

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 8 -  
3. April 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . die „**WILD WEST WEEKLY**“ in der laufenden Nummer 8 hat zum einen das gestrige Rennen der Vintage in Herzebrock als Schwerpunkt und zum anderen eine ausführliche Vorschau auf den GT/LM-Auftakt am kommenden Samstag in Schwerte . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Vintage Slot Classic
  2. Lauf am 2. April 2005 in Herzebrock
- GT/LM Serie
  1. Lauf am 9. April 2005 in Schwerte

## Vintage Slot Classic

2. Lauf am 2. April 2005 in Herzebrock

geschrieben von Lupo

### Der Tag an dem . . .

. . . das Renncenter „Slotpoint“ in Herzebrock (Thomas Schweizek nebst seiner Top Mannschaft) seine Räumlichkeiten zum ersten mal für die Vintage Slot Classic (VSC) die Tore öffnete, dann noch ein Stunde vor den offiziellen Öffnungszeiten.

### Kompakt . . .

- 24 Starter waren in je 3 Klasse am Regler
- Thomas Strässer siegt in allen 3 Klassen
- das Slotpointteam richtet den Startern der VSC ein super Event aus

### Strecke . . .

#### Adresse

Slotpoint  
Quenhorner Straße 9  
33442 Herzebrock

#### Url

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

#### Strecke

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

### Vorgeplänkel . . .

Zuerst wurde von allen die Bahn unter die Räder genommen um eine entsprechende Setup zu finden. Es sollte sich schnell herausstellen, das die scheinbar optimale Übersetzung für die

Sport- und Prototypenklasse zwischen 10/38 bzw. 10/40 (je nach Raddurchmesser) liegen würde.

### Slotcars und Technik . . .

Die Family Große kam zu diesem Rennen nun mit je einem Auto pro Klasse.(im Slot in Pott starteten sie nur jeweils mit einem Auto). Die technische Abnahme startet mit einer viertel Stunde Verspätung.



Hier wird genauestens nachgeschaut - die „technische Abnahme“ . . .

Da Uwe Drevermann leider heute seine Streichresultat nehmen musste, wurde der Serien Chef sowie Holger Grzanna (Mitarbeiter beim GTÜ) zum technischen Kommissar berufen. Hier herrschte ein raues Klima. Das technische Reglement wurde genauestens beachtet. Etliche Autos mussten wegen zu breiter oder zu kleiner Reifen zur Überarbeitung zurück. Am härtesten traf es Thomas

Schweizek. Er musste seinem Formelwagen sowie seinem breiten Sportwagen neue Reifen spendieren. Letztendlich wurden alle Mängel behoben, so dass alle Fahrzeuge starten konnten.

Eines ist noch ausdrücklich zu benennen; entgegen dem unter [www.rennserien-west.de](http://www.rennserien-west.de) veröffentlichten Reglement, **dürfen auf der Vorderachse auch Moosgummi Reifen gefahren werden.**

### Die Formula . . .

Der erste Startgruppe der Formula begann mit den neu hinzugekommenen sowie mit dem letztplatzierten aus dem 1. Formula Lauf Sascha Laukotter. Im ersten Heat lieferten sich Thomas Schweizek und Sascha Laukotter ein Kopf an Kopf Rennen. Leider hatte Thomas später technische Probleme, so dass Sascha im Laufe des Rennens seinen Vorsprung bis auf fast 4 Runden vor dem zweitplatzierten ausbauen konnte. Die Marke der zu erreichenden Runden wurde auf 112,65 R gesetzt.

Die zweite Startgruppe sollte nun zeigen, was die gesetzte Marke wert war. Emanuel Vandenryt's Formelrenner kam nicht so richtig in Fahrt. Nach einem Kabelbruch in der Startphase stellte er dann in der fünften Runde sein Auto mit technischem Defekt ab. Björn Körner kämpfte um jede Runde und kam bis auf ein paar Schienen an Sascha heran.

Die dritte Startgruppe startete mit den zwei Youngstern in der Formula Robert und Nick. Jedoch setzte Taffy Ulrich seinen Connaught auf die erste Position und kämpfte mit Kai-Uwe Schott, welcher sich zurück runden wollte. Taffy ließ sich seine Führung nicht nehmen fuhr mit 114,72 Runden vor Kai-Uwe-Schott mit 112,89 Runden eine neue Bestmarke heraus.

