

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 159 -

12. Mai 2008

## Editorial ....

Moin Folks . . . NASCAR Grand National (in und GT/LM bestimmten das Pfingstwochenende. Man war an entgegengesetzten Enden NRW aktiv: Samstags im nord-östlichen Bad Rothenfelde und Sonntags im nord-westlichen Kamp-Lintfort - manche aber eben auch an beiden Orten . . . ☺☺

Nächstes Wochenende konzentriert sich alles auf den Samstag und das östliche Ruhrgebiet: Nur gut 10km voneinander entfernt fahren die DSC-West und der SLP-Cup. Die Klassiker im Dortmunder ScaRaDo und der Cup bei den Carrera Freunden Schwerte . . .

Die Nr. 159 der „**WILD WEST WEEKLY**“ umfasst vom Pfingstwochenende einen Rennbericht. Der Schleichende war bei der GT/LM anwesend. Nick Speedman zählte leider nicht

zum Tross der 22 NASCARo, die gen Norden zogen. Und bereits eine Woche zurück liegt der Classic Formula Lauf in Kottenheim, zu welcher Taffy Ullrich jetzt den Bericht präsentiert . . .

Vorberichte gibt es zu beiden Veranstaltungen am nächsten Wochenende: Christian Grüttner und der Schleichende war hierfür aktiv . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day  
2. Lauf am 3. Mai 2008 in Engelskirchen
- GT/LM-Serie  
2. Lauf am 11. Mai 2008 in Kamp-Lintfort
- DSC-West  
2. Lauf am 17. Mai 2008 in Dortmund
- SLP-Cup  
2. Lauf am 17. Mai 2008 in Schwerte

## Classic Formula Day

### 2. Lauf am 3. Mai 2008 in Engelskirchen

geschrieben von Taffy

Der 4. Mai, ein Sonntag, ein sonniger Frühlingstag nach langer Abwesenheit des hellen Gestirns, ein langes Wochenende, perfekt für einen Familienausflug, der Termin kurzfristig von Samstag auf Sonntag verschoben . . . wahrlich keine sonderlich guten Voraussetzungen für eine Slotveranstaltung!

Zwei Startgruppen sind das Ziel der Veranstalter, die sich angesichts der oben genannten Rahmenbedingungen schon fragen, ob sich dieses Ziel wohl diesmal erreichen ließe.



Am Veranstaltungsort, dem Clubraum des Carrera Club Oberberg in Engelskirchen angekommen, gleich ein Eyecatcher: vor der Tür platziert ein weiß-blauer, perfekt restaurierter

Ford Capri RS! Wem gehört der wohl? Ralf Lange hat ihn mitgebracht, neben den Slotcars, mit denen er in der Serie Erfahrungen sammeln will, denn der nächste Classic Formula Day am 09.08. wird in seinem Renncenter in Bergneustadt stattfinden. So geht das denn schon mal gut los. Neben der vier Mann starken Mannschaft des CCO, die sich neben der Rennleitung auch die Versorgung der hungrigen und durstigen Krieger an der Club-Bar teilen (im Rotationsverfahren: Jens Gerlach, Andreas Höne, Bernd Hämmerling und Stefan Laub), ist mit VSC-Serienchef Thomas Willner nebst Sohn, sowie Jens Themsfeldt auch schon das halbe Ruhrgebiet angereist. Andreas Huth kommt noch dazu und Robert Ehl, dieser wie immer als Letzter (Motto: „Komme als letzter, gehe als erster“). Zusammen mit den Veranstaltern war die Anzahl für zwei Startgruppen komplett. Als Zaungast kommt noch kurz der Oberberger Champion Thomas Strässer vorbei, der jedoch den Tag mit seinem 10 Monate alten Sprössling auf dem Arm ruh-

samer angehen will und nach kurzer Stippvisite zu einer Radtour aufbricht.

**Kompakt . . .**

- 12 Starter waren in je 2 Klasse am Regler
- Jens Gerlach wieder einmal uneinholbar
- Es war ein besonders sonniger Classic Formula Day

Es ist für alle ausreichend Zeit vorhanden, die Übersetzungsempfehlung, die Jens Gerlach vorab gegeben hatte, zu überprüfen, und sich auf die Bahn, die nicht ganz einfach zu beherrschen ist, einzustellen.. Jedoch sollen nicht alle mit der angegebenen Übersetzung zurecht kommen. Stefan Laub, Ralf Lange und Robert Ehl haben mit der extrem langen Übersetzung - Jens hatte eine Wegstreckenzahl von 23,6 angegeben - so ihre Probleme.

Erfreulicherweise gibt es einiges an neuen Fahrzeugen zu sehen. So erfreut sich in der Klasse „Formula 65“ der Ferrari 156 in seinen diversen Ausführungen offensichtlich einer gewissen Beliebtheit, wie die folgende Aufnahme zeigt:



**Häufigstes Car im Feld: Ferrari 156**

Aber auch für die in diesem Jahr neue Klasse „Formula 70“ kommen mehr und mehr neue Fahrzeuge zum Einsatz, so dass auf die veranstaltereigenen Leihwagen diesmal nicht zurückgegriffen wird. Beispielhaft seien hier drei Fahrzeuge genannt und gezeigt: Zum einen der Eagle-Weslake von Jens Gerlach, ein ganz konsequent auf Schnelligkeit ausgelegtes Car, das das Gewichtslimit auf den Punkt erfüllt und auch sonst zeigt, dass unter der im Original nicht besonders erfolgreichen Haube (nur ein Sieg beim Formel-1-Lauf auf dem Nür-

burgring 1967) hier aber eine extrem wettbewerbsfähige Technik steckt.



