

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 56 -

20. März 2006

## Editorial ....

Moin Folks . . . das vergangene Wochenende bot eine höchst seltene Situation im Wilden Westen: Mit dem Auftakt zur GT/LM Serie in Schwerte war nur ein einziges Rennen zu verzeichnen !! Dementsprechend steht diese Veranstaltung im Mittelpunkt der Ausgabe 56 der „**WILD WEST WEEKLY**“. Dazu berichten Ronald vom Porsche 908 Cup in der Duisburger Rennpiste und Kai von den Nextels in Soest.

Das kommende Wochenende sieht am Samstag parallel die neuen NASCARs ihre Premiere 2006 in DU-Buchholz und die Vintage Slot

Classic den zweiten Lauf in Herzebrock fahren. Nick gibt zu letzterer Veranstaltung einen kurzen Ausblick . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM Serie
  1. Lauf am 18. März 2006 in Schwerte
- Porsche 908 Cup
  3. Lauf in der Rennpiste
- Nextel-Scale-Cup
  2. Lauf in Soest
- Vintage Slot Classic
  2. Lauf am 25. März 2006 in Herzebrock

## GT/LM Serie

### 1. Lauf am 18. März 2006 in Schwerte

Die GT/LM Serie tritt die Saison mit geänderter Fahrzeugbasis an. Gefahren werden 2006 geschlossene GT der Vorbildbaujahre 1993 bis 96 bei ansonsten nahezu unveränderten Rahmenbedingungen. Die offenen Boliden müssen deshalb nicht gleich ins eBay wandern; zukünftig sollen die Fahrzeugklassen im jährlichen Wechsel fahren . . .

Dieser Modus ließ den ein oder anderen Teilnehmer für die anstehende Saison passen - u.a. spielen die Vorjahressieger Uhlig/Weber in dieser Saison nicht mit den GT/LM. Zum Ausgleich dafür hatten sich im Vorfeld zahlreiche neue Teams angesagt, sodass man den traditionellen Saisonauftakt der GT/LM in Schwerte mit viel Spannung erwartete . . .

### Kompakt . . .

- **mittelprächtige 18 Teams am Start; davon aber 7 völlig neu . . .**
- **nur 3 Schwerter Heim-Teams . . .**
- **Jugendabteilung mit Rekord: 8 Starter . . .**
- **Laufenberg/Nötzel unangefochten vorn . . .**
- **damit erster Sieg des Plafit Super24 SLP auf Plastik . . .**
- **bis zum Schluss toller Fight um P2 . . .**

### Strecke . . .

#### Adresse

Carrera Freunde Schwerte  
Hellpöthstr. 12  
58239 Schwerte

#### Url

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

#### Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

### Vorgeplänkel . . .

Nachdem bereits in der laufenden Saison 2005 die beiden DO-W Teams Nockemann/Wondel sowie Boldt/ Christians ausstiegen, verspürten auch die 2005er Champions Uhlig/Weber wenig Lust auf die in 2006 vorgegebenen geschlossenen GTs. Zählt man die Fusion von Jung/Weber mit Hermes/Schäfer zum Team Jung/Schäfer noch dazu, fehlen für die neue Saison gleich 4 Spitzenteams im Vergleich zum Vorjahr.

Somit blieben von den Topteams eigentlich nur noch Bolz/Bolz und Laufenberg/Nötzel übrig. Allerdings dürften selbst diese von starken Auftritten der nachfolgenden Teams - insbesondere auf heimischem Geläuf - massiv unter Druck gesetzt werden können. Und von

diesen „Nachfolgern“ gibt es reichlich: Jung/Schäfer (Schwerte), Fischer/Fischer (Neuwerk), Sommer/Uebach (Siegen), Schnitzler/Schnitzler (Moers), Nötzel/Quadt (Köln), Nowicki/Reich (Duisburg), Baum/Hesse (Wuppertal) . . . um nur einige zu nennen.

Da letztlich alle Teams neue Slotcars bauten, dürfte die Saison die Spannung aus diesem Duell der kompakten Spitze gegen die abwechselnd starken Verfolger ziehen.

Hinzu kommen die „wenn alles passt, ärgern wir (fast) alle“ Teams vom Schlage Eifler/Severin oder S<sup>2</sup>, die 2005 in Kamp-Lintfort bzw. Wuppertal die etablierten Serienstarter ein wenig überraschten . . 😊 😊

Ob bzw. wie die zahlreichen neu avisierten Teams in der erweiterten Spitze mitmischen können, bleibt abzuwarten. Auch wenn ein paar „Cracks“ in 2006 fehlen. Das Niveau der Top 10 ist verdammt hoch . . . 😊 😊

Ein weiteres Spannungsmoment sind die vorgegebenen Fahrzeugtypen: Die im Vorfeld hoch gehandelten Porsche 911 GT1 sind auf insgesamt 6 Exemplare limitiert. Folglich wird - zumindest bei den ersten Rennen - mit großer Spannung beobachtet, wie sich im Vergleich dazu Bugatti EB 110 S, Ferrari F40 und F50, Honda NSX, Jaguar XJ 220 GT und Panoz Esperante GTR schlagen . . .

