

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 32 -
26. September 2005

Editorial

Moin Folks . . . außer der Börse in Arnberg - die Jungs dort haben ihren 6-spurigen, flüssig zu fahrenden Carrera Track übrigens einsatzklar - brachte das Wochenende im Wilden Westen „nur“ den 5. Lauf zur GT/LM Serie bei Meisters in Kamp-Lintfort . . .

Folglich ist Bericht aus „Lint-Kampfort“ (übrigens im Kern verfasst von JanS !!) Schwerpunkt der Nr. 32 der „**WILD WEST WEEKLY**“ und wird ergänzt um eine Reportage zur DSC-Slotpoint von Thomas . . .

Da auch das kommende Wochenende ein Ruhiges ist, ergänzt nur ein Vorbericht von Nick

für die Craftman's diese Ausgabe . . .

Dafür kracht's dann in 14 Tagen richtig. Der OGP in Mettmann, die DPM in Mörfelden und das DSC-Finale in Dortmund sorgen für ein Wochenende der Höhepunkte . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-Slotpoint
3. Lauf am 23 September 2005 in Herzebrock
- GT/LM-Serie
5. Lauf am 25. September 2005 in Kamp-Lintfort
- Craftmans Truck Series
6. Lauf am 2. Oktober 2005 in Köln

DSC-Slotpoint

3. Lauf am 23 September 2005 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint

Im Renncenter „Slotpoint“ in Herzebrock wurde der dritte von sechs Läufen zum DSC Slotpoint gefahren. Wird Frank Hermes seine Führung verteidigen können oder fährt André das Rennen seines Lebens? Team Fumi kommt, was bringt der neue Porsche 911 von Ali ? Hmm, Fragen über Fragen wir werden es sehen.



Der Neue von Alifumi

Kompakt . . .

- 12 Starter gingen ins Rennen . . .
- Alifumi bringt neuen Porsche 911 mit . . .
- Spannung pur nach dem ersten Durchgang waren drei Fahrzeuge gleichauf . . .

Strecke

Adresse

Slotpoint Thomas Schweizek
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock

Url

www.slotpoint.de

Strecke

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

Vorgeplänkel . . .

DSC Slotpoint, der Termin für dieses Rennen gehört für die meisten Starter aus unserer Region zum festen Bestandteil des Terminkalenders. Wenn sie mal nicht können, dann sind sie im Urlaub, wie Michael Brinkmann und Werner Lorenzmeier. Euch sei gesagt, ihr habt ein echt geiles Rennen verpasst.

Das Training. . .

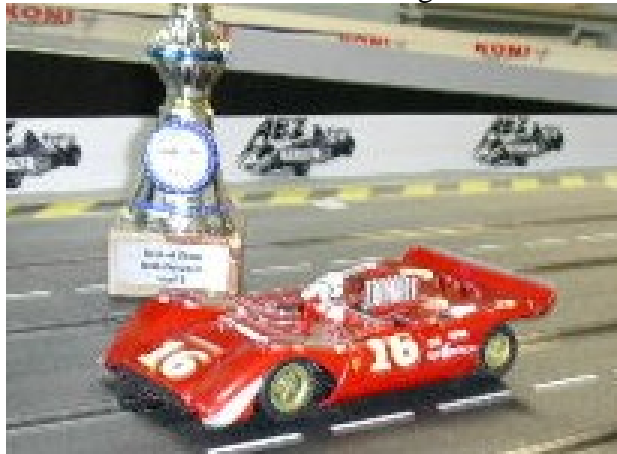
Das Training ab 17.00 Uhr. Während des Trainings testeten alle das Fahrverhalten ihrer Boliden. Manche Dinge wiederholen sich halt immer wieder.

Sven und Holle testeten ihre Leihwagen. Sven fuhr mit der Ferrari 246 GT von Thomas Schweizek und Holle mit einem Alfa GT von Günter Grabow.

Slotcars und Technik . . .

