

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 65 -

5. Juni 2006

Editorial

Moin Folks . . . die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 65 schaut beim zweiten Classic Formula Day des Jahres in Siegen vorbei und auch ein paar Zeilen zur „Elefantenrunde“ im Neuwerk sind geschrieben . . .

Kommendes Wochenende fährt schon wieder die GT/LM - und zwar in Moers den 4. Lauf. Auch die Trucks sind aktiv und gleichfalls am Niederrhein, jedoch am Sonntag und dann in Kamp-Lintfort . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 2. Großer Preis von Siegen /
2. Classic Formula Day 2006
am 3. Juni 2006 in Siegen
- G30 Treffen
am 5. Juni 2006 in Vohwinkel
- GT/LM Serie
4. Lauf am 10. Juni 2006 in Moers
- Craftmans Truck Serie
4. Lauf am 11. Juni 2006 in Kamp-Lintfort

2. Großer Preis von Siegen / 2. Classic Formula Day 2006

am 3. Juni 2006 in Siegen

geschrieben von Taffy

Vorgeplänkel

Für die Freunde des historischen Formelrennsports im Maßstab 1:24 gibt es die Vintage Slot Classic (VSC), seit 2005 die Classic Formula Days (CFD) - und es gibt den „Großen Preis von Siegen“!

Emanuel Vandenryt von der Scuderia Siegen richtet diese Veranstaltung für Formelrennwagen nach dem Reglement der VSC einmal im Jahr mit der Maßgabe aus, dass die Rennstrecke der Formelrennen der 50er und 60er-Jahre maßstäblich „erfahren“ werden soll. Auf der schönen Siegener Holzbahn bedeutet das: 6x10 Minuten Fahrzeit!



Für die Veranstalter der Classic Formula Days bot sich dieser Rahmen an, um nach eigenem Reglement um die Wette zu fahren. Eine Absprache mit der Scuderia für das diesjährige

Event war daher schnell getroffen .

Als Termin war nur der Pfingstsonntag möglich. Mit Spannung erwarteten daher Emanuel Vandenryt, Peter Hartmann und Taffy Ulrich, wie viele Teilnehmer wohl an diesem doch oft traditionell der Familie gewidmeten Tag den Weg nach Siegen finden würden.

Kompakt . . .

- 16 Starter in je 2 Klassen am Regler . . .
- Thomas Strässer räumt alles ab, was zu gewinnen ist . . .
- Ein entspannter, aber auch langer Classic Formula Day . . .
- Konzept der „2 Events in einem“ geht voll auf !!

Am Renntag fanden sich dann insgesamt 16 Starter für CFD und „Großen Preis“ ein. Besonders erfreulich: Es waren nicht nur die „üblichen Verdächtigen“, also die schon aus der VSC bekannten Gesichter, sondern mit Uli Strebinger, Onno Tiemens und Uwe Geissler auch „neue“ und prominente Teilnehmer.

Da fast alle Fahrer mit eigenen Fahrzeugen antraten (wobei einige Cars mehrfach zum Einsatz kamen), musste von den CFD-eigenen Leihfahrzeuge nur eines zum Einsatz kommen.

Der Ablauf der Veranstaltung war so geplant, dass die Heckmotorklasse der CFD mit einem Sprintrennen von 6x3 Minuten den Anfang machte. Daran schloss sich der Große Preis von Siegen an, dessen Ergebnis gleichzeitig für die Ermittlung des CFD-Gesamtsieges gewertet wurde.

Bei der Fahrzeugabnahme der Heckmotorwagen zeigte sich, dass drei Monate Vorlaufzeit für die Vorbereitung eines Formelrenners mit den nötigen Anpassungsarbeiten und der meistens erforderlichen Herstellung von Einzel- und Beschlagteilen wohl oft nicht ausreichten. Einige vorgestellte Wagen konnte man nur als fahrfertige Halbfabrikate bezeichnen (Halbfabrikat: „Als **Halbfabrikate** bezeichnet man teilweise fertig erzeugte Vorprodukte, welche entweder zur späteren Verarbeitung im eigenen Unternehmen an Lager gelegt oder an andere Unternehmen geliefert und dort fertig produziert werden.“).



Noch in Arbeit: Ferrari 156 F1 Monaco . . .

Dennoch wurden alle Wagen zugelassen - selbst, wenn der Fahrer unter Missachtung aller Sicherheitsvorschriften nur auf einer Apfelsinenkiste Platz nehmen konnte, wie obiges Foto zeigt. Der Ferrari 156 F1 Monaco wird bis zum nächsten CFD sicher noch unter den modellbaukundigen Händen von Emanuel Vandenryt zu einem echten Kleinod heranreifen.