Jedenfalls brachte der Saisonauftakt gleich einen Silberstreif am Horizont: Nur 3 Heimteams aus Schwerte waren am Start; das eröffnete auch auswärtigen Teams den Weg in die erste Startgruppe. Zur Erinnerung: 2005 bestand die schnelle Startgruppe aus 7 Teams - und 6 davon stammten aus Schwerte . . . 😊 😊



Wie im Vorjahr 30 Punkte im Concours - Panoz Esperante GTR von Buchs/Bickenbach auf Plafit Super24 . . .

Tja - und wen hatte der Schleichende auf dem arg kurzen Zettel der Sieganwärter !? „Bolz/Bolz, Jung/Schäfer, Laufberg/Nötzel“ stand dort ohne große Überzeugungskraft notiert . . .

### Slotcars und Technik . . .

Unklar blieb bis zum Samstag Früh, wie viele Teams sich nun tatsächlich einfänden. Dass etablierte Kräfte fehlen würden, war klar. Dass etliche neue Teams antreten würden, ebenfalls. Allen Unkenrufen zum Trotz bekamen 16 Teams ihre Slotcars bis zum Samstag Früh einsatzklar; wobei so manche Nachtschicht geritten wurde. Lediglich der Serienchef und das Schnitzler Seniors Team mussten kurzfristig auf Leihfahrzeuge zurückgreifen . . .

Bislang sah der GT/LM Saisonauftakt, 2004 und 2005 jeweils in Schwerte, folgende Starterzahlen:

- 2003..... 19 Teams
- 2004..... 17 Teams
- 2005..... 21 Teams

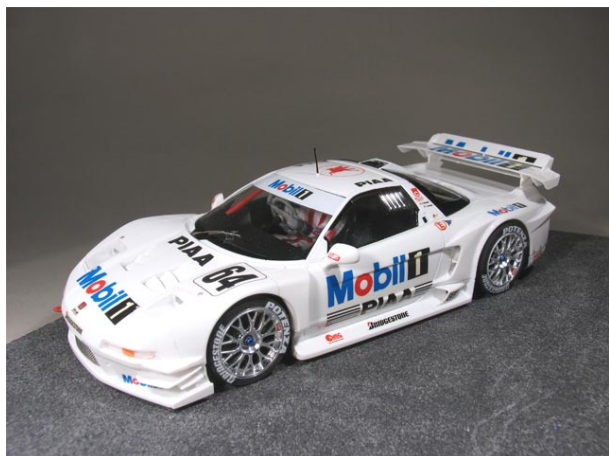
Letztlich stellten sich dann 18 Mannschaften der ersten Herausforderung des Tages: Zuerst war Werner Bolz mit der Concours Wertung zu überwinden und anschließend Siggie Jung hinsichtlich der technischen Abnahme . . .

Beide machten es den Teamchefs nicht leicht; Ersterer fand den ein oder anderen Aspekt, wo modellbauerischer Anspruch und Wirklichkeit nicht synchron liefen. Und Siggie hatte wie üblich mit individuellen Definitionen von Maßeinheiten zu kämpfen - aber beide Phänomene sind nun nicht wirklich neu . . . 😊 😊

Bevor's ans eigentliche Renngeschehen geht, werfen wir noch einen raschen Blick auf die Beauty Wertung (Concours) bzw. auf die Leader dieser Sparte:

Team	Fahrzeug	Punkte
Buchs/Bickenbach	Panoz Esperante GTR	30,0
Hackstein/Tepass	Honda NSX	30,0
Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	30,0
Nötzel/Quadt	Ferrari F50	30,0
S <sup>2</sup>	Jaguar XJ 220 GT	30,0
Baum/Hesse	Porsche 911 GT1	29,0
Jung/Schäfer	Jaguar XJ 220 GT	29,0
Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	29,0
Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1	29,0

Bolz/Bolz waren somit das einzige schnelle Team, welches nicht 29 oder 30 Punkte erzielte. Die Leih-Supra war jedoch mit 27 Punkten nicht weit von den restlichen Teams entfernt.



**Einzigere NSX im Feld - Honda NSX von Hackstein/Tepass mit 30 Punkten . . .**

Bemerkenswert: Die „Jugendabteilung“ war in Rekordzahl vertreten. Gleich 8 Teilnehmer gehörten den U18 an:

- Dennis Hesse.....12 Jahre
- Niklas Mages .....13 Jahre
- JanS.....13 Jahre
- Lukas Haushalter .....fast 14 Jahre ☺
- Markus Lehmler .....14 Jahre
- Christian Schnitzler.....15 Jahre
- Thomas Nötzel.....16 Jahre
- Caroline Schnitzler .....17 Jahre

**Qualifikation . . .**

In der Quali wurde eine Minute am Stück gefahren. Die zurück gelegte Strecke wurde für die Wertung herangezogen. Nachdem alle 18 Teams ihren Turn gefahren hatten, ergab sich folgendes Bild:

Team	Fahrzeug	Runden
Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	8,30
Bolz/Bolz	Toyota Supra	8,30
Buchs/Bickenbach	Panoz Esperante GTR	8,19
Jung/Schäfer	Jaguar XJ 220 GT	8,16
Baum/Hesse	Porsche 911 GT1	8,09
S <sup>2</sup>	Jaguar XJ 220 GT	8,01
Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	7,92
Nötzel/Quadt	Ferrari F50	7,83
Hackstein/Tepass	Honda NSX	7,82
Lippolt/Schulte-Wilke	Jaguar XJ 220 GT	7,74
Schnitzler Seniors	Panoz Esperante GTR	7,64
Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1	7,63
Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	7,62
Dietze/Körfer	Ferrari F40	6,83
Eifler/Severin	Bugatti EB110 S	6,78
Hesse/Wagner	Ferrari F40 LM	6,56
Haushalter/Haushalter	Panoz Esperante GTR	6,31
Lehmler/ Mages	Panoz Esperante GTR	5,20

SteBolz legte in der Quali gewaltig vor. 8,30 Runden galt es für die Folgenden zu überwinden. Die Heimascaris Uwe Buchs (8,19) und Sigggi Jung (8,16) schafften das nicht; DTM-Champ Andi Baum ebenfalls nicht (8,09). Erst Thomas Nötzelzog auf den Teilstrich genau gleich. Die Top 6 komplettierte S<sup>2</sup>, da Rohmann/Vorberg und Schnitzler Juniors je einmal patzten . . .

Stromprobleme in der Quali hatten sowohl Lehmler/Mages als auch Hesse/Wagner. Abflüge gab's relativ viele; entscheidend waren sie aber nicht wirklich . . .

Hinsichtlich der **Technik** ist zu vermelden, dass verstärkt Großserienchassis zum Einsatz kamen. In der Spitze waren nur Jung/Schäfer und Rohmann/Vorberg auf einem Eigenbau-chassis unterwegs. Walter Schäfer baute nicht nur das Chassis für das eigene Fahrzeug, sondern auch das für den XJ 220 GT von Lippolt/Schulte-Wilke. Rohmann/Vorberg vertrauten auf bewährte Starke-Technik . . .

Ansonsten waren einträchtig Plafit (Super24 bei Laufenberg/Nötzel und Buchs/Bickenbach - Excel bei Nötzel/Quadt), Schöler (Tigre G und XL bei Bolz/Bolz und Baum/Hesse) sowie MoMo bei S<sup>2</sup> vertreten . . .



**Plafit Super24 SLP Premiere auf Plastik - Porsche 911 GT1 von Laufenberg/Nötzel mit 30 Punkten am Start . . .**

**Rennen . . .**

Der Bison Motor wird in der GT/LM die dritte Saison gefahren. In 2004 fuhren die Top 3 jeweils mehr als 700 Runden (724,99 - 711,77 - 703,32). Im Vorjahr schafften das sogar fünf Teams (Top 3: 727,13 - 724,24 - 710,75).

Die Prognose des Schleichenden lautete im Vorfeld jedoch eher skeptisch: „710 ist hoch !“

- man durfte gespannt sein, ob das Orakel wieder einmal recht behielt . . . ☺ ☺

Wie üblich durften die Teams, die es in der Quali hatten eher gemütlich angehen lassen, zuerst fahren . . . und die Schnellsten mussten zur Strafe bis zum Ende warten, bis sie von der Leine gelassen wurden . . . ☺ ☺

Die **erste Startgruppe** setzte sich wie folgt zusammen:

#	Team	Fahrzeug
1	Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo
2	Dietze/Körfer	Ferrari F40
3	Eifler/Severin	Bugatti EB110 S
4	Hesse/Wagner	Ferrari F40 LM
5	Haushalter/Haushalter	Panoz Esperante GTR
6	Lehmler/ Mages	Panoz Esperante GTR

In dieser Startgruppe fanden sich schnell drei „Paare“, die sich auf Renndauer in den Haaren lagen. Vorn war es der Lamborghini von Börger/Schwellenbach gegen den Bugatti von Eifler/Severin. Nach 5 Heats war die Sache zugunsten des Diablo entschieden; 10 Runden Vorsprung sollten für die letzte Spur reichen.

In der Mitte kämpften Hesse/Wager mit dem F40 gegen Lehmler/Mages und den Panoz. Thorsten Hesse musste im 6. Heat auf die Spur 6 und knappe 4 Runden gegen Niklas Mages auf der schnellen Spur 5 verteidigen. Das tat er mit der ganzen Routine von zumindest 2 bis 3 Rennen auf dem Schwerter Kurs . . . ☺ ☺

Und am Schluss war der Infight zwischen Haushalter/Haushalter (Panoz) vs. Dietze/Körfer (F40) angesagt. Der F40 musste während des Rennens einmal in die Box, als der Leitkielhalter schwächelte. Aber auch so mussten die absoluten Neulinge Michael<sup>2</sup> (Dietze/Körfer) bei ihrer ersten Veranstaltung ordentlich Lehrgeld zahlen, sodass die Haushalter am Ende gute 25 Runden vorn waren . . .

Merken wir uns den Bestwert dieser Gruppe, welchen Börger/Körfler als Erste setzten: 667,12 Runden waren Messlatte für die Startgruppe 2 . . .