**Eagle-Weslake von Jens Gerlach**

Ralf Lange bringt als Erststarter in der Klasse einen schön aufgebauten 1966er Indy-Lotus 38 an den Start, der ganz dem Scale-Gedanken verpflichtet, nicht einmal auf die typischen Reifen-Beschriftungen verzichtet.



**Lotus 38 von Ralf Lange**

Zuletzt sei noch der Ferrari 312 von Andreas Huth erwähnt, aus mehreren Gründen.



**Ferrari 312 von Andreas Huth**

Zum einen zeigte Andreas, der ansonsten modellbauerisch beneidenswerte Slotcars zum Einsatz bringt, dass auch er den Grundsatz „Schrott wird flott“ kennt. Zum anderen beweist er, dass sich auch mit originalem Carrera-Material (Chassis und Karosse) heute noch wettbewerbsfähige Fahrzeuge aufbauen lassen. Bei der Fahrzeugabnahme gibt es nur geringe Mängel, lediglich Bernd Hämmerlings Honda



RA272 und Stefan Laubs Lotus 18 erweisen sich als zu schlank und müssen Zusatzgewicht erhalten. Leider bekommt das Bernd, bzw. seinem Honda nicht gut. Hat er noch beim Training verkündet: „ich ändere meine Übersetzung nie, der Fahrer muss sich auf das Fahrzeug einstellen und nicht umgekehrt“, so ist es Bernd mit seinem um 3g erstarkten Honda nicht möglich, seiner Mitfavoritenrolle gerecht zu werden. Oder wollte er es etwa gar nicht?

Pünktlich um 5 vor zwölf geht dann die erste Startgruppe in der

### Formula 65

an den Start, um zu zeigen, was das Stündlein geschlagen hat.



#### 1. Startgruppe Formula 65

Nun geschieht folgendes: Peter Hartmann lamentiert laut darüber, dass es heute nicht sein Tag sei und beklagt die „Willner-Zange“. Dabei fahren Vater und Sohn Willner doch ganz zivil! Thomas Willner kommt mit seinem Porsche 804, dem einzigen „silbernen“ im Feld dabei gar nicht mal so gut zurecht, markiert mit 170,35 Runden sogar das Ende des Feldes (11.). „Merkwürdig“, sinniert er hinterher, „der ging doch im Training noch so gut...“ Ob da in einem unbewachten Moment vielleicht Sohn Robert etwas nachgeholfen hat, um das Vater-Sohn-Duell zu seinen Gunsten zu beeinflussen? Nein, nein, hier wird nicht spekuliert. Dass dies nicht der letzte Platz ist, hat Thomas lediglich Bernd Hämmerling zu verdanken, der nach diversen zwischenzeitlich durchgeführten Nachjustierungen und zuletzt einem gelösten Motorritzel auf seinen Ersatzwagen zurückgreifen muss und dadurch trotz höherer Rundenzahl (176,44) aus der Wertung fällt (12.). Robert Willner dagegen kommt mit dem von Bernd geliehenen Ferrari 156 ganz gut zurecht und erfährt sich mit 185,59 Runden einen be-

achtlichen 6. Gesamtrang, noch vor Peter Hartmann (180,91 Runden, 7.). Still und heimlich, von allen anderen unbemerkt schiebt sich zwischenzeitlich Andreas Huth mit seinem sehr fixen Lotus 25 nach vorne. Kaum Patzer, schnelles Auto = 5. Platz mit 191,35 Runden. Leider verdirbt ihm die Tatsache, dass seinem Wagen die Scheibe fehlt, und so entsprechend dem Reglement eine Runde abgezogen wird, eine noch bessere Platzierung. Stefan Laub, wieder mit seinem laubfroschgrünen Lotus 18 unterwegs, tut dies so erfolgreich und schnell, dass ihm zumindest der Sieg in seiner Startgruppe sicher ist. Die erreichte Rundenzahl von 198,22 Runden reicht auch insgesamt fürs Podium: 3.Platz! Damit erweist sich Stefan auch der neuerworbenen CCO Clubmitgliedschaft als würdig.



#### Das Feld der „Formula 65“

Zur zweiten Startgruppe kann der Berichterstatter aufgrund eigener Beteiligung leider nicht ganz so viel erzählen. Eins weiß er aber sicher: auch hier geht bei den Teilnehmern kurz vor dem Start die Nadel der Adrenalinanzeige gegen Anschlag! Ralf Lange merkt man an, dass er mehr Gefühl für die weiten Schwünge einer Holzbahn hat, als für das Gezappel auf der Carrera-Schiene. Sein schöner Ferrari 156 erzielt leider aufgrund unpassender Übersetzung nur 172,90 Runden, was den 10.Platz bedeutet. Knapp davor Robert Ehl, dessen Cooper T60, ein altes Schlachtross, das schon mehrere CFD-Jahre auf dem Buckel hat, zunächst ganz gut liegt. Durch dreimaliges falsches Einsetzen gehen jedoch leider alle Chancen auf einen Platz weiter vorne verloren. Rennfahrerpech! Mit 176, 91 Runden bedeutet dies den 9. Rang. Taffy Ulrich fährt seinen Ferrari 156 mit 179,45 Runden auf den