Die letzte und schnellste Startgruppe wurde nach dem ersten Heat durch einen Computerausfall unterbrochen. Vorsorglich wurden die gefahrenen Runden von Hand notiert. Nach Neustart des Computers ging es unaufhaltsam nach vorn. Thomas Strässer und Uwe Pfaffenbach wechselten sich mit der Führung ab, dicht gefolgt von Bernd Hämmerling und Holger Grzanna. Thomas Strässer setzte sich im letz-

ten Turn mit 6 Teilern mit 122,96 Runden in Führung.

**Die Top 5:** T. Strässer, U. Pfaffenbach, H. Grzanna, B. Hämmerling, J. Themsfeld

### 62mm Sports / Prototypen . . .

Die erste Startgruppe, gebildet mit den Neuzugängen sowie dem Pechvogel des ersten Laufes in Slot im Pott Udo Schwellenbach, lieferte sich einen packenden Start. Thomas Schweizek und Udo Schwellenbach setzten sich ab und lieferten sich ein Kopf an Kopf Heat. Ab dem zweiten Heat baute Udo seinen Vorsprung bis zum Ende auf 8 Runden aus und setzt die zu erreichende Marke auf 128,82 Runden.

Die zweite Startgruppe startete mit einem der beiden Youngstern. Obwohl Björn mit sich selbst nicht zu Frieden war konnte er den Lauf mit 128,24 Runden beenden.

Die dritte Startgruppe kam nicht so recht in die Pötte. Taffy Ulrich kam mit seinem D-Type nicht zurecht Uwe Pfaffenbach klagte über schlechte Haftung und die anderen kämpften mit Ihren Autos. Uwe Pfaffenbach beendete diesen Lauf mit 122,88 Runden.

Nun kamen die sechs besten des ersten Laufes. Thomas Strässer und Bernd Hämmerling lieferten sich ein Kopf an Kopfrennen und beendeten Ihren Lauf mit nur 42 Teilstrichen Abstand (129,89 zu 129,47 Runden). Holger Grzanna folgte den Beiden mit etwas mehr als 2 Runden Rückstand.

**Die Top 5:** Th. Strässer, B. Hämmerling, U. Schwellenbach, B. Körner, H. Grzanna

### 75mm Sports/Prototypen. . .

Die erste Startgruppe wurde angeführt von Emanuel Vandenryt. Thomas Schweizek folgte ihn stetig mit 1 Runde Rückstand und eine weitere Runde dahinter Skip Berster. So kamen sie dann auch in Ziel. Emu setzte die Anfangsmarke auf 124,95 Runden.

Die zweite Startgruppe sollte nun sich an die vorgelegte Rundenanzahl heran kämpfen. Robert Willner hatte sich seiner alte Tugenden erinnert und verlies des öfteren kurz die Bahn. Hierbei wurde auch Kai-Uwe's Ferrari ordent-

lich touchiert. Trotzdem beendete er als Sieger seine Startgruppe mit 123,59 Runden.

In der dritten Startgruppe legten Uwe Pfaffenbach und Bernd Hämmerling die besten Rundenzeiten zu diesem Zeitpunkt aufs Plastik. Im zweiten Heat gab Bernd seine Führung an Uwe ab. Uwe setzte sich bis zum Ende des Laufes um fast zwei Runden von Bernd ab und setzte die neue Wert auf 133,16 Runden.

Die vierte Startgruppe sollte nun zeigen, ob dieser neue Runden Wert geknackt werden kann. Thomas Strässer und Udo Schwellenbach stürmten Kopf an Kopf in den ersten Heat. Nur mit knapp einer halben Runde Rückstand ging's für Udo auf die Jagd nach Thomas in den zweiten Heat. Thomas baute seine Führung bis zum Ende des Laufs auf 1,70 Runden vor Udo aus und gewann auch diesen Lauf mit 135,20 Runden.

**Die Top 5:** Th. Strässer, U. Schwellenbach, U. Pfaffenbach, B. Hämmerling, S.Laukotter

**Zwischenstand der VSC-Master Wertung - die Top 5:** Th. Strässer, H. Grzanna, B. Hämmerling, J. Themsfeld, U. Pfaffenbach

## Ende . . .

Danken möchten wir nochmals allen Teilnehmern an diesem Lauf, die trotz der Slotpower Börse in Spende den Weg ins Renncenter „Slotpoint“ gefunden haben. Besonderen Dank geht an das gesamte Team des Slotpoint, welches allen Teilnehmern einen klasse Renntag bereitet hat.