Als Newcomer in der Formelszene zeigte aber beispielsweise Uli Strebinger, dass es durchaus möglich ist, mit einem fertig und schön aufgebauten Fahrzeug anzutreten.

CFD-Heckmotorklasse bis 1965

Ziemlich pünktlich konnte nach Einteilung von drei Startgruppen der Lauf der Heckmotorboliden beginnen. Dank sei an dieser Stelle Onno Tiemens gesagt, der neben Emanuel Vandenryt und Sascha Laukotter den größten Teil der Rennleitungs-Orga auf sich nahm.



Schon fertig: Lola F1 1962

In der ersten Startgruppe traten neben den Youngsters Nick Hartung und Robert Willner Uli Strebinger, Onno Tiemens und Taffy Ulrich an. Nick und Robert beide im Cooper, Nick in dem von Papa Jens, Robert im CFD-Leih-Cooper. Da beide aus unterschiedlichen Gründen die Fahrzeuge heil ins Ziel bringen wollten, zügelten sie ihr jugendliches Temperament und alles ging gut. Für Nick reichte die Rundenzahl von 129,68 immerhin für den achten Platz. Robert tat sich dann doch etwas schwerer mit dem ungewohnten Fahrverhalten des Heckmotorboliden und pilotierte den dunkelblauen Cooper, der beim letzten CFD noch für den Kampf um den ersten Platz gut war, auf Position 15. Onno setzte als erster von drei Fahrern den seltenen Ferrari 156 F1 Monaco ein und pilotierte ihn auf den fünften Platz in dieser Klasse. Der Wagen, an dem noch bis kurz vor dem Rennen hektisch geschraubt wurde, zeigte bereits beim ersten Einsatz sein hohes Potential. Es sollte sich jedoch unter den beiden anderen damit startenden Fahrern noch zeigen, dass dies noch längst nicht ausgereizt war. Uli Strebingers Lola belegte den elften Platz, auch da geht sicher noch mehr. Pechvogel des Rennens war Taffy, dessen Lola nach falschem Einsetzen in Folge einer Terrorphase an der Bande zerschellte und nach provisorischer Reparatur stark beschädigt das

Rennen wieder aufnahm. Gleiche Schäden nahm hierdurch die Psyche des Fahrers, bei dem im Anschluss nichts mehr lief. Selbstkritisch sei gesagt, dass die Rundenzahl in dieser Startgruppe mit Sicherheit höher gelegen hätte, wenn es nicht so viele durch Taffy verursachte Unfälle gegeben hätte. Hier kann ich mich bei meinen Mitstreitern nur entschuldigen.

In der zweiten Startgruppe übernahm Günter Benecke den Ferrari von Onno, um als Heimascari zu zeigen, wo in Siegen der Hammer hängt. Die erzielte Rundenzahl von 137,2 markierte letztendlich den zweiten Platz. Gleich danach ein hochmotivierter Sascha Laukotter, der einen von zwei weißen BMW F2 in dieser Startgruppe pilotierte. Das Fahrzeug war als nahezu fertig zu bezeichnen und brachte damit etwas mehr Gewicht auf die Strecke als der, nennen wir es einmal so: nicht ganz so komplette BMW von Thomas Strässer, der in dieser Startgruppe von Uwe Geissler pilotiert wurde. Sascha bedrängte gleich Günter B. und sicherte sich durch couragiertes und angriffslustiges Fahren mit 136,62 Runden einen hervorragenden dritten Platz. Und dass, obwohl ihm Robert Ehls Lotus 25 mit ohrenbetäubendem Getriebegeräusch innerhalb kürzester Zeit heftige Kopfschmerzen bereitete. Den Lotus und auch Robert kümmerte das wenig, im Gegensatz zu den großen Vorbildern fiel das Car nicht auf der Ziellinie auseinander, sondern parkte hinterher selbstbewusst auf Platz 10. Thomas Willners schöner Revell-BRM hat leider immer noch nicht zu seiner potentiellen Einsatz-Form gefunden, bewegte sich zwar unauffällig, aber eben auch nicht besonders schnell über die Strecke, während rot und weiß rechts und links an ihm vorbeiflogen. Das Resultat war Platz dreizehn. Uwe Geissler konnte, anders als im folgenden Rennen, mit dem Leih-BMW hier noch nicht sein volles Potential ausspielen, erreichte aber dennoch Rang 6.

