WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 75 -
28. August 2006

Editorial ....

Moin Folks . . . den Auftakt der Ausgabe 75 der „WILD WEST WEEKLY“ bildet der Bericht von den 24h von Moers, welche am vorletzten Wochenende zum zehnten (!! Male statt fanden; Thorsten Szugger verfasste den Bericht dazu - vielen Dank für dieses gelungene Stimmungsbild !!

Am gestrigen Sonntag fuhren parallel die GT/LM-Serie in Kamp-Lintfort und die Craftsman Trucks in Bad Rothenfelde - beide Serien jeweils ihren 5. Lauf. Von beiden Veranstaltungen gibt es ausführliche Berichte (vom Schleichenden und Nick Speedman).

Das kommende Wochenende wird vergleichsweise ruhig: Die alten NASCARs bestreiten den 7. Lauf auf dem Moerser Oval. Auch dazu fand Nick Speedman ein paar passende Worte.

Inhalt (zum Anklicken):

- 24h von Moers
  vom 18. bis 20. August 2006
- GT/LM-Serie
  5. Lauf am 27. August 2006 in Kamp-Lintfort
- Craftsman Truck Series
  5. Lauf am 27. August 2006 in Bad Rothenfelde
- NASCAR Grand National
  7. Lauf am 2. September 2006 in Moers

enthusiastischen

24h von Moers

vom 18. bis 20. August 2006

geschrieben von Thorsten Szugger

Die zehnten 24h von Moers sind gelaufen. Dieses Jahr haben es 11 Teams mit insgesamt 61 Fahrern gewagt, auf die beiden nicht ganz einfachen Bahnen mit jeweils 6 Spuren zu gehen.

Das 12. Team musste kurzfristig absagen, da andere „Verpflichtungen“ im Ausland gerufen haben. Es war abzusehen, aber leider nicht zu verhindern.

Den Jungs und dem Mädel von Kraner Racing fällt seit Jahren nichts Neues mehr ein . . . schon wieder P1 . . . ☺ ☺

Um die Spannung gleich hier aus dem Bericht zu nehmen: Kraner Racing mit Andreas Laufenberg, Jan Gürtzgen, Frank Horster sowie Caro und Christian Schnitzler haben es zum wiederholten mal geschafft, das Rennen zwei Mal rund um die Uhr zu gewinnen !!

Wenn man ehrlich ist, war nichts anderes zu erwarten. Hier hätte sich das Team nur selber schlagen können. Und bei einem Wagen der von Andreas auf seiner Heimbahn vorbereitet wird, ist davon nicht auszugehen.

Also herzlichen Glückwunsch zum Sieg an das Kraner Racing Team !!

Aber jetzt von Anfang an:

Freitag wurde von allen Gast Teams ausgiebig zum Trainieren genutzt. Der SRC am Niederrhein hatte es wieder geschafft pünktlich um 16 Uhr die 2. kleinere Bahn zum Training freizugeben. Dafür wurden wieder die Räume der angrenzenden Nachbarschreinerei genutzt. Ebenfalls waren hier die Schrauberplätze der Teams und die rund um die Uhr geöffnete Küche untergebracht.

Samstag Morgen war ebenfalls noch freies Training angesagt bis um 12 Uhr der Strom auf beiden Bahnen abgeschaltet wurde. In der

technischen Abnahme waren keine Loops fällig, so dass alle Wagen sicher in den Parc Fermé kamen. Wilfried „Mike“ Severin hat hier wie immer einen super Job erledigt.

Die Qualifikation von 2 Minuten, wurde auf der großen Bahn (35,84m) auf der Spur 1 gefahren. Wie zu erwarten, setzten sich die Heimteams Kraner Racing (13,01 Runden/beste Runde 9,096 Sekunden), vor Scuderia Moers (12,92/9,080), vor SRC Niederrhein (12,72/9,367) durch. Dahinter folgten: Lady & Gentlemen (Köln II) (12,60/9,166), New Man Racing (12,53/9,324), SRC Köln (12,51/ 9,445). Durch diese 6 wurde die große Bahn zum Start belegt. Auf der kleinen Bahn gingen das Team ohne Namen (12,45/9,436), Brühler Jungs (12,45/9,475), Speedboys (12,33/9,533), Die dicken und der Belgier (Schwerte) (12,27/ 9,461) und die SRIG Teuto (11,26/ 9,984) an den Start.

Die große Bahn hat die volle Aufmerksamkeit der zweiten Startgruppe . . .

Nicht ganz pünktlich, um 14.05 Uhr, schickten die Rennleiter auf der großen Bahn (Mario Hausmann) und auf der kleinen Bahn (Wilfried Severin) das Feld auf die 24h Hatz. Zu Anfang wurden Turns zu 37 Minuten je Spur gefahren. (rechnerisch 12 Bahnen in 8 Stunden ergibt 40 Minuten pro Spur, bei 37 Minuten bleiben 3 Minuten zum Umstellen und neu Starten).

Schon recht früh wurde bei der SRIG Teuto klar, dass etwas nicht stimmt. Somit wurde bereits um kurz vor 15 Uhr am Wagen (917K Fuji 1971) geschraubt. Sie verloren ca. 106 Runden auf der kleinen Bahn (19,32m). Den Grund dafür kann ich leider nicht nennen. Andreas Lippold als Teamchef meinte aber, es sei die Unerfahrenheit des Teams bei Langstrecken Rennen gewesen, die zu vielen kleinen Fehlern bei Wagenbau geführt hätte. Es hätte schlicht an der Vergleichsmöglichkeit gefehlt.
Das sollte dann aber erst einmal alles an nennenswerten Defekten gewesen sein. Zumindest ist mir nicht mehr aufgeschrieben worden.
Die SRIG Teuto ist leider das ganze Rennen über mehr oder weniger von kleineren Sachen geplagt worden. Der Leitkiel hat hier wohl die meisten Nerven und Runden gekostet.

Wie die Hühner auf der Stange - die große Bahn wird bequem im Sitzen gefahren . . . ☺ ☺

Und so lief das Rennen der Nacht entgegen. In der Gruppe die auf der großen Bahn gestartet ist, zeigt sich das Kraner Racing (917K Martini Le Mans ’71)mal wieder eine Marke für sich ist. Fahrerisch mit dem amtierenden Europameister besetzt, bestand für die anderen Teams nie eine echte Chance.