Die **Startgruppe 2** sah folgende Besetzung:

#	Team	Fahrzeug
1	Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1
2	Nötzel/Quadt	Ferrari F50
3	Hackstein/Tepass	Honda NSX
4	Lippolt/Schulte-Wilke	Jaguar XJ 220 GT
5	Schnitzler Seniors	Panoz Esperante GTR
6	Schnitzler Juniors	Porsche 911 GT1

Auch diese Startgruppe sah einen Zweikampf um die Spitze: Schnitzler Juniors vs. Rohmann /Vorberg - beide Teams setzten auf die favorisierten 911 GT1 Porsche . . . Nach drei Heats war man immer noch rundengleich. Vor dem finalen Heat, den die Schwerter Crew auf der vergleichsweise langsameren Spur 2 absolvieren musste, lagen diese ca. 3 Runden vorn. Die Schnitzler Juniors hatten hingegen die schnellste Spur 5 als Schlusssaufgabe. Das konnte noch spannend werden . . . wurde es aber nicht: Heimascari Andreas Rohmann verteidigte die Führung mit Klauen und Zähnen und gab keinen Meter Plastik preis, sodass am Ende die 3 Runden Vorsprung erhalten blieben (694,62 vs. 691,61 Runden) . . .



**Wirklich schicker 30-Punkte-Renner im technischem Pech - Ferrari F50 von Nötzel/Quadt . . .**

Nötzel/Quadt fuhren ihr eigenes Rennen. Der F50 nistete sich unbedrängt auf P3 dieser Startgruppe ein. Dann setzte sich ein Stück Kunststoff in ein Vorderrad und man geriet unerwartet unter Druck der Verfolger.

Schnitzler Seniors (Panoz), Lippolt/Schulte-Wilke (Jag) und Hackstein/Tepass (NSX) waren sich hingegen über die Verteilung der restlichen Plätze nicht einig. Nach drei Heats waren diese Teams durch knappe 5 Runden getrennt, was aufgrund der unterschiedlichen Spuren wenig heißen wollte. Der Jaguar lag zwar im Dreikampf nur auf dem mittleren Rang, hatte aber mit 3, 5 und 6 nur noch die schnellen Spuren vor sich. Hingegen mussten die anderen zwei Teams noch auf die langsamen Spuren 1 und 2 . . .

Bei 9 Minuten Restfahrzeit lagen Schnitzler Seniors, Nötzel/Quadt und Lippolt/Schulte-Wilke gleichauf. Anschließend konnte sich Ela Schnitzler leicht absetzen und kam sicher auf

P3 ins Ziel . . .

Blieb der Bestwert von 694,62 Runden, welcher der schnellsten Startgruppe als Richtwert dienen sollte . . .

Die schnellsten 6 Teams der Quali belegten in der **Startgruppe 3** die folgenden Spuren:

#	Team	Fahrzeug
1	Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1
2	Bolz/Bolz	Toyota Supra
3	Buchs/Bickenbach	Panoz Esperante GTR
4	Jung/Schäfer	Jaguar XJ 220 GT
5	Baum/Hesse	Porsche 911 GT1
6	S <sup>2</sup>	Jaguar XJ 220 GT

Nach vier Heats liegen Laufenberg/Nötzel (911 GT1) mit 5 Runden Vorsprung an der Spitze. Buchs/Bickenbach (Panoz) liegen eine Runde vor Bolz/Bolz (Supra) und Jung/Schäfer (XJ 220). S<sup>2</sup> (ebenfalls Jag) etabliert sich mit ca. 7 Runden Rückstand etwa 2 Runden vor Baum/Hesse (911 GT1). Beide Teams waren nicht rundum zufrieden: S<sup>2</sup> kämpfte mit einem schleifenden Hinterrad und Baum/Hesse hatten eine geplante Modifikation an der Vorderachse nicht mehr umsetzen können . . .



**Nicht rundum zufrieden mit schleifendem Rad - Jaguar XJ 220 GT von Team S<sup>2</sup> . . .**

Nach 5 Heats waren Laufenberg/Nötzel uneinholbar enteilt. Hingegen lagen Jung/Schäfer und Bolz/Bolz nur 30cm voneinander getrennt und Buchs/Bickenbach fehlte auf das Duo ca. 1/3 Runde. Spannender geht's kaum. Walter Schäfer fährt den Schlussturn mit dem XJ 220 auf Spur 6; die geht vergleichsweise schnell. Werner Bolz darf mit der schmalen Supra auf die Spur 4 - eine rund zu fahrende Mittelspur, die jedoch recht wenig „Saft“ aufweist. Und Uwe Buchs hat für den Panoz die ungünstigste Ausgangssituation: die langsame Spur 1 muss absolviert werden. Das bekommt der Schwer-

ter zu spüren und verliert nach tollem Fight eine weitere halbe Runde auf den dritten Platz dieser Startgruppe.

Bleiben Walter und Werner: Die hatten den Schleichenden zwischen sich, der über Spur 5 tobte, um Schadensbegrenzung zu betreiben. Irgendwie kam man immer ohne Probleme aneinander vorbei und Walter vermochte sich mit fehlerfreier Fahrt knapp vorn zu halten. 701,83 zu 701,11 lautete mit Stromabschaltung das Ergebnis . . .

