

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 102 -

19. März 2007

Editorial

Moin Folks . . . 6h von Köln und DSC-Cup in Neumünster am Samstag - und Käfer-Cup in Bad Rothenfelde sowie Trans-Am in Wuppertal am Sonntag. So lautet das Programm des zurückliegenden Wochenendes . . .

Das kommende Wochenende bestreiten der GT/LM-Auftakt in Schwerte und die Vintage Slot Classic in Kamp-Lintfort - jeweils am Samstag. Der Sonntag ist dem 2.Lauf zur LM'75 in Vohwinkel vorbehalten . . .

Die Ausgabe 102 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet durch die Autoren Andy Lippold (vom Käfer-Cup) und Andreas Rehm (von der Trans-Am) vom Renn-Geschehen am Wochenende . . .

Zwei Vorberichte widmen sich dem Kommen- den: Der Schleichende hat die GT/LM auf dem Kieker - enthalten sind in seinem Vorbericht auch **wichtige Infos zur Rennorganisation** !! Nick Speedman kennt solche Herausforderungen nicht - und freut sich auf einen gemütlichen und unbeschwerten VSC Samstag bei den Meisters . . . ☺☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Trans-Am
2. Lauf am 18. März 2007 in Wuppertal
- Käfer-Cup
2. Lauf am 19. März 2007 in Bad Rothenfelde
- GT/LM-Serie
1. Lauf am 24. März 2007 in Schwerte
- Vintage Slot Classic
2. Lauf am 24. März 2007 in Kamp-Lintfort

Trans-Am

2. Lauf am 18. März 2007 in Wuppertal

geschrieben von Andreas

Pünktlich um 10:00 Uhr fand sich die Trans-Am Gemeinde am Sonntag im Wuppertaler Slotcar Heaven bei Elke und Michael Wagner ein.



Michael Woitas bittet zur Abnahme . . .

Die Strecke sorgte mit ihren vielen Haken gleich von Anfang an für geschäftiges Treiben an Fahrer- und Schrauberplätzen.

Es ist ja bekannt, dass der Kurs die Slotracing-treibenden in zwei Lager teilt: Entweder man hasst oder man liebt ihn ☺☺

So auch bei den Trans-Am Fahrern. Während die bekennenden Heaven-Liebhaber Günter & Dennis Grabow recht relaxed an die Strecke gingen, haderte z.B. Björn Körner von Anfang an mit dem Geläuf. Neustarter Raphael Gdanitz und Ralf Thöne versuchten, sich zunächst einmal durch viele Trainingsrunden ein Bild zu machen.

Rennen bis 2 Liter . . .

Nach der technischen Abnahme, die wieder einmal von TK Michael Woitas souverän durchgeführt wurde, ging es zur ersten Startaufstellung. Gleich zu Beginn machten Vater und Sohn Grabow klar, wer in dieser Gruppe heute das Sagen hat. Insbesondere Dennis zog mit seinem Käfer unbeirrt seine Runden. Lediglich Günter konnte mit seinem nur 61mm breiten Toyota (zugelassen sind 67mm!) annähernd mithalten.

Die nachfolgende Viererbande mühte sich nach Kräften, sorgte jedoch mangels Steckenkenntnis für so manche Terrorphase. Schlussendlich gelang Ralf Thöne ein ungefährdeter

dritter Rang. Das zweite Vater-/Sohn-Duell entschied Dennis Kranefuß mit einer halben Runde Vorsprung auf Papa Martin für sich. Serienchef Freddy Külpmann balgte sich lange Zeit mit den beiden Ostwestfalen ´rum, bis ein abgesprungenes Motorritzel ihn auf den letzten Platz verbannte.



Auch in der TransAm gilt nach der Abnahme Parc Fermé . . .

Die folgende Sechsergruppe zeigte den Gesamtstand der Meisterschaft nach dem ersten Lauf in Dortmund, mit Ausnahme von Hans Bickenbach, der leider verhindert war.