8.Rang, verliert also wieder einmal das Veranstalter-Duell, wenn auch nur mit einer halben Runde Rückstand auf seinen Co-Veranstalter Peter Hartmann. Die drei übrigen Fahrer in dieser Startgruppe spielen dagegen in einer ganz anderen Liga. Jens Themsfeldt, der seinen Lotus 29 hier gut abgestimmt hat, muss sich mit einer erreichten Rundenzahl von 192,35 Runden überhaupt nicht verstecken, sondern stellt damit den besten Nicht-CCO-Fahrer im Feld (4.!) Auf einsamen Bahnen dagegen und doch in packendem Zweikampf sind Andreas Höne mit einem weiteren Lotus 18 und Jens Gerlach mit einem weiteren Ferrari 156 unterwegs. Es geht ja das Gerücht, dass Jens sich nur noch als Fahrer der Scuderia Siegen und nicht mehr des CCO führen lassen will, wenn er hier nicht gewinnt. Doch soll man solchen Gerüchten keinen Glauben schenken. Auch wenn Andreas Höne mit 201,91 Runden einen mehr als deutlichen Abstand von fast vier Runden auf den nächstplatzierten vorlegt (2.Platz), so geht Jens doch verdient mit weiteren drei Runden mehr (204,95 Runden) als Sieger der „Formula 65“ von der Bahn.

In der folgenden Rennpause können sich alle vom leckeren Catering der CCO-Damen überzeugen, nur dem Berichtersteller vergeht die Pause mit Ergebniserfassung, Fotografieren, und Vorbereitung der Wertung „Best of Show“ viel zu schnell. Kaum hat er dann doch noch den Nudelsalat auf dem Teller, drängen die anderen Fahrer schon auf „Weitermachen“.



Das Feld der „Formula 70“

Zum Trost bleibt ihm der o.g. Preis, der BRM H16 wurde bereits im letzten Rennbericht gezeigt und heuer als das schönste Car des Feldes prämiert. Es soll aber auch fast das Lang-

samste sein und zeigt damit durchaus die Nähe zum Original von 1967....

Nun heißt es also auch für die

### Formula 70

„lasset das Spiel beginnen“. In veränderter Aufstellung geht es an den Start, da Familie Willner nur über ein Einsatzfahrzeug verfügt, mit dem sich Vater Thomas als erster in Szene zu setzen gedenkt.



#### 1.Startgruppe der „Formula 70“

Tatsächlich geht der Willnersche BRM H16, anders als der von Taffy, wie die Hölle, so dass Thomas mit 191,22 Runden den 6.Platz erreicht. Bernd Hämmerling stellt wieder seinen schönen Lotus 49B, das einzige „Flügelauto“ an die Startlinie. Bei der letzten Veranstaltung noch als schönstes Car prämiert, büßt es hier leider nach und nach seine Schönheit ein. Bevor der Flügel jedoch ab ist, lockt er eine Wespe an, die ihren unvorsichtigen Annäherungsversuch teuer mit dem Leben bezahlt und auf der Bahn, mehrfach überrollt, ihre letzten Atemzüge tut. Davon abgesehen, hätte Bernd sicher eine höhere Rundenzahl erreicht, wäre er nicht von seinen Mitstreitern immer wieder am schnelleren Fortkommen gehindert worden. Hier muss sich auch der Verfasser zu seinem ausdrücklichen Bedauern einreihen! Dennoch bleibt der Zähler für Bernd erst bei 200,22 Runden stehen. Damit ist der 2. Platz erreicht und die Schmach aus dem ersten Lauf wieder wettgemacht. Jens Themsfeldt ist mit seinem erprobten Lotus 38 ebenfalls schnell unterwegs. Es sollte zwar nicht der Sieg in dieser Startgruppe sein, aber mit 191,79 Runden bleibt er doch einen Wimpernschlag vor Thomas Willner und erreicht damit einen befriedigenden 5. Platz. Peter Hartmann wird mit seinem McLaren M2A ebenso wie Bernd Hämmerling aufgrund von zuviel Feindkontakt am Schnellfahren gehindert, jedoch mit deutli-



cheren Konsequenzen: 187,14 Runden reichen im Endeffekt für Platz 9. Da geht es Andreas Huth mit seinem „Grotten-312“ noch besser, „das Ding“ geht sehr ordentlich und rollt erst nach 188,91 Runden auf Platz 8 aus. Über Taffys BRM bleibt nur zu sagen: trotz von Andreas Höne vorbereiteter Reifen (dafür hier nochmal vielen Dank) schleppt sich der Concours Sieger nach mehreren, teils selbst verursachten, Treffern mittschiffs mit 180,28 Runden waidwund ins Ziel und damit auf Platz 11. Enttäuschend!



