WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 123 -

27. August 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . die 123. Ausgabe der „WILD WEST WEEKLY“ widmet sich naturgemäß zuerst dem 4. Lauf zur GT/LM-Serie vom Samstag in Köln - diese Veranstaltung war einfach das Großereignis des Wochenendes . . .
Parallel dazu rannten die Vintage Slot Classic im benachbarten Engelskirchen beim CCO - Sonntag donnerten die NASCAR Winston Cup Autos über die nagel-neue Holzpiste der SOKO in Düsseldorf; beide Events sind selbstredend durch Berichte vertreten - Autoren sind der Ungläubige und Nick Speedman . . .
Das nächste Wochenende teilen sich brüderlich die Premiere des 1.000km Rennens am Samstag im Dortmunder ScaRaDo und der 5. Lauf der Craftsman Trucks am Sonntag in Duisburg Mündelheim . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
  4. Lauf am 25. August 2008 in Köln
- Vintage Slot Classic
  5. Lauf am 25. August 2008 in Engelskirchen
- NASCAR Grand National
  5. Lauf am 26. August 2008 in Düsseldorf
- 1.000km Rennen
  am 1. September 2007 in Dortmund

GT/LM-Serie

4. Lauf am 25. August 2008 in Köln

26 und 29 sind die diesjährigen Kennzahlen der GT/LM-Serie. Erstere ist der bislang zwei Mal erreichte Minimalwert an teilnehmenden Teams - und Letztere das Maximum (beim Auftakt in Schwerte). Was würde der 4. Lauf beim SRC Köln bringen !? Einen Wert dazwischen - oder einen neuen Rekord !? Auf einen „Minusrekord“ mochte der Autor im Vorfeld jedenfalls nicht wirklich spekulieren . . . ☺☺

Kompakt . . .

- **27 Teams am Start - davon drei neue . . .**
- **subtropisches Klima im Kölner Keller . . .**
- **„plötzlich und unerwartet“ - Sieg für Laufenberg/Nötzel** . . . ☺☺
- **P2 sicher an Bolz/Schnitzler - dennoch wäre u.U. mehr „drin“ gewesen . . .**
- **Baum/Pasch erobern P3 von Ortmann/Schnitzler . . .**
- **erneut hoch-spannende Fights in der ersten Startgruppe - nur noch getoppt durch den Zweikampf Nötzel/Quadt vs. Bolz/Christians . . .**

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.com

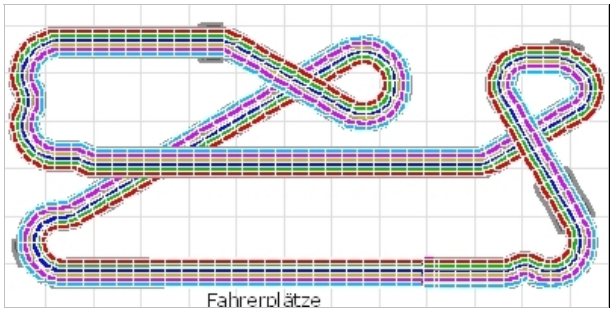
Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 49m lang

Alle GT-Fahrzeuge des Tages in Köln auf einen Blick . . .

Vorgeplänkel . . .

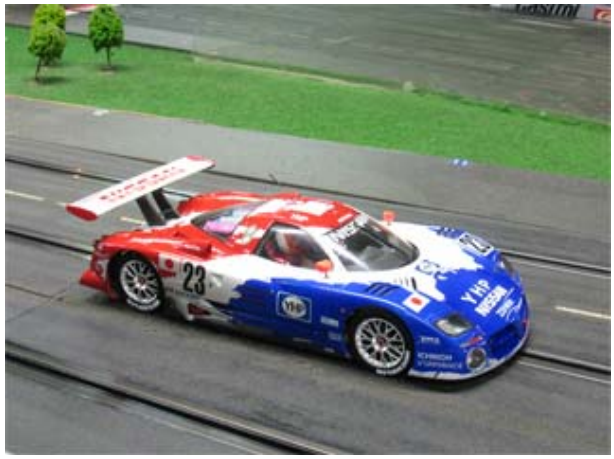
Den Stellenwert der GT/LM belegte der SRC Köln mit einem extra eingerichteten Trainings-Dienstag, um jenen Teams Raum zu geben, die am Freitag Abend keine Zeit hatten. Und ohne Training geht es in der Serie kaum, stehen doch am Samstag Früh bis zu 60 Slotracer Schlange, um noch ein paar Testrunden absolvieren zu können. Mit Fahrzeugtest, Getriebeabstimmung oder gar Bahnlernen ist’s da nicht weit her . . . ☺☺



Was las man aus dem **Kaffeesatz** !? Eigentlich nichts Neues !! Die Vierfachsieger Laufenberg/Nötzel wurden allenthalben auf Eins gesetzt - die Teams Ortmann/Schnitzler und Bolz/Schnitzler galten als heiße Kandidaten auf's Treppchen. Den weiteren Teams der Top 6 traute man diese Position nicht so recht zu. Aus der zweiten Startgruppe war mit den Kölner Teams Nötzel/Quadt und Börger/Schwellenbach zu rechnen. Somit schien eigentlich alles geklärt - sollte man tatsächlich noch Rennen fahren !? Man sollte . . . ☺☺

Wenden wir uns den **Gastteams** bzw. den länger als vermisst geltenden Teams zu:

- Holger Becker / Maximilian Hart
  Auf einen Nissan R390 GT1 setzte das Kölner Team. 26 Punkte im Concours war ein gutes Ergebnis für das Erstlingswerk - und mit ein wenig Nachbesserung ist hier noch mehr drin . . .
- Karl-Heinz und Marius Heß
  Aus der Eifel machten sich Vater & Sohn Heß auf die Socken nach Köln. Man ist seit dem Jahresanfang im Slotracing engagiert, trainiert in Köln und bringt einen schicken Nissan R390 GT1 als Erstlingswerk an den Start zur GT/LM. Die volle Punktzahl im Concours machte Karl-Heinz Heß noch vor dem Rennen happy . . . ☺☺
- Peter Juchem / Dirk Wolf
  Die zwei Mittelrheiner hatten angekündigt, in 2007 nur wenige GT/LM-Rennen zu bestreiten. Köln sollte nach Schwerte ihr zweiter Auftritt werden. Der Murcielago wurde durch einen gelungenen Courage C52 ersetzt. Fertigstellung des Renners (vgl. Vorbericht) !? „Letzte Nacht natürlich !" meinte Peter Juchem grinsend . . ☺☺
- Daniel Lehmler / Olli Schmidt
  Das zweite Mittelrhein-Team hatte den Courage C52 zwar fertig gestellt und ebenfalls 30 Punkte im Concours erzielt. Man setzte jedoch auf einen Nissan R390 GT1, welcher mit Bolz/Schnitzler bereits das Auftaktrennen in Schwerte bestritt.



Neuvorstellung und Erstlingswerk mit Sternchen - R390 GT1 von Karl-Heinz Heß . . .

Slotcars und Technik . . .

