. Hausmann/Schemmel erzielten 557,43 Runden - ein echte Messlatte für die nachfolgenden Startgruppen. Etwa 10 Runden fehlten den Eheleuten Eckel, die noch ein loses Achszahnrad zu beklagen hatten und auf P2 einliefen. Weitere 10 Runden zurück fuhren Vater & Sohn Lehmler. Janssens/Michels vermochten sich wieder auf P4 vorzuarbeiten und Hohaus/Noack auf die fünfte Position zu verbannen. Väter und Söhne Teil 2 und 3 ging zu Gunsten der Manegolds aus; sie vermochten die Becherers auf Distanz zu halten - beide Teams be-

finden sich in der Lernphase, was Serie und Strecken betrifft . . .



In Vorlage getreten: NSX '05 von Hausmann/Schemmel mit 557,43 Runden . . .

Zweite Startgruppe

Von den Teams auf den Spuren 1 bis 3 wurde klar der Fight um den Startgruppensieg erwartet - für einen Aufstieg in die zweit-schnellste Gruppe musste allerdings eine wirklich überzeugende Performance her:

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Lippold / Christoph Müller	BMW V12 LMR
2.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	Lamborghini Murcielago
3.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Audi R8
4.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1
5.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Honda NSX '05
6.	Thorsten Hesse / Udo Kaina	BMW V12 LMR
7.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1



Geschickt !! In Moers wird unter der Brücke gestartet - die Fahrer sehen ihr Slotcar halt etwas später . . .

Lippold/Müller gingen auf der schnellsten Spur in Führung. Es folgte das „Reha“-Team Schwerte I mit dem neuen R8. Hesse/Päppinghaus - ebenfalls mit Neuwagen - ließen jedoch nicht abhängen.

Fischer/Silva-Wittfoot nahmen den R390 GT1 für 7 Runden aus dem Rennen. Nach einem Crash schienen die Räder am Body zu schlei-

fen . . .

Hesse/Kaina und Florijan/Tubes lagen über die gesamte Distanz im Clinch. Bis zur Halbzeit war die Sache nicht wirklich entschieden.

Eheleute Schnitzler kamen als Siebte ins Rennen, sodass die direkte Vergleichbarkeit für das Heimteam nicht sofort gegeben war, aber auf Schlagdistanz zu den beiden vorgenannten Teams war man allemal . . .

Der Gruppensieg wurde letztlich zwischen Audi und BMW ausgefahren: Rohmann/Vorberg und Lippold/Müller hatten den Rest des Feldes locker im Griff.

Beinahe klar war die rote Laterne für Fischer/Silva-Wittfoot, die den R390 GT1 noch ein weiteres Mal von der Bahn nehmen mussten - beinahe klar, da Florijan/Tubes weiter zurück fielen und vor der letzten Spur rundengleich lagen. Das musste noch einmal eng werden.

Rohmann/Vorberg war als Erste fertig: 561,88 Runden lautete die Vorgabe für das nördliche BMW-Team. Mit 561,99 schafften Lippold/Müller schließlich äußerst knapp den Gruppensieg.



Gruppensieg knapp verpasst für Rohmann/Vorberg: 561,88 Runden . . .

Wie erwartet belegten Eheleute Schnitzler P3; Manuela (Spur 1) nahm Dennis Hesse (Spur 4) die entscheidenden Runden ab - nach 5 Stints war man rundengleich. Dito stand es um den Honda NSX und den Nissan R390 – auch hier vermochte Thorsten Florijan auf der letzten Spur (3) den ausschlaggebenden Vorsprung gegen Jörg Fischer (Spur 6) herauszufahren.

Hesse/Kaina hielten den BMW V12 aus allen Fights heraus und absolvierten 544,80 Runden, was P5 in dieser Gruppe einbrachte . . .

Dritte Startgruppe

Die Favoriten dieser zweitschnellsten Gruppe standen eindeutig auf den Spuren 1 und 3 - wie sich die ortskundigen Kölner Teams auf den Bahnen 4 und 5 dagegen aufstellten, wurde mit Spannung erwartet:

#	Team	Fahrzeug
1.	Werner Bolz / Ralf Christians	Courage C52
2.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP
3.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone
4.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8
5.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR
6.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Audi R8



Ready for take off - die 3. Startgruppe vor dem Transport zur Bahn . . .