Der Alfa von Holle/Günter, sowie der Porsche von Ali mussten noch bewertet werden. Für die Concours Wertung zeichneten Andre Brocke und Thomas Schweizek verantwortlich. Unter den strengen Augen der beiden gab es für den Porsche, der für die DSC gebaut wurde 18,5 Punkte. Für den Alfa, der von Günter ansonsten in der Trans-Am eingesetzt wird, gab es nur 10 Punkte. Nun wurden alle Slotcars zur Abnahme gebeten. Die Verantwortlichen David Rietz und Frank Hermes kontrollierten und monierten gemäß dem Reglement. Alle Slotcars entsprachen soweit dem Reglement. Ansonsten gab es heute keine größeren Beanstandungen, einige mussten die Höhe noch korrigieren.

Vor dem Start der zweiten Gruppe wählten alle 12 Teilnehmer the „Best of Show“. Nach dem ersten Durchgang hatten gleich drei Autos die gleiche Punktzahl. Es kam zum Stechen, Dieses gewann David Rietz mit seinem Can-Am Ferrari 612 P von Fein Design.



„Best of Show“ 3. Lauf - Can-Am Ferrari 612 P von Fein Design, Fahrer David Rietz

Das Rennen . . .

Zwei Startgruppen a 6 Starter zum ersten Mal und das obwohl Werner und Michael nicht anwesend waren.

In der ersten Startgruppe machten sich Andreas Middeldorf, Sven Schwortzer, Albrecht Rietz (Ali), David Rietz, Dennis Grabow und

Holger Sarnow (Holle) auf die 6 x 6 Minuten Hatz. Ali stand noch einige Zeit am Start die anderen waren schon unterwegs. Er hatte halt Zeit, schaltete dann zwei Gänge höher und flog den Anderen hinterher. Aber nicht lange, denn von nun an führte er. Die Strecke scheint ihm halt zu liegen. Heat um Heat ging das nun so weiter; er fing langsam an und steigerte sich stetig.

David hingegen haderte ein wenig mit der Strecke oder dem Wagen, mal war es die 150 Grad Kurve, mal eine anderer Streckenabschnitt.

Holle, Dennis und Andreas lagen immer dicht beieinander. Holle war von dieser Gruppe der Schnellste. Sven kam als sechster hinter David ins Ziel die Punkte werden es schon richten. In der Gesamtwertung der Runden sieht das Ergebnis folgendermaßen aus.

274,93 Runden Albrecht Rietz (Ali), 263,93 Runden Holger Sarnow (Holle), 261,45 Runden Dennis Grabow, 261,41 Runden Andreas Middeldorf, 259,39 David Rietz und mit 239,98 Runden belegte Sven Schwortzer bei seinem ersten Rennen im Slotpoint den letzten Platz in der Gruppe.



Holles Leihfahrzeug: schnell, aber leider zu wenig Punkte.

Jetzt gingen die letzten sechs an den Start. Frank Hermes fuhr auf der 1. Andre Brocke auf der 2. Hans Georg Aulbur auf der 3. Günter Grabow die 4. auf der 5 fuhr Thomas Schweizek und die 6. belegte Thomas Gellenbeck.

Eng beieinander ging es durch die ersten Kurven. Geschafft, nichts ist passiert, keiner ist abgeflogen. Alle verhielten sich fair. Nun drehte Frank auf, nur Günter und Andre konnten das Tempo mitgehen. Es entwickelte sich ein Dreikampf, den Frank später klar für sich entscheiden konnte. Andre schlug Günter

denkbar knapp. Aule (Master of Disaster) fuhr sein eigenes Rennen, er wurde nicht bedrängt und fuhr endlich mal wieder ein Rennen nach Haus. Böse Zungen behaupten dies lag einzig daran das er heute nicht mehr basteln durfte. Sein Auto stand bereits seit dem Vortag im Slotpoint, da er nach einem VHS Kurs direkt zum Rennen kam. Es bestand Parc Fermé als er eintraf. Thomas und Thomas bekämpften sich auf den Plätzen fünf und sechs, Thomas konnte den Kampf für sich entscheiden.