Körner, als Führender auf Spur 1 gestartet, fand immer noch keinen Gefallen an dem Kurs und versuchte, das Rennen irgendwie im wahren Sinne des Wortes „über die Runden“ zu bringen. Dirk Schulz hingegen legte souverän den ersten 26-er Turn hin, gefolgt von Andreas Rehm (25), Uwe Pfaffenbach (24) und Björn Körner (23). Die auf den Spuren 6 und 5 gestarteten Michael Woitas und Raphael Gdanitz brachten es auf 22 und 21 Umläufe.

Die Abstände hielten sich während des weiteren Rennverlaufes, so dass die Platzierungen eigentlich klar waren. Eng wurde es über alle Spuren hinweg nur zwischen Gdanitz und Woitas, die munter P5 und P6 tauschten. Bei Stromabschaltung hatte Raphael Gdanitz dann schließlich mit lediglich 8 Teilstrichen die Nase vorn.

Das Gesamtergebnis der Klasse 1 (bis 2.000 ccm Hubraum):

1. Schulz, Dirk	153,89
2. Rehm, Andreas	151,99
3. Pfaffenbach, Uwe	145,47
4. Körner, Björn	143,12
5. Grabow, Dennis	143,00
6. Grabow, Günter	139,23

7. Gdanitz, Raphael	138,02
8. Woitas, Michael	137,94
9. Thöne, Ralf	133,45
10. Kranefuß, Dennis	128,12
11. Kranefuß, Martin	127,51
12. Külpmann, Detlef	123,76

Rennen über 2 Liter . . .

Nach der Mittagspause mit Chili, Gulaschsuppe und belegten Brötchen wurden die Big Blocks der Klasse 2 (über 2 ltr. Hubraum) an den Start gebracht.

War es die Nervosität? Die Strecke? Die Autos? Oder gar das Chili? Die erste Startgruppe war jedenfalls in erster Line durch die Häufigkeit der Terrorphasen geprägt, so dass wenig Renngeschehen mit Zweikämpfen aufkam. Es erinnerte schon mehr an einen Ausrollwettbewerb.

Lediglich Michael Woitas und Ralf Thöne boten eine einigermaßen sehenswerte Show, die Woitas schussendlich mit 2,5 Runden Vorsprung für sich entscheiden konnte. Mit einem Respektabstand von weiteren 3 Runden folgte Freddy Külpmann, hinter dem sich mit satten 7 Runden Abstand Raphael Gdanitz einreichte. Ebenfalls 7 Runden zurück folgte Dennis Kranefuß, lediglich 22 Teilstriche vor Erwin Trautmann. Das Schlusslicht bildete Martin Kranefuß, dem ein Lagerschaden fast die komplette Spur 5 versaute.

Spannend wurde es dann in der Gruppe der Erstplatzierten der Klasse 1.

Die ersten drei der Kleinen Klasse stoppten nach 32 Runden im ersten Turn alle in einer Runde, gefolgt von B.Körner mit 30 Runden. Günter und Dennis Grabow lebten mal wieder das Vater-/Sohn-Duell und wurden nach 29 Runden umgesetzt. Dieses änderte sich dann aber auf den folgenden Spuren, auf denen Günter seinem Filius jeweils eine Runde Rückstand einschenkte. Wiedergutmachung für die Klasse 1? Wer weiß?

Diese doch recht überzeugende Vorstellung brachte Günter dann in der Gesamtabrechnung auch noch eine halbe Runde Vorsprung vor Uwe Pfaffenbach ein, der das Tempo der beiden Führenden Schulz und Rehm nicht mehr mitgehen konnte.

Diese beiden lieferten sich einen spannenden Kampf, lagen sie doch bis zum vorletzten Turn

phasenweise Kopf an Kopf im Rennen. Dieser entscheidende Umlauf sah Schulz auf der schnelleren Spur 4, während Rehm auf der 6 versuchte, den Abstand nicht zu groß werden zu lassen. Schulz konnte diesen dennoch auf über 2 Runden ausbauen. Im letzten Turn konnte A.Rehm sich dann zwar wieder etwas an seinen Kontrahenten heranarbeiten, musste sich aber schlussendlich dem verdienten Sieger Dirk Schulz mit 1,75 Runden Rückstand geschlagen geben.

Björn Körner, heilfroh, diesen Tag einigermaßen hinter sich gebracht zu haben, belegte den für ihn unbefriedigenden 5. Rang vor Dennis Grabow, welcher heute in der großen Klasse überhaupt nicht zurecht kam.