Es kam mehr oder weniger wie erwartet. Hackstein/Tepass gingen mit dem Toyota GTone auf und davon. 580,98 Runden lautete die überragende Leistung nach 90 Minuten Fahrzeit. Es folgte . . . erst einmal nichts. Dennoch ebenso überragend die Leistung von Nötzel/Quadt. P2 für den Audi R8 aus Köln, knapp 3 Runden vor den Dritten (571,80 Runden).

Diese Position eroberten Bolz/Christians (Courage C52), nur gut eine Runde vor Börger/Schwellenbach (BMW V12 LMR, 567,44 Runden). Auch der Fight um P5 ging eng aus: Bickenbach/Buchs fuhren mit dem neuen Audi R8 am Ende eine halbe Runde vor Jung/Schleichender.



Überragend zu 580,98 Runden - Toyota GTone von Hackstein/Tepass . . .

Vierte Startgruppe

Der Spannungsbogen erreichte naturgemäß mit der schnellsten Startgruppe seinen Höhepunkt, war doch noch einmal deutlich „Mehr“ von den 10 wilden Jugendlichen und den beiden „älteren Herren“ zu erwarten:

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone
2.	Alex Ortman / Caroline Schnitzler	Courage C52
3.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8
4.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52
5.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R8
6.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Riley & Scott Mk IIIC



Ja - das hatten wir schon: Vier wilde Youngster, flankiert von den Ü20 auf den Außenspuren 1 und 6 . . . betreutes Slotten eben ☺☺

So wirklich spannend wurde die Story der schnellsten Startgruppe in Moers nicht. Laufenberg/Nötzel brachten den Toyota GTone zu einem überlegenen Sieg - dem Dritten in Folge übrigens. 599,43 Runden standen am Ende auf dem Bildschirm der Zeitnahme . . .

Ortman/Schnitzler verloren gleich auf der 1. Spur ca. 3 Runden, weil das JP Achsritzel zwei Mal neu befestigt werden musste.

Die Plastikquäler leisteten mit dem Riley & Scott lange Widerstand gegen Bolz/Schnitzler. Am Ende ging der Fight jedoch deutlich zugunsten Letzterer aus (589,50 vs. 584,60 Runden).

Ortman/Schnitzler machten zwar mit dem Courage C52 wieder Boden gut - die zu Beginn verlorenen Runden ließen sie jedoch nicht mehr in den Kampf um's Treppchen eingreifen (P4, 581,67 Runden). Baum/Pasch (Audi R8) wurden schließlich noch von den Vorgenannten äußerst knapp überflügelt (581,11 Runden), sicherten ganz entspannt Rang 5 in der

schnellsten Startgruppe und extrem eng auch diesen Rang in der Gesamtwertung - nur 13 Teilmeter vor Hackstein/Tepass). Durukanli/JanS (Courage C52) konnten sich hingegen nur die rote Laterne sichern . . .



Mit dem 3. Fahrzeug im 3. Rennen: Nockemann /Uhlig mit Riley & Scott Mk IIIC auf P3 . . .

Ende . . .

Wie immer hatte der Reiseleiter das letzte Wort - und drehte den schnellen Teams gegen 19:45h den Strom ab. Anschließend fand die Nachkontrolle der Siegerteams statt - wie üblich ohne Befund. Parallel dazu spuckte der PC die Resultate des Tages sowie den Gesamtstand aus . . .

Für die Teams waren derweil die Räder zurück zu geben, die Motoren auszulöten und selbstredend auch die Wunden zu lecken . . . ☺☺

Bei der hohen Dichte von Slotcars mit 29 bzw. 30 Punkten im Concours spielen die hier erzielten Punkte eigentlich erst ab Platz 20 überhaupt eine Rolle. In der Top 10 Wertung des Tages wirkte sich der Concours jedenfalls nicht aus:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone599,43
2.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R8589,50
3.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Riley & Scott584,60
4.	Alex Ortman / Caroline Schnitzler	Courage C52581,67
5.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8581,11
6.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone580,98
7.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8571,80
8.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52570,64
9.	Werner Bolz / Ralf Christians	Courage C52568,64
10.	René Börger / Udo Schwellenbach	BWM V12 LMR	.. 567,64

Erneut bestätigte das Tagesergebnis im wesentlichen den Stand der Gesamtwertung - Verschiebungen ergaben sich lediglich innerhalb der Startgruppen . . .