**Hier wurde für das leibliche Wohl der Slotracer gesorgt . . .**

Der nächste Lauf der VSC Meisterschaft findet diesmal an einem Sonntag, den 22. Mai 2005, in den Räumlichkeiten von Michael Ortmann in Kottenheim statt. Näheres werdet Ihr an dieser stelle zu einem späteren Zeitpunkt lesen können.

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien West / Vintage](#)**

## GT/LM Serie

### 1. Lauf am 9. April 2005 in Schwerte

Am kommenden Wochenende nimmt dann die GT/LM Serie den Betrieb für die Saison 2005 auf. Das wird die dritte Saison in der Regie von Werner Bolz, der heuer erneut durch Siggi Jung unterstützt wird . . .

Das 2005er Reglement beinhaltet nur geringfügige Änderungen gegenüber dem Vorjahr. Die ausgegebenen Räder werden zu Beginn ca. 28mm Durchmesser aufweisen (anstelle von 27,5mm in 2004). Ferner werden sie aus der Produktion von GD-Cartuning stammen (und gesponsort sein). Ansonsten wurde nur die Homologationsliste auf den neuesten Stand ge-

bracht - bei Technik und Concours bleibt alles beim Alten . . .

Freies Training ist auf der Schwerter Planreifen-Strecke lediglich am Freitag Abend vor dem Rennen. Ansonsten gilt der altbekannte Fahrplan - mit leichten Verzögerungen ist jedoch zum Saisonauftakt zu rechnen, da sowohl die Concours Bewertung der Neuwagen ansteht als auch eine Qualifikation gefahren wird

. . .

**Alles weitere gibt's hier:**

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

#### Adresse

Carrera Freunde Schwerte  
Hellpothstr. 12  
58239 Schwerte

#### URL

[www.carrera-freunde-schwerte.de](http://www.carrera-freunde-schwerte.de)

#### Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

#### Zeitplan

**Freitag, 8. April 2005**

ab 18:00h freies Training

**Samstag, 9. April 2005**

ab 09:00h Training / frische Brötchen

ab 11:00h technische Abnahme

ab 12:30h Qualifikation

ab 13:00h Rennen

#### Historie

##### 2004 (17 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	724,88
2. Jung / Uhlig	Nissan R390	711,77
3. Weber / Weber	Nissan R390	703,32
4. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	692,76
5. Rohmann / Vorberg	Nissan R390	688,84
6. Christians / Rehse	Audi R8	688,16

##### 2003 (13 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	706,12
2. Bolz / Weber	Porsche 911 GT1	700,30
3. Christians / Rehse	Courage C52	695,08
4. Jung / Zingel	Nissan R390	688,23
5. Starke / Starke	BMW V12 LMR	681,16
6. Bolz / Michels	BMW V12 LM	674,23

Dann wenden wir uns doch einmal ein wenig dem Kaffeesatzlesen für die anstehende GT/LM zu - hier also das „Certified Prütt Reading“ (CPR) für 2005:

Die listigen Schwerter haben auch für 2005 wieder das Auftaktrennen eingesackt, um sich mit ihren 5 Teams für die kommenden Rennen möglichst in der ersten Startgruppe zu etablieren. Dementsprechend schwer dürfte es für die auswärtigen Teams werden, in die Schwerter Phalanx einzubrechen . . .

Schauen wir doch einmal, was die einzelnen Teams - in Reihenfolge ihrer Platzierung in

der abgelaufenen Saison - im einzelnen so vor haben:

#### **Nockemann / Wondel**

Das Team: Die Zweifach-Champions Sebastian Nockemann und Marcel Wondel sind mit ihren Vorbereitungen für die GT/LM noch nicht so ganz fertig. Höchste Prio hatten noch die Autos für die 12h Trier (der 1. SLP Lauf) am gestrigen Samstag.

Die Technik: Für die GT/LM bleibt es jedenfalls beim bewährten DO-Slot Chassis und dem Audi R8 als Karosserie. In Arbeit sind neue Komponenten, fertig jedoch noch nicht. Sebastian meint deshalb: „... also entweder zum ersten Lauf komplett Vorjahres-Audis, oder Vorjahres Karosserien mit den neuen Chassis, oder eine Vorjahres Karosserie mit dem neuen Chassis und ein ganz neuer Audi...“ - alles klar !?