Das Ergebnis:

Mit 284,58 Runden siegte Frank Hermes vor Andre Brocke mit 281,89 Runden, Günter Grabow gelangte mit 281,25 Runden auf den 3. Platz, Platz 4 ging mit 278,23 Runden an Hans-Georg Aulbur (Aule), Platz 5 mit 272,88 ging an Thomas Schweizek, den sechsten belegte mit 266,51 Runden Thomas Gellenbeck, der sich anfangs noch etwas dagegen wehrte.

Hier nun die TOP 5:

Frank Hermes, Andre Brocke, Günter Grabow, Hans-Georg Aulbur (Aule) und Albrecht Rietz, (Ali)



Die Sieger von rechts Frank, Günter, David und Andre . . .

GT/LM-Serie

5. Lauf am 25. September 2005 in Kamp-Lintfort

Der 5. Lauf der GT/LM Serie in Kamp-Lintfort war Veranstaltung Nr. 2 der Niederrhein-Festspiele - nach dem Auftakt im Juli in Moers rundet Ende Oktober das Rennen in Duisburg dieses Triple ab.

Folglich richtete sich im Vorfeld das Augenmerk auf die Nissan-Teams vom Niederrhein. Laufenberg/Nötzel konnten den Lauf in Moers gewinnen und mussten dies eigentlich auch in

Ende . . .

Danken möchten wir nochmals allen 12 Teilnehmern dieses Laufes. Es war toll, endlich sind wir mal mit zwei kompletten Startgruppen ins Rennen gegangen. Ein besonderer Dank geht an unsere Tochter Annkatrin, die mich super an der Zeitnahme, bis zum Eintreffen von Aule, vertreten hat.

Der Nächste Lauf findet am 28.10.2005 vor unseren Langstrecken Rennen Porsche-Cup statt. Vielleicht machen sich ja einige Fahrer aus dem Norden oder Westen auf den Weg in den Slotpoint. Es sollen zwei super Renntage werden. Freitag DSC Slotpoint, Samstag Porsche-Cup Langstreckenrennen.

Zeitplan

Freitag

15:00h-19:00h Training für DSC & Porsche

18:45h-19:45h Fahrzeugabnahme

20:00 h Rennstart DSC Slotpoint

Samstag

8:00h-9:15h Training

8:30h-9:45h Fahrzeugabnahme

10:00h Start erster Lauf

Weitere Informationen werdet ihr im Vorbericht der WWW im Forum und auf unserer HP erhalten.

Allgemeine Infos zur Serie gibt's hier:
[Rennserien West / DSC-Slotpoint](#)

K-L schaffen, sollte der Meisterschaftskampf gegen Uhlig/Weber noch offen bleiben . . .

Kompakt . . .

- 17 Teams „meistern“ in K-L . . .
- Team „Klipp-Klapp“ souverän auf P4 . . .
- Schnitzler/Schnitzler eine Wagenlänge vor Jung/Weber . . .
- ansonsten wenig Überraschungen . . .

Strecke . . .

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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



Der flotte Kurs in Kamp-Lintfort kommt ganz ohne Kurve 1 aus . . .

Vorgeplänkel . . .

Neben dem Top-Team Laufenberg/Nötzel war auch das Mixed-Junior-Team vom Niederrhein mit Schnitzler/Schnitzler auf der Liste der (Geheim-)Favoriten notiert. Da alle guten Dinge bekanntlich Drei sind, war man gespannt auf die Performance des Angriffsteams aus der Duisburger Rennpiste Nowicki/Reich . . .

Die Liste weiterer heimischer Teams führten Eifler/Severin an, deren Hauptziel in K-L es war, ein vorwärtsfahrendes Slotcar zu bauen. Hinzu addierte sich das Duisburger „Exoten-team“ Eidecker/Haushalter, welches den Morgan Plus 8 auf die Räder gestellt hatte . . .