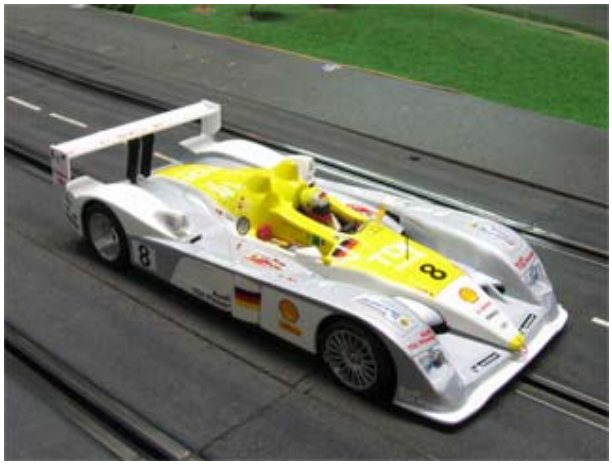
Trainiert wurde in Köln eigentlich bereits seit dem Juni. Schließlich hatten die GT/LM und die meisten anderen Serien ihr „Sommerloch". Die Rennergebnisse der Gruppe C Rennen in Köln geben hier zumindest teilweise Auskunft . . . ☺☺

Die offiziellen Trainings waren für den Dienstag und Freitag Abend angesetzt. Den Dienstag nutzten nur wenige Folks - die Nord-Fraktion war mit den Plastikquälern fast unter sich. Anders der Freitag - er war logischerweise bestens besucht. Gut 30 Leuts wechselten sich an der Bahn ab - jedoch recht gut über den Nachmittag und Abend verteilt. Besondere Vorkommnisse !? Einige „Blechschäden" - die Suche nach dem optimalen Bremspunkt am Ende der langen Geraden forderte Tribut.

Nein - nicht SSV in Köln; nur die morgendliche Motorenausgabe ist angesagt . . .

Nach je 8 Neuwagen in Kamp-Lintfort und Moers (jeweils fast $^{1}/_{3}$ des Feldes), durfte man

gespannt sein, was in der Sommerpause gebaut wurde. Als interessante **neue Slotcars** wurden im Vorfeld einige Boliden auf Basis des Carrera Audi R10 gehandelt, die mit ihrem gigantischen Radstand eventuell das Feld revolutionieren konnten!? Mit Baum/Pasch und Bolz/Schnitzler setzten gleich Zwei der Top Teams auf die neue Waffe. Logischerweise verzeichneten die Neuvorstellungen 30 Punkte im Concours.



„Radstand-Monster“ auf Basis des Carrera-R10 - gebaut von Andi Baum . . .

Ferner ließen Ortmann/Schnitzler ihren Courage im Stall und zauberten stattdessen einen Toyota GTone aus dem Hut. Auch Florijan/Tubes hatten eine Ablösung für den NSX ’05 gefunden - man blieb in Japan; ein Nissan R390 GT1 sollte es sein. Hinzu kamen die Fahrzeuge der Gastteams.
Last but not least wollten die Plastikquäler ihre Serie fortsetzen - eben jedes Rennen mit einem neuen bzw. anderen Slotcar zu fahren. Ein Courage C60 sollte in Köln das Licht des Plastiks, das die Welt bedeutet, erblicken. Jedoch fiel JanU aus - der neue Courage blieb folglich daheim in Schwerte. Um die Absicht dennoch umzusetzen, musste der alte 2005er Toyota GTone herhalten, welchen Weber/Weber bereits in Schwerte pilotierten . . .

Die **technische Abnahme** lag wie üblich in den versierten Händen von Siggi Jung. Und auch Werner Bolz griff später zur Verstärkung mit zu. Wirklich Spektakuläres gab es kaum zu berichten - hier ein Gramm, dort ein Millimeter; die technische Abnahme sollte die Einhaltung des Zeitplans nicht verhindern ! Das schaffte allerdings der Schleichende, der Gruppenfotos aller Fahrzeuge und der Teams für einen COL-Bericht einforderte . . . ☺☺

„Really Action“ zur technischen Abnahme . . .

Racing . . .

Üblicherweise ist man in der GT/LM-Serie mit einer Fahrzeit von 6*15 Minuten unterwegs, gleichmäßig aufgeteilt auf die zwei Fahrer eines Teams. Addiert man zu den 90 Minuten reiner Fahrzeit noch die Spurwechselzeiten sowie die Startaufstellung hinzu, kommen bei 24 Teams knapp 7 Stunden an Zeitbedarf für das Rennen zusammen . . .
Der 4. Lauf in Köln sah letztlich 27 Teams am Start, sodass ein Veranstaltungsende gegen 20:15h ins Auge gefasst werden durfte - sofern nicht wieder (wie in 2006) übermütige jugendliche Rüpel Fußball mit dem Zeitnahme-PC spielen würden . . . ☺☺
Gebildet wurden 4 Startgruppen, (eine 6er und drei 7er Gruppen) und gegen 12:40h unter Führung von Reiseleiter Udo Schwellenbach auf die 90 Minuten-Hatz entlassen . . .

Audi R10 von Bolz/Schnitzler - Potential für 540 Runden . . . !? !?

Das Orakel gab - dieses Mal übrigens rein mathematisch - 515 Runden als **Schlagzahl** für eine Top 10 Platzierung vor. Der Spitze wurden hingegen 540 Runden zugetraut (also 90

Runden pro Stint). Beim letzten Lauf in Moers war die Top 10 Prognose recht genau (P11 traf den Wert exakt !). Nur die Sieger mochten wieder nicht auf das Orakel hören - und fuhren fast 10 Runden mehr als „erlaubt“ . . . ☺☺

Erste Startgruppe

Zuerst mussten die weiter am Tabellenende platzierten Teams sowie die Gastfahrer zu den Reglern greifen.
Diese erste Startgruppe bestand aus 7 Teams und startete wie folgt:

#	Team	Fahrzeug
1.	Mario Hausmann / Roger Schemmel	Honda NSX ’05
2	Casten und Manfred Becherer	Audi R10
3.	Peter Juchem / Dirk Wolf	Courage C52
4.	Ralf Janßens / Holger Michels	Mercedes CLK GTR
5.	Karl-Heinz und Marius Heß	Nissan R390 GT1
6.	Holger Becker / Maximilian Hart	Nissan R390 GT1
7.	Daniel Lehmler / Oliver Schmidt	Nissan R390 GT1

Das Rennen der ersten Startgruppe verlief abwechslungsreich. Zahlreiche technisch bedingte Stops sorgten für Abwechslung. Hausmann/Schemmel verloren den Heckflügel am NSX. Lehmler/Schmidt büßten den Diffusor ein. Vater & Sohn Becherer füllten allein ein Abendprogramm: Rad verloren - Stop, anschließend muss in einem weiteren Stop eine fehlende Achsdistanz nachgerüstet werden, im vorletzten Heat ein Frontschaden am Audi R10 und erneut eine längere Reparaturpause sowie im letzten Heat dann noch ein Kabelbruch.