**Audi R8 des Teams Nockemann / Wondel - die unumstrittenen Sieger der letzten 2 Jahre ...**

Die Prognose: Das ist leicht ;-)) Auch in 2005 geht der Sieg nur über Nockemann/Wondel. Es wäre aber gut für die Serie, wenn die Zwei ein wenig mehr Druck verspüren würden als in den beiden Vorjahren ...

**Christians / Rehse/ Boldt**

Das Team: Die Gesamtzweiten der beiden Vorjahre Ralf Christians und Jörg Rehse sind als Team gesprengt. Jörg Rehse kann aus persönlichen und beruflichen Gründen diese Saison nicht bzw. nur teilweise eingreifen. Somit steht Ralf ohne festen „Co“ da; eventuell wird aber aus dem DO-Slot Tobias Boldt als Partner einspringen.

Die Technik: Eingesetzt wird auf jeden Fall ein DO-Slot Chassis mit Audi R8 Karosserie - ein neues Modell befindet sich in Vorbereitung; evtl. muss aber das Vorjahresauto noch einmal erhalten (vgl. O-Ton von Sebastian weiter oben) ...

Die Prognose: Die Technik stimmt ;-)) Es bleibt jedoch abzuwarten, ob sich Tobias so motivieren kann, dass er einen vollwertigen Ersatz für Jörg Rehse bildet. Doch selbst wenn

- das Abo auf Rang 2 könnte nach zwei Jahren durchaus in Gefahr geraten ...

**Bolz / Bolz**

Das Team: Bei Werner und Stephan Bolz bleibt alles beim Alten: Fahrer, Fahrzeug, Einstellung - und Platzierung !?

Die Technik: Der Serienchef schafft's einfach nicht, einen neuen V12 LM fertig zu bekommen. Folgerichtig geht der rot-weiße „FAT“-BMW V12 LM auf dem Eigenbauchassis in die Saison Nr. 4. ...



**BMW V12 LM des Teams Bolz / Bolz - der Ol-die geht ins vierte Einsatzjahr ...**

Die Prognose: Das erfahrenste Team mit dem erfahrensten Auto ;-)) Auch hier gilt: der gute 3. Rang aus dem Vorjahr dürfte heuer deutlich schwieriger zu erobern bzw. zu verteidigen sein ...

**Jung / Uhlig - Weber / Weber**

Das Team: Die beiden Schwerter Top Teams Siggie Jung / Jan Uhlig sowie Ingolf und Mirko Weber lagen sich letzte Saison bis zum Finale „in den Haaren“ und liefen letztlich auf den Plätzen 4 und 5 der Gesamtwertung ein. Jeweils ein Youngster und ein älterer Herr bildeten ein Team.

Für 2005 wird ein wenig getauscht. Mirko und Jan bilden das jugendliche Angriffsteam Weber/Uhlig, welches die Top-Platzierungen im Visier hat. Siggie und Ingolf machen auf „ältere Herren“ und sichern die Sache als Jung/Weber nach hinten ab ;-))

Die Technik: Das Team Jung / Weber setzt auf das bewährte Starke-Chassis in Kombination mit einer Porsche 911 GT1 Karosserie.

Das Fahrzeug ist ein „Neuwagen“, untypischerweise aber schon fertig . . .

Hingegen steht beim Junior-Team Uhlig / Weber die Technik noch nicht ganz fest. Geplant war ein Peugeot auf einem von Jan entwickelten Eigenbauchassis; ob dieses Fahrzeug jedoch bis kommenden Samstag fertig wird - wer weiß !?

Die Prognose: Die Senioren Jung / Weber stapeln tief: „die Junioren absichern“ lautet die Devise. Abgelehnt, meint der Schleichende !! Die Senioren wollen in der 1. Startgruppe bleiben - selbst, wenn's schwer wird . . .

Die Junioren Uhlig / Weber haben das fahrerische Potential, Druck auf Nockemann/Wondel auszuüben. Bleibt abzuwarten, was die Technik dazu meint - bislang ein eher unbeschriebenes Blatt . . .

### Rohmann / Vorberg („Schwerte 3“)

Das Team: Andreas Rohmann und Ingo Vorberg fuhren in der letzten Saison als Team „Schwerte 3“. Sie konnten die beiden Schwert Top Teams (s.o.) so manches Mal anärgern und belegten in der Endabrechnung folgerichtig den guten Gesamtrang 6.

Die Technik: Wie im Vorjahr bleibt's chassiseitig bei der Starke Kleinserie. Als Karosserie soll allerdings ein Cabrio her. In Planung befindet sich ein 2000er Audi R8 . . .