Der Rest des Feldes übte sich in stoischer Gelassenheit - man tritt halt permanent gegen irgendwelche Heimteams an . . . und abgerechnet wird bekanntlich immer erst nach 90 Minuten Rennbetrieb . . . ☺ ☺

Slotcars und Technik . . .

Nehmen wir den Faden doch gleich bei den Exoten auf: Ronald Eidecker bastelte wochenlang mit Polystyrol, Klebstoff und Schleifpapier, bis er aus einem schnöden Serien Morgan Plus 8 von Tamiya eine echte GT-Karosserie kreierte hatte. Da hatte es Pascal Kissel

mit dem Chassis schon deutlich leichter. Das Ergebnis lohnte aber allemal die viele Arbeit:



Der „Exot“, wie üblich aus Duisburg - Morgan Plus 8 von Eidecker/Haushalter . . .

Ab hier übernimmt der neue Stern am Reporterhimmel des Wilden Westens das Keyboard - und der Schleichende lehnt sich entspannt zurück:

Das zweite Duisburger Slotcar war ebenfalls eine Neuerscheinung. Der Porsche 911 GT1 von Nowicki/Reich bekam mäßige 19 Punkte, also mussten sie etwas schneller fahren. Ronald's Morgan machte es etwas besser mit 26 Punkten, aber dennoch ganz schön schlapp für einen DSC-Bauer

Technische Abnahme:

Da einige Reifensätze durch die Holzbahn in Siegen zu klein waren, musste Werner fünf Neue machen. Deshalb betrug der Unterschied zwischen den Reifensätzen ca. 1mm, was zu hektischen Übersetzungswechseln führte. Ansonsten gab es wenig zu beanstanden für Siggie.

Das neuste aus dem Fahrerlager:

Thomas Nötzel war schwer durch ein Gipsbein vom Fußballspielen gehandicapt.

Die Schnitzler Familie kam spät (wegen einer Kommunionfahrt) - aber vollzählig.

Andrea Fischer musste sich einen Ersatzfahrer suchen, denn Patrick war auf der Börse in Arnsberg mit eigenem Stand.

Ronald musste aus dem gleichem Grund auf Pascal Kissel verzichten. Doch für ihn sprang Dirk Haushalter in die Bresche.

Rennen . . .

Gefahren wurde wie üblich 6 * 15 Minuten. 17 Teams teilten sich auf 3 Startgruppen auf. Die

laut Gesamtergebnis schwächere Gruppe durfte den Auftakt fahren . . .

1. Startgruppe

Dirk Stracke Christian Wamser	Porsche 911 GT1 "Werk"
Andrea Fischer Thorsten Hesse	Ferrari Enzo
Tommi Eckel Stefan Laub	Porsche 911 GT1
Jan Nowicki Thomas Reich	Porsche 911 GT1
Ronald Eidecker Dirk Haushalter	Morgan Plus 8

Stracke/Wamser hatten Probleme auf ihrer vierten Spur. Trotzdem relativ unauffällig mitgefahren.

Fischer/Hesse fuhren ein tolles Rennen mit wenigen Fehlern und führten die Gruppe bis zum vierten Lauf an, am Ende fehlten nur 0,7 Runden auf Nowicki/Reich. Durch die Concours Punkte landeten sie mit dem Enzo aber zwei Plätze vor Nowicki/Reich auf dem 12. Platz.

Eckel/Laub konnten sich am Anfang gut halten, hatten aber zum Ende hin Probleme mit dem Grip. Deswegen landeten sie im luftleeren Raum.



„Kölner Express“ - deutlich überarbeiteter Porsche 911 GT1 von Eckel/Laub . . .

Nowicki/Reich hatten mit Fischer/Hesse zu kämpfen, konnten sich aber nach der vierten Spur leicht absetzen, was letzten Endes im Rennen reichen sollte. Insgesamt mussten sie sich jedoch mit dem 14. Platz zufrieden geben.