#### Da waren sie noch ganz....

Da hat die zweite Startgruppe gegenüber der ersten einen weit höheren Unterhaltungseffekt. Robert Willner übernimmt den BRM von seinem Vater und mault die ganze Zeit über nachlassende Leistung, obwohl er eine Rekordrunde nach der nächsten fährt. Vater Willner setzt daraufhin in den Umstellpausen ein Motorkühlungsgerät ein und vernachlässigt dabei mehrfach seine Aufsetzer-Pflichten. Das gibt Mecker! Vom Ergebnis her liegt Robert Willner jedoch weit vorne, 194,07 erzielte Runden kapitulieren ihn als Besten unter den Nicht-Heimascaris auf Platz 4. Andreas Höne kann es trotz Einsatzfahrzeugs aus der Klasse Formula 65 und trotz zwischenzeitlichen Karosserieverlustes noch etwas besser und erreicht mit dem einzigen Formel 2 im Feld 198,92 Runden und bleibt damit auf Platz 3. Ralf Lange bleibt mit seinem schönen Lotus 38 wie im Lauf zuvor unter seinen Möglichkeiten und stellt den Wagen bei 183,91 Runden ab, was noch den 10. Platz bedeutet. Auch Stefan Laub fährt einen Wagen der Formula 65. Der Ferrari 156 ist ebenfalls viel zu lang übersetzt und erreicht 190,42 Runden, damit Platz 7. Robert Ehl fährt in einem Carrera-Ferrari 312 auf

Schöler-Chassis sein eigenes Rennen, leider jedoch nicht so schnell wie die anderen. Eine Rundenzahl von 174,97 Runden sind diesmal nicht genug (12.). Ebenfalls ein eigenes Rennen, allerdings am anderen Ende der Skala, fährt Jens Gerlach mit seinem Eagle. Der Wagen fährt Kreise um die Mitstreiter, dass einem Hören und Sehen vergeht. Mit weitem Abstand von mehr als 11 Runden auf den Nächstplatzierten (211,67 Runden) räumt Jens ein weiteres Mal unter Beifall den Preis für den besten Fahrer ab.

So wird bei der Siegerehrung bei schönstem Wetter unter freiem Himmel zweimal Jens Gerlach von Peter Hartmann geehrt!

Von Andreas Höne und der Firma Bridgestone gesponserte Preise in Form von Schlüsselband und -anhänger darf er ebenfalls mit nach Hause nehmen.

Die Veranstaltung schließen Peter Hartmann und Taffy Ulrich mit Dank an den gastgebenden CCO, mit zwei nachdrücklichen Hinweisen: 1. während des Rennens wird nur während der Fahrzeit an den Cars geschraubt, 2. in Zukunft bleibt Motorkühlung durch externe Lüfter verboten, und mit einer nachdenklichen Aussicht auf die Zukunft unseres Hobbys angesichts immer weiter steigender Benzinpreise....



Der zweifache Sieger des Tages: Jens Gerlach (links)

### Der 3. Classic Formula Day 2008...

...wird am **09.08. 2008** auf der Bahn von Ralf Lange in Bergneustadt stattfinden. Peter Hartmann und Taffy Ulrich würden sich freuen, möglichst viele der bisherigen sowie vielleicht ja auch wieder einige neue Kombattanten hierzu begrüßen zu dürfen.

Einladungen erfolgen wie bisher über das Scaleracing-Forum und per Mail.

### Reglement / Karosserieliste

Reglement und aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.

Für alle weiteren Fragen steht [Taffy Ulrich](#) zur Verfügung.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Classic Formula Days](#)

## GT/LM-Serie

### 2. Lauf am 11. Mai 2008 in Kamp-Lintfort

Nach einem recht überschaubarem Auftakt in Schwerte absolviert die GT/LM Serie am kommenden Sonntag den Lauf Nr. 2 am Niederrhein. Dieses Rennen eröffnet eine Sequenz von insgesamt 4 Läufen am Rhein - Duisburg, Moers und Köln werden über den Sommer folgen . . .

#### Kompakt . . .

- **geniales Wetter in Kamp-Lintfort . . .**
- **mit 15 Teams zum 2. Lauf erneut deutlich weniger Teilnehmer als im Vorjahr . . .**
- **Laufenberg/Nötzel erneut Sieger . .**
- **Bolz/JanS und Baum/Pasch auf dem Treppchen . . .**
- **geben Nockemann/Schnitzler und Ortmann/Schnitzler die GT/LM auf . . . !?**

#### Die Strecke . . .

Plastikmodellcenter Niederrhein  
Peter Meister  
Oststr. 31  
47475 Kamp-Lintfort

Url

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

Strecke

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

#### Das Vorgeplänkel . . .

Allzu viel zu plänkeln gibt es nicht. Als Favoriten wurden letztlich die fünf überwiegend jugendlich besetzten Teams Laufenberg/Nötzel, Ortmann/Schnitzler, Nockemann/Schnitzler, Bolz/ JanS sowie Baum/Pasch gehandelt. Mit Meister/Recker kam ein Heimteam mit Außenseiterchancen hinzu. Das wär's . . .

Die ebenfalls jugendlichen Neumann/Wondel fehlten in K-L - der Teamingenieur ging Moppedrennen rennen. Und sämtliche Teams dahinter durften sich (charmant ausgedrückt) höchstens vehement um die Ü30-Wertung streiten . . . ☺☺

Zur Schlagzahl gibt's ebenfalls wenig zu schreiben, da alle Ergebnisse der zurückliegenden Jahre letztlich Makulatur waren. In Schwerte fehlte locker eine halbe Runde pro Minute auf das, was mit altem Material möglich gewesen wäre. Ergo würde die Spitze laut Dreisatz mutmaßlich bei 550 bis 560 Runden landen können . . .