Die Prognose: Eine grund-solide Sache ;-) Irgendwo - irgendwie - ganz wie 2004 sollten Andreas und Ingo wieder im vorderen Mittelfeld zu finden sein. Für die Top 5 reicht's vielleicht nicht ganz; aber dahinter ist heuer einfach alles möglich . . .

### S<sup>2</sup>

Das Team: Team S<sup>2</sup> (JanS und der Schleichende) geht in seine dritte GT/LM Saison. Nach Platz 5 in der „Attacke“-Saison 2003 ist für 2005 wieder ein wenig „Mitrollen“ und „Anärgern“ geplant - ganz wie in 2004 . . .

Die Technik: S<sup>2</sup> nutzt den GT/LM-Auftakt in Schwerte, um den Lamborghini Murcielago der IG245 für die Heaven's Twelve zu testen. Natürlich steht zusätzlich der BMW V12, der erst beim Saisonfinale 2004 Premiere hatte,

startbereit in der Box . . . Beide Flitzer basieren auf dem vom RI leicht verbesserten MoMo SW2 . . .



**Lamborghini Murcielago des Teams S<sup>2</sup> - „Testwagen“ für Heaven's Twelve . . .**

Die Prognose: Eigentlich keine ;-) Auch S<sup>2</sup> ist für's vordere Mittelfeld gut. Da aber mutmaßlich nicht alle Läufe gefahren werden, droht – ganz wie im Vorjahr - die schlechteste Startgruppe. Und die ist erfahrungsgemäß nicht immer für das Herausfahren guter Platzierungen geeignet . . .

### Fischer / Leben-/Fischer („Lightblue Racing“)

Das Team: Aus dem Team Patrick Fischer und Andreas Leben wird ein reines Fischer-Team. Anstelle von Andreas wird Andrea Fischer als „Co“ den Regler übernehmen - damit bricht auch in Werner's GT/LM das Zeitalter der weiblichen Beteiligung an . . .

Die Technik: Das Team setzt auf das 30-Punkte-„Alteisen“ aus dem Vorjahr - einen Ferrari Enzo auf Motor Modern SW2, der in 2004 beim vorletzten Lauf in Solingen Premiere hatte und beim Finale 2004 in Wuppertal trotz leichter Gebrechen auf Rang 5 einlief . . .



**Ferrari Enzo des Teams Fischer / Fischer - 30 Concours Punkte in 2004 . . .**

Die Prognose: Schwer, sehr schwer ;-) Der Enzo von Lightblue Racing dürfte eines der

besten Slotcars mit Großserientechnik im Feld sein. Patrick ist ein erfahrener Langstreckenfahrer; Andrea zählt noch eher zu den Rookies. Unterstellen wir ein Lernjahr und rechnen mit einigen Achtungserfolgen . . .

### **Bonnekoh / Draht - Barm / Boldt**

Das Team: Die zwei DO-Slot Teams Carsten Bonnekoh / Horst Draht sowie Reiner Barm / Tobias Boldt handeln wir glatt zusammen ab. So recht klar ist noch nichts - für Horst Draht gilt „entweder fährt er nicht und arbeitet lieber - oder wieder mit Carsten (dem die rechte Motivation fehlt) oder ganz anders . . . “. Eventuell finden ja auch Reiner Barm und Horst zusammen - man wird sehen . . .

Jedenfalls ist Tobias Boldt als Aushilfe bei Ralf Christians im Gespräch . . .

Die Technik: Mit den Vorjahresfahrzeugen der o.a. Teams, einem Dome Judd und einem BMW V12 LMR (beide auf Eigenbauchassis) stünden zumindest konkurrenzfähige Einsatzautos in der DO-Slot Garage . . .

Die Prognose: Man wird sehen . . . ;-)))

### **Fischer / Silva-Wittfoot**

Das Team: Jörg Fischer und Frank Silva-Wittfoot bilden auch 2005 wieder ein Team. Beide Fahrer nehmen ihr 3. GT/LM Jahr in Angriff und sind somit richtige Routiniers . . .

Die Technik: Ein neues Auto ist in der Vorbereitung. Entweder basiert dieses wieder auf Frank's Eigenbauchassis oder auf einem Slotvision Chassis. Als Karosserie ist ein Ferrari Enzo vorgesehen.

Die Prognose: Schwer, aber nicht so schwer ;-)  
Dass Jörg racen kann, bewies er zuletzt beim DTM-Finale - oder davor z.B. bei den 24h von Moers. Dass Frank's Chassis immer besser werden, war in der Saison 2004 gut zu erkennen. Einigen wir uns doch darauf, dass es im Mittelfeld heuer verdammt eng wird . . .