Eidecker/Haushalter hatten reichlich Probleme mit dem hohen und dadurch schwer zu fahrenden Morgan. Trotz der 26 Concours Punkte

kamen sie über den letzten Platz nicht hinaus. Als Trostpreis gab ihnen Werner Bolz den von Peter Meister gesponsorten Ferrari Enzo, welcher aber eigentlich Bolz/Bolz für den 3. Platz zustand, damit sie sich endlich mal ein konkurrenzfähiges Auto bauen können ☺☺



Das zweite Slotcar aus der Rennpiste - Porsche 911 GT1 von Nowicki/Reich . . .

Da nur fünf Teams mitfuhren, musste die sechste Spur freigefahren werden. Diesen Job übernahm Jörg Fischer.

2. Startgruppe

Andi Baum Dennis Hesse	Porsche 911 GT1
Siggi Jung Ingolf Weber	Porsche 911 GT1
Jörg Fischer Frank Silva-Wittfoot	Ferrari Enzo
Caroline Schnitzler Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1
Jan Schaffland Ralf Schaffland	Lamborghini Murcielago
Hans-Jürgen Eifler Mike Severin	Nissan GT-R 2003

Gleich am Anfang gab's ein Startchaos, wovon nur S² und Eifler/Severin verschont blieben.

Baum/Hesse fuhren durchgängig um die 90 Runden pro Spur. Sehr ausgeglichene Fahrer, dieses Mal konnte Andi nicht mit Dennis schimpfen. 7. Platz mit nur 10 Teilstrichen Rückstand auf die alten Hasen Jung/Weber, super gemacht !

Jung/Weber mit kreischendem Ritzel im Porsche GT1 auf Platz sechs, aber ein Teilstrich hinter Schnitzler/ Schnitzler. Diesmal galt aber nicht: „nicht mehr als nötig“, Siggi ! ☺☺

Fischer/Silva-Wittfoot lieferten sich am Anfang der ersten Spur ein sehr enges Duell mit Schnitzler/Schnitzler, woraufhin Jörg die Nerven verlor und ihm die Strecke ausging. Jörg und Frank konnten sich aber trotzdem noch gute 50 Teilstriche vor Nowicki/Reich halten und eine Runde vor Fischer/Hesse.



Ging morgens heftigst verloren - Ferrari Enzo von Fischer/Silva-Wittfoot . . .

Schnitzler/Schnitzler fuhren erneut nach Moers ein starkes Ergebnis ein und landeten 1 Teilstrich vor Jung/Weber auf Platz fünf. Wenn das so weiter geht, müssen sich einige ernsthafte Sorgen machen.



Zwei Mal in Folge mit starkem Auftritt - Nissan R390 von Schnitzler/Schnitzler . . .

S² waren zu lang übersetzt und konnte daher nur die ersten Runden in einem Turn überzeugen. Dennoch reichte es zum neunten Platz, mit einer Runde Rückstand auf den achten Platz.

Eifler/Severin das Überraschungsteam des Tages. Ein vierter Platz, welcher nie richtig gefährdet wurde. Trotzdem hatten die fünf nachfolgenden Teams zwischen zwei und vier Runden Rückstand. Nun läuft der GT-R scheinbar oder Kamp-Lintfort ist eine Metris Strecke -

siehe Eifler/Severin und Schnitzler/Schnitzler.

3. Startgruppe

Jan Uhlig Mirko Weber	Toyota GT One
Hans Quadt Thomas Nötzel	Nissan R390 GT1
Stephan Bolz Werner Bolz	BMW V12 LM "FAT"
Uwe Buchs Hans Bickenbach	BMW V12 LMR
Frank Hermes Walter Schäfer	Nissan R390 GT1
Andreas Rohmann Ingo Vorberg	Audi R8R '99

Die Startgruppe mit den meisten technischen Problemen.