Die Scuderia (512M Sandemann Le Mans ’70) hatte einen üblen selbstverschuldeten Einschlag zu verzeichnen. Danach war der Wagen selbst mit Heimvorteil nicht mehr dazu zu bringen, Zeiten der anderen Teams zu fahren. Trotz mehrfacher Kontrolle konnte nichts gefunden werden. Somit fuhr man, was ging und hoffte, das es nicht noch schlimmer werden würde.
Beim Wechsel nach 4 Stunden auf die kleine Bahn zeigte sich, dass der Wagen hier ohne Mühe die Zeiten der Topteams ging. Die Scuderia verstand es zwar nicht, lebte aber sehr gut damit.

Und so kam es zu einem der spannendsten Rennen, welches je in Moers gefahren wurde ! Es entbrannte ein packender, aber immer fairer Kampf um Platz 2 zwischen der Scuderia Moers und New Man Racing (917K Sandemann Le Mans ’70). New Man konnte im weiteren Verlauf sogar 2 mal die Bestwerte

auf der großen Bahn setzen. In der Nacht und im 2. Tagturn fuhr kein Team mehr Runden. Und man muss sagen, dass dieses Team eigentlich erst seit 2 Jahren fährt.

Mit etwas Abstand folgten danach auf den Plätzen 4 und 5 der SRC Köln (917K Gulf) und die Brühler Jungs (917K Salzburg Daytona 70). Auch hier sollte sich dieser Kampf bis zum Ende erstrecken und auch erst kurz vor Schluss entschieden werden.

Das Team Lady&Gentleman (917K Salzburg LeMans 70) rund um das Ehepaar Birgit und Tommy Eckel kam zu nächste nicht allzu gut zurecht und tauschte den Platz unter den Schnellsten 6 vor der Nacht mit den Speedboys (GT40 Gulf Le Mans 69).
Hermann Pasch setzte erneut den Vorjahres GT40 für seine schnellen Jungs ein.

Das Geheimnis, warum die Speedboys nicht weiter vorn fuhren, ist hiermit gelüftet . . . ☺ ☺

Leider kann ich nicht viel zu den Teams sagen, die auf der anderen Bahn gefahren sind. Und leider ist der Aufschrieb der Rennleitung auch nicht wirklich vielsagend.

Nur, dass gegen 21:40 Uhr im Team Die Dicken und der Belgier (917K) einer der Hinterreifen „geplatzt“ ist. Es schien sich hierbei um einen Materialdefekt zu handeln. Dem Team wurde gestattet, die Reifen in einer Terrorphase zu wechseln.

Kurz vor dem Wechsel in die Nacht, wurde in den letzten Minuten schon das Licht eingeschaltet und bei vielen Teams bereits zum ersten Mal die Reifen gewechselt. Hierbei gab es eigentlich nichts zu berichten. Je nach Aufwand der gleichzeitigen Reinigung des Wagens vergingen zwischen 4 und 8 Runden auf der Großen Bahn und bis zu 20 Runden auf der kleinen Bahn.

Die Nacht in Moers - arg dunkel wie immer . . .

Und dann kam es zum, vom SRC am Niederrhein gefürchteten, Supergau !!! Es ist 23:15 Uhr, mitten in der Nacht und an der kleinen Bahn geht nichts mehr. Die Zeitnahme auf der kleinen Bahn setzte aus !
Zuerst war von der Terrorabschaltung nicht alle Spuren betroffen, dann setzte auch noch die eigentliche Zeitnahme aus. Selbst ein Check von Dr.Bepfe (alias Ingo Vorberg) brachte nichts. Er schüttelte nach 20 Minuten den Kopf und meinte nur das er SOWAS auch noch nicht erlebt hatte. Mario das Elektronik-Genie des SRC am Niederrhein entschied sich, alles an der Bahn vom Strom zu trennen und so hoffte er das sich alles auf Null stellen würde.
Nach dem schon von Magdalene Meister vom MSD in Kamp-Lintfort ihre Schaltbox gebracht wurde, löste sich das Problem in Wohlgefallen auf. So als wäre es nie da gewesen.

Somit wurden die Eheleute Meister umsonst aus dem Bett geholt. Aber an dieser Stelle noch einen herzlichen Dank an Magdalene und Peter Meister, dass sie uns so unkompliziert mitten in der Nacht ihre Schaltbox vorbei gebracht haben !!

Nachdem alles wieder wie gewohnt zuverlässig funktioniert, ging das Rennen weiter. Alles in allem hängen wir an dieser stellen ca. 1 bis 1 ½ Stunden hinter unserem Zeitplan.

Schon zum Nachtturn wurde die Fahrzeit pro Spur deutlich von 37 auf 29 Minuten verkürzt. Beschwerden darüber waren aber keine zu hören. Das Fahren an einer wirklich dunkeln Bahn ist wohl bei den meisten doch nicht so beliebt. Alles an den Bahnen ist ausgeschaltet

und nur noch die Wagen erzeugen das vorhandene Licht.

Ich habe bis hierhin vergessen zu erwähnen, dass aufgrund des fehlen eines 12 Teams immer 10 Minuten vor Ende des Turns ein Dummy auf die Bahn kam. Ingo Vorberg stellte diesen Wagen zur Verfügung. Der Chaparral 2D lief mehr als ordentlich.

An dieser Stelle möchte ich eine Anekdote erzählen, die vielleicht länger als das Rennen in Erinnerung bleiben wird. Dass die Nacht jedes Jahr ihre Opfer fordert und schon mal das eine oder andere Auto beschädigt wird, ist schon lange bekannt. Und dass einige der Fahrer die Nacht durch machen und morgens nicht mehr können, ist auch nicht neu. Aber hier geschah es, das ein Dummy-Fahrer in den letzten 10 Sekunden seines Turns nicht mehr konnte. Erst wurde seine Rundenzeiten kontinuierlich langsamer und sein Kopf sackte immer mehr gen Brust, bis der Wagen schließlich ganz zum stehen kam und der Kopf abrupt hochschoss. Frank Horster war einfach an Übermüdung während des Fahrens eingeschlafen. Zum Glück nur auf der Carrera-Bahn !!!