### **Buchs / Rüffer/Bickenbach**

Das Team: Jürgen Rüffer verlässt dieses Team und wird durch den schnellsten Apotheker des WW ersetzt. „Der schlanke Hans“ (Bickenbach) kehrt nach nur einem Jahr Pause in die

GT/LM zurück und wird mit Uwe Buchs die Saison im Team „Schwerte 4“ bestreiten . . .

Die Technik: Uwe hatte bereits zum Saisonfinale 04 einen Ferrari Enzo einsatzklar - mittlerweile ist zum Fuhrpark auch noch ein BMW V12 LMR hinzugekommen, der aber noch nicht so recht zufriedenstellend läuft. Lassen wir uns also überraschen, welcher Bolide den Vorzug erhält . . .



**Ferrari Enzo des Teams Bickenbach / Buchs - bereits in 2004 fertig gestellt . . .**

Die Prognose: Eigentlich „siehe oben“ ;-))  
Auch Uwe und Hans sind für Überraschungen gut und verstärken besagtes Mittelfeld, in welchem jeder jeden ärgern kann . . .

### **Sommer / Uebach ( Team „Hinter den 7 Bergen“ )**

Das Team: Das Team „Hinter-den-7-Bergen“ aus dem tiefen Sauer- bzw. Siegerland (Dieter Sommer und Claus Uebach) wird auch in 2005 wieder mitmischen. Nachdem die Saison 2004 dem Sammeln von Erfahrungen vorbehalten war, soll in 2005 mehr passieren . . .

Die Technik: Für den Auftakt in Schwerte stehen gleich 2 Slotcars zur Wahl: Ein Lamborghini Murcielago, der in Zusammenarbeit mit Team S<sup>2</sup> für die Heaven's Twelve entwickelt wurde, sowie der in 2004 gebaute, aber noch nicht eingesetzte Ferrari Enzo von Dieter . . .  
Der Murcielago sitzt auf einem vom RI angepassten MoMo SW2; der Enzo hingegen auf einem Schöler Chassis . . .



**Ferrari Enzo des Teams Sommer / Uebach - derzeit noch Reserve . . .**

Die Prognose: Die Nächsten, bitte ;-)) Auch Dieter und Claus haben sich mittlerweile gut auf die Carrera Schienen des Wilden Westens eingeschossen und kennen die Bahnen, die in der Serie befahren werden, halbwegs. Damit wäre das nächste Team mitten im breiten Mittelfeld-Pool identifiziert . . .

**Gerbracht / Resczynski**

Das Team: Auch Jörg Gerbracht und Gregor Resczynski - der mit Frank Silva-W. um den schreibunfreundlichsten Namen der Serie wetteifert - haben die Saison 2004 als Lehrjahr verbucht. Für die GT/LM 2005 gelten die Zwei bereits als „alte Hasen“ und stellen das 5. (!!!) Team aus Schwerte . . .

Die Technik: Dem Vernehmen nach wird der bewährte Jahreswagen des Teams Rohmann / Vorberg eingesetzt: ein Nissan R390 auf Starke Chassis - das von Jörg übersandte Foto spricht hier jedoch eine andere Sprache . . .



**Nissan R390 des Teams Gerbracht / Resczynski - mehr rückt Jörg derzeit nicht heraus . . . ☺**

( Das Slotcar wird übrigens als „fast fertig“ bezeichnet . . . )

Die Prognose: Quo vadis ;-)) Das Slotcar fuhr 2004 auf Gesamtrang 6 - das Team hat sein Lehr-/Lernjahr bereits im Vorjahr absolviert. Somit spricht eigentlich nichts dagegen, auch diese zwei in den Pool zu kippen - so denn die Nerven halten . . .

**Eifler / Severin ( „Klipp-Klapp“ )**

Das Team: Das „Klipp-Klapp“ Team bestehend aus Hans-Jürgen Eifler und „Mike“ Severin war bereits im Vorjahr verschiedentlich zu sehen. Auch für 2005 möchten die Beiden ein wenig in der GT/LM mitmischen - in welchem Umfang: wie immer offen ;-))

Aber HaJü hat für's Team sogar einen Reservefahrer verpflichtet - Johannes Rohde steht Gewehr bei Fuß . . .