Uhlig/Weber nur auf der ersten Spur geschlagen, sonst souverän geführt. Vier Runden Vorsprung auf den Nächsten, fast schon überirdisch. Einfach unglaublich, wie sie immer wieder siegen.

Quadt/Nötzel die ewigen Zweiten, nur auf ihrer Heimbahn in Moers gewonnen. Auch gestern wieder Zweite. So hält wenigstens ein Team die Serienchassis-Fahne hoch. Aber die neue Waffe wird schon vorbereitet, hörte man verlauten.

Bolz/Bolz konnten mit dem BMW V12 das Tempo der absoluten Spitzenkräfte nicht mitgehen, hatten dennoch viel Platz nach hinten. Einziges Problem: Werner mochte von den bequemen Sitzen in Kamp-Lintfort nicht mehr aufstehen ☺☺

Buchs/Bickenbach am Anfang zu stürmisch, zu oft neben der Spur und deshalb am Ende nicht so viel Grip. Zusätzlich drückte sich ein Reifen öfter gegen den Motor. Im Rennen auf dem vorletzten Platz, aber durch 30 Punkte im Concours auf dem 13. Platz.

Hermes/Schäfer hatten ebenfalls technische Probleme und mussten die Schleifer zwei Mal richten. Dennoch reichte es für Platz neun mit dem Nissan R 390.

Rohmann/Vorberg: Scheinbar müssen alle Schwerter Starke-Chassis Geräusche machen. Für den 10. Platz reichte es aber mit dem lädierten Audi R8R.



Erneut nicht zu schlagen - Toyota GTone von Uhlig/Weber . . .

Die Concours Ergebnisse sorgten für wenig Verschiebungen. Die Top 6 blieben davon gar gänzlich unberührt und lauteten wie folgt:

1. Uhlig/Weber
2. Quadt/Nötzel
3. Bolz/Bolz
4. Eifler/Severin
5. Schnitzler/Schnitzler
6. Jung/Weber

Highlights . . .

Frank Silva-Wittfoot kam in Kamp-Lintfort an, stellte seinen Koffer in den Bastelraum und trank sich einen Kaffee. In der Zwischenzeit nahm sein Teamkollege Jörg Fischer den Enzo aus dem Koffer und drehte ein paar Testrunden. Als Frank ebenfalls den Enzo testen wollte, war der Enzo verschwunden. Da zu Hause keiner da war, fuhr er selbst nach Hause, um den Enzo zu suchen. Als er ihn auch dort nicht fand, rief er Jörg an und fragte ihn nach dem Enzo. Jörg berichtete ihm, dass er den Enzo in der Hand halte. Frank fiel alles aus dem Gesicht und er fuhr so schnell es ging nach K-L zurück. Dieser Spaß kostete ihn eine Stunde.

In Kamp-Lintfort gibt es ein neues Sitzplateau, auf dem alle Sitze stehen und welches mit zwei Treppen bestiegen werden kann. Dadurch ist die Sicht deutlich verbessert worden.

Ebenfalls neu in Kamp-Lintfort: Es wurde eine neue Zeitnahme installiert, welche die kritischen Stimmen gegen die alte Zeitnahme verstummen lassen sollte. Das System war durchaus besser, benötigt aber noch etwas Zeit, bis

alle Funktionen sauber arbeiten.

Ende . . .

Hier übernimmt jetzt wieder der Schleichende das Ruder:

Der lange Tag in Kamp-Lintfort kann nur als gelungen bezeichnet werden. Werner Bolz fand am Ende nur lobende Worte - auch die Atmosphäre in der GT/LM lockert so langsam auf; 17 Teams waren die Anerkennung dafür.

Die Gastgeber - Magdalene und Peter Meister - waren allzeit präsent und hatten Catering wie Zeitnahme voll im Griff. Man war sich einig, dass man künftig eigentlich das Slotracing weglassen könne und den Sonntag - nach dem Training - mit Mittagessen und Kaffeetrinken bei Magdalene verbringen könne . . . ☺ ☺

Peter tat ein Übriges und „sponsorte“ - etwas überraschend für Werner Bolz - noch drei Direktpreise, welche am Ende an die Top 3 gingen - wobei Werner den „Bolz-Kit“ als Anerkennung für den tollen, aber wenig konkurrenzfähigen Morgan Plus 8 gleich an Eidecker / Haushalter weiter reichte . . .