Steigung satt in Kamp-Lintfort - hier der Ferrari F40 LM der Becherers . . .

#### Das Training . . .

Trainingstermine gab es auch für Kamp-Lintfort satt. Aber ähnlich dem Auftakt in Schwerte wurden diese nur bedingt genutzt. Ein wenig scheint etlichen Teams die Motivation abzugehen. So richtig Ernst wurde es somit erst am **Freitag** Nachmittag und Abend zum ersten offiziellen freien Training. Maxi-

mal eine Fußballmannschaft stark drehen die GT/LMmer ihre Kreise - und das überwiegend auch nur halbherzig. Lediglich zwei Teams waren „richtig“ bei der Arbeit bzw. fuhren ernsthafte Tests . . .

Bei Meisters wurde das freie Training zweigeteilt angeboten. Am **Samstag** Abend konnte es damit weiter gehen. Aber auch hier schien Grillen etc. deutlich interessanter zu sein als Testen. Wirklich ernsthaft ließen es erneut nur vier Teams angehen - obwohl etliche weitere Folks zumindest kurz einmal bei Meisters vorbei schauten . . .

Am frühen Morgen des **Sonntag** füllte sich der Bahnraum nur langsam. Frühaufsteher konnten ab 8:00 Uhr die Fahrerplätze besetzen und ihre Eingewöhnungsrunden drehen. Aber erst gegen Zehn bekam man halbwegs einen Eindruck zur Starterzahl. So wirklich voll sollte es erneut nicht werden - etliche Teams fehlten und nur zwei Neue traten an . . .

Die Motorenausgabe erfolgte wie immer während des Vormittags. Kein Grund zur Panik also - jedes Team konnte sich sein Aggregat in Ruhe „erfahren“. Etwas mehr Action kam dann an der **technischen Abnahme** auf; hier mussten nun auch die ausgegebenen Räder montiert werden. Anschließend ging's ab in den Parc Fermé . . .



Courage C52 von Nötzel/Quadt . . .

### Das Rennen . . .

Eine Quali gibt es in der GT/LM nur beim Auftakt. Anschließend wird jeweils nach Gesamtstand gestartet. Neu hinzu gekommene Teams müssen sich halt hinten einreihen . . . Gefahren wurden die üblichen 6\*15 Minuten - exakt zu gleichen Teilen auf die beiden Fahrer eines Teams aufgeteilt . . .

Um zeitig wieder zu Muttern zu kommen,

wurden die anwesenden Teams auf nur zwei Startgruppen aufgeteilt - mit einer Achter- und einer Siebener-Startgruppe sollte es auf die 90 Minutenreise gehen. Eventuelle Vor-/Nachteile durch abgekühlte Aggregate nahm man für eine frühere Heimreise in Kauf . . .

### Startgruppe - 1 -

Die erste Startgruppe war insofern interessant, als beide Neufahrzeuge direkt im Einsatz zu bewundern waren. Ferner standen hier gleich vier Teams am Start welche im Vorjahr eher in der zweitschnellsten Startgruppe (von Vier !) anzusiedeln waren. Dazu noch Baum/Pasch als Mitfavoriten, die durch den Patzer beim Auftaktrennen in dieser Gruppe antreten mussten . . .

Die Startaufstellung las sich wie folgt:

1. Nötzel/Quadt ..... Courage C52
2. Lippold/Müller ..... BMW V12 LMR
3. Schnitzler/Schnitzler..... Audi R10
4. Severin/Tepass ..... Toyota GT-one
5. Heß/Heß ..... Audi R10
6. Baum/Pasch ..... Toyota GT-one
7. Becherer/Becherer..... Ferrari F40
8. Meister/Recker ..... Audi R10



Die Startgruppe 1 vor der ersten Spur . . .

Vater & Sohn Becherer waren erstmalig in diesem Jahr wieder dabei, nachdem beim Auftakt das 1:1 Fahrzeug streikte und mussten beim neuen Ferrari F40 diverse Problemchen während des Rennens richten. Mit 484,05 Runden fehlten am Ende zahlreiche Umläufe auf den Rest des Feldes . . .

Das zweite Vater & Sohn Team Heß sortierte sich mit dem Audi R10 und 528,21 Runden deutlich davor ein . . .

Der nächste Audi R10 war der der Eheleute Schnitzler, die damit 532,52 Runden absolvierten und mit diesem Resultat nicht wirklich happy waren . . .

Meister/Recker kamen mit ihrem Neuwagen



des selben Typs gut 5 Runden weiter (537,64), mussten sich aber knapp Severin/Tepass mit dem Toyota GT-one geschlagen geben (537,93 Runden) . . .

Womit wir bei den Top 3 dieser Startgruppe wären: Nötzel/Quadt brachten den Courage C52 mit sicherem Abstand nach vorn und hinten auf P3 - 539,03 Runden waren zu notieren. Denn Teutonen Lippold/Müller bekamen die Kur bzw. der NASCAR Erfolg vom Vortag bestens. Ferner hatte scheinbar die Kritik des Autors zum Schwerte Resultat ein wenig gewürmt: Mit 541,28 Runden holte die „Nordlichter“ (bezogen auf NRW !) sicher den 2. Rang dieser Startgruppe . . .