Leider wurde dieses weder in Bild noch Film festgehalten ☺ Für diese reife Leistung bekam er auch einen Sonderpokal überreicht.

Jetzt kam der Morgen.

Erst um 7:35 konnte der 2. Tagturn gestartet werden. Somit war aufgrund der Zeitmessung auf der kleinen Bahn kein Rückstand aufgeholt worden. Die Rennleitung entschloss sich die Fahrzeiten erneut auf 29 Minuten pro Turn zu setzen.

Zu den „Ausfällen“ der Nacht gehörten Manfred Stork der sich Richtung eines Stockcar Rennens verabschiedete (1:1 Autos), Helmut Plückelmann, dem sein Magen einen schweren Streich spielte.

Alle Wagen haben aber die Nacht gut überstanden. Eine Lichtanlage wollte nicht wie gewünscht, wurde aber auch wieder in Funktion gesetzt.

Das Rennen um Platz 2 - Platz 1 konnte nur noch ein längerfristiger Ausfall gefährden - erhielt kurz vor Schluss einen neuen Anreiz. Der Scuderia ging nach dem letzten Wechsel auf die kleine Bahn die Motorbefestigungsschraube verloren. Nach ca. 22 Stunden wurde der 512M schlagartig langsam. Nach kurzer Diagnose glaubte man, dass sich das Motorritzel gelöst habe. Nachdem man den Wagen zerlegt hatte, bemerkte man das der Motor nur noch an den Kabeln hing. Der Chefkonstrukteur war so nervös, dass man ihm den Schraubendreher führen musste ☺
Aber nachdem der Wagen zurück auf der Bahn war, holte die Scuderia Runde um Runde auf New Man auf. Im Ziel sollten es dann ganze 11 Runden Vorsprung sein.

Der schlanke Hans mit seinem müden (Riesen-)Baby im Arm . . .

Dahinter konnte sich der SRC Köln nicht mehr gegen die Brühler Jungs wehren, und verlor am Schluss mit nicht mal 5 Runden den 4. Platz an die Brühler.

Auf Platz 6. rundeten sich das Team Lady & Gentlemen zurück. Der wenige Schlaf in der Nacht bei den Speedboys forderte hier seinen vollen Tribut. Die Rennleitung befürchtete schon, dass einige der Jungs wie zuvor ein Dummy Fahrer in einen tiefen und festen Schaf fallen könnten.

„Ab in die Ecke !!“ - typisches Bild der 24h: Man schläft auch gern ein wenig auf dem Fußboden . . .

Dahinter konnte sich Peter Recker mit seinem doch ziemlich zusammengewürfeltem Team und einem Leihwagen auf Platz 8 klassieren. Es war eine recht unauffällige Fahrt.

Es folgte das unter dem Alias die Dicken und der Belgier fahrenden Team aus Schwerte. Eigentlich alles streckenerfahrene Teilnehmer. Mit Walter Schäfer auch jemand, der nicht zum erstenmal ein Auto baut. Der Wagen der Speedboys soll ja auch aus seiner Werkstatt stammen.

Das Team ohne Namen kam dann doch mit zumindest 5 Fahrern ins Ziel. Mit 6 gestartet, zwischenzeitlich nur noch zu viert, kam Helmut nach unruhiger Nacht zu Hause zurück und beendete das Rennen mit seinem Team.

Die SRIG Teuto rund und Andreas „Poldi“ Lippold konnte mit unterm Strich zu vielen kleinen Fehler nicht ganz mithalten. Nicht alle verfügten über Bahnkenntnisse und der Wagen war zu sehr auf die eigene Bahn abgestimmt. Hinzu kamen noch Reifen die auf der eigenen Clubbahn der SRIG nicht gefahren werden.

Das Duo Hackstein/Hausmann sammelt sich zur letzten Hürde der 24h - der Siegerehrung . . .

Zum Schluss bleibt zu sagen, . . .

- dass das Kraner Racing Team wieder einmal verdient, wenn auch nicht mehr ganz so klar, gewonnen hat.
- dass der Scuderia Moers im eigenen Verein mit dem New Man Team ein Konkurrent gewachsen ist.
- dass es wohl allen Spaß gemacht hat.
- dass ein paar Stunden Schlaf nicht schaden können.
- und dass es nach wie vor nicht einfach ist auf den Moerser Bahnen.

Credits . . .

Bedanken möchte sich der SRC am Niederrhein bei allen, die den Weg nach Moers gefunden haben. Wir hoffen, dass es allen genauso viel Spaß gemacht hat wie uns und dass möglichst Viele im nächsten Jahr wieder dabei sind !!

Bedanken möchte ich mich auch bei allen Helfern im Club, bei Wolfgang Eisenbarth und Winfried Wächter, welche die Küche die gesamte Zeit der Veranstaltung immer offen und für alle Zeit hatten. Bei den Rennleitungen, Mario Hausmann (der gute Elektronik Hausgeist des SRC), Wilfried Severin und Klaus Schnitzler.

Ingo Vorberg für den Dummy Wagen und seine Hilfe mit der Zeitnahme. Beim MSD in Kamp-Lintfort, für die schnelle und unkomplizierte Hilfe mitten in der Nacht.

Ich hoffe jetzt niemanden vergessen zu haben und schließe einfach mit der Hoffnung, dass man sich im nächsten Jahr zur 11. Auflage der 24h wieder sieht.

P.S.: Gesehen wurde während des Rennes: Ingo „Nick Speedman“ Heimann, Hermann Pasch nebst Frau, Thomas und Ulli Nötzel. Vielleicht gibt es ja im nächsten Jahr ein Wiedersehen als Fahrer.

Die 11 Fahrzeuge der 10. Auflage der 24h von Moers . . .

Ergebnis . . .