Geschichten aus der Zukunft . . .

Bereits seit Saisonbeginn kocht die Gerüchteküche zur GT/LM-Serie 2006. Stellt Werner Bolz nun eine neue Konzeption für diese Traditionsserie vor - oder stellt er nicht . . . !? !?

Werner hatte zugesagt, das Geheimnis in K-L zu lüften . . . und Werner lüftete . . . ☺ ☺

Die GT/LM wird künftig jährlich abwechselnd mit der aktuellen, freien Typenliste bzw. mit geschlossenen GT bis Vorbildbaujahr 1996 gefahren. In 2006 sind die geschlossenen GT bis 1996 „dran“ - einzige inhaltliche Änderung im technischen Reglement soll für diese Fahrzeuge die Beschränkung der Spurweite auf 81mm sein.

Eine Typenliste der zugelassenen Karosserien wird in den kommenden Tagen in den „Rennserien West“ veröffentlicht . . .

Der nächste Lauf für die GT/LM-Serie folgt am **Samstag, 29. Oktober 2005** in der **Rennpiste Duisburg**.

Alles weitere gibt's hier:

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

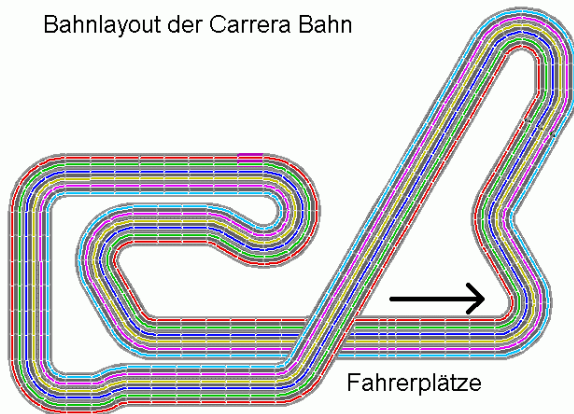
Craftmans Truck Series

6. Lauf am 2. Oktober 2005 in Köln

Nach einer sehr langen Sommerpause wird am kommenden Sonntag beim SRC Köln der 6. Lauf zur Craftmans Truck Series stattfinden. Der SRC Köln ist kurz entschlossen für den Austragungsort Do Slot eingesprungen, die z. Zeit Ihren Track, bis zur Anmietung neuer Räumlichkeiten, einlagern müssen. Nezh Durukanli hatte zwar angeboten den Club bereits um 10:00h aufzuschließen, aber ein Teil der Fahrer wird am Vortag in Bad Rothenfelde zu einem kleinen Clubrennen ausgerückt sein, so dass der Trainingsbeginn ab 12:00h angemessen erscheint.



Bahnlayout der Carrera Bahn



Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

URL

www.src-koeln.de



Ein Teil des Startfeldes am Sonntagnachmittag

Boxengasse . . .

Neue Fahrzeuge sind sicherlich diesmal nicht zu erwarten. Vielmehr sollten die Fahrer, die mehrere Fahrzeuge besitzen über die Ausgabe von Leihfahrzeugen nachdenken, sodass die Besucher am Sonntagnachmittag auch zu Racern gemacht werden können.

Vorschau . . .

Weiterhin ist Manni unangefochten an der Tabellenspitze. Andreas Thierfelder hat den zweiten Platz eingenommen. Volker Schulte drängt von hinten, kann aber kein Streichergebnis mehr geltend machen.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Craftmans](#)

Strecke

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

Sonntag, 2. Oktober 2005

ab 12:00h Training

ab 14:00h Fahrzeugabnahme

ab 15:00h Rennen