Bemerkenswert war allerdings, dass:

- das Heimteam Hackstein/Tepass (P6) nur um eine 3/4 Runde den Rang 4 verpasste - und somit der ersten Startgruppe mächtig einheizte . . .
- die Kölner (Senioren ?☺) Nötzel/Quadt bis auf P7 vor fahren konnten . . .
- Andy Lippold den Schweiß binnen 15 Minuten literweise abgeben konnte - obwohl eigentlich fast alle Folks im Rennverlauf ins Schwitzen gerieten . . . ☺☺
- sich die Teams ausnahmsweise an die Vorgabe des Schleichen hielten . . . ☺☺ 94,5 Runden pro Spur reichten für die Top 10. Die Spitze musste es aber mit 98 bis fast 100 Runden pro Spur erneut übertreiben !!

Für die Gesamtwertung ergaben sich keine wirklich drastischen Verschiebungen. Quantensprünge werden im Saisonverlauf auch immer schwieriger . . . ☺☺

Laufenberg/Nötzel führen unangefochten. Ortman/Schnitzler verteidigten Platz 2 und Bolz/Schnitzler vermochten sich erstmalig auf Rang 3 nach vorn zu schieben. Baum/Pasch rangieren durch ihre konstante Leistung auf P4 - punktgleich mit den Plastikquälern. Durukanli/JanS runden die erste Startgruppe ab . . .

Mit deutlichem Abstand folgen Hackstein/Tepass, Bolz/Christians, Jung/Schleichender und Nötzel/Quadt. Der Punkteabstand zwischen diesen vier Teams ist allerdings wiederum sehr eng. Mit guten Chancen auf die Top 10 sind Börger/Schwellenbach ausgestattet. Es folgt ein größerer Abstand bis zur P12, welche Bickenbach/Buchs einnehmen . . .



Mit dem Neuwagen sicher auf P2 der Tageswertung und P3 der Gesamtwertung - Audi R8 von Bolz/Schnitzler . . .

Credits . . .

Mit dem 24h Rennen führen die Jungs und Mädels vom SRC Niederrhein seit Jahren eine echte Großveranstaltung durch. Nach den Sommerferien (vom 17.-19. August) fahren wieder 12 Teams auf zwei 6-spurigen Bahnen echte 24h.

Insofern war der Lauf zur GT/LM-Serie als gelungene Generalprobe zu sehen. Zwar wurde „nur“ die fest installierte Club-Bahn befahren und die Veranstaltung dauerte „nur“ rund 12 Stunden. Jedoch entsprachen Teilnehmerzahl, Besetzung und Besucherandrang durchaus den Rahmenbedingungen des 24h Rennens . . .

Glücklicherweise bekam das Wetter rechtzeitig zum Rennen die Kurve - nach trostlosen Regentagen gestattete der Renntag die Einbeziehung der Freiflächen . . .



Nein, nicht die Sonntagsmesse wird gelesen !! Die Siegereverehrung wurde erneut im Freien durchgeführt . . .

Das **Catering** in Moers war eine Teamangelegenheit: „Hotte“, Andreas, Markus, Rolf, Mike und andere sorgten für prompte und humorvolle Bedienung . . . !!

Dazu profilierte sich die humane Moerser Preisgestaltung beim Catering für den Ehrentitel „most bang for the money“ . . . ☺☺



Man ließ „anschieben“ in Moers - Mike Severin machte in Buchhaltung . . . ☺☺

Die Reiseleitung in Moers erledigte überwiegend Mario Hausmann, der mit schöner Regelmäßigkeit am Keyboard die Einsetzer „abhängt“ und die Terror-Taste schneller gedrückt hat, als diese auch nur Luft holen können . . . ☺☺

Mario engagierte Andreas Croonenbroeck als Vertretung, während er selbst zum Regler greifen musste. Logisch, dass Andreas die „Hausmann“-Schule durchlaufen hatte und Mario in Nichts nachstand . . . ☺☺

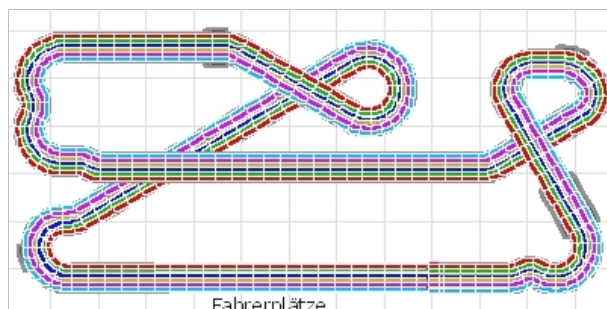
Ausblick . . .