In der dritten Startgruppe zeigte dann Thomas Strässer, dass es mit dem gleichen Fahrzeug noch ein wenig schneller geht und beendete den Lauf der Heckmotorwagen souverän als Sieger mit 140,28 Runden.

Ingo Heimanns „gelbe Gefahr“, der Cooper T60, der beim letzten in Siegen durchgeführten CFD noch mit um den Sieg fighten konnte,

zeigte leider Formschwächen: Platz 12. Dagegen konnte Peter Hartmann auch diesmal den auch schon aus früheren Rennen bekannten seltenen Kitty-Ferrari 156 absolut sicher fahren und auf den siebten Platz stellen.

Jens Themsfeldt musste sich im internen Vater-Sohn-Duell seinem Filius (wenn auch nur knapp) geschlagen geben, trotz hochkonzentriertem Blick blieb es bei ihm am Schluss bei Platz neun.

Berufsbedingter Zeitmangel ließ Andreas Huth diesmal nur mit einem wenig modifizierten Carrera-BMW F2 antreten, der leider optisch wie fahrwerkstechnisch nicht ganz konkurrenzfähig war. So blieb für ihn nur der undankbare letzte Platz (16). Hoffen wir, dass in Kürze der seit mehreren Rennen im sich weiterentwickelnden Rohbaustadium gezeigte Lola bald auf eigenen Rädern steht.

Obwohl dieser Lauf der Heckmotorrenner an sich ein Prolog zum folgenden „Großen Preis von Siegen“ sein sollte, hatte das Rennen doch allen schon viel Spaß gemacht und andererseits das zu Verfügung stehende Zeitkontingent heftiger als erwartet aufgezehrt. So ging es dann ohne größere Verzögerung an das Hauptevent des Tages. Im Vorfeld gab es zwar etwas Diskussionen um den Austragungsmodus des „Großen Preis“, da bei einer Fahrzeit von 6x10 Minuten zu lange Wartezeiten für die nicht beteiligten Fahrer befürchtet wurden, so dass 2x6x5- Minuten oder auch das Durchschleifen des kompletten Feldes vorgeschlagen wurden. Am Ende setzte sich jedoch Emanuel Vandenryt als Veranstalter mit dem Gedanken durch, dass eben nur der 6x10-Minuten-Modus dem Gedanken des Rennens für echte Männer entspräche.

Großer Preis von Siegen und CFD-Frontmotor-Klasse

Die Startaufstellung zum Großen Preis wurde durch ein jeweils 40-sekündiges Einzel-Qualifying herausgefahren. Die jeweils schnellste Runde bestimmte den Startplatz. Kurz vor Beginn des Rennens stieß noch Thomas Vössing leider als Einziger der Jungs vom „Slot im Pott“ zu den Rennbegeisterten. Den Start der Heckmotorklasse hatte er zeitlich nicht geschafft, kam von Verkehr und sich-Verfahren ziemlich genervt an. Es sollte sich jedoch bald

zeigen, dass er dennoch im Lauf der Frontmotorrenner nichts anbrennen lassen würde.

Die Gruppe mit den am wenigsten schnellsten Quali-Zeiten machte den Anfang. Es traten gegeneinander an: Robert Ehl, Robert Willner, Uli Strebinger, Sascha Laukotter und Ingo Heimann. Ingo hatte die etwas differierenden Reglements nicht auseinanderzuhalten gewusst und brachte einen 1958er Cooper an den Start, der zwar dem Reglement des Großen Preises entsprach, aber nicht dem Reglement der Frontmotorklasse des CFD („FRONTmotorklasse, Ingo“). Da kein passendes Frontmotorfahrzeug zur Verfügung stand, wurde er als einmalige Ausnahme in der Geschichte der CFD mit in die Wertung der Classic Formula-Frontmotorklasse genommen. Als ob dies nicht schon Aufregung genug wäre, musste sich Ingo während des Rennens dann noch mit dem von Vorderachsschwäche befallenen Lancia D50-Prototyp von Sascha Laukotter auseinandersetzen. O-Ton: „Das ist ja ein Terrorist. Mindestens 18 bis 30 Terrorphasen gehen auf das Konto von Sascha“. Hiervon völlig unbeeindruckt zog Robert Willner mit seinem schnellen BRM seine Runden, was ihm am Ende trotz des etwas chaotischen Laufes den achten Platz sicherte. Alle anderen Starter dieser Gruppe mussten mit einem Ergebnis im zweistelligen Bereich vorlieb nehmen. Erschöpft von dem durch viele Unfälle und Terrorphasen weit über 60 Minuten ausgedehnten Lauf räumten sie ihre Fahrerplätze der zweiten Startgruppe, die sich aus Thomas Willner, Peter Hartmann, Emanuel Vandenryt, Nick Hartung, Thomas Vössing, und Taffy Ulrich zusammensetzte, die letzten drei jeweils auf Mercedes W196.