Damit standen die Top 5 fest; lediglich Rohmann/Vorberg vermochten sich aus der mittleren Startgruppe hier zu etablieren:

Team	Fahrzeug	Runden
Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	712,13
Jung/Schäfer	Jaguar XJ 220 GT	701,83
Bolz/Bolz	Toyota Supra	701,11
Buchs/Bickenbach	Panoz Esperante GTR	699,18
Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	694,62

**Ende . . .**

Feierabend !! Gegen 18:30h war der offizielle Teil beendet und die Benzingespräche im Nachgang der Veranstaltung standen an . . .



**Wie managet man erfolgreich eine Rennserie !? Unser Werner k.o. durch Schwerter Kuchen . . .**

Die Credit sind schnell geleistet: Die Schwerter Thekenmannschaft (die dahinter !!) hat viel Routine und bewältigt solch einen Tag mit rund 40 Nasen problemlos (die Mannschaft vor der Theke selbstredend auch !!). Eingeteilt waren am Samstag Dirk und Jörg. Insbesondere Jörg hatte am Nachmittag Schwerstarbeit zu leisten. Bedankt !!

Ein dickes Lob (insbesondere von Werner, JanS und dem Schleichenden) geht an die Ehe-

frauen, ständigen Begleiterinnen bzw. Lebensabschnittsgefährtingen: Der Kuchen war einmal mehr reichlich vorhanden und mundete vortrefflich !!

Und über die Zeitnahme in Schwerte zu reden, heißt Eulen nach Athen tragen. Ingo „Dr.Bepfe“ Vorberg hatte wie immer alles bestens im Griff und bewahrte so manches Rookie Team vor ernsthaften Schäden am Slotcar . . .

Weiter geht's schon in drei Wochen mit dem 2. Lauf in Wuppertal Vohwinkel bei der SRG Neuwerk. Der Termin: **8. April 2006** . . . dann jedoch ohne den Schleichenden . . . ☺ ☺

**Alles weitere gibt's hier:**  
[Rennserien West / GT/LM Serie](#)

## Porsche 908 Cup

### 3. Lauf in der Rennpiste

geschrieben von r(r)rr  
 ( Rennpisten (rallye) reporter ronald )

Eine Atmosphäre wie keine andere - der prachtvolle Anblick einst ruhmreicher Rennwagen wurde noch durch das Brüllen vielzylindriger „Hochleistungsfoxen“ zusätzlich aufgeheizt.

Dazu gesellten sich aufregende Positionskämpfe - die die Rennen der beiden Startgruppen auf ihre jeweils eigene Art spannend machte.

Die ersten sechs Platzierungen im ersten Lauf verteidigten folgende Fahrer: Ronald Eidecker im silbernen 71er Porsche von Marko und van Lennep, Fred Hauer JPS 908er, gefolgt vom „gelben“ (kein Chinese) Dirk Haushalter und „blauen“ (kein Zustand!) Jan Nowicki, die rundgleich leider nicht auf Wolke Nummer 7 sondern nur auf Schiene Nr. 74 ankamen. Dahinter das fahrende Porsche Forschungszentrum von Christoph Lauterbach und zu guter letzt der sehr zuverlässige Meisterjäger vom Team Vössing/Kißel mit Thomas Vössing am Drücker, der aber noch ein wenig mit der für ihn ungewohnten Streckenführung kämpfen musste.

Im zweiten Lauf siegte Nachwuchstalents Sebastian Laux mit Ronald's Leihwagen vor einem wild entschlossenen Vater Nowicki, der wiederum Kai-Uwe Schott im Targa Florio Porsche hinter sich ließ. Die Alkoholfraktion folgte auf den Rängen. Der Jägermeisterporsche dieses Mal mit Pascal Kissel am Steuer belegte in diesem Lauf Rang 4 vor Warsteiner „Goldköpfchen“ Andreas Feller. Ein sofort eingeleiteter Alkoholtest brachte al-

lerdings keine neueren Erkenntnisse, warum nur hintere Ränge belegt wurden. Darauf wurde wieder Plöppbier nachgelegt. Platz 6 blieb für Andreas Gernemann.



Warsteiner Porsche 908 . . .

Erfreulicherweise setzte sich auch beim 3.Lauf die für einen Trainingsabend hohe Zahl an teilnehmenden Startern weiter fort. Auch wenn Holger Nowicki seinen Start erst nach dem mäßigen Abschneiden von Sohnemann Jan nach dem ersten Lauf bekannt gab. Hier fuchste es den Erbauer des Slotcars wohl mächtig, dass permanent über mangelnde Reifenhaftung und „komisches“ Fahrverhalten während Jan's Turns geflucht wurde. Also musste dem Sohnemann mal gezeigt werden, wie man mit einem Oldtimer umzugehen hat. Zu recht, wie sich am Ende der Rennveranstaltung zeigen sollte.

Zwei volle Startfelder waren aber schon auch im Training voll gefordert, galt es doch zunächst einmal Grip auf die vom Umbau gezeichnete Bahn zu fahren. Es griff aber schnell

jeder zum Drücker und legte zahlreiche Runden auf's schwarze Plastik, so dass pünktlich um 19:30 gestartet werden konnte.