Die Hälfte der GT/LM-Saison ist mit dem 3. Lauf in Moers bereits gelaufen. Die zweite Halbzeit führt noch einmal an den Rhein, bevor die zwei letzten Läufe im Bergischen die Saison entscheiden . . .

Termin: **Samstag, den 25. August 2007** im

geräumigen Keller des SRC Köln. Gefahren wird übrigens die **große Bahn** . . . !!

Zur dann gültigen Radgröße wird der Vorbericht am 20. August hoffentlich verbindliche Aussagen geben können . . .



49m Plastik in Köln - der nächste Programmpunkt der GT/LM-Serie . . .

Alles weitere gibt's hier:

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

Trans-Am

4. Lauf am 3. Juni 2007 in Herzebrock

geschrieben von Andreas

Halbzeit in der Trans-Am Serie 2007. Für den vergangenen Sonntag war der 4. Lauf im ostwestfälischen Herzebrock angesetzt.

Bereits im Vorfeld trafen bei Serienchef Freddy Külpmann etliche Absagen beruflicher und privater Natur ein und selbst dieser musste aus beruflichen Gründen kurzfristig seine Teilnahme absagen.

So trafen sich dann lediglich 9 Aufrechte bei Gastgeber Marion und Thomas Schweizek im Renncenter Ostwestfalen (www.renncenter.eu), um erneut Punkte für die aktuelle Meisterschaft zu verteilen. Der enge Punkteabstand, insbesondere bei den ersten Vier, zeigte wie wichtig der Start in Herzebrock war. Trennten den Ersten und den Vierten doch lediglich elf Zähler.

Im morgendlichen Training hielten sich die „Men in Black“ vom „Racing 4 OWL“ vornehm zurück, um den angereisten Gästen entsprechende Fahrzeiten zu ermöglichen. Pünktlich um 11:30 Uhr rief dann Dirk Schulz ge-

meinsam mit Youngster Rafael Gdanitz zur technische Abnahme. Routiniert und ohne größere Beanstandungen wurden die 18 vorgestellten Fahrzeuge geprüft und in den Parc Fermé gestellt.

Bei einer letzten Tasse Kaffee einigten sich die Fahrer dann auf die Aufteilung des Starterfeldes in eine 4-er und eine 5-er Gruppe.

Um 12:15 Uhr wurde dann der Rennbetrieb des Tages aufgenommen.

Rennen Klasse 1:

Recht flott ließen die ersten vier Starter vom Start weg ihre Fahrzeuge der kleinen Klasse um den Kurs fliegen. Dennoch gab es auffällig wenige Abflüge, eine Beobachtung, die sich übrigens durch den gesamten Renntag zog.

Nach dem ersten Umlauf lagen Dennis Grabow und Dennis Kranefuß nur wenige Teilmeter von einander getrennt, jedoch mit einer Runde Vorsprung vor Ralf Thöne und Martin Kranefuß. Doch nach dem ersten Spurwechsel hatte Thöne seinen Rhythmus gefunden und

konnte seinen Rückstand egalisieren, so dass Turn 2 am Ende die ersten Drei in einer Runde sah. Lediglich Martin lag weiterhin eine Runde zurück.

Von nun an lieferten sich R.Thöne und D. Grabow ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen mit ständig wechselnden Führungen. Martin und Dennis Kranefuß beschränkten sich auf ihr Vater/Sohn-Duell, wobei Junior Dennis die besseren Nerven (oder das besser liegende Auto?) hatte und das Rennen auf Platz 3 beenden konnte.

Und Ralf T. und Dennis G-Punkt? Nach spannenden Fights hatte Ralf das bessere Ende für sich und gewann die Gruppe mit nicht mal einer halben Runde Vorsprung. Die von ihm vorgelegten 135,24 Runden hätten übrigens in 2006 für Platz 2 in der Gesamtwertung der kleinen Klasse gereicht!



Artenvielfalt in der Trans-Am

Nach kurzer Pause machte sich dann die Gruppe der Tabellenführer auf die Hatz über die 3-Minuten-Distanz pro Spur.