Blieben Baum/Pasch, die heuer auf Audi R10 Power setzten und Bolz/Christians den „Problem“-GT-one aus Schwerte überließen. Ohne Gegner in dieser Gruppe fuhr man ausschließlich gegen die Stoppuhr und kam am Ende 552,54 Runden weit. Dies lag einerseits recht gut in der Vorgabe des Orakels und stellte andererseits eine solide Hürde für die nun folgende, zweite Startgruppe dar . . .



„Neuwagen“ - Audi R10 von Meister/Recker . . .

**Startgruppe - 2 -**

Die schnelle „GT-one“ Gruppe aus Schwerte blieb - zwar in leicht veränderter Reihenfolge - auch in Kamp-Lintfort beinahe unverändert erhalten. Die fünf in der Gesamtwertung führenden Teams rollten - ergänzt um zwei weitere Crews - wie immer am Schluss des Tages an den Start:

1. Laufenberg/Nötzel ..... Toyota GT-one
2. Ortmann/Schnitzler ..... Toyota GT-one
3. Bolz/Christians ..... Audi R10
4. Nockemann/Schnitzler .. Toyota GT-one
5. Bolz/JanS ..... Toyota GT-one

6. Barm/Meister ..... Riley & Scott Mk IIIB
7. Fischer/Silva-Wittfoot... Audi R10



**Die Startgruppe 2 kurz vor dem dicken Knall - noch fehlt Peter Meister und alles ist gut . . .**

Das Rennen entschied sich eigentlich bereits auf der Startspur - eventuell sogar schon in der zweiten Kurve. Eine nicht richtig sitzender Reglerbuchse raubt Startfahrerin Caroline Schnitzler die Bremse. Innen auf Spur 2 fahrend räumte sie bis auf die Leader ungebremst das gesamte Feld ab. Der Zeitnehmer vergaß die Terrortaste - und Laufenberg/Nötzel lagen mit dem GT-one bereits knapp eine halbe Runde in Front. Ferner erlitten die GT-one Boliden von Ortmann/Schnitzler, Nockemann/ Schnitzler und Bolz/JanS beim heftigen Crash recht massive Schäden . . .

Zwei Einsetzer gaben dem Nockemann/Schnitzler GT-one in den folgenden Minuten den Rest: Erst wurde das Fahrzeug fallen gelassen. Dann wurde, nachdem der Heckflügel beim Einsetzen abgefallen war, eine Reparatur bei ausgeschalteter Zeitnahme nicht eingäräumt (zur Info: verlorene Teile sind binnen 10 Runden wieder zu befestigen). Als Konsequenz zog Sebastian Nockemann den Regler. Damit war der Favoritenkreis um ein Team reduziert. Derweil holperte der ebenfalls vom Crash gezeichnete Ortmann/Schnitzler GT-one eher schlecht als recht um den Kurs. War die Motivation dieses Teams bereits vor dem Rennstart nicht wirklich hoch - diese Probleme drückten die Stimmung weiter. Um auch Mitfavorit Nr.3 gleich abzuhandeln. Zwei Remppler ins off plus nicht wirklich gelungene Einsetzerleistungen brachten Bolz/JanS in diesem ersten Durchgang insgesamt zwei Runden Rückstand auf die Spitze ein, sodass auch hier die Chance auf den Sieg dahin war . . .



Somit blieb Laufenberg/Nötzel lediglich der Fight gegen die Uhr und das Fernduell gegen die Vorgabe von Baum/Pasch. Bolz/Christians lagen zwar nach der ersten Spur in derselben Runden, mussten nachfolgend aber rasch abreißen lassen und gerieten ab Rennhälfte unter Druck von Bolz/JanS, die letztlich sicher vorbei zogen . . .

Barm/Meister (Riley & Scott Mk IIIB) und Fischer/Silva-Wittfoot (Audi R10) fuhren in einer anderen Liga und trugen ein eigenes Duell aus. Bis zum Ende kamen 529,05 bzw. 532,63 Runden zusammen, wobei auch der Riley nicht von Problemen verschont blieb . . .

Der Zieleinlauf der Spitze sah Laufenberg/Nötzel knapp 3 Runden vor Bolz/JanS (557,29 vs. 554,45 Runden). Und Bolz/Christians hielten sich locker vor Ortmann/ Schnitzler (551,77 vs. 548,22 Runden) . . .



Fünf GT-one, ein Riley sowie ein R10 bildeten die schnellste Startgruppe . . .

### Die Zusammenfassung . . .

Nachdem beide Startgruppen ihre 90 Minuten abgspult hatten, wurde zusammen gerechnet. Den Concours müssen wir in diesem Jahr nicht berücksichtigen.

Baum/Pasch sortierten sich mit ihrem Ergebnis auf P3 ein. Laufenberg/Nötzel und Bolz/JanS blieben vorn.

Hinter Bolz/Christians und Ortmann/Schnitzler aus der schnellsten Startgruppe folgten dann gleich vier Teams aus der zuerst gestarteten Gruppe . . .