Als Emanuels wunderschöner Ferrari 375 mit technischen Problemen zu kämpfen hatte (leider dadurch nur vorletzter Platz), schien dies Peter zu einem heftigen Angriff gegen die versammelte Mercedes-Armada anzustacheln. Hierbei gelang es ihm, sowohl Taffy, dessen Benz an Konditionsschwäche litt, als auch Nick, dessen eigene Konditionsschwäche ihn zu oft aus dem Slot warf, hinter sich zu lassen. Für ihn wurde nach überzeugender Leistung Platz sieben angezeigt.. Auch Thomas Willners Maserati 250F in den argentinischen Rennfarben hatte Probleme mit der Technik, trotz (reglementswidrigen, jedoch geduldetem)

Fahrzeugwechsel war damit nur ein hinterer Rang zu holen. Thomas Vössing jedoch überzeugte mit einer Rundenzahl von 428,64, die für den fünften Platz gut war. So hatte sich die Anreise aus Gelsenkirchen für ihn doch noch gelohnt, wenn er auch, da PC-technisch als „Namenlos“ geführt, bei der Siegerehrung erst darauf aufmerksam machen musste, dass er doch auch mitgefahren war...

Spannend sollte sich dann noch mal für alle der Lauf der Spitzengruppe erweisen. Für Teilnehmer, Einsetzer und Zuschauer erschwert wurde der Lauf durch die Tatsache, dass neben Onno Tiemens' gelbem Talbot fünf rote Autos auf der Bahn standen. Durch verschiedene Karosseriedefekte sollte im Laufe des Rennens die Unterscheidung dann einfacher werden... Auch in der Spitzengruppe machte sich durchaus gelegentlich Aufregung breit. Ob es an der (Über-)Motivation lag? Jens Themsfeldt wurde kurz mal richtig laut, als seiner Alfetta bei einem Crash der komplette Vorderbau verlustig ging. Bei dieser Gelegenheit zeigte ein Blick in sein Gesicht, woher das Farbschema seiner Alfetta eigentlich stammt. Günter Beneckes Ferrari Supersqualo und Uwe Geißlers wunderschön aufgebauter Ferrari-Lancia D50 kamen sich ebenfalls ins Gehege, was den als Einsetzer tätigen Peter Hartmann das Bonmot vom „Ferrari-Suizid“ prägen ließ.



Ferrari_Lancia D50 von Uwe Geissler . . .

In der Folge hatte Uwe tatsächlich mit einem wandernden Hinterreifen liebe Not. Als dann noch Getriebeprobleme den Lancia immer lauter werden ließen, wurde der Lauf kurz unterbrochen, um Jens und Uwe einen kurzen Boxenaufenthalt zu ermöglichen. Sehen wir es so: dem prominenten Gast in unseren Reihen wurde hiermit Respekt gezollt. Völlig unauf-

fällig fuhr dagegen Thomas Strässer mit seinem als Alfa getarnten Ferrari 375 einem ungefährdeten 445,46-Runden-Sieg entgegen. Trotz der Probleme mit seinem Ferrari-Lancia belegte Uwe Geissler dann doch noch mit 432,61 Runden einen hervorragenden zweiten Platz. Ob Onno Tiemens' Leistung, mit 432,58 Runden den dritten Platz zu belegen, auch der Tatsache zuzuschreiben war, dass er als einziger sein Car sicher identifizieren konnte? Die übrigen Platzierungen in der Spitzengruppe: Günter Benecke 4., Jens Themsfeldt trotz beschädigter Front 6., Andreas Huth 9. Platz. Leider bleibt auch der sehr detailliert aufgebaute Maserati 4CLT, auch im Original ein Traumwagen, in der harten Auseinandersetzung nicht vor größeren Blessuren verschont.

Dieser Lauf hatte jedenfalls trotz vorgerückter Stunde alle Teilnehmer zurück an die Bahn geholt, die Spannung knisterte geradezu und auch einem erfahrenen Mann wie Uwe Geissler zitterten hernach die Hände.