Tür an Tür schoss man nach erlöschten der Startampel auf die erste Kurvenkombination zu, meisterte diese höchst diszipliniert und einvernehmlich, um nach der Gefällestrecke, die nächste Rechtskehre sozusagen Lack an Lack zu passieren.

In den darauf folgenden Minuten zog sich das Feld etwas auseinander, nicht zuletzt durch den einen oder anderen Ausrutscher. Lediglich Günter Grabow konnte das Tempo nicht mitgehen und stoppte nach Turn 1 bereits mit 2 Runden Rückstand. Seine vier Mitstreiter lagen nach 22 Runden noch alle friedlich vereint in einer Runde.

Auf der folgenden Spur konnte sich Andreas Rehm langsam aber sicher von seinen Mitstreit-

tern absetzen und mehr als eine Runde Vorsprung herausfahren. Während er dies über alle folgenden Spuren halten konnte, balgten sich Dirk Schulz und Uwe Pfaffenbach in einem spannenden Zweikampf. Dirk setzte sich schlussendlich durch und fuhr einen dann ungefährdeten 2.Platz in der Gruppe ein.

Die folgenden Pfaffenbach, Gdanitz und der leicht verzweifelte Grabow fanden sich mit ihren Platzierungen ab und fuhren ein ruhiges Rennen zu Ende.

Das Ergebnis der Klasse 1 im Überblick:

Rehm, Andreas	138,70
Schulz, Dirk	137,25
Thöne, Ralf	135,24
Grabow, Dennis	134,93
Pfaffenbach, Uwe.....	134,24
Kranefuß, Dennis	130,23
Gdanitz, Rafael.....	129,45
Kranefuß, Martin.....	128,56
Grabow, Günter.....	125,23

Rennen Klasse 2:

Nach entspannter Mittagspause unter freiem Himmel mit Grillwürstchen und Salat nahm Thomas Schweizek anhand der Ergebnisliste der ersten Klasse das Regrouping vor und die erste Startgruppe stöpselte ihre Regler ein, um die 6 Spuren jeweils 6 Minuten lang zu befahren.

Von Beginn an legten Günter Grabow und Rafael Gdanitz ein hohes Tempo an und fegten um den Kurs, dass Vater und Sohn Kranefuß keine Chance hatten, mitzuhalten. Fahrer, Einsetzer und Zuschauer freuten sich schon auf ein packendes Rennen zwischen dem jungen Dortmunder und dem routinierten Bielefelder. Doch es sollte ganz anders kommen!

Der zweite Umlauf sah Rafael auf Spur, neben sich Günter auf der 2 und Dennis auf der 3. Um es vorweg zu nehmen, diese drei ließen sich während der nun folgenden sechs Minuten nicht aus den Augen und beendeten den Turn auch rundengleich, lediglich eine gute halbe Runde voneinander getrennt.

Dann der entscheidende dritte Turn: Prügelten Günter und Rafael ihre Hemis nahezu zeitgleich um den Kurs, musste Dennis schließlich abreißen lassen und kassierte eine Runde Rückstand.

Nach der Hälfte der Distanz wurden Günters Rundenzeiten plötzlich immer langsamer und im passenden Verhältnis dazu sein Gesicht immer länger! Auch das mehrfache Richten der Stromabnehmer brachte keinen Erfolg. Am Ende des Turns hatte er schließlich satte 12 Runden Rückstand auf Rafael und den unbändigen Wunsch, sich ein Beißholz zu suchen!

Kurz nach dem Start des vierten Umlaufs erwies sich Günters Auto dann als unfahrbar und Reparaturversuche konnten auch keine Abhilfe schaffen, so dass ihm nichts anderes übrig blieb, als die Stecker zu ziehen und aufzugeben.

Von nun an zog Rafael ungefährdet seine Runden, was ihm den Gruppensieg und einen hervorragenden 3. Platz in der Gesamtwertung einbrachte!



Sorry - ein angeliefertes Foto war defekt. Diese Abbildung von Günter aus Siegen passt aber auch zum Lauf in Herzebrock . . .

Im Anschluss an die obligatorische Kaffee- und Zigarettenpause gesellten sich dann die fünf Schnellsten der kleinen Klasse an die Fahrerplätze. Mit Freigabe des Rennens durch die Startampel legten die fünf Kombattanten gleich ein hohes Tempo an. Das damit verbundene Risiko hatte natürlich dann auch entsprechende Ausrutscher zur Folge. Bei Dirk Schulz sollte sich dies im Verlaufe des Ren-

nens noch rächen! Ab Turn 3 ließen seine Rundenzeiten merklich nach, so dass der vor ihm liegende Ralf Thöne sich mit einer blitzsauberen Leistung langsam aber sicher von ihm absetzen konnte, während Andreas Rehm mit konstant guten Rundenzeiten Runde um Runde dem Feld enteilte.