**Alle Mann zum Gripfahren an die Bahn . . .**

In der ersten Startgruppe standen die bisher Top 5 an der Bahn. Allerdings musste der Gesamtführende Thomas Reich aus gesundheitlichen Gründen (auf diesem Weg schon mal Gute Besserung, Thomas) leider passen.

Es war trotzdem klar, dass es hier bereits um Podiumsplätze gehen würde, wenn nicht gar um den Sieg. Durch den im letzten Bericht bereits geschilderten knappen Punktstand und die Ankündigung, ein paar Punkte gut zu machen lieferten sich an Dirk, Jan, Fred und Ronald von Anfang an einen heißen Kampf. Jan fuhr schnelle Runden, flog aber speziell im ersten Lauf mehrfach ab, was ihn zunächst auf Platz 6 zurückwarf. Er konnte sich aber steigern, um am Ende auf gleicher Höhe oder besser gesagt Schiene (112,74 Rd.) mit Dirk durchs Ziel zu rollen. Platz 3 in diesem Lauf. Besser machten es Fred und Ronald. Der Autor hätte sich eigentlich schon früh einen Vorsprung herausfahren können, machte sich aber durch dumme Abflüge das Leben selbst schwer. Trotzdem rannte der 908er wie die Hölle, so war die logische Konsequenz Platz Eins unter der rennpisten Sonne. Da für alle Fahrer die Bahn neu war, sollten 114,93 Runden zunächst mal die nicht einzuschätzende Richtschnur für die zweite Startgruppe sein.

Fred zeigte endlich mal, was sein Porsche leisten kann, wenn man einen funktionierenden Regler in der Hand hat. Ein unangefochtener Platz 2 mit 114,10 Runden stand nach dem 6. Heat auf dem Monitor. Christoph und Thomas V. schlugen sich wacker, haderten aber doch

noch ein wenig mit der ungewohnten und immer noch leicht rutschigen Bahn.



**Bergab - Bergauf, der anspruchsvolle Kreislersersatz. Nicht mehr im Bild zu sehen, die rechts anschließende Parabolika . . .**

Die zweite Startgruppe war mit Kai, Pascal, Andreas F., Andreas G., Sebastian und Holger ebenfalls stark besetzt. Außerdem baute die Bahn immer mehr Grip auf; ein nicht zu unterschätzender Faktor, wenn es um die Vergabe der Podiumsplätze gehen sollte.

Siegessicher verlieh der rennpistenreporter „leichtsinnigerweise“ in der kurzen Pause zwischen den beiden Läufen sein Einsatzfahrzeug an Youngster Sebastian Laux. Er hätte es doch eigentlich besser wissen müssen. Die Laux'schen Festspiele bei den regelmäßigen Gruppe-C Läufen der rennpiste hätten ihn warnen müssen. Aber „Nachwuchsförderung“ wird nun einmal großgeschrieben und so war es selbstverständlich, dass der Silberne ein zweites Mal zum Einsatz kam. Und Sebastian hielt, was seine derzeitige Formkurve verspricht. Sehr schnelle Rundenzeiten, gepaart mit deutlich weniger Abflügen als der bisher Führende zeigten schon nach wenigen Runden, dass der Sieg nur über ihn gehen sollte. „Das hat mächtig Spaß gemacht, der liegt ja wie ein Brett“ waren die Worte eines breit grinsenden und zufriedenen Tagessieger mit 117,50 Runden „und das bei 13 Volt!“ Ronald konnte zwar den Tagessieg nicht einfahren, war aber mehr als zufrieden mit seinem Abschneiden und Platz 2 in der Tageswertung. Denn Jan und Dirk mussten tatenlos mit ansehen, wie weitere wichtige Gesamtklassementpunkte den kalten Rhein Richtung Holland (wenn das mal kein schlechtes Omen für die Kicker-WM ist) runter gingen. Vater Nowicki fuhr sehr kons-

tant 19er und 20er Runden pro Heat, wurde Zweiter dieser Gruppe und schob sich mit 114,41 Runden noch zwischen Ronald und Fred. Und damit natürlich auch vor die bisher im Gesamtklassement auf Platz 2 und 3 Liegenden. Als am Ende Kai zum Überrunden ansetzte (113,76 Rd.) sah man zwei Verzweifelte an der Bande zusammenbrechen.

Pascal wurde übrigens 4. in der zweiten Startgruppe, gefolgt von den beiden Andreas`en.

Andreas Gernemann war dieses Mal deutlich leichter unterwegs. Der Kölner ist aber gerade erst dabei, die Streckenverhältnisse in der Rennpiste auszuloten.



**Carrera Porsche 908 . . .**

Damit steht - mit dem Autor dieser Zeilen (wer schreibt der bleibt, stimmt halt

doch...manchmal wenigstens). - der aktuell Führende des Gesamtklassements fest und der „Schmerz“ des verpassten Tagessieg war schnell verflogen. Hoffen wir, dass Thomas bald wieder gesund an der Bande steht; mit so einem Ergebnis kann ich doch die nächsten drei Wochen nicht mehr ruhig einschlafen.