Im Rennen legten die Kölner Gaststarter Becker/Hart starke 496,64 Runden mit dem Nissan R390 GT1 vor. Juchem/Wolf (Courage C52) und Hausmann/Schemmel (NSX ’05) waren nach 5 Spuren absolut gleichauf - die immer gut gelaunten Mittelrheiner mussten jedoch zum Abschluss auf die langsamste Spur 1. Peter Juchem vermochte dennoch aus dem Gleichstand einen Rundenvorsprung herauszufahren - und auch Becker/Hart noch zu überflügeln. Das bedeutete den verdienten Gruppensieg. Auch Hausmann/Schemmel schafften sich noch an den Kölnern vorbei (496,75 Runden) - jedoch mit 11 Teilmetern recht knapp.

Peter Juchem fuhr auf der langsamsten Spur 1 den Gruppensieg ein . . .

P4 fuhren entspannt Vater & Sohn Heß ein. Man war mit 492,65 Runden und dem Nissan R390 GT1 beim ersten GT/LM-Engagement voll zufrieden. Die Niederrheiner Janssens/Michels waren mit dem Mercedes CLK GTR einzige Sternfahrer im Feld. Der gute Stern hielt zwar dieses Mal (beim Heimrennen in Moers leider nicht), jedoch bedeuteten 479,29 Runden P5.
Daniel Lehmler war ebenfalls erstmalig bei der GT/LM und in Köln. Entsprechend behutsam ging der Junior vom Mittelrhein ans Werk. 454,36 Runden und P6 waren das Resultat. Die Schlusslaterne blieb den vom technischen Pech gebeutelten Becherers mit dem neuen Audi R10.

Zweite Startgruppe

Das Topteam dieser Gruppe Lippold/ Müller rückte aufgrund der drei 7er Gruppen eine Startgruppe auf. Somit war Schwerte I (Rohmann/Vorberg) der unumstrittene Favorit auf den Platz 1. Es müsste schon mit dem technischen Teufel zugehen, um die Zwei aus Schwerte am Gruppensieg zu hindern:

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Audi R8
2.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	Lamborghini Murcielago
3.	Jörg Fischer / Frank Silva-Wittfoot	Nissan R390 GT1
4.	Thorsten Florijan / Ilja Tubes	Nissan R390 GT1
5.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1
6.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	BMW V12 LMR
7.	Michael Dietze / Michael Körfer	Nissan R390 GT1

Hesse/Wagner legten gut los: Gleich in Runde 2 fiel die Lötfahne am Motor ab. Die Instandsetzung dauerte 54 Runden, welche die beiden Wuppertaler als Bonus erhielten.
Derweil setzten sich Rohmann/Vorberg wie erwartet vehement ab. Fischer/Sliva-Wittfoot starteten mit Handicap - der Große Angler trat ohne Training an. Dennoch rangelte man mit Hesse/Päppinghaus um P2 in dieser Gruppe. Kurios: Erst als Frank den Nissan wieder übernahm, fiel man hinter Florijan/Tubes (dito R390 GT1) auf P4 zurück - und geriet auf der letzten Spur sogar noch unter Druck durch Eheleute Schnitzler mit dem Porsche 911 GT1.

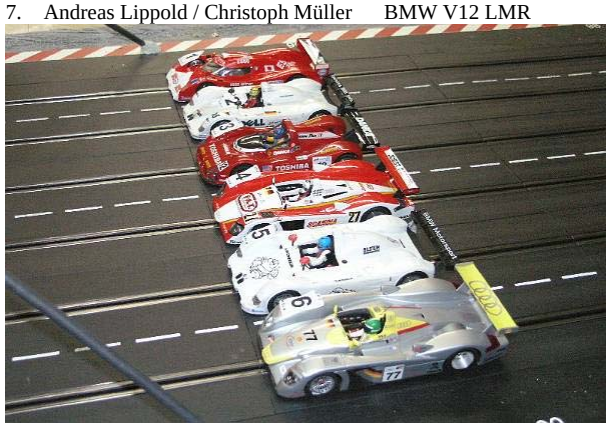
Neue Waffe von Florijan/Tubes (Teuto II) - der bewährte Nissan R390 GT1 auf Striker T74 . . .

Michael Dietze machte mit dem Nissan R-390 GT1 gleichfalls von der Vertretungsregelung Gebrauch und engagierte den DSC-Euregio Boss Lars Döbler als Co-Piloten. Sie fuhren ihr eigenes Rennen im Clinch mit Hesse/ Wagner und deren BMW V12 LMR, welches am Ende mit 479,30 zu 477,90 zugunsten der Wuppertaler BMW-Treter ausging.
Rohmann/Vorberg legten in den 90 Minuten sehr gute 505,51 Runden zurück. Deutlich zurück kamen der Murcielago von Hesse/Päppinghaus mit 488,64 Runden auf P2 ins Ziel. Florijan/Tubes sicherten mit 485,64 Runden P3. Und wie geahnt ging Manuela Schnitzler ganz knapp vor Frank Silva-Wittfoot durchs Ziel (482,12 vs. 481,65 Runden). Da musste Klaus wohl Abends noch einen ausgeben ☺☺

Dritte Startgruppe

Zwei Heimteams lauerten auf den Spuren 4 und 5. Von ihnen war ein Angriff auf die noch folgende schnellste Startgruppe zu erwarten. Dass dies möglich war, belegten die Vorjahresplatzierungen 3 (Börger/Schwellenbach) sowie 5 (Nötzel/Quadt) nachdrücklich. Interessant war ferner, was die Teams Hackstein/ Tepass und Bolz/Christians, die bislang die Plätze 7 und 8 der Gesamtwertung okkupierten, dem erwarteten Kölner Sturmlauf entgegen setzen würden:

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



Gleich zu Beginn setzten sich Nötzel/Quadt (Audi R8) und Bolz/Christians (V12 LMR) souverän ab. Das Duell zog sich über die (in Köln etwa gleich schnellen) Spuren hin. Nachdem man eine halbe Stunde durch etwa einen

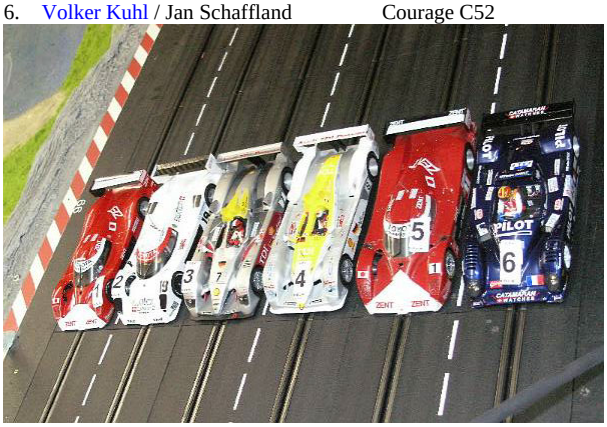
Meter getrennt geflogen war, riss die 7er Stargruppen-Regelung die Traumpaare auseinander.
Dahinter lagen Hackstein/Tepass (GTone) und Börger/Schwellenbach (V12 LMR) ebenso eng im Clinch um P3. Letztere waren fahrzeugseitig nicht optimal aussortiert und kamen arg ins Kämpfen. Und um die Sache wirklich rund zu machen, waren sich Lippold/Müller (V12 LMR) und Jung/Schleichender (333SP) gleichfalls nicht wirklich ob P5 einig.
Lediglich Bickenbach/Buchs (R8) ragten heraus. Der Heckflügel ging ab und zu verloren - Uwe Buchs war gleichfalls gänzlich ohne Training am Start. Das wurde die rote Laterne in dieser Gruppe.
Vor der letzten Spur traf man sich wieder. Nötzel/Quadt lagen knapp vor Bolz/Christians. Und Uli Nötzel fuhr 11 Teilmeter Vorsprung sicher und nervenstark ins Ziel (520,53 vs. 520,42). Ob Teamkollege Hans Quadt am Streckenrand ebenso nervenstark war, darf bezweifelt werden. Auch das zweite Kölner Team Börger/Schwellenbach hielt Hackstein/Tepass letztlich auf Distanz (512,53 vs. 511,39 Runden). Auf P5 lief Teuto I ein - Lippolt/Müller absolvierten 504,94 Runden. Jung/Schleichender erzielten 503,95 und Bickenbach/Buchs 497,91 Runden . . .