Die Technik: Dieses Team erlebt heuer eine ganz besondere Premiere ! HaJü selbst baut(e) das Auto für die GT/LM 2005 auf. Bislang war jeweils „Mike“ der zuständige Ingenieur und brachte Exoten wie BMW M3 GTR oder Riley & Scott BMW V8 an den Start. Ein wenig exotisch bleibt's: HaJü's Wahl fiel auf einen Nissan GTR 2003, welcher auf einem Metris Chassis thronen wird . . .

Die Prognose: „Das Slotcar wird fertig !“ ;-)) Sagt HaJü . . . 25 Punkte im Concours werden angestrebt. Spätestens, wenn die 3 Bahnen am Niederrhein befahren werden, müssen wir von diesem Team berichten. Ergo: ab in den breiten Pool - den des Mittelfeldes natürlich . . . :-)

Soweit die Teams, welche in 2004 verschiedentlich unterwegs waren und sich in gleicher oder leicht abgewandelter Besetzung auch in der neuen Saison ein Stelldichein geben werden.

Dann gibt's aber noch weitere Teams, die neu in die Serie einsteigen. Denen ist der nachfolgende Abschnitt gewidmet:

**Baum / Hesse**

Das Team: Andi Baum und Dennis Hesse zählen zu den Newcomern in der Serie. Beide



bestritten in 2004 ihre ersten 1:24er Rennen und setzten sich sofort recht erfolgreich in Szene. Andi konnte sogar auf Anhieb ein DTM-Rennen gewinnen - interessanterweise die Langstrecke im ScaRaDo . . .

Dennis löst JanS als Youngster in der GT/LM-Serie ab. Er ist ein Jahr jünger und bringt stolze 11 Lenze an den Regler . . .

Die Technik: Andi baute ein konventionelles Slotcar auf. Ein Tamiya Porsche 911 GT1 - in seinem Lieblingsdesign „Lucky Strike“ (Andi raucht nicht !) - sitzt auf einem leicht modifizierten Schöler Stahl Chassis. Das Auto ist fertig und wartet ungeduldig auf den ersten Einsatz in Schwerte . . .



**Zwar kein GT/LM-Auto - aber zumindest ein Vorgeschmack auf's Design des Baum/Hesse Porsches . . .**

Die Prognose: Die Zwei „sind heiß“ ;-)) Würde der aufgeregteste GT/LM-Fahrer gesucht (gemeint im positiven Sinne), mit Andi Baum hätten wir ihn rasch gefunden. Dagegen ist Jung-Dennis geradezu „Mr.Cool“ . . . Vom Fahrerischen, aber auch vom Technischen sind die zwei „Rookies“ bereits für's vordere Mittelfeld gut. Lediglich die teilweise fehlende Streckenkenntnis und die geringe Langstreckenerfahrung mahnen zur Vorsicht (in der Einschätzung). Schauen wir doch zur Saisonmitte noch einmal nach diesem Team . . .

### Grüttner / Leben

Das Team: Christian Grüttner will ebenfalls mit einem Team in der aktuellen GT/LM mitmischen. Zumindest für Schwerte ist Andreas Leben als „Co“ im Gespräch . . .

Die Technik: Ein Porsche 911 GT1, welchen Christian aufgebaut hat, bildet die Basis für dieses Team. Beim Chassis vertraut das Sieger Clubmitglied selbstredend auf Schöler . . .

Die Prognose: Ein Mixed ;-)) Der langstrecken-erfahrene Andreas im Pack mit dem Rookie Christian . . . Das wird einerseits ein interessantes Team, andererseits aber eher ein Lernjahr werden . . .

### Gürtzgen / Gürtzgen

Das Team: Andreas Laufenberg hat vor, Jan und Tim Gürtzgen als Bodyguards mit in die GT/LM-Serie einzubeziehen. „Wenn ich da hartnäckig bleibe, fahren die Zwei ;-))“ meinte Andreas . . .

Die Technik: Die Gürtzgen Brothers bauen noch . . . in Planung ist ein Eigenbau Chassis - ob's fertig wird und ggf. ein CLK GTR Deckel drauf kommt - wer weiß . . . !?

Falls nicht soll's - gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen zufolge - noch einen Taschenspielertrick aus der Hinterhand geben . . . ;-))

Die Prognose: So mancher „glaubt nicht dran . . .“, ;-)), dass die furiosen Brüder in der GT/LM auftauchen . . . wenn aber doch, glaubt der Schleichende so langsam an die am stärksten besetzte GT/LM aller Zeiten . . . ;-))

### Hackstein / Horster

Das Team: Markus Hackstein und Frank Horster stellen das 3. Team vom SRC Niederrhein aus Moers. Bislang haben wir die Zwei nur bei den 24h von Moers so recht gesehen, aber die Absicht, in der GT/LM nach dem Rechten zu schauen, besteht schon länger . . .