Uwe Pfaffenbach versuchte noch an Schulz vorbei zu ziehen, musste sich jedoch schließlich mit gut einer Runde Rückstand geschlagen geben.

Und Dennis G-Punkt? Der stets ruhige, manchmal etwas gleichgültig wirkende junge Mann aus Bielefeld zog konstant seine Runden, wobei er ein überaus gutes Auge für Übereilungsvorgänge zeigte und dies den schnelleren Fahrern jederzeit und sicher ermöglichte.

Das Ergebnis der Klasse 2 in der Übersicht:

Rehm, Andreas.....	272,43
Thöne, Ralf	268,40
Gdanitz, Rafael.....	266,56
Schulz, Dirk	265,41
Pfaffenbach, Uwe.....	264,28
Grabow, Dennis	261,52
Kranefuß, Dennis	258,46
Kranefuß, Martin.....	244,41
Grabow, Günter.....	126,00

Zu guter Letzt:

Gegen 16:00 Uhr ging ein mal wieder sehr spannender Renntag in nahezu freundschaftlicher Atmosphäre zu Ende. Trotz der geringen Beteiligung gab es schöne und spannende Rennen zu beobachten. Allein schon aus diesem Grund hat sich der Weg für alle Teilnehmer in das westfälische Outback gelohnt. Das solide und schmackhafte Catering in Picknick-Atmosphäre, souverän wie immer von Marion und Thomas serviert, tat ein Übriges.

Im Namen der Fahrer und der Rennleitung drückt der Chronist hiermit nochmals seinen Dank aus.

Nach der nun anstehenden Sommerpause trifft sich die Trans-m Gemeinde am 19.08.2007 wieder im tiefsten Westen auf dem Kurs der Rennpiste in Duisburg.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

DSC-West

2. Lauf am 9. Juni 2007 in Herzebrock

geschrieben von Patrick

Nach dem Saisonstart auf dem „Siegener Parkett“ trifft sich die DSC-West Fangemeinde am nächsten Samstag wieder auf der gewohnten Plastikschiene.

Diesmal ist die DSC-West zu Gast im Slotpoint im ostwestfälischen Herzebrock.

Der Kurs ist seit Beginn der DSC-West mit von der Partie und sollte somit zumindest für die Stamm-DSCler kein Geheimnis mehr sein. Für diejenigen die sich aber noch nicht allzu sicher sind, gibt's im Vorfeld eine Übersetzungsempfehlung von rund 21,5mm Wegstrecke und außerdem den Hinweis auf die Trainingsmöglichkeit am Freitag Nachmittag. Ab 17.00 Uhr steht das OWL'sche Geläuf zur Erkundungsfahrt zur Verfügung.

Wem nach der ausgiebigen Trainingssitzung nicht mehr so recht nach Heimfahren ist, kann neben den etablierten Methoden der Nächtigung wie Hotel oder Pension, auch zu Zelt und Schlafsack greifen. Die Wiese nebenan hat noch ausreichend Kapazitäten frei.

Auch die WOMO-Fraktion braucht sich um einen Standplatz wohl keine Sorgen zu machen.

Tendenziell neigt der Lauf in OWL zu einer leichten Abschwächung der Teilnehmerzahl. Die 40 werden es mit Sicherheit nicht werden, trotzdem hätte der Hausherr gerne eine recht genaue Teilnehmerzahl, allein schon um ausreichend Grillfleisch und Hopfenblütentee ordern zu können. Nutzt deshalb bitte unbedingt die Chance der Vornennung per Mail an:

Der Zeitplan für Samstag wird ungefähr so aussehen:

ab 09:00 Training

ca.10:00 Ansprache, landläufig auch als 10-Uhr-Tee bekannt

ca.11:30 Abnahme Klasse 1

ca.13:00 Start Klasse 1

ab 14:00 Abnahme Klasse 2

ca.16:30 Start Klasse 2

anschließend Wahl Best of Show, Siegerehrung

Wir wünschen allen Teilnehmern eine entspannte und stressfreie Anreise und freuen uns

patrick-fischer@t-online.de

und sichert euch auch noch 'nen kleinen Bonus beim Startgeld !