In die Siegerehrung teilten sich danach Taffy Ulrich für die Classic Formula Days und Emanuel Vandenryt für den Großen Preis von Siegen. Es gab neben den von Uwe Schöler (Formula-Chassis); Guido Dickel (Formula-Reifensätze) und Emanuel Vandenryt (Formelkarosse aus Resine) ausgelobten Sachpreisen, die im Rahmen des GP von Siegen vergeben wurden, jeweils einen GP-Pokal und zwei CFD-Pokale.



Die Blechparade ...

Um es kurz zu machen: das ganze Blech wurde von einem Mann weggeschleppt: Thomas Strässer, der völlig verdient und mit großem Abstand die Rennen des Tages für sich entscheiden konnte. Hierfür noch mal herzlichen Glückwunsch!



Der strahlende Sieger: Thomas Strässer ...

Gegen 19.30 Uhr ging schließlich ein ereignisreicher Renntag mit dem Gefühl einer angenehmen Erschöpfung zu Ende und mag auf der Rückfahrt noch für manche Fahrgemeinschaft Gesprächsthema gewesen sein.

Peter Hartmann und ich danken jedenfalls Emanuel Vandenryt und dem Scuderia-Team für die hervorragende Kooperation bei der Gestaltung des Doppelevents.

Gleichzeitig darf ich, glaube ich, auch in Emanuels Namen den Teilnehmer ein Dankeschön sagen für einen wunderschönen Tag.

Ausblick

Die im Verhältnis zum letzten Event um fast die Hälfte gestiegene Teilnehmerzahl lässt uns hoffen, dass unsere „Serie“ auch weiterhin für Formelrenner-Freunde attraktiv bleibt.

Bei aller Freude an einer lockeren und unverkrampften Durchführung des Events bleiben beim CFD-Veranstalterteam jedoch ein paar

Wünsche für die nächsten Veranstaltungen in diesem Jahr:

- Am dringlichsten: Die Fahrzeuge insbesondere der Heckmotorklasse sollten in Zukunft bitte nicht nur fahrfertig sein, sondern auch von der Optik her komplett und den Anforderungen des Reglements entsprechen.
- Auf das technische Reglement wird stärker geachtet werden, insbesondere, was Bodenfreiheit und Reifengröße angeht.
- Wir weisen darauf hin, dass in Zukunft Fahrzeugwechsel während eines Laufes nicht mehr gestattet sind.
- Notwendige Reparaturen sind, abgesehen von Schäden, die durch falsches Einsetzen entstehen, nur noch während eines Laufes durchzuführen. Es wird keine „Reparaturpausen“ (Unterbrechung des Bahnstromes) während eines Laufes mehr geben.

Durch Beachtung der o.g. Punkte möchten wir zu einer gerechteren Bewertung kommen und

damit letztlich den Spaß an der Sache für alle Teilnehmer erhöhen!

Der 3. Classic Formula Day 2006...

...wird am **09.09. 2006** auf der Bahn von Michael Ortmann in **Kottenheim** stattfinden. Peter Hartmann und ich würden uns freuen, möglichst viele der gestrigen sowie vielleicht ja auch wieder einige neue Kombattanten hierzu begrüßen zu dürfen.

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

Slotcars und Reglement

Reglement und Fahrzeugliste können bei Taffy Ulrich abgerufen werden (vonHayn-Ulrich@t-online.de).

Alles weitere gibt's hier:

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

G30 Treffen

am 5. Juni 2006 in Vohwinkel

geschrieben von Patrick

„Der Hellblaue rief und alle kamen !?“ Naja - nicht wirklich, um Patrick's Leitspruch zu zitieren . . .

Eingeladen waren zum Smalltalk sämtliche Bahn-/Clubchefs sowie die Rennserienveranstalter des Wilden Westens. Man wollte „sich näher kennen lernen und Erfahrungen austauschen“ . . .



Angeregt und aufmerksam geführte Unterhaltung - angesagt am Pfingstmontag im Neuwerk unter dem Motto „G30“ . . .

Laut Linkliste des Forums weist der Wilde Westen rund **30 öffentlich zugängliche Bahnen** auf. Das ist arg tief gestapelt, da längst nicht alle Bahnen in NRW in der Linkliste aufgeführt sind. Dazu enthalten die „Rennserien-West“ 12 clubübergreifende 1:24er Rennserien sowie fünf große Einzelevents. Was - zumindest bezogen auf die Events - so auch nicht ganz passt.