### Das Ende . . .

Das Fazit unterscheidet sich nur graduell von dem für den ersten Lauf gezogenen: Zu-

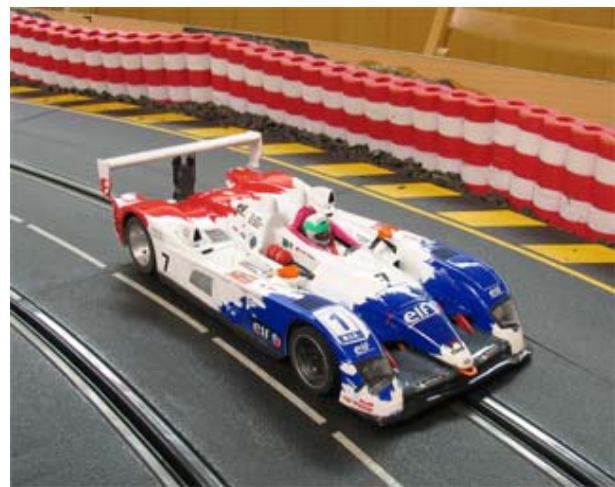
mindest das Wetter war besser !☺ Sowohl die Anzahl Teams als auch die Spannung während der Rennen erreichte nicht ansatzweise das Vorjahresniveau.

Ferner steht zu befürchten, dass sich die Teams Nockemann/Schnitzler und Ortmann/Schnitzler gänzlich aus der Serie zurück ziehen, was einen weiteren, erheblichen Substanzverlust für die GT/LM bedeuten würde. Ferner wären von einem eventuellen Rückzug ggf. auch zwei weitere, assoziierte Teams betroffen . . . ☹☹

Das „Ambiente“ bei Meisters in Kamp-Lintfort ist bei allen clubübergreifenden Rennserien gleichermaßen bekannt und beliebt, so dass fast jede Serie hier regelmäßig fährt.

Logisch, dass die Gastgeber den hohen Standard bei Unterbringung, Betreuung und Verpflegung der Gäste hoch halten. So auch zur GT/LM: Die herzliche Aufnahme und ein Top-Catering lagen eindeutig auf „Wie-Immer“-Standard . . . ☺☺

Merci also an Magdalene, Peter und ihre Helferinnen . . . !!



Audi R10 von Vater & Sohn Heß . . .

### Der Ausblick . . .

In vier Wochen steht der 3. Lauf zur GT/LM an. Man bleibt am Niederrhein und geht nach Duisburg in die Rennpiste. Termin: **8. Juni 2008** (aufgrund der Parkplatzsituation in DU Hamborn also erneut und letztmalig ein Sonntag !!) . . .

Alles weitere gibt's hier:

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

## DSC-West

2. Lauf am 17. Mai 2008 in Dortmund

geschrieben von Christian

### Es geht weiter

Am kommenden Samstag heisst es wieder "angasen" für die DSC-West, denn mitten im Westen, genauer gesagt in DO Aplerbeck im dortigen ScaRaDo, wird Lauf zwei zur aktuellen Saison gestartet. Spannend deshalb, weil der Doppel-Sieger von Herzebrock, Frank Hermes, einen Streicher nimmt und somit die Karten neu gemischt werden können.

### Training und Rennen

Wer sich also für das Rennen rüsten will, seine Streckenkenntnis verbessern möchte oder einfach nur nach vorne fahren will, kann sich bereits am Dienstag im ScaRaDo einfinden, um die Boliden auf das Dortmunder Geläuf abzustimmen. Von 18 bis 21:30 Uhr haben die Dortmunder Jungs rund um die Börners und Uwe Pfaffenbach die Bahnräume geöffnet. Das offizielle Training steigt dann am Freitag ab 18 Uhr, bei Bedarf bis spät in die Nacht.



So schaut's aus im ScaRaDo - weiteres unter [www.Scarado.de](http://www.Scarado.de) ...

Als Empfehlung für die Übersetzung bleibt weiterhin die aus dem Vorjahr bewährte Wegstrecke zwischen 21 und 21,5mm aktuell, und wer das ganze ruhig angeht, findet sich schnell im vorderen Feld wieder.

Falls es Änderungen im Programm oder der Getriebe-Wahl geben sollte, werden wir dies im Vorfeld ankündigen.

Der Renntag selbst geht am Samstag ab 9Uhr los, und bei erwarteten 25 Teilnehmern kann es ein ausgedehnter Abend werden.

Wer jetzt schon weiß, dass er teilnehmen möchte, den bitten wir um Vornennung bis Mittwoch Nacht 0:00Uhr an folgende Mail-Addi.: [dsc@rennserien-west.de](mailto:dsc@rennserien-west.de)

Und Nenngeld wird dann auch nicht so teuer. Weiterhin kann dann die ScaRaDo Crew passend für Essen und Getränke sorgen, und hat dann auch ausreichend von dem berühmterichtigten „Chilli con Carne“ parat.

So, nun genug im Vorfeld, ich wünsche Euch eine angenehme Woche und man sieht sich am Samstag,

der Pressefuzzi

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien West / DSC-West](#)**



## SLP-Cup

2. Lauf am 17. Mai 2008 in Schwerte



Kommenden Samstag geht der SLP-Cup in seine zweite Runde. Wieder fahren die Regionen Mitte und West parallel - und wieder ist dies schierer Zufall !☺ Der **SLP-Cup West** feiert dazu gleich die nächste Premiere: Der zweite Lauf wird probenhalber auf Plastik ausgetragen - und zwar bei den Carrera Freunden Schwerte . . .