1. Kraner Racing Team - 917K
   (Andreas Laufenberg, Jan Gürtzgen, Frank Horster, Caro und Christian Schnitzler)
   243.495,39m
2. Scuderia Moers - 512M
   (Markus Hackstein, Jürgen Tepaß, Tim Gürtzgen, Stefan Bolz, Mario Hausmann, Thorsten Szugger)
   241.640,74m
3. New Man Racing - 917K
   (Uli Looschleders, Frank van Eyk, Uwe Schulz, Holger Michels, Jörg Lebbing)
   241.422,55m
4. Brühler Jungs - 917K
   (Renè Börger, Dieter Geisler, Werner Minwegen, Ingo Horn, Jörg Zimmermann, Holger Becker)
   238.265,39m
5. SRC-Köln - 917K
   (Nezih Durukanli, Ditmar Schortmann, Roger Schemel, Udo Schwellenbach, Thomas Strässer, Hans Quadt)
   238.174,83m
6. Lady&Gentlemen - 917K
   (Birgit und Tommy Eickel, Manfred Storck, Michael Moes, Kai Fröbel, Marcus Hasse)
   234.379,54m
7. Speedboys - GT40
   (Lucas und Lennart Rietz, Julian LeDoux, Patrick Meister, Justin Pasch)
   234.272,30m
8. SRC am Niederrhein - 917K
   (Manuela Schnitzler, Peter Recker, Andrè Tellmann, Dieter Cleemens, Sascha Schulte-Wilke, Bas Polkerman (NL)
   233.129,70m
9. Die dicken und der Belgier - 917K
   (Hans Bickenbach, Ingolf Weber, Uwe Buchs, Ingo Vorberg, Jörg Gerbracht, Walter Schäfer)
   232.653,72m
10. Team ohne Namen - 917K
    (Andreas Schardt, Volker Nühlen, Ralf Janßens, Andreas Croonenbroeck, Helmut Plückelmann, Michael Lohnert)
    231.999,84m
11. SRIG Teuto - 917K
    (Andreas Lippold, Thorsten Florijan, Willlie Knigge, Christoph Müller, Ilja Tubes, Wolfgang Ullrich)
    221.529,04m

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / 24h von Moers

GT/LM-Serie

5. Lauf am 27. August 2006 in Kamp-Lintfort

Bleiben wir gleich am Niederrhein . . . und fahren nur ein paar Kilometer weiter nördlich nach Kamp-Lintfort . . .
Auf der dortigen „Meister-Bahn" trug am gestrigen Sonntag die GT/LM, veranstaltet von Werner Bolz und Siggi Jung, den 5. Lauf der Saison 2006 aus . . .

Kompakt . . .

- **erneut 18 Teams am Start des ersten Sonntagsrennens der Saison . . .**
- **Laufenberg/Nötzel zum Fünften . . .**
- **Doppelbolz halten Schnitzler-Juniors im Griff . . .**
- **Eheleute Fischer untermauern ihren Anspruch auf Top 3 . . .**

Strecke . . .

Adresse
Meister Service Dienst
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.carrera-erlebnis.de

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

Vorgeplänkel . . .

Das Rennen in Kamp-Lintfort eröffnet gleichermaßen die zweite Saisonhälfte sowie eine Sequenz von drei aufeinander folgenden Sonntagsrennen der GT/LM-Serie. Denn auch die nachfolgenden zwei Veranstaltungen in Köln

und Duisburg werden jeweils an Sonntagen ausgetragen.

Bereits der Vorbericht machte deutlich, dass nach der P1, welche Laufenberg/Nötzel kaum noch verlieren dürften, „really action“ angesagt ist. Im direkten Duell um Rang 2 befinden sich punktgleich Doppel-Bolz und die Schnitzler Junioren, wobei ein Blick immer dem Rückspiegel gehört. Schließlich dürfen weitere sieben Teams als Verfolger eingestuft werden.

Auch wenn mit wirklich starken Heimteams nicht wirklich zu rechnen war, musste der Renntag in K-L folglich auseichend Spannung bringen . . .

Slotcars und Technik . . .

Das freie Training am Samstag war kaum frequentiert. Man konnte meinen, der Rennsonntag würde zur Pleite . . . ☺ ☺ Jedoch waren viele Teams bereits in den Tagen und Wochen vor dem Rennen in Kamp-Lintfort . . .

Somit musste der Sonntag Morgen zeigen, wie viele Teams denn nun auf dem schnellen Kurs an den Start gehen würden.

Einzig wirklich neues Slotcar des Tages - Jaguar XJ 220 GT von Frank Silva-Wittfoot . . .

Ein wirklich neues Slotcars war zu sehen. Der silberne Jaguar XJ 220 GT von Fischer/Silva-Wittfoot. 29 Punkte im Concours waren ein standesgemäßes Ergebnis. Auffällig: Chassisseitig verbaute Frank Schöler Großserie und nicht sein Eigenbauchassis . . . !?

Dazu gruben Bolz/Bolz den 2003er (!!) Porsche 911 GT1 wieder aus - und auch die Haushalters ließen das Panoz Coupé in der Box und fuhren den 2005er Ferrari F40. Dazu tauchte die S² Katze, welche seit dem ersten Lauf in Schwerte pausiert hatte, wieder auf.

Die technische Abnahme hatte einmal mehr Siggi Jung durchzuführen. Das wurde bislang nie langweilig - warum also in Kamp-Lintfort damit beginnen . . . !? Wirklich hervorhebenswertes war nicht zu vermelden - aber vielleicht sollte Siggi eine Schachuhr aufstellen, um die Verweildauer einzelner Teams ein wenig zu verkürzen . . . ☺ ☺

Rennen . . .

Da der Kurs in Kamp-Lintfort in 2005 erstmalig von der GT/LM befahren wurde, fehlen ein wenig die Erfahrungswerte hinsichtlich der zu erwartenden Performance. Die 2005er Sieger Uhlig/Weber schafften 561,89 Runden - und auch die Teams auf den Plätzen 2 und 3 lagen noch oberhalb der 550 Runden: Nötzel/Quadt (P2, 557,22 Runden) und Bolz/Bolz (P3, 550,13 Runden). Folglich definieren wir die 550 als Klassenziel für eine Top 3 Platzierung - schließlich braucht es für den leicht zu befahrenden, schnellen Plastikkurs keine superbreiten oder -flachen Slotcars . . .

Hier sollte der Schleichende am Ende jedoch arg neben der Spur liegen. Einbrechende Motoren verhagelten diese Prognose recht drastisch . . . ☺ ☺

18 Teams bildeten 3 Startgruppen (Zusammensetzung gemäß Gesamtklassement), welche gegen 13:05h die jeweils 6 *15 Minuten Fahrzeit unter die Räder nahmen.