Ist zwar nicht der Braunbär aus dem Wendelstein - aber endlich ist „HaJü“ einmal richtig erledigt . . . ☺ ☺

Personelle Überschneidungen berücksichtigt, hatte diese „Elefantenrunde“ (*sagt der Schleichende !! ☺☺*) das Potential auf rund 40 Folks. Dass die nicht alle den Weg nach Vohwinkel finden würden, war anzunehmen. Aber immerhin kam ein illustrier Kreis zusammen - 11 von 12 Rennserien waren durch den oder die Chefs repräsentiert (!!): DSC-West, DTM, GT/LM, Gruppe 245, Käfer-Cup, NASCAR alt, NASCAR neu, NEXTEL Scale Cup, Trans-Am, Trucks und Vintage Slot Classic. Wenn das nicht wirklich „elefantös“ ist . . . ☺ ☺

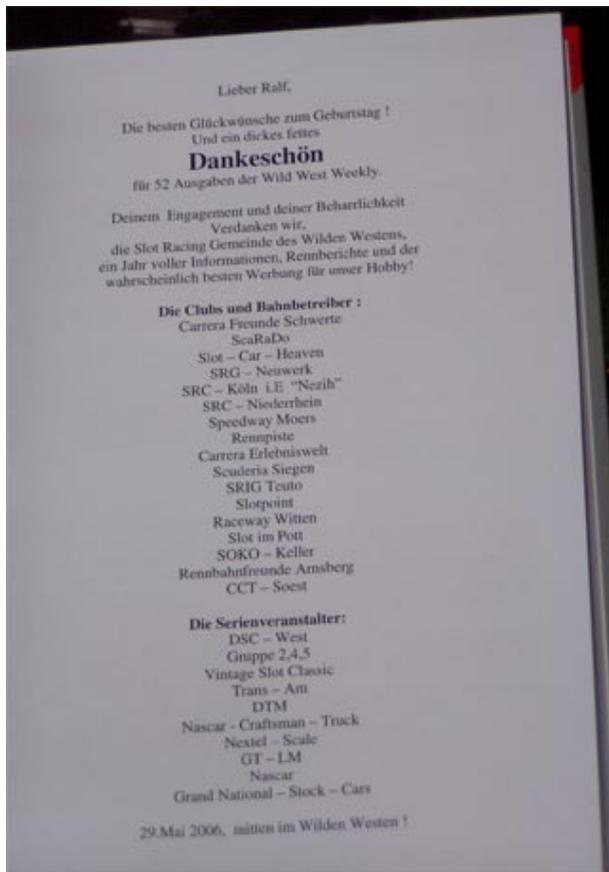
Auch die Bahnen bzw. Clubs waren zu ca. 50% vertreten. U.a. konnte Patrick Vertreter aus Bad Rothenfelde, Dortmund (ScaRaDo), Duisburg, Düsseldorf (SOKO), Gelsenkirchen, Herzebrock, Kamp-Lintfort, Köln, Moers (Speedway), Siegen, Stollberg, Vohwinkel, Witten und Wuppertal begrüßen. Dies ergab in Summe die angepeilten „G30“ - sprich runde 30 Personen, welche sich bei Kaffee und Kuchen wunderbar unterhielten . . .



Aufgepasst !! - denn nicht nur Smalltalk war angesagt . . . ☺ ☺

Doch nicht nur dem Smalltalk wurde gefrönt; man hatte auch einen offiziellen Teil geplant: Top 1 der Veranstaltung war insbesondere für den Autor dieser Zeilen arg überraschend (sogar die Familie war informiert, nur eben er nicht !!). Serienbetreiber und Bahnchef hatten zusammen gelegt und überreichten das erste Jahr der WWW mit 52 Ausgaben als Buch gebunden an den Schleichenden - als Dankeschön für „ein Jahr voller Informationen, Rennberichte und der wahrscheinlich besten Werbung für unser Hobby!“

Man sah den alten Mann verblüfft und sprachlos - bis er dann neben dem Dankeschön das tolle Lob an die Mitautoren (von diesen waren Andy, Freddy, Nick, Patrick und Thomas anwesend) weitergeben konnte.



Selbst der Dank war im Buch gebunden !! - Merci Leute . . . !!

(Nee Jungs, das ist fies, wenn man darüber selbst schreiben muss !!

Herzlichsten Dank an alle, die mir vorhin entwischt sind bzw. die heute Nachmittag nicht dabei sein konnten !!)

Also schnell zu Top 2 ! Man erörterte intensiv die Möglichkeit einer Vereinheitlichung der verschiedenen Gruppe C Reglements im Westen. Die Gruppe C wird aktuell zumindest auf 12 Bahnen als Clubserie gefahren - aber fast jedes Reglement weicht ein wenig vom anderen ab. Hier ein bisschen zu vereinheitlichen, um Besuche zu ermöglichen oder die Ausrichtung von Einzelevents (ohne dass neue Slotcars gebaut werden müssen) oder gar die Geburt der Serie No.13 zu erleichtern . . . zumindest nicht so einfach von der Hand zu weisende Argumente . . .