Und hier die Vorrassagungen fürs kommende Wochenende:

- Es werden eine Menge neuer Slotcars am Start sein, auch wenn es hier und da noch nicht ganz danach aussieht:



- Der Preis für den „Best of Show“ wird ausgelotet, auch wenn's dann ein wenig länger dauert ☺
- Die Gewinnerin der Klasse 2 in B wird sich wohl nicht mehr mit einen Platz im Mittelfeld begnügen wollen.
- Scheint es, als werde die Frauenquote der DSC-West in OWL um mindestens 200% gesteigert !

Alles weitere gibt's hier:

[DSC-Cup / DSC-West](#)

auf einen spannenden und abwechslungsreichen Renntag .

Adresse

Slotpoint
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock

URL

www.slotpoint.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang

Vorbericht für
NASCAR Winston Cup und Craftsman Trucks

geschrieben von Nick Speedman

NASCAR Winston Cup



3. Lauf am Samstag, den 9. Juni 2007 in DU - Mündelheim

und

Craftsman Trucks



4. Lauf am Sonntag, den 10. Juni 2007 bei Peter Meister in Kamp-Lintfort

Wie an vielen Rennwochenenden im NASCAR Jahreskalender üblich, fahren die Craftsman Trucks am Freitag, die NASCAR Bush am Samstag und die NASCAR Nextel Racer am Sonntag auf der gleichen Strecke. Diese Variante gibt es im Slotracing bisher noch nicht.

Am zweiten Juni-Wochenende teilen sich die Bahnen in Duisburg Mündelheim (beim SRC mit Volker Schulte, Andreas Thierfelder) und in Kamp-Lintfort (Peter Meister) die Aufgabe, beiden Rennen durchzuführen. Am Samstag den Winston Cup in Duisburg und am Sonntag die Craftsman in K-L . . .

Für die Aufmerksamen unter Euch ist es klar, dass nur in der Reihenfolge GP vor DOW gefahren werden kann. Also bleibt der Wunsch,

die Klassen an einen Veranstaltungsort zu vereinen, vorläufig unrealistisch.



Craftsman Truck Race auf der Monstermile in Dover Downs letzten Samstag

Grundsätzlich erfreulich ist, dass dieses Jahr bereits 34 FahrerInnen bei den zwei Läufen des NASCAR Winston Cup teilgenommen haben. Bei den NASCAR Trucks stellten sich bisher 24 TeilnehmerInnen der Aufgabe.

Bisher führt in beiden Serien Christian Schnitzler - und das wird auch vorläufig so bleiben. Justin Pasch ist noch zu unkonstant, um auf Christian Druck auszuüben. Als weitere Sieg-Kandidaten gelten natürlich Caroline Schnitzler sowie Manfred + Oliver Stork.



Die DuPont Monsterbridge in Dover.



Logenplätze in der Monsterbridge in Dover.

Samstag

Winston Cup

SRC DU - Mündelheim

Adresse

Kultur- und Freizeitzentrum
Sermerstr. 25
47259 Duisburg (Mündelheim)

URL

[SRC DU - Mündelheim](#)

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

Zeitplan

Freitag, 08. 06. 2007

ab 19:00 h - 22:00h freies Training

Samstag, 09. 06. 2007

ab 09:00 h - 11:30h freies Training

ab 11:00h technische Abnahme

ab 12:00h Winston Cup

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR neu](#)

Dies und das . . .

. . . über die zu erwartenden Teilnehmerzahl kann man am kommenden Wochenende nur mutmaßen. Mit den 24h am Nürburgring ist ein Rennsportmagnet angesagt, welches einen Teil unserer Teilnehmer anziehen wird. Andere freuen sich natürlich über die Lücken im Starterfeld und könnten dann auch mal eine Startgruppe nach oben rücken, um mal gegen andere Gegner anzutreten.

Ansonsten wünsche ich eine gute Anreise und zwei spannende Renntage in Duisburg und Kamp-Lintfort.

Sonntag

Craftsman Trucks

Kamp-Lintfort - Meister Service Dienst

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

Zeitplan

Sonntag, 10. 06. 2007

ab 09:00 h - 11:30h freies Training

ab 12:00h Warmup, der Trans-Am V8

ab 14:00h Craftsman Trucks

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Craftsman Truck](#)