Die **erste Startgruppe** umfasste 6 Teams in folgender Besetzung: Hesse/Wagner, Fischer/Silva-Wittfoot, Haushalter², Eifler/Severin, Lehmler/Mages sowie Schaffland/Schulz.

Favorisiert in dieser Gruppe waren nach der tollen Performance im Vorjahr eindeutig **Eifler/Severin** (Team Ü50) mit dem Bugatti EB 110S. Jedoch setzte sich **Team S²** - trotz ungünstiger Startspur 6 sogleich in Front. Die „Partnervermittlung“ von Magdalene Meister spülte Uwe Schulz als vollwertigen Ersatz für JanS ins Team. Der zeigte Eifler/Severin sogleich, was Raubkatzen drauf haben und zog 2 Runden davon. Dem Schleichenden mangelte es an Durchblick (die Brille ging kurzfristig, aber nachhaltig kaputt), sodass er bei leichtem Bodennebel den Defensivpart gegen HaJü übernehmen durfte. Das klappte soweit ganz prima, bis der S² Jaguar im 3.Heat in einen quer auf der Bahn liegenden Kollegen rausch-

te, was den Schleichenden zu Reparaturarbeiten von mehr als 3 Runden zwang. Das sollte sich als zweites Pech des Tages heraus stellen - nicht im Duell gegen Eifler/Severin sondern im Hinblick auf das Tagesergebnis.
Eifler/Severin kamen gegen Rennende noch unter Druck von **Fischer/Silva-Wittfoot**, welche den neuen Jag in unauffälliger Fahrt nach 5 Spuren bis auf 5 Runden heran geschoben hatten. Dementsprechend motiviert ging Jörg „großer Angler“ Fischer in den letzten Durchgang und holte Meter um Meter des Rückstandes auf. Das „Gap“ war jedoch etwas zu groß, sodass Eifler/Severin P2 in dieser Startgruppe verteidigen konnten. So richtig happy war man bei den Ü50-Senioren darob allerdings nicht - und zwangsläufig bei Fischer/Silva-Wittfoot ebenso wenig . . .
Zum Ferrari F40 von **Hesse/Wagner** auf P4 klaffte am Ende dann ein 19 Runden Loch. Dennoch waren die zwei Jungs aus dem Heaven einigermaßen zufrieden. Der Ferrari 12-Zylinder schnurrte sein Programm ab und man kam ungeschoren über die 90 Minuten. Ganz ohne Training (und für Michael sogar ohne Bahnerfahrung) ging die Leistung in Ordnung - und angegriffen wird erst 2007 . . . ☺ ☺
Das Youngster Team **Lehmler/Mages** wäre mit dem schicken schwarzen Ferrari F50 gern weiter vor gefahren. Aber auch hier fehlte die Bahnerfahrung, was sich - im Unterschied zu Hesse/Wagner - aber in reichlich Abflügen äußerte. Heaven-Boss Wagner hatte sich wohl eine Empfehlung des Schleichenden zu Herzen genommen und war die berühmte Zehntel langsamer gefahren, um die Ausflüge ins „Off“ in Grenzen zu halten . . . ☺ ☺

Nur schwer fahrbar nach Crash - Ferrari F40 von den Haushalters . . .

Bleibt die rote Laterne für **Vater und Sohn Haushalter**. Auch hier war Rennpech im Spiel. Der rote F40 verlor nach einem Crash nicht nur Karosserieteile, sondern auch sein ausgewogenes Fahrverhalten und war nur noch schwer auf Kurs zu halten, sodass die Zwei aus Duisburg rasch ans Ende des Feldes durchgereicht wurden . . . Schade !!

Die erste Startgruppe in der Übersicht:

Schleichender/Schulz	535,36 Rd.
Eifler/Severin	528,27 Rd.
Fischer/Silva-Wittfoot	525,65 Rd.
Hesse/Wagner	508,56 Rd.
Lehmler/Mages	505,49 Rd.
Haushalter/Haushalter	490,83 Rd.

Startgruppe No.2 war mit den nachfolgend aufgeführten 6 Teams „bestückt“: Baum/Hesse, Christians/Fischer, Buchs/Bickenbach, Börger/Schwellenbach, Schnitzler Seniors und Dietze/Körfer.
Als Kandidaten für den Gruppensieg wurden unisono **Christians/Fischer** gehandelt. Andrea Fischer musste aufgrund noch nicht überstandener Rückenprobleme passen, sodass Ralf Christians als „Urlaubsvertretung“ engagiert wurde. Zusammen mit Teamchef „Hellblau“ wurden die Zwei ihrer Favoritenrolle gerecht und distanzierten den Rest dieser Startgruppe um mehr als 3 Runden. Was diese Rundenzahl wert sein würde, musste die letzte Startgruppe zeigen . . .
Wenn Team Fischer allerdings auch in der Endwertung der Serie vorn mit dabei sein will, muss Andrea beim nächsten Durchgang in Köln wieder fit sein - Urlaub gestatte der Serienchef halt nur einmal im Jahr . . . ☺ ☺

Spurmarkierung und Startnummer sollten Programm sein - 911 GT1 von Patrick Fischer . . .

Buchs/Bickenbach und **Börger/Schwellenbach** lagen über die vollen 90 Minuten im

Clinch um P2 in dieser Gruppe. Am Ende trennte das Panoz Coupé aus Schwerte (gebaut von Uwe Buchs) nur gut eine halbe Runde vom Lamborghini Diablo aus dem Rheinland. Beide Teams hatten ihre Not mit den Außenspuren. Letztlich konnte Hans Bickenbach auf der letzten Spur einen knappen Rückstand noch umdrehen und vorläufig Rang 2 aller gestarteten Teams erobern . . .

Baum/Hesse liefen ebenfalls ohne Training in Kamp-Lintfort auf. Dies wurde schnell als Ursache für die doch eher mäßige Performance ausgemacht (im Vorjahr fuhr man 10 Runden mehr). Der 911 GT1 schnurrte zwar problemlos um den Kurs, war allerdings häufiger im Grün links und rechts der Strecke zu finden . .

Wurde arg gebeutelt - Honda NSX der Schnitzler Seniors . . .