BMW-Leihwagen aus dem Hause Baum für Bolz/Christians und das spannende Duell gegen den Audi R8 von Nötzel/Quadt . . .

Vierte Startgruppe

Kommen wir zum Thema „Jugendheim“ - die schnellsten Startgruppe der GT/LM ist nun einmal überwiegend U25-Sache. Bislang bot diese Startgruppe immer spannendstes Slotracing: In Kamp-Lintfort waren P2 und 3 bzw. P4 und 5 jeweils durch weniger als $^1/_3$ Runde getrennt. Und auch im Moers ging es nach 90 Minuten nur um $^2/_3$ Runden, die zwischen P4 und P6 entschieden . . .

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone
2.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Toyota GTone
3.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10
4.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10
5.	Sebastian Nockemann / Manfred Stork	Toyota GTone
6.	Volker Kuhl / Jan Schaffland	Courage C52



Letztlich waren Laufenberg/Nötzel mit dem Toyota GTone erneut nicht zu schlagen (529,54 Runden). Bolz/Schnitzler hatten dies zwar in der Hand - da SteBolz aufgrund seines Jobs ebenfalls nicht zum freien Training aufzulaufen vermochte - sich aber auch vorher nicht in Köln sehen ließ, schlich sich doch der ein oder andere Fehler zu viel ein. Eine nicht ganz optimale Spur 6 von Christian tat ein Übriges dazu. Dennoch war es P2 für den neuen Audi R10, welchen Christian Schnitzler gebaut hatte (524,68 Runden).

Immer wieder ging es eng zu in der 1. Startgruppe . . .

Um P3 ging es Spitz auf Knopf zwischen Ortmann/Schnitzler (GTone) und Baum/Pasch (Audi R10) zu. Bereits ab dem 3. Heat lag man dichtauf beisammen. Auch hier entschieden letztlich Fehler die Geschichte - Ortmann/Schnitzler erwischten im trauten Einklang jeweils eine nicht optimale Spur und vermochten

sich somit nicht wirklich entscheidend abzusetzen. Das Finale fuhr Caroline Schnitzler gegen Andi Baum. Der Audi bot die größeren Reserven auf dieser Schlussspur, machte die entscheidende Runde an Boden gut, sodass die Sache 523,29 zu 522,56 für Baum/Pasch ausging.

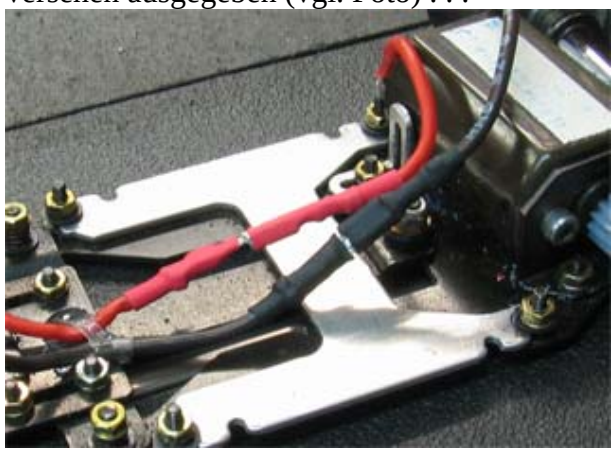
Der Fight um die goldene Ananas trugen die Teams Kuhl/JanS (Courage C52) und Nockemann/Stork (Toyota GTone) aus. Sowohl JanS als auch Sebastian büßten ihre Stammfahrer ein und verpflichteten kurzfristig Ersatz. NASCAR Chef Manfred Stork und der Kölner „Nachwuchs“ Volker Kuhl sprangen gerne ein. Die geringerer Fehlerrate sah am Ende den C52 deutlich vorn (512,27 vs. 509,29 Runden).

Auch Manfred Stork ist sichtlich vom subtropischen Kölner Keller gezeichnet . . .

Ein besonderer Dank gilt den beiden Vertretungen, die wie im Falle Volker Kuhls (sogar erst am Samstag Vormittag) ihre Wochenendplanung zugunsten der GT/LM umwarfen !

Kuhl/JanS während des Rennens - auch hier ist Motorwechsel angesagt . . .

Ach ja: Kuhl/JanS waren das zweite Opfer einer abgerissenen Lötfahne am ausgegebenen Motor - und mussten gleich auf der 1. Spur das Aggregat wechseln; das dauernde Biegen und Löten der Motoren hinterlässt halt Spuren. Als Konsequenz werden u.U. schon beim nächsten Lauf die Motoren mit einer Steckverbindung versehen ausgegeben (vgl. Foto) . . .



Steckverbindungssystem - hier beispielhaft abgebildet . . .

Ende . . .

Jede Veranstaltung hat ein Ende - sogar die der GT/LM-Serie . . . ☺☺ Das sagte sich auch der Mann am Keyboard und erklärte gegen 20:45h, dass nun genug gefahren und gefightet sei. Die Nachuntersuchung für die siegreichen Mannschaften blieb ohne Befund, sodass Werner Bolz nahtlos zur Siegerehrung übergehen konnte - selbstredend erst, nachdem Motoren und Reifen den Weg zurück ins Depot gefunden hatten . . .