Die Technik: Gebaut wurde ein Lamborghini Murcielago - übrigens ohne Abstimmung mit den zwei anderen Murcielago Teams die dritte Farbvariante !! Darunter wird ein Metris Chassis montiert, dass sich am Niederrhein scheinbar großer Beliebtheit erfreut . . .

Die Prognose: Passe - die großen Unbekannten ;-)) Keine Einschätzung vom Schleichenden, der die zwei Niederrheiner zwar persönlich kennt, aber wirklich gar nichts zu deren Rennchancen vorhersagen kann . . .

### Lauffenberg / Nötzel („Tiefstapler“)

Das Team: Nach langer Pause greift Andreas Laufenberg wieder zum Regler in der GT/LM.

Das letzte Mal war ein Kurzeinsatz beim Rennen 2003 in Kamp-Lintfort zu verzeichnen. Mit dem Kölner Youngster Thomas Nötzel hat er die rechte Verstärkung für ein schlagkräftiges Team „im Boot“ . . .

Die Technik: Das Projekt Eigenbauchassis ruht aktuell noch, sodass ein konventioneller Nissan R390 GT1 auf Plafit Excel zum Einsatz kommen wird, welchen Uli Nötzel baut . . .

Die Prognose: Projekt „Tiefstapler“ ;-)) Es sei „erst 'mal gucken angesagt“ meinte Andreas Laufenberg im Interview. „So recht vorne fahren wird in dieser Saison wohl nicht funktionieren . . .“; zumal Thomas derzeit mit Handicap unterwegs ist - bei einem Abflug mit dem Kart ist ein Finger gebrochen . . .

Lassen wir also Team „Tiefstapler“ weiter stapeln und zählen sie insgeheim zu den Jungs, welche jederzeit in den Fight um's Treppchen eingreifen können . . .

### Schneider / Schüler

Das Team: David Schneider und Frank Schüler führen das Finale 2004 auf Alteisen mit, welche Frank aus seligen Zeiten der F.R.A. konserviert hatte. Im Raum stand die „Drohung“, in 2005 mit neuem Material wieder regelmäßig ins Geschehen einzugreifen . . .

Die Technik: Leider hat der Schleichende die Nachfrage vergessen, sodass Null Info verfügbar sind . . . Wenn das ,mal nicht Haue vom „M&M-chen“ gibt ;-))

Die Prognose: Die Zeit wird's zeigen ;-)) Ob sie starten, ob eine neue Plattform besser einschlägt als die Alte und ob die Fahrer zu alter Größe zurück finden . . .

### Schnitzler / Schnitzler

Das Team: Die Kiddies Caroline und Christian Schnitzler haben ihre Erfahrungen bislang in den Stork'schen NASCAR Serien gesammelt und dort zuletzt durch sehr gute Ergebnisse von sich reden gemacht. Nun soll die GT/LM als Plattform für das Racing mit Hartgummi Reifen dienen . . .

Die Technik: Zum Einsatz kommt ein Nissan R390 GT1 auf einem Metris Chassis. In Moers läuft das Slotcar bereits „richtig gut“ . . .

Die Prognose: Jugendwerk ;-)) Wenn die Geschwister ihre NASCAR Form mit in die GT/LM bringen, dürfte es hart für manche der etablierten Teams werden . . .

### Starke / Starke ( „Sachsenpower“ )

Das Team: Bernd und Carsten Starke sind altgediente GT/LM-Fahrer und haben bereits in der Vorläuferserie F.R.A. erfolgreich mitgemischt. Die Gerüchte, dass wir die zwei sympathischen Sachsen in der Saison 2005 wieder ab und an in der GT/LM antreffen, wollen nicht verstummen . . .

Die Technik: Klar, Starke Kleinserie als Chassis - Deckel unbekannt; bei den Zweien i.d.R. auch unerheblich; das Auto ist eh immer schnell . . .

Die Prognose: Wenn - dann ;-)) Sollte Team „Sachsenpower“ mit dabei sein, wird's noch deutlich enger im vorderen Mittelfeld. Ob's für die Spitze reicht, bliebe abzuwarten . . .