Zwei Honda NSX liefen am Ende dieser Startgruppe, was aber definitiv nicht am Karosserietyp lag !! **Schnitzler Seniors** hatten sich sicherlich (und zu recht) mehr Runden ausgerechnet, als am Ende auf dem Monitor abzulesen waren. Der blaue NSX musste verschiedentlich zwecks Instandsetzung von der Bahn - woran überflüssigerweise der wenig charmante Fahrstil einiger Mitfahrer nicht ganz unschuldig war . . . ☹ ☹

Auch **Dietze/Körfer** mussten an ihrem Honda mehrfach verloren gegangene Teile neu befestigen und verloren so wertvolle Runden - waren in Summe jedoch weniger gebeutelt als Schnitzler Seniors . . .

Die mittlere Startgruppe in der Übersicht:

Christian/Fischer	542,49 Rd.
Buchs/Bickenbach	539,25 Rd.
Börger/Schwellenbach	538,81 Rd.
Baum/Hesse	530,12 Rd.
Dietze/Körfer	514,05 Rd.
Schnitzler Seniors	503,47 Rd.

Die **dritte** und schnellste **Startgruppe** war ebenfalls 6 Teams vorbehalten und setzte sich wie folgt zusammen: Laufenberg/Nötzel, Bolz/Bolz, Schnitzler Juniors, Jung/Schäfer, Rohmann/Vorberg sowie Nötzel/Quadt.

Doppel-Bolz als Spezialisten für Oldtimer - der 911 GT1 stammt aus 2003 . . .

Laufenberg/Nötzel, **Bolz/Bolz** und **Schnitzler Juniors** setzten alle auf den Porsche 911 GT1. Nach der Startspur, welche von Thomas Nötzel, SteBolz und Christian Schnitzler gefahren wurde, lagen die drei Führenden der Gesamtwertung dichtauf zusammen. Der Schleichende meinte darauf hin, das Rennen würden folglich die jeweils noch nicht eingesetzten Fahrer entscheiden müssen. Dies traf zumindest auf die Teams Bolz und Schnitzler zu. Denn Laufenberg/Nötzel fuhren unbedrängt - am Ende mit gar mehr als 10 Runden Vorsprung - den fünften Sieg in Folge ein.

Das Vater-Sohn-Gespann Bolz und die Geschwister Schnitzler hingegen beharkten sich bis zur letzten Minute. Bei Stromabschaltung wies die Zeitnahme eine dreiviertel Runde Vorsprung zugunsten von Doppel-Bolz aus. Das sollte ausreichen, den Nachteil der beiden Wuppertaler im Concours auszugleichen.

Was passierte hinter den drei Top-Teams !? Eher wenig bis Enttäuschendes !! **Rohmann/Vorberg** wurden aus dem Training Fabelzeiten nachgesagt, welche im Rennen allerdings nicht auf dem Monitor auftauchten. Nach ruhiger Fahrt mit dem vierten 911 GT1 in dieser Gruppe fehlten mehr als 6 Runden auf P3, allerdings war genau so viel Vorsprung vor den Startgruppenfünften zu verzeichnen.

Diesen Rang belegten **Jung/Schäfer** mit dem Jaguar XJ 220 GT. Walter Schäfer baut an einem neuen Fahrzeug - dann jedoch nicht

mehr auf Eigenbauchassis. Die „Castrol“ Katze kommt einfach nicht in Schwung - und „glänzte“ auf dem vergleichsweise einfach zu fahrenden Kurs in Kamp-Lintfort mit unvermittelten Ausreißern und Stunts. Walter ! Bau schneller . . . ☺ ☺

Famose Trainingszeiten nur Propaganda der Konkurrenz !? - Porsche 911 GT1 von Rohmann/Vorberg . . .

Nur eine knappe Runde dahinter liefen **Nötzel/Quadt** mit dem blitzsauberen 30-Punkte-Ferrari F50 ein. Uli Nötzel meinte, eine kurze Übersetzung würde den Motor vor dem Hitzschlag schützen. Der Schleichende hielt entgegen, das Slotcar würde so recht unruhig auf der Bremse bzw. am Kurvenausgang (den Disput führten übrigens viele !!). Beide versäumten allerdings, nach Rennende ihre Erkenntnisse aus der Praxis auszutauschen. Da Uli’s F50 aber von technischen Problemen verschont blieb steht zu vermuten, dass die beiden Kölner doch ein bisschen zu kurz unterwegs waren . . . !?

Die beste Startgruppe in der Übersicht:

Laufenberg/Nötzel	553,87 Rd.
Bolz/Bolz	543,27 Rd.
Schnitzler Juniors	542,50 Rd.
Rohmann/Vorberg	536,39 Rd.
Jung/Schäfer	530,26 Rd.
Nötzel/Quadt	529,67 Rd.

Rechnen . . .

In der **Endabrechnung** des Tages blieben die Top 3 der letzten Startgruppe vorn. Allerdings fehlte Christians/Fischer nur ein Teilstrich auf die Schnitzler Juniors und damit auf P3. Die Schwerter Buchs/Bickenbach belegten Rang 5 und Börger/Schwellenbach durften P6 bejubeln.

Für die **Gesamtwertung** brachte der 5. Sieg in Folge dem Team Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel einen Vorsprung von mehr als 100 Punkten auf P2 ein - 100 Punkte ist ein Laufsieg wert; das ist also quasi ein zusätzlich Streicher für die beiden Jungs . . . !!

Bolz/Bolz haben sich wieder um 6 Punkte von den Schnitzler Juniors absetzen können und belegen erneut allein Platz 2 der Gesamtwertung. Somit bleiben den Geschwistern vom Niederrhein noch zwei Versuche (in Köln und Duisburg), den Spieß für 2006 nachhaltig umzudrehen. Beim Finale im heimischen Heaven dürfte Team Doppel-Bolz kaum zu überrumpeln sein.

Jung/Schäfer verteidigen immer noch Rang 4. Sie zehren weiterhin vom glänzenden 2. Platz beim Auftakt in Schwerte. Jedoch hängen ihnen Rohmann/ Vorberg mit 3 Punkten Abstand auf Platz 5 im Nacken.

Sieger des Tages sind Eheleute Fischer, die sich - trotz eines verpassten Rennens - nunmehr in die erste Startgruppe vorgeschoben haben. Den Streicher berücksichtigt, liegt man derzeit sicher auf P4 - nur muss Andrea jetzt schnell wieder fit werden. Gute Besserung also - Entscheidungen sollen schließlich auf der Strecke fallen !!