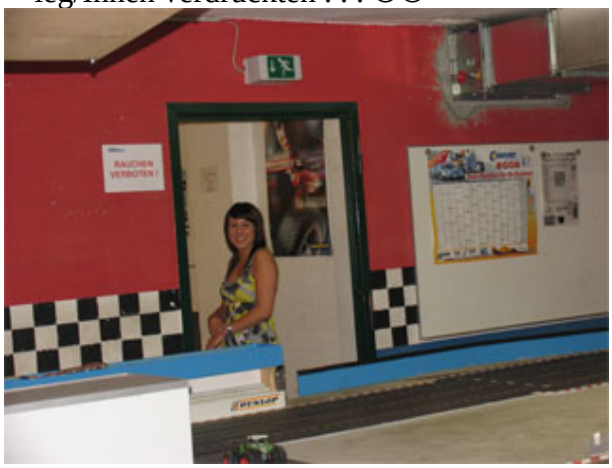
Schauen wir uns an, was Werner vorgelesen hat - zumindest für die Top 10:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone	529,54
2.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10	524,68
3.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10	523,29
4.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Toyota GTone	522,56
5.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8	520,53
6.	Werner Bolz / Ralf Christians	BMW V12 LMR	520,42
7.	René Börger / Udo Schwellenbach	BWM V12 LMR	512,53
8.	Volker Kuhl / JanS	Courage C52	512,27
9.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone	511,39
10.	Sebastian Nockemann / Manfred Stork	Toyota GTone	509,29

Vom Sieger-Team sind wir jetzt nicht wirklich überrascht. Dass Baum/Pasch jedoch Ortmann/Schnitzler in den Griff bekamen, war nicht zu erwarten. Und Nötzel/Quadt auf P5 war ebenfalls ein Highlight.

Bleibt die Abteilung „Bemerkenswertes“ - in welcher wir für Köln festhalten, dass:

- Die Luftfeuchtigkeit im Kölner Keller phantastische Werte erreichte. Entsprechend verausgabten sich die Teilnehmer auf ihren 15 Minuten Turns. Bahnchef Hans Quadt: „Da müssen wir wohl einige Leute in Wannen stellen !“ - ganz wie beim Handball musste an einigen Fahrerplätzen verschiedentlich während der Spurwechsel aufgewischt werden . . . ☺☺
- Die Luftfeuchtigkeit wohl auch dafür sorgte, dass die Prognose des Orakels gründlich in die Hose ging - und die absolvierten Rundenzahlen deutlich unterhalb der Prognosen blieben . . . ☺☺
- Sich beim Foto aller Fahrer glatt einige Kolleg/Innen verdrückten . . . ☺☺



Verdrückt !? Auch Caro Schnitzler wollte nicht mit auf’s Foto . . .

Stand der Dinge . . .

Nachdem $^{2}/_{3}$ der GT/LM-Saison absolviert sind, lohnt langsam ein Blick auf die Gesamtwertung - wobei es jedoch zu berücksichtigen gilt, dass es nun noch zwei Mal rund um Wuppertal geht und somit die rheinischen Heimvorteile ad acta gelegt werden - und durch Andere ersetzt . . . ☺☺

Unabhängig davon liegen Laufberg/Nötzel mit vier Siegen unangefochten vorn - und können nicht mehr wirklich in Verlegenheit gebracht werden. Dahinter schaut allerdings ein wenig anders aus:

Bolz/Schnitzler haben sich nach müdem Saisonbeginn mittlerweile auf P2 geschoben. Bei Ortmann/Schnitzler verläuft die Saison eher entgegengesetzt - man rutschte nun auf P3 ab. Baum/Pasch können auf P4 zum Saisonende spekulieren, da Nockemann/Uhlig nun bereits zwei Mal patzten und auch Durukanli/JanS bislang nicht fehlerfrei unterwegs waren. Zumindest Letztere können noch unter Druck durch Bolz/Christians gelangen, die nun zwei Heimspiele vor sich haben . . .

Die Kölner Senioren Nötzel/Quadt liegen zwar annähernd gleichauf zu den Wuppertalern auf P8, jedoch wird deren Strategie eher auf Absicherung lauten - folgen doch Hackstein/Tepass recht dicht auf. Und auch Börger/Schwellenbach und Jung/Schleichender sind noch nicht wirklich abgeschlagen . . .

Die Plätze 12 - 15 dürften die Teams Schwerte I und II, Teuto I sowie die Wuppertaler Junioren (Hesse/Päppinghaus) ausfahren. Letztere liegen zwar aktuell arg zurück, fahren aber nun zwei Heimrennen in Folge. Teuto I (Lippold/Müller) liegt derzeit ex-aequo mit Schwerte II (Bickenbach/Buchs) auf P12, hat aber unter Berücksichtigung des Streichers einen geringen Vorteil und Schwerte I (Rohmann/Vorberg) performte nach zwei weniger gelungenen Vorstellungen zuletzt wirklich gut - sodass sie durchaus Chancen haben, die fehlenden 10 Punkte noch zu egalisieren . . .

Wechsel der Rangordnung in Schwerte !? Die Teams Schwerte I und II sind auf R8 unterwegs (hier das Bickenbach/Buchs Fahrzeug) . . .

Planung . . .

Ganz weit nach vorn war bereits der Blick der Serienverantwortlichen gerichtet: Man befragte die Teams nach den Regularien für die kommende Saison. Und siehe da, die Teams hatten eine Meinung . . . ☺☺

Im nächsten Jahr werden erneut sämtliche GT-Fahrzeuge gefahren - also genau wie in diesem Jahr. Keine Mehrheit fanden die Vorschläge für ausschließlich geschlossene GT, weder bis zum Vorbildbaujahr 1996 noch mit anderer Beschränkung.

Geplant sind für das kommende Jahr wieder **7 Veranstaltungen** (+1 gegenüber 2007) bei einem Streichresultat. Als siebte Strecke wird Duisburg wieder dazu stoßen.
Zumindest die anvisierten Renntage für 2008 sind (unbestätigt) bereits im Terminkalender der Rennserien-West enthalten.
Weitere Korrekturen am Tagesablauf werden derzeit durchdacht, um der Schwemme an teilnehmenden Teams Herr zu werden . . . ☺☺

Credits . . .

Am Ende steht wie immer die Danksagung. Das Catering regelte der SRC Köln an beiden Tagen - unter besonderem Einsatz der Familie Quadt – souverän; und zwar unter erschweten klimatischen Bedingungen !! Am Samstag ging erst nach 20:00h das kühlende Wasser aus (Bier bzw. Kölsch war logischerweise Null Problem !) - zu diesem Zeitpunkt war aber ausreichend Wasser am Boden der Fahrerplätze zu finden . . . ☺☺

„Reiseleiter“ Udo Schwellenbach am Mikro - bewundert von einem weiblichen Fan . . . ☺☺

Auch die Reiseleitung lag sicher in Händen der SRC Mitglieder: Uli Nötzel, Roger Schemmel und Udo Schwellenbach, trugen die Hauptlast der Arbeit am Keyboard und am Mikro. Ihr schneller Griff zur Terror-Taste rettete so manches entgleiste Slotcar vor dem Kehrblech - aufrichtig bedankt, Jungs !!

Bleibt das Zusammenwirken von Serienchefs und Teilnehmern zu loben, welches erneut - trotz des langen und luftfeuchten Tages - eine gelungene und entspannte Veranstaltung gewährleistete. Und ganz unter uns - der Nervenkitzel auf der Rennstrecke reichte doch am Samstag mehr als aus . . . !? ☺☺ !?

Ausblick . . .

Nächste Ausfahrt „Vohwinkel“ - die Serie verlässt die Rheinschiene nach drei Rennen in Folge. Die beiden letzten Läufe zur GT/LM werden im Großraum Wuppertal gefahren. Der fünfte Lauf geht am **15. September 2007** bei der SRG Neuwerk über die Bühne . . .