### Serie . . .

Zwecks Auffrischung nachfolgend das Intro vor dem Auftakt:

„zum SLP-Cup . . . : Strikt reglementierte Karosserien und Chassis sollen einerseits für möglichst große Chancengleichheit und andererseits für kostengünstiges Slotracing sorgen. Aufrüstung, Tuning, ‚Grenzgängerei‘ etc. sollen in dieser Serie nicht dominieren.

Vorgeschrieben sind weitgehend serienmäßige Karosserien des Porsche 962 C vom italienischen Hersteller BRM sowie Plafit Super 24 SLP Chassis. Die Bison Motoren werden ausgegeben. Welche Anpassungen exakt zulässig sind, weist das Reglement detailliert aus . . .“



**B.R.M. Fertigkarosserie verfolgt von selbst lackiertem Body . . .**

### Strecke und Technik . . .

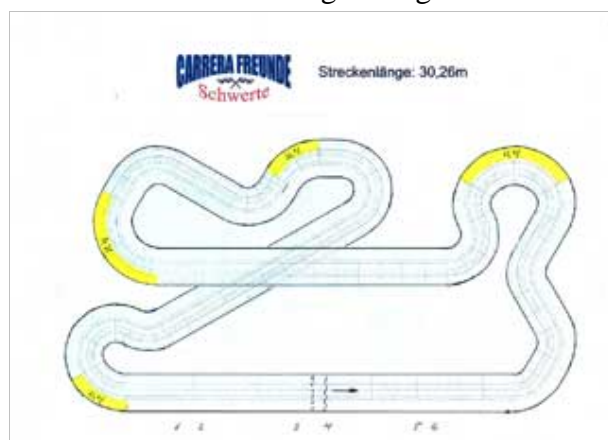
Der Vorbericht für den Auftakt in Alsdorf begann mit „wirkliche Erfahrungswerte liegen weder für die Strecke noch für die SLP-Cup Fahrzeuge vor“. Diesen Satz können wir für den Lauf in Schwerte so stehen lassen !☺

So einigermaßen hat man in Alsdorf für die Holzbahn Erfahrungswerte sammeln können -

aber auf Plastik werden die Karten völlig neu gemischt . . .

Beispiel Übersetzung: Bei 245 und GT/LM (an 20 Volt Bahnspannung) lag die Übersetzungsempfehlung jeweils bei 27 bis 27,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung. Jedoch steht die Spannung für den SLP-Cup nicht endgültig fest - man wird bei 19 Volt zu testen beginnen. Sollte die Bahnspannung jedoch weniger als 20 Volt betragen, müsste die Wegstrecke etwas höher als der o.a. Wert liegen . . .

Auch zum letztlich erzielbaren Gripniveau sind aktuell keine Aussagen möglich . . .



### Layout der Schwerter Strecke . . .

Somit bietet auch der 2. Cup-Lauf ausreichend „Lernpotential“. Gut, dass zumindest der Kurs in Schwerte eine Bekannte ist in dieser Gleichung ist . . . ☺☺

### Kaffeesatz . . .

Zumindest ist dieser Part leicht abzuhandeln. Drei Heimascaris (Ingo, Ingolf und JanU) sind mutmaßlich am Start - dazu der Sieger und der Drittplatzierte von Alsdorf (JanS und Sebastian kennen sich in Schwerte ebenfalls bestens aus). Damit haben wir unsere Favoriten. Und sollte der Promo-/Promi-Fahrzeug erneut so gut wie in Alsdorf funktionieren, gehört auch dessen Pilot Manfred Stork mit zu diesem Kreis . . .

Bereits in Alsdorf wurde deutlich, dass eine Stunde Fahrzeit en bloc nicht mehr als Sprintrennen durchgeht - und den Fahrern ein erhebliches Maß an Konzentration abverlangt. Wie dies den Fahrern am kommenden Samstag gelingt, dürfte eine weitere Schlüsselfrage des SLP-Cup Wochenendes sein. Wobei sicherlich

auch die Außentemperaturen einen nicht unerheblichen Einfluss nehmen können . . . ☺☺



Das Siegerfahrzeug des 1. Laufes . . .

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

### Adresse

Carrera Freunde Schwerte  
Hellpothstr. 12  
58239 Schwerte

### URL

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

### Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

### Historie

noch nicht . . . ☺☺

### Anmeldung . . .

Ohne Voranmeldung geht nichts im SLP-Cup !  
Fest eingeschriebene Teilnehmer haben automatisch den Startplatz für das Rennen in Schwerte sicher. Einige weitere Startplätze bis zum Limit von 24 Teilnehmern sind darüber hinaus jedoch noch frei.

Nennungsabschluss für freie Voranmeldungen:  
**Mittwoch, 14. Mai 2008 um 24:00 Uhr**

[Vornennung SLP-Cup](#) ➔ zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Renncenter Trier](#)

[SLP Homepage](#)

### Zeitplan

**Freitag, 16. Mai 2008**

ab 15:30h Bahnputzen

ab 18:00h freies Training

**Samstag, 17. Mai 2008**

09:00h Bahnöffnung / Training

12.00h technische Abnahme \*)

13.00h Qualifikation

14.00h Rennstart Gruppe 4

15.15h " Gruppe 3

16.30h " Gruppe 2

17.45h " Gruppe 1

19.00h Rennende

\*) Eine Anpassung des Zeitplans ist möglich, falls vier Startgruppen nicht zustande kommen.