Elferrat !? Weit gefehlt . . . konzentriert und diszipliniert beackerte man das Thema Gruppe C im Wilden Westen . . . !!

Am Ende des Nachmittags hatte die Runde einen tragfähigen Kompromissvorschlag erarbeitet. Man darf gespannt sein, wie dieser in den Clubs aufgenommen wird.

Beeindruckend war übrigens, wie die runden 30 Leute am Thema arbeiteten und die Sache weiterbrachten. Da war der Schleichende das zweite Mal an diesem Tag echt überrascht.

Das Schlusswort zum Top 2 hatte unser Nick: „Auch wenn die Diskussion jetzt eigentlich zu Ende ist, . . .“. Aber er hatte halt ein schönes Resümee, unser Nick . . . ☺ ☺

Nicht nur das schöne Schlusswort scheint alle Anwesenden soweit beeindruckt zu haben, dass man sich künftig regelmäßig in dieser Runde treffen will. Die nächste „G30“ ist für den 1. November 2006 geplant. Weitere Informationen werden zu gegebener Zeit folgen . . .

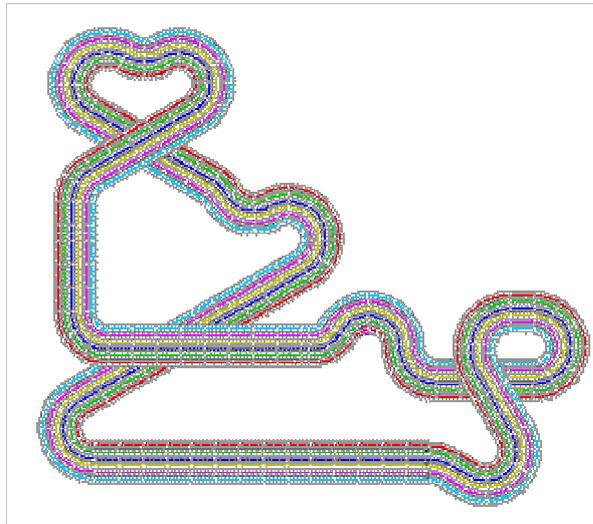


Gruppenbild mit Dame - nicht alle, aber fast alle aus der „G30“-Runde . . .

(Wer hat eigentlich den RI herein gelassen !?)

GT/LM Serie

4. Lauf am 10. Juni 2006 in Moers



Der 36m-Kurs in Moers zählt zu den anspruchsvolleren der GT/LM-Serie . . .

Nachdem die Entscheidung hinsichtlich der Titelträger 2006 quasi bereits zugunsten von Laufenberg/Nötzel gefallen ist, darf man sich für den anstehenden vierten Lauf der GT/LM in Moers beruhigt dem Fight um die Plätze 2 und 3 widmen; das sollte ausreichend Spannung vermitteln.

Bolz/Bolz auf P2 haben Druck von Schnitzler/Schnitzler (P3). Bereits in 2005 waren die Moerser Junioren auf ihrer Heimbahn schneller als „Breit und Lang“. Klappt dies in 2006 erneut, dürfte vom aktuellen Vorsprung von Ste-/WeBolz nicht mehr viel übrig sein.

Team Jung/Schäfer okkupiert P4; die Teams Rohmann/Vorberg sowie Baum/Hesse teilen sich P5. Dazwischen liegen müde 11 Punkte - das ist nicht viel. Der Racing-World-Chef und sein Belgier werden Obacht geben müssen !!



Obacht ist angesagt - Jung/Schäfer performten eher mäßig in Siegen; jetzt ist P4 in Gefahr . . .

Nötzel (sen.)/Quadt liegen auf der Lauer (P7) und kennen sich in Moers ganz nett aus. Bleiben Fischer/Fischer - nach zwei dritten Plätzen und einem Streicher weisen sie einen besseren Durchschnitt als Bolz/Bolz oder Schnitzler/Schnitzler auf. Für Andrea und Patrick gerät Moers folglich zur „Justage“ für die weitere Saison: Erzielt man erneut eine gute Platzierung, darf man weiter vom Treppchen träumen - läuft's nicht so traumhaft, wird's schwer im Saisonverlauf . . .