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

Vintage Slot Classic

5. Lauf am 25. August 2008 in Engelskirchen

geschrieben vom Ungläubigen Thomas

Im Auenland . . .

leben, arbeiten und feiern nicht nur die Hobbits, sie fahren auch noch auf Carrera-Schiene. Bilbo Beutlin, Herr Frodo, Merry, Pippin, Sam und Gandalf spürten an diesem Morgen den Atem der schwarzen Reiter. Die Trophäe hätten sie gern aus Mordor (liegt in Gelsenkirchen-Horst) zurück. Doch dafür müssen sie quer durch Mittelerde um Sauron, Saramon, die Orks, Balrogs und Kankras zu bezwingen.

Und ständig liegt Sméagol auf der Lauer, den Schatz zu stehlen.

CCO

Kompakt . . .

- **Der Ring der Ringe leuchtet schon schwach.**
- **Auenländer schlagen sich tapfer.**
- **In Mittelerde ziehen dunkle Wolken auf.**
- **Elbe Eidecker sichert sich „Best of Show“ mit dem Birdcage.**

Adresse

Carrera Club Oberberg
Ründerother Str. 18-20
51766 Engelskirchen Bickenbach

Url

www.carrera-club-oberberg.de

Strecke

6-spurig, Carrera 124 Bahn, ca. 33,5m lang

Nachdem die Halblinge . . .

nun Wochen der Vorbereitung hatten, wollten sie hier die entscheidende Schlacht schlagen, den Ring in den Vulkan Orodruin werfen, der Unterjochung der Gelsenkirchener ein Ende bereiten, den König des Auenland Oberberg

krönen und die olympischen VSC-Spiele 2008 als Abschlusslauf haben.

lasset uns kämpfen

Rennen Klasse Formula . . .

Mit 18 Teilnehmern konnten 3 Startgruppen gebildet werden. In der ersten Startgruppe traten mit ihren Formelboliden Ronald Eidecker, Thomas Ginster, Emanuel Vandenryt, Rafael Gdanitz, Taffy Ulrich und Robert Ehl an. Nach 6 x 4 min. und schöner Performance stellte Emu seinen gelben D50 mit 144,45 Runden ab. Das war schon mal ´ne schicke Hausnummer. Rrr Ronald haderte mit sich, dem Regler, der Bahn. Der Ungläubige orakelte schon am Dienstag, Ronald hätte keinen Zaubertrank mehr in seiner Feldflasche.

Die 2te Gruppe mit dem Willner Geschwader konnte so gar nicht folgen. Die dritte Gruppe hatte nun die schnellen Heimascaris. Gandalf Höne musste heuer leider passen, Arbeit macht doch nicht frei. Würde diesmal die erste Runde ohne Terrorphase auskommen? Nö, wie immer in der schnellsten Gruppe war in der ersten Kurve Schluss. Danach lief die Alfetta vom Ungläubigen wie ein Sack Muscheln, Gerlach, Hämmerling und Benecke fuhren in einer eige-

nen Liga. Kollege Pfaffenbach blieb wenigstens im Dunstkreis. Es siegte eindeutig Frodo Gerlach, Bilbo Hämmerling mit 2 Runden Abstand nur P2.

Die Top 5: J. Gerlach, B. Hämmerling, G. Benecke, St. Laub, E. Vandenryt

Rennen Klasse Sports . . .

In der Sports Klasse bis einschließlich Baujahr ´61 stellten sich dieselben 18 Fahrer dem Wettbewerb. Zur Erinnerung: Neu ist, dass in der Sports Klasse die beiden ehemaligen Fahr-

zeuggruppen Sports 62 mm/ 160gr. und Sports 75 mm/180 gr. zusammen fahren.

Sieger der Formula !

Die erste Startgruppe fuhr schon gegen 14.00 Uhr, Thomas Ginster mit Leihwagen vom Ungläubigen setzte die Geschwindigkeit gut um.
Die zweite Startgruppe brachte dem Ungläu-

bigen die Erkenntnis, von den eigenen Autos besser die Langsamen zu verleihen. Ich als Einzelkind werde noch 1-2 Tage daran zu knacken haben, geh´ jetzt auf die Loveparade, ein paar Raver verkloppen.
Kann Bilbo Hämmerling jetzt nach dem Ring greifen? Lassen wir die Startampel runterzählen, die Auenländer können sich in diesem Lauf nur selbst besiegen, schauen wir ob Günter, Kai-Uwe oder Stefan in diesem Lauf dagegenhalten können.

gib´ Strom, Halbling!

Der Geschwindigkeit von Frodo können weder Bilbo, noch Pippin, Boromir oder Gimli folgen. Lohn nach 24min. Fahrt mit schmaler Mercedes 300SLR Karosse 164,35 Runden. Wieder P1, beide Klassen gewonnen, über Mordor ziehen dunkle Wolken auf, die finale Schlacht rückt immer näher.

Und so heißen die **Top 5**: J. Gerlach, B. Hämmerling, G. Benecke, E. Vandenryt, St. Laub

Bedanken…

... möchte ich mich stellvertretend für alle bei der Catering-Fee, bei den Hobbits und den entspannten Mitfahrern. Ich verabschiede mich in den Urlaub an die Ostsee und wünsche viel Spaß beim nächsten Lauf in der Rennpiste beim Koch.

Ash nazg durbatulúg, ash nazg gimbatul, ash nazg thrakatulúg, agh burzum-ishi krimpatul

Alles weitere gibt's hier:

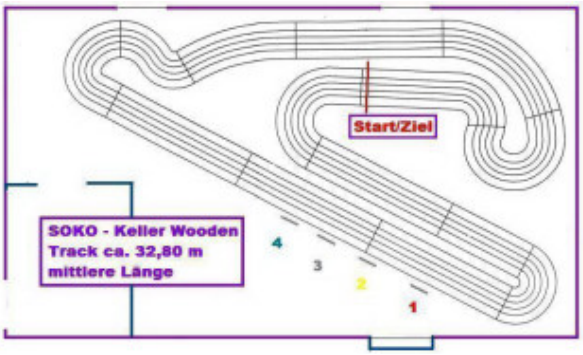
Rennserien West / Vintage

NASCAR Grand National

5. Lauf am 26. August 2008 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

…zum fünften Lauf der Saison haben die Jungs von SOKO-Keller alle NASCARos nach Düsseldorf in die Astrid Lindgren Schule eingeladen. Da die Anfahrt zur Grundschule nicht ganz einfach war, hatte die SOKO großräumig Wegweiser aufgestellt, welche die handelsüblichen Navis im Nahbereich unterstützen sollten. So konnten alle Rennbegeisterten ohne Umwege das Ziel erreichen.



. . . Moduleinteilung der Holzbahn !!

Bis auf eine kleine Truppe von Begeisterten, die bereits unsere Trainingstermine in Anspruch genommen hatten, fuhren die Sonntags-Gäste ihre ersten Meilen auf den SOKO Keller Flattrack.

Kompakt . . .