Dirk und Jan übernehmen nun auf den nachfolgenden Plätzen die Hatz auf den Führenden, während Thomas Reich nicht eingreifen konnte und zunächst auf Platz 4 durchgereicht wurde. Fred hat Dank einer gelungenen Vorstellung Platz 5 von Christoph übernommen, der wiederum einen Platz zurückfiel. Die Herren Schott, Feller, Kißel, Laux, Roperts, Vössing, Gernemann, Nowicki sen. und Wollany folgen auf den Plätzen 7 bis 15.

### **Der nächste Lauf findet bereits am 04. April 2006 in der Rennpiste statt.**

Da wir diese sehr interessante und spannende Rennserie auch in der folgenden Saison fortsetzen wollen, kann man aber problemlos auch noch im 4. Lauf einsteigen und schon mal ein wenig Erfahrungen für die neue Saison sammeln.

## **Nextel-Scale-Cup**

### **2. Lauf in Soest**

geschrieben von Kai

Nach dem für alle erfreulichen Auftakt zum Nextel-Scale-Cup im Raceway-Witten, stand nun der 2. Lauf bevor. Die gute Atmosphäre im CCT ist ja hinlänglich bekannt, und so wurde eigentlich mehr gefachsimpelt als trainiert. Stattdessen wurde zur Reifen- und Übersetzungsfrage lieber aus dem Kaffeesatz gelesen und um 13:30 Uhr stand die erste Startgruppe bereit.

Alle fragten sich nun, ob Olli Leimbach es mit seinem neuen Dodge schaffen würde, seine Startgruppe zu dominieren und eventuell das erste 3 Min.-Rennen für sich zu entscheiden. Um dies zu vereiteln, hatten sich Dirk Schulz,

Frank Scheid, Bernhard Müller und Denis Formella einiges vorgenommen. Es kam wie es kommen musste, Olli ließ sich nicht die Butter vom Brot nehmen und gaste kräftig an. Alle anderen versuchten natürlich ihr möglichstes auf dem sehr flüssig zu fahrenden Kurs, um dagegen zu halten. Nach 18 Minuten spannender Zweikämpfe stand jedoch Olli als strahlender Sieger seiner Startgruppe fest, gefolgt von Dirk, Denis, Frank und Bernhard. Zwischen den letzten Dreien ging es jedoch so eng zu, das kurz vor Ende, die Spannung richtig in der Luft zu spüren war.

Die zweite Startgruppe bestand aus Kai Christian, Peter Licht, Ralf Ludorf und Lutz Müller.



Kai hatte sich natürlich vorgenommen, seine Position von Startplatz 1 aus zu verteidigen und wenn möglich natürlich als Gesamterster das 3 Minuten Rennen zu gewinnen. Zugegebener Maßen setzte die Meute alles daran, dies zu verhindern, was ihr schließlich auch gelang. Nach mehreren Unfällen wurde Kai auf den 2. Platz der Startgruppe verwiesen, ein sich lösender Motor brachte Ralf um seinen verdienten Lohn und so gewann Peter Licht die zweite Startgruppe vor Kai Christian, Lutz Müller und Ralf Ludorf.

### Ergebnis 3 Minuten Rennen:

Olaf Leimbach (137,38 Rd.), Peter Licht (137,24), Kai Christian (136,23), Lutz Müller (134,29), Dirk Schulz (133,80), Frank Scheid (132,52), Denis Formella (132,41), Bernhard Müller (130,69) und Ralf Ludorf (92,82).



Im 8 Minuten Lauf wurde nun in der Aufstellung nach den Ergebnissen des 1. Rennens gestartet.

Dirk Schulz ließ nichts anbrennen und konnte seine Führung kontinuierlich auf seine Verfolger ausbauen. Hinter ihm tanzte jedoch der Papst im Kettenhemd. Immer wieder wechselten die Positionen zwischen den Fahrern, wobei ihnen zu Gute kam, innerhalb der 8 Minuten pro Spur die ein oder andere Scharte wieder auszuwetzen. Der Pechvogel des Tages blieb leider Ralf Ludorf. Zurückzuführen auf den Crash im ersten Rennen, bei dem sich sein Motor löste, hatte wohl sein Chassis etwas ab

bekommen, auf jeden Fall neigte sein Fahrzeug in Rechtskurven zum unkontrollierten umkippen, so dass er entnervt aufgab, um nicht in die tobenden Zweikämpfe versehentlich einzugreifen. Dirk verwies also Denis, Frank, Bernhard und Ralf auf die Plätze.

In der zweiten Startgruppe wollte jeder natürlich den 1. Platz für sich gewinnen, vor allem Kai, dessen Gesamtführung auf dem Spiel stand. Es sollte jedoch das Rennen von Peter Licht werden. Kai und Lutz verstrickten sich im ersten Turn in permanente Zweikämpfe, wodurch sie hinter die beherzt angasenden Peter und Olli kontinuierlich zurück fielen. Auch für Olli sollte es nicht ganz reichen, bedingt dadurch, dass er auf Spur 1 von vornherein auf Attacke, mit all ihren Konsequenzen, fuhr, handelte er sich einen Rückstand ein, der, bedingt durch das nahezu gleiche Niveau der Fahrzeuge und Fahrer, nicht mehr aufzuholen war. Somit kann man an dieser Stelle nur Peter Licht zu einem fehlerfreien Rennen und verdienten Sieg gratulieren. Auf den Plätzen folgten Olli, Kai und Lutz, welche es schafften, sich noch vor Dirk aus der ersten Startgruppe zu halten.