Und sonst !? Vielleicht tauchen ja die zwei Niederrheinteam, welche beim ersten Lauf in Schwerte auftraten, wieder aus der Versenkung auf . . . Eifler/Severin bewiesen 2005 in Kamp-Lintfort, dass ein am Start vorwärts fahrendes Slotcar in ihren Händen bis auf Platz 4 gelangen kann.



Wenn er denn am Start vorwärts fährt - mit Eifler/Severin muss man am Niederrhein immer rechnen . . .

Hackstein/Tepass sind echte Heimascaris in Moers. Da sollte man die anderen Teams doch ein wenig ärgern oder gar Schnitzler/ Schnitzler ein wenig „supporten“ können . . . !?

Und wenn die Folks vom gastgebenden SRC Niederrhein wirklich pffiffig sind, haben sie genau zu diesem Zweck eh noch ein starkes Heimteam in petto . . . ☺ ☺

Ach ja - Training ist Dienstags und Donnerstags. Der traditionelle Freitag steht ganz im Zeichen der Fußball-WM . . .

Letzte Info - brandaktuell !! Werner ist nach der „Elefantenrunde“ im Neuwerk nicht zurück auf's Sofa – sondern ab in den Keller !!

Bereits nach drei Rennen der GT/LM gibt's neue Reifensätze . . . die Jungs haben im Neuwerk und Siegen Raubbau mit dem schwarzen Gold getrieben; die Gummis hatten teilweise nur noch weniger als 26mm Durchmesser. Neues Ausgangsmaß für Moers: 27,8mm ! Also stellt die Slotcars wieder auf diese Höhe

ein, damit der Stress bei der technischen Abnahme nicht so groß ist oder gar der junge Siggi grantelt . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

URL

www.src-niederrhein.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Historie

2005 (15 Teams)

1. Laufenberg / Nötzel	Nissan R390	569,29
2. Uhlig / Jung	Toyota GTone	565,49
3. Schnitzler / Schnitzler	Nissan R390	556,87
4. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	552,26
5. Hermes / Schäfer	Nissan R390	551,57
6. Buchs / Bickenbach	BMW V12 LMR	548,70

Zeitplan

Dienstag, 6. Juni 2006

ab 19:30h freies Training

Donnerstag, 8. Juni 2006

ab 19:30h freies Training

Samstag, 10. Juni 2006

ab 09:00h Training

ab 10:15h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

2004 (15 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	581,16
2. Christians / Rehse	Audi R8	578,92
3. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	557,91
4. Rohmann / Vorberg	Nissan R390	557,81
5. Barm / Boldt	BMW V12 LMR	555,71
6. Jung / Uhlig	Nissan R390	551,95

Craftmans Truck Serie

4. Lauf am 11. Juni 2006 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman



Craftsman Truck Mopar 1 auf dem 1 Meilen Oval in Dower ...

Der vierte Lauf der Rennsaison der Craftsman Trucks führt uns nach Kamp-Lintfort zum Carrera Service von Peter Meister. Schon beim letzten Rennen in den Räumen der CFS Schwerte wurde klar, dass diese Saison die Familie Stork (Manni und Oliver) beide Startklassen dominieren wird. Andreas Thierfelder bedauerte in jedem Gespräch in den letzten Wochen, dass er am letzten Muttertag Rennen nicht teilnehmen konnte. Dadurch wäre jetzt ja der Tabellenstand verzerrt. Recht hat er, aber das Streichergebnis wird erst zum Saisonabschluss berücksichtigt. Aber nächsten Sonntag kann er auf seiner Heimbahn seinen Punkte-

stand durch zwei Podestplätze weiter aufbauen.



Der Bahnraum bei Peter Meister ...

Dies und das ...

... die Starterzahl am kommenden Sonntag wird sicherlich die Größe von drei Startgruppen erreichen. Angesichts des großen Interesses der Rheinländer brauchen wir da keine Sorgen haben.

Beim Warmup Race mit den Trans-Am V8 Boliden stehen O. Stork mit A. Lippold im Clinch. Verfolgen werden wir, ob auch diesmal die Trans-Am Boliden wieder eine höhere Rundenzahl als die größeren Renntrucks erreichen.



Mark Martin, der Sieger des letzten Craftsman Truck Lauf am 02.06.06 in Dower Downs, DE, nahm nach 200 Rd. \$ 56.575,- mit nach Hause und diesen Monster Pokal ...

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

Zeitplan

Sonntag, 11. 06. 2006

ab 10:00 h - 11:30h freies Training

ab 12:00h Warmup, Rennen der Trans-Am

ab 14:00h Craftsman Trucks

Alles weitere gibt's hier:

[Speedway-Moers](#)