- **diesmal 20 Racer am Start**
- **Heimascaris hatten keine Chance !!**
- **Justin machte Christian das Siegen wirklich schwer !!**
- **erster Grand National Sieger bei SOKO Keller „Christian Schnitzler"**
- **Manni freute sich über den gelungenen Einstand auf der neuen Bahn**

Adresse

SOKO - Keller
Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url
SOKO - Keller

Strecke
4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,80 - 34,20m ohne Spurausgleich

Shakedown . . .

… viele, die die SOKO Keller Bahn jetzt zum ersten Mal gesehen haben wunderten sich darüber, dass trotz des erheblichen Längenunterschiedes zwischen Spur 1 und Spur 4 von 2,35 m im Rennbetrieb die Fahrer/Innen doch lange beieinander bleiben. Nicht selten waren die Topfahrer und Fahrerinnen im folgenden Renngeschehen nach drei gefahrenen Spuren noch in derselben Runde.

Spaß im Fahrerlager muss sein !

Wer am Morgen durch fleißiges Trainieren eine 7,6 oder 7,7 erreicht hatte, machte sich auch keine Gedanken mehr darüber, dass sie/er durch Gebäudeteile verdeckte Streckenabschnitte nicht eindeutig sehen konnte. Ein wenig Blindfahren hat nun auch seinen Reiz - und der wird bei SOKO Keller geboten.

Die techn. Abnahme . . .

. . . Renn-Bobbycars haben keinen Leitkiel !

. . . nicht das unten links abgebildete Fahrzeug stand zur Abnahme an, sondern wie gewohnt die NASCAR.

Bei den NASCARos hat sich das Reglement so in das Unterbewusstsein eingebrannt, dass Nachbesserungen an den vorgestellten Fahrzeugen normalerweise nicht notwendig sind.

. . . besagte Klebeprobe an den GP`s !

Manni betrachtet daher mit besonderer Aufmerksamkeit das Klebeverhalten der Reifen. Die Haftprobe wird einen genormten 50g schweren Gewicht mit zwei kleinen Polistyrol Plättchen von 0,5 mm Dicke durchgeführt. Dabei dürfen die Polistyrol Plättchen nicht länger als 1 Sec am Reifen haften bleiben, wenn das Fahrzeug hinten angehoben wird.

. . . Montage der gestellten Reifen im Bereich des Parc Fermé !

Wie zu jedem Rennen erhalten die 6 Besten in der Tabelle von Manni vorbereitete Reifen, die am heutigen Tage zwischen 24,6 und 24,8 mm Durchmesser hatten.

. . . da liegen Sie noch brav auf dem Rücken !

Als weiteren Partygag und ein wenig aus der Not geboren, hatten sich die SOKO Keller Jungs ein „all inclusive“ Angebot Verpflegung als Tagessatz von € 7,50 ausgedacht. Dafür erhielten wir zum Schluss viel Lob, da es nicht nur für die Gastgeber eine Erleichterung ist, sondern auch die Gäste viel entspannter mal hier und da zugreifen können. Nachdem wir jetzt angemessen auf die letzten vermuteten Fahrer des Tages gewartet hatten, konnte um 12:30h die Startampel die erste Startgruppe auf die Reise schicken. Damit war die rennfreie Zeit nach 26 Monaten Umbauphase beendet.

. . . die Premierenstartgruppe !

Heat 1 . . .

… aus der ersten von 5 gebildeten Startgruppen ging Marcus Hasse mit 132,81 Rd. als Gruppensieger hervor. Marcus konnte mal wieder an einem Rennen teilnehmen, das nicht samstags stattfindet, denn samstags steht berufliche Fortbildung auf dem Programm. Friedhelm Eirmbter, jetzt als ausgewiesener Besitzer des von Manni erbauten und bekannten #22 Ford Galaxie, erreichte 127,68,45 Rd.. Karsten Koppenberg als einer der Ur-Nascaros von 1993 zeigte sich nach vielen Jahren wieder bei den Grand National. Jill Pasch machte die Gruppe komplett.

. . . Startgruppen 2 + 3 !

. . .die Startgruppe 2 war eine ausgeglichene Mixed-Formation mit Heidi Gläser und Katja Overbeck gegen Hermann Pasch und Volker Schulte. Volker war dann nach 18 Minuten, wie zu erwarten, auch der Gruppensieger mit zurückgelegten 134,14 Rd..

. . . mit der Gruppierung 3 gingen dann schon die ersten, die der Grand National Serie die Treue halten, auf die Reise. Manuela Schnitzler machte kurzen Prozess und legte als Gruppensiegerin die Meßlatte jetzt auf 134,88 Rd.. Hans Bickenbach rollte mit 130,24 Rd. aus. Michael Moes folgte dichtauf. Zum sonst üblichen Duell mit dem Berichterstatter kam es am Sonntag aber nicht, da Michael mit einem Leihwagen aus der Hand von Peter Recker unterwegs war.

. . . Startgruppen 4 + 5 !

. . . Caroline Schnitzler mit dem rosa 70er Plymouth unterwegs setze sich in einem spannen Kampf eindeutig vor den Mitstreitern Andreas Thierfelder, Peter Recker und Uwe Schulz durch. Damit legte Sie vorerst die Meßlatte auf 140,88 Rd. (P4).

. . . mittlerweile hat es Christian Schnitzler nicht mehr so einfach, eine eindeutige Führung heraus zufahren, wenn sein Slotfreund Justin Pasch in der gleichen Startgruppe mitfährt. Und so kam es auch, dass durch einige Flicker in Fahrfluss zeitweise Justin die Gruppe anführte. Doch nach 4 * 4,5 Min. rollten beide Slotcars nach zähem ringen mit 10 Teilstichen Abstand aus - Justin erzielte 142,94 Rd. (P2), Christian 143,04 Rd. (P1). Manni, vorläufig auf P3 und Ralf Pistor (P5) folgten nach. Damit hatte sich auch diese Fahrer die Mittagspause redlich verdient.

Währenddessen organisierte die Rennleitung in den Händen von Markus Krings mit sachverständiger Unterstützung von Volker Schulte das Regrouping.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 5**: Chr. Schnitzler, Justin Pasch, M. Stork, Caro Schnitzler, R. Pistor, A. Thierfelder

Schnellste Runde: Ch. Schnitzler 7,222 Sec.

Heat 2 . . .

. . .der Sinn des Regrouping nach dem im Heat 1 ermittelten Leistungsstand oder auch schlicht der Tagesform ist, dass die Gleichstarken zusammenfahren. Damit sind in der Folge natürlich nicht mehr so viele Verschiebungen im Klassement zu erwarten. Und so kam es auch, dass sich nach Abschluss der 5. Startgruppen nur Caroline Schnitzler und Volker Schulte in den Positionen verbesserten.

Diesmal konnte Christian Justin jedoch um eine ganze Runde abhängen. Dieser bekam sogar Druck von Caroline, die ihm dichtauf folgte.

... Manni freut sich ob des gelungenen Renntags

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, Justin Pasch, R. Pistor, Caro Schnitzler, M. Stork, A. Thierfelder

Siegerehrung . . .

. . . Manfred freute sich über die schnelle Auswertung, auch wenn er die Ergebnisse noch vom Bildschirm ablesen musste.