Ab Rang 7 liegen Nötzel/Quadt, Baum/Hesse, Buchs/Bickenbach und Börger/Schwellenbach im Clinch, die Rangfolge in den Top 10 klar zu ziehen. Buchs/Bickenbach liegen inkl. berücksichtigtem Streicher derzeit gar auf P5 - allerdings haben die anderen drei Teams ihr „Heimspiel“ noch vor sich.

Auch um Platz 11 bewerben sich noch 5 Teams, welche bislang regelmäßig dabei waren. Schnitzler Seniors, Dietze/Körfer, Hesse/Wagner, Fischer/Silva-Wittfoot und die Haushalters haben hier noch Chancen. Ob sich die Wenigstarter wie Eifler/Severin, S² oder Hackstein/Tepass hier noch einmischen, konnte am Sonntag Abend nicht geklärt werden . . .

Ende . . .

Die Siegerverehrung führte Werner Bolz gegen 19:00h durch. Dank toller Spenden von **Meister Servciedienst** gab’s sogar etwas zu gewinnen. Die Glücksfee „Ela“ Schnitzler zog prompt den Göttergatten Klaus aus dem 36 Namen umfassenden Lostopf. So etwas schafft

sonst nur noch Werner . . . ☺ ☺
Für die drei jüngsten Starter (Dennis Hesse, Markus Lehmler und Niklas Mages), hatte Peter Meister noch Sonderpreise in petto - die Nachwuchsförderung wird in Kamp-Lintfort halt groß geschrieben . . . !!

Ein gut sichtbares Grün wählten Dietze/Körfer für den Honda NSX - geschickt gemacht . . .

Schon zu Bernd Michels' Zeiten war die technische Abnahme als ruhiger Job verschrieen. Klar, dass **Siggi Jung** den Druckposten gern übernahm. Dennoch geht's allzeit humorig in der Abteilung Technik zu. Dank also dem Racing World Chef . . . !! . . . ☺ ☺

Wer meint, dass Siggi ein laues Leben hat, sollte den Chef im Ring erleben. Ein müdes Slotcar gab's im Concours zu bewerten. Dann hatte **Werner Bolz** sein Tagewerk geschafft ☺ Naja, nicht ganz - die Fäden mussten ja auch in der Hand gehalten werden . . . und Moderation geleistet, die Räder geschliffen, die Motoren verwaltet . . .
An dieser Stelle auch einmal wieder ein Dankeschön an den Boss der Serie, der sich nie wirklich aus der Ruhe bringen lässt . . . !!

An der Zeitnahme war einmal mehr **Ingo „Dr. Bepfe" Vorberg** federführend tätig. Seine Pausen für's Fahren, Essen und Rauchen ermöglichten u.a. HaJü Eifler, Patrick Fischer und Mike Severin. Merci Euch allen für den reibungslosen Betrieb . . . ☺ ☺

Es ist noch gar nicht so lange her, da wurden an die „Credits" hier die Maßstäbe von Arbeitszeugnissen angelegt. Was soll ein Autor da noch schreiben . . . !?
Vielleicht, dass den Leuten, welche mit ihrer Arbeit erst solch ein Rennen ermöglicht haben, auch ein wenig öffentlicher Dank gebührt. Und dass dieser Dank möglichst wenig langweilig formuliert sein will . . . !? !?
Der Schleichende freut sich jedenfalls auf's DSC-West Finale in 5 Wochen in Kamp-Lintfort, wenn wieder ein-einhalb Tage **Service á la Meister** gepaart mit prima Fachsimpeleien und viel Spaß angesagt sind. Mit WeBolz war er sich jedenfalls schnell einig, dass das Rennenfahren in K-L eigentlich nicht zwingend notwendig sei . . . ☺ ☺
Vielen Dank also an Magdalene, Peter, die Kids sowie die zahlreichen weiteren Helferinnen und Helfer in Kamp-Lintfort . . . !!

Weiter geht's - wegen der DPM erneut an einem Sonntag - mit dem 6. Lauf auf der neu errichteten Bahn des SRC Köln am **24. September 2006** . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / GT/LM Serie

Craftsman Truck Series

5. Lauf am 27. August 2006 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Nick Speedman

…zum fünften Lauf der Saison bewegte sich nicht der Tross der Nascar Trucker zu den Freunden in Aschendorf, - sondern, wie sich im Laufe des Vormittages herausstellen sollte, traf sich der harte Kern der Trucker bei der S.R.I.G. Wir hatten auf der Rückfahrt genügend Zeit darüber zu mutmaßen, voran es liegen könnte. Sicherlich nicht an der Gastfreundschaft der IG Teuto. Und der harte Kern der Trucker - welches Abschreckungspotential könnte der haben. Zu laut, zu lustig, zu gut?!! So blieb vorerst nur die Schuld bei den hohen Spritpreisen zu suchen, die eine lange Anfahrt zu einem Kostenfaktor machen können.

Christoph und Wolfgang von der S.R.I.G. Teuto . . . ?!!

Kompakt . . .

- **Andreas Thierfelder wird verdienter Doppelsieger !! Und diese Saison gibt es keine Pokale . . .**
- **V8 Trans-Am & Trucks mit jeweils nur elf Startern . . . !!**

Strecke. . .

S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url

www.schlitzrennen.de

Strecke

6-spurig, Carrera - Track,

Die Eingeschlungene Acht in Bad Rothenfelde.

Shakedown . . .

… für den heutigen Tag wird mal wieder auf der Carreraschiene gefahren. Das Bahn Layout ähnelt einer in sich ein geschlungenen Acht mit einer langen Geraden vor den Fahrerständen. Um die Bahn nicht ganz ohne Einsetzer zu betreiben, haben die Aschendorfer den Willi Knigge Knick gegenüber dem Fahrerstand eingefügt. Über mögliche Rundenzeiten konnte bisher keine Aussagen gemacht werden, da die Trucks erstmalig unter Rennbedingungen nach Ashville kamen.

Auf dem Ashville-Speedway . . .

Wir wollen nur noch die Rennleitung mit sanfter Stimme . . . !!

…wurde die latente sonntägliche Personalknappheit durch unseren eigens mitgereisten Joker „Birgit Pasch“ in brillanter Manier kompensiert. Birgit übernahm kurzerhand die Rennleitung! Nun wollen wir nur noch Birgit haben. Da sehe ich eine große Zukunft.