### Ergebnis 8 Minuten Rennen:

Peter Licht (363,00 Rd.), Olli Leimbach (362,34), Kai Christian (359,64), Lutz Müller (358,40), Dirk Schulz (354,46), Denis Formella (348,82), Frank Scheid (348,50), Bernhard Müller (348,45) und Ralf Ludorf (104,00).

Nachdem sich zum Schluss noch alle über den bereitstehenden Kuchen (ich glaube nicht, dass Bernhard ihn selbst gebacken hat) hermachten, war aber für alle klar, am 09.04. gibt's im Heaven in Wuppertal Revanche.

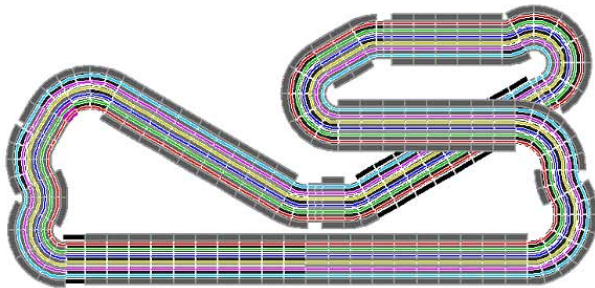
In diesem Sinne  
Kai

## Vintage Slot Classic

2. Lauf am 25. März 2006 in Herzebrock

geschrieben von Nick Speedman

Am Samstag, den 25. März 2006 ist es wieder so weit, die VSC Racer treffen sich zum zweiten Lauf der Saison 2006 bei Marion und Thomas Schweizek in Herzebrock. Mit unseren Gastgebern gemeinsam wünschen wir den Frühling herbei.



Streckenlayout beim Slotpoint

Die kurze Grußbotschaft veranschaulicht den frommen Wunsch. *„Wir leben noch und es geht auch mit großen Schritten aufwärts, nach diversen Rohrbrüchen in diesem Winter ist nun ist nun der Bahnraum gut isoliert, ein Notausgang ist ebenfalls angebracht. Es hat sich also viel getan seit dem letzten Vintage Rennen. Neue Schrauberplätze sind in den letzten Wochen entstanden und es wird fleißig weiter gewerkelt. In den folgenden Wochen wird die Bahn noch aufwendiger dekoriert, ein neuer Anstrich und viele andere Dinge hinzu, der Slotpoint wird in einer der folgenden WWW über die weiteren Neuerungen berichten.“*



Fahrerstand im Slotpoint

Ich hatte ja schon häufiger berichtet, dass der Slotpoint ein Bindeglied zwischen den aktiven Racern des Nordens und wilden Westlern ist. Thomas Schweizek fährt nicht nur eine Reihe Rennserien im WW mit, sondern engagiert

sich auch bei Rennserien im Norden. Daher ist es für uns immer wieder spannend, ob wir wieder neue Gesichter am kommenden Samstag kennen lernen werden. Voller Hoffnung gehe ich davon aus, dass Heiko B., Markus S., Andreas H., Uli S. und Volker S. auch zum zweiten Saisonlauf wieder kommen werden.



Starterfeld der Klasse Sports bis '61 ...

Die Strecke im Slotpoint ist eine der Austragungsorte, die von vielen Serien mit Fox-Motörchen angesteuert werden. Daher erübrigt sich eine Diskussion über die Höhe des Bahnstroms kommenden Samstag.

### Slotcars und Technik ...

Bei den Formelfahrzeugen kann die Übersetzung frei gewählt werden. Die Motorposition entspricht der Anordnung als Inliner. Der Hinterreifen darf bis zu 28,5 mm herunter gefahren/geschliffen werden.

In der Sports Klasse bis einschließlich Baujahr '61 ist jetzt die Ausgestaltung des Cockpits Pflicht. Das Material der Vorderreifen ist freigestellt. Natürlich wird auch diesmal vor dem Rennen, das Fahrzeug „Best of Show“ gekürt. Thomas Willner hat hierzu wieder einen gerahmten Kunstdruck vorbereitet.



Alfa 159 ohne Verkleidungsbleche.

Wir freuen uns auf den zweiten Renntag der VSC Saison 2006. Bei die Größe des Starterfeldes wünsche ich mir eine Zahl größer zwanzig. Bitte tragt Eure Wünsche direkt am Rennntag vor, und lest nochmals aufmerksam das Reglement.

Ich wünsche Allen eine gute Anreise.

**Alles weitere gibt's hier:**

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

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

**Adresse**

Slotpoint  
Quenhorner Straße 9  
33442 Herzebrock

**URL**

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

**Strecke**

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

**Zeitplan**

**Freitag, 24. März 2006**

ab 17.00h - 21:00h freies Training

**Samstag, 26. März 2006**

ab 09:00h - 11:00h Training

danach Fahrzeugabnahme aller Klassen

ab 12:30h Rennen, Formula

ab 14:00h Rennen, VSC Sport