Die Klasse 2 in der Übersicht:

1. Schulz, Dirk	193,04
2. Rehm, Andreas	191,35
3. Grabow, Günter	183,70
4. Pfaffenbach, Uwe	183,14
5. Woitas, Michael	181,34
6. Thöne, Ralf	179,79
7. Körner, Björn	179,01
8. Grabow, Dennis	176,79
9. Külpmann, Detlef	176,71
10. Gdanitz, Raphael	169,48
11. Kranefuß, Dennis	162,99
12. Trautmann, Erwin	162,74
13. Kranefuß, Martin	142,01



Aufmarsch zum Concours . . .

Nachspiel

Bezeichnend für den „neuen“ Wind in der Trans-Am, saß man nach dem Rennen noch bei Kaffee und sehr leckerem Kuchen zusammen und plauschte ein wenig, bis die einzelnen Teilnehmer sich mit einem fröhlichen „Wir sehen uns in 4 Wochen in Siegen!“ auf den Heimweg machten, jedoch nicht ohne sich beim Ehepaar Wagner für Verpflegung und Gastfreundschaft zu bedanken.

Rennleitung und Chronist schließen sich an dieser Stelle den Danksagungen noch einmal offiziell an.

Der nächste Lauf findet am 22.04.07 in Siegen statt!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

Käfer-Cup

2. Lauf am 19. März 2007 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy

Für einige Slotracer im Wilden Westen kommt es in letzter Zeit knüppeldick. Jedes Wochenende findet ein Lauf einer überregionalen Rennserie statt und bis Ostern wird sich daran auch vorerst nichts ändern. Nach Grand National Stock Cars, Craftsman Trucks und wieder Grand National Stock Cars stand dieses Wochenende der zweite Lauf der Käfer Cup West Rennserie auf der Bahn der SRIG-Teuto im Bad Rothenfelder Ortsteil Aschendorf an.

Die Gruppe der aus dem Ruhrgebiet angereisten Fahrer blieb am Sonntag recht überschaubar. Hermann Pasch war mit einem Stand auf der Modellbaumesse in Sinsheim vertreten. Justin hatte Zuhause eine Formel 1 Party organisiert und fiel somit ebenfalls aus. Walter Schäfer glänzte durch Abwesenheit. Immerhin hatten Hans Bickenbach, Ingo Heimann und Manfred Stork einen „Ruhrexpress“ zusammengestellt und waren an den nördlichen Rand von „Rüttgers World“ gereist. Dafür, dass die Veranstaltung teilnehmermäßig nicht zum Fiasko geriet, sorgten die SRIG-Teuto-Fahrer. Hier wurde im November 2004 der Käfer Cup aus der Taufe gehoben und die Käfer gehören im Club zum normalen Erscheinungsbild, um nicht zu sagen, zum guten Ton. Darum ließen sich viele Teutonen nicht das Vergnügen entgehen, mit den sympathischen Fahrern aus dem Ruhrpott ein paar Runden zu drehen.



Buntes Feld der Krabbeltiere ...

Nach der technischen Abnahme konnte Rennleiter Christoph Müller 16 Teilnehmer vermelden. Das bedeutete drei Startgruppen, wobei in der ersten Gruppe zwei Fahrer als Dummies mitrollten um die Spuren sauber zu halten.



„GT“-Käfer von Thorsten Florijan am Ende weit vorn ...

Thorsten Florijan, der bei der Abnahme assistierte hat ein neues Abnahmekonzept entwickelt. Ich nenne es mal „Highspeed-Check“... Jedenfalls wurde durch diese Prozedur sichergestellt, dass die erste Startgruppe um kurz nach 12 Uhr auf die Reise geschickt werden konnte. Gleich drei neue Käfer gab es zu bewundern: Mike Butz hatte einen Käfer im TSW-Rennedesign gebaut, der allerdings noch nicht abgestimmt war. Somit kam hier noch mal der „Charleston-Käfer“ zum Einsatz. Ulf präsentierte einen Käfer mit überdimensionalem Haifischmaul ganz im Stil von WWII Jagdflugzeugen. Thorsten befindet sich zur Zeit im