Warm Up mit V8 Trans AM . . .

Nach ausgiebigem Training wurde dann in zwei Startgruppen - eine 5er eine 6er - gestartet. Aus der 1. Startgruppe setzte sich Wolfgang Ullrich mit vorzeigbaren 162,71 Runden vor Christoph Müller mit 160,38 Runden. Alle konnten sehen, wie Wolfgang durch das Feld feilte. Jill Pasch hatte erstmals den Erfolg zu verbuchen, den letzten Tabellenplatz zu verlassen. Sie gab die rote Laterne an Andreas Trebsdorf und den Berichterstatter ab. Lag es jetzt an Jills Brille, die schnelles Fahren erst ermöglicht. Es ist doch zu vermuten.

Starterfeld der V8 Trans-Am . . .

Wie zu erwarten war, konnte unser Jungstar Justin Pasch in der zweiten Startgruppe mit den etablieren Fahrern gut mithalten. Nach einigen famosen Aufholjagden konnte er noch bis zu M. Stork heranfahren. Im Ausrollen hatte aber Manni die Nase vorne. Andreas Thierfelder, (168,46 Rd.) hielt sich souverän vorm „Chief von Ashville“ Andreas Lippold (168,09 Rd.), der ein sichtbar anstrengendes Rennen gefahren war. Ja da kann die IG unken. Von wegen Aufnehmer /Wasserlache usw. Als Kenner des Ashville Raceway konnte er zwei Runden zwischen sich und Oliver Stork (P3, 166,11 Rd.) legen. Manfred Stork (161,13) musste sich dem 2. Heimascari Wolfgang Ullrich (P4, 162,71) geschlagen geben. Andreas Lippold stellte einen neuen Bahnrekord für Trans-Am Slotcars mit 8,1431 sec auf.

Ergebnis Tageswertung V8 Trans-Am

Die **TOP 5** in Kurzform A. Thierfelder A. Lippold, O. Stork, W. Ullrich, M. Stork

Craftsman Trucks . . .

Nach einer ausgiebigen Mittagspause mit einer Grilleinlage wurden die Nascar Trucks an den Start geführt. Moderatorin Birgit nahm wieder Platz und schickte die Startgruppe in den April. Die Hälfte der Startgruppe hörte nicht richtig zu und verursachte einen Fehlstart.

Die Trucks nehmen Aufstellung . . .

Für die Startgruppe 1 gingen die Racer(in) Jill Pasch, Andreas Trebsdorf, H. Pasch, Christoph Müller und Wolfgang Ullrich auf die Reise. Wie schon bei den Trans-Am konnten sich die beiden Heimascaris Christoph (161,89 Rd.) und Wolfgang (156,18 Rd.) absetzen.
Für keinen der Beiden reichte das Ergebnis für die Top 5.

Starterfeld der Trucks . . .

Die Startgruppe 2, jetzt als sechser Gruppe, wurde durch die Racer M. Stork, O Stork , A. Lippold, A. Thierfelder, Justin Pasch und I. Heimann gebildet.
Wer kann diesmal Manni Stork gefährden?!! Natürlich, der durch den voran gegangenen Trans-Am Laufsieg erstarkte Andreas. Und natürlich auch das Familienmitglied Oliver hat bei den Trucks einiges zu melden. Andreas Thierfelder hatte heute noch keinen Abflug zu verzeichnen und wusste seine Stärke mit dem zweiten Tagessieg mit 167,25 Rd.) zu krönen. Wie schon beim Lauf in Kamp-Lintfort konnten die Trucks nicht die Rundenzahl der Trans-Am erreichen. Oliver (P2) hatte zwar nie den Kontakt zu Andreas (P1) verloren, konnte sich aber im letzten Turn nur bis auf eine halbe Runde (166,87 Rd.) heran arbeiten. Andreas

Lippold wurde starker Dritter (165,45 Rd.) - natürlich erneut mit großer Energieleistung.

Ergebnis Tageswertung. . .

die **TOP 5** in Kurzform A. Thierfelder, O Stork, A. Lippold, M. Stork, Justin Pasch

Jetzt hat es Andreas geschafft - sein erster Doppelsieg . . . !!

Vorschau . . .

Der Tross der Nascar Truck Racer wird am Sonntag, den 29.10.06 beim SOKO Keller zu Gast sein. Alle hoffen, dass das SOKO Team auch rechtzeitig die neue Holzbahn vollendet und zum Training freigibt.

Einen besonderen Dank wie immer an das Catering durch Christoph Müller. Wie immer treffen sich an den Montagen in den geraden Wochen alle Nascar Fans am dem Speedway Moers ab ca. 19:30h zum Kurvenflitzen.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West Trucks

NASCAR Grand National

7. Lauf am 2. September 2006 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

Chevy Nascar aus den 50ern . . .

. . . 7. Saisonlauf der Nascar nach dem Reglement Grand National auf den Speedway Moers. Es wird zum letzten Saisondrittel geblasen und zum 2. Mal in der laufenden Saison geht es auf ein D-Oval. Das ist die Chance für die bisher 62 im Ergebnislisting geführten Fahrer, weitere Punkte zu sammeln.

Wer wird erwartet . . .

. . . natürlich die ersten 10 der Tabelle. Christian Schnitzler mit der größten Chance seine Tabellenführung weiter auszubauen. Und für so manchen nachfolgenden Fahrer bleibt immer noch der Anreiz, die magische 1.000 Pkt. Marke zum Saisonende zu überspringen.

Ford Nascar aus den 70ern . . .

Und für den Rest der Mittelfeld Fahrer bleibt immer noch ein schöner Renntag, mit der Aussicht einer wetterabhängigen Grilleinlage und der Möglichkeit, sich mitten einer Werkstatt wohl zu fühlen.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Winston Cup

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13
47441 Moers

URL

www.speedway-moers.de

Strecke

6-spurig, Wooden D – Oval Track,
mittlere Länge 20,66 m lang

Cockpit der Nascar Oldtimer (69er Dogde Daytona) . . .

Zeitplan

Samstag, 2. September 2006
ab 09:00h - 11:30h freies Training
ab 12:00h Rennen Grand National