... Bravo Christian zum weiteren Tagessieg !

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: Chr. Schnitzler, Justin Pasch, Caro Schnitzler, M. Stork, R. Pistor, A. Thierfelder

Credits . . .

. . . allen voran an unsere Gäste, die sich - so glauben wir erkannt zu haben - wohl gefühlt haben.

. . .die auf der Anfahrt zu SOKO Keller schon unser Suchspiel mitgespielt hatten, und alle Wegweiser richtig deuteten.

. . . die Fahrerinnen und Fahrer, die uns das Leistungspotenzial der neuen SOKO Keller Bahn aufzeigten.

. . . Manni, der uns durch die Vergabe des Renntermins zur Fertigstellung der Bahn motivierte. Sonst hätten wir vielleicht noch zwei Jahre weiter gebaut ☺☺

. . .die vielen Qualmer und -innen, die vorbildlich unsere Regeln für eine rauchfreien Schule befolgten.

. . .Volker Schulte, der uns als ausgemachter Kenner des Home Racing Rennbahnmanager für brenzlige Situationen zu Seite stand.

... Boxengasse erhält noch eine Farbgestaltung !

In eigener Sache . . .

. . . zur SOKO Keller. Da wir jetzt wieder am Netz sind, dürfen wir die uns bekannten Slotracer zu Rennabenden einladen. Vorläufig werden wir uns wieder Dienstags ab 18:30h bis 22:30h treffen.

Wie bekannt, hängt unser Herz am Fahren mit 20 Volt Carrera Motoren, auch wenn unsere Trafos von 0-30 Volt regelbar sind. Ja, natürlich werden wir in den nächsten vier Woche auch unsere Website wieder auf Totto bringen.

. . . auch werden wir alsbald wieder mit den WRC Proberennen fahren und ab Januar 2008 unser 6 WRC Läufe austragen.

. . .auf Mannis Idee hin werden wir ein Reglement für Modifieds ausarbeiten und erste Testfahrzeuge entwickeln.

. . . der Berichterstatter lädt natürlich im Rahmen seiner Sympathie-Serien VSC, CFD und

Panamericana diese Fahrer zu Proberunden ein.

. . . das nächste Rennen im Rahmen der Rennserien-West wird der Endlauf der Craftsman Trucks am 4. November 2007 sein.

Vorschau . . .

Der harte Kern der NASCAR Grand National Racer wird am Samstag, den 13. Oktober 2007 beim SRC Niederrhein zu Gast sein.
Im November geht dann am ersten Samstag nach Schwerte zum Endlauf. Im Dezember wird zum Jahresabschluss der Showkampf der NASCAR bis Baujahr 1959 wieder in Moers beim SRC Niederrhein stattfinden.

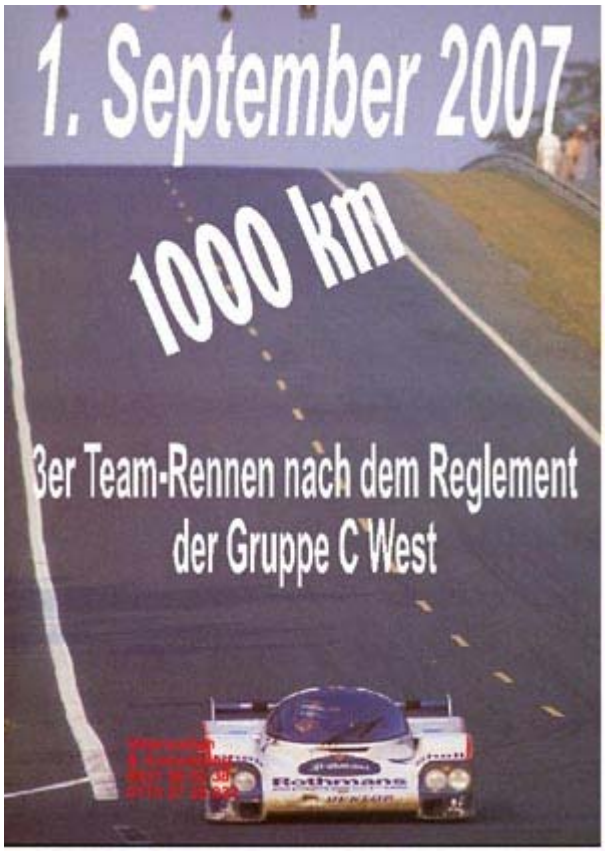
Für heute danke ich allen, die den Weg zu SOKO Keller gefunden und zum Gelingen des Renntages so fleißig beigetragen haben !!

. . . nein - kein Fotoreporter, hier werden Bilder von Wert gemacht . . . !

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Grand National

1.000km Rennen

am 1. September 2007 in Dortmund



Am nächsten Samstag veranstalten die Folks aus dem Dortmunder ScaRaDo ein Teamrennen nach dem Gruppe C / West Reglement. Das Langstreckenrennen ist für 3 Fahrer ausgeschrieben und geht über etwa 3 Stunden Fahrzeit pro Team.

Etwas anders als üblich ist der Austragungsmodus, den man sich in Dortmund ausgedacht hat: Ein Fahrer absolviert 186 Runden pro Spur; dann hat er Feierabend. Wer es etwas langsamer angehen lässt oder gar ein technisches Problem hat, darf dann noch weiter spielen . . . ☺☺

Jeder Fahrer fährt dabei zwei Spuren und am Ende gewinnt das Team mit der geringsten Fahrzeit für die in Summe zu absolvierenden 1.116 Runden.

Anvisiert werden total etwa 4-5 Stunden Rennbetrieb.

Die gute Nachricht: **Es sind noch Startplätze frei** !! Weiter Information entnehmt bitte der Ausschreibung zum Rennen auf der ScaRaDo-Homepage . . .

Adresse

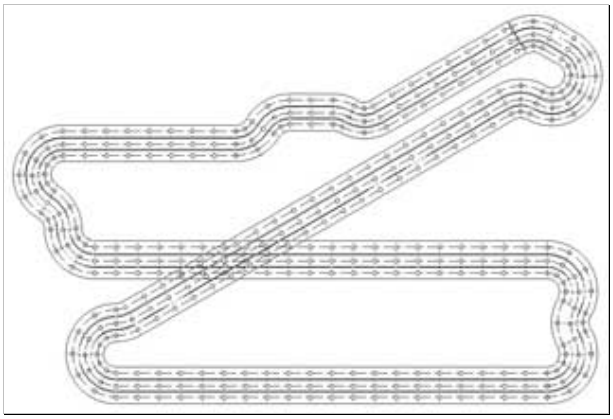
ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

URL

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang



Zeitplan

Samstag, 1. September 2007

um 09.00h	wird die Bude aufgemacht. Frische Brötchen und Kaffee.
bis 11.00h	Training
11.00-11.30h	technische Abnahme
anschließend	Quali und unmittelbar danach erfolgt der Start Nebenher brennt der Grill.
danach	Siegerverehrung und wenn noch Bedarf ist, weiter Grillen.

Alles weitere gibt's hier:
Scale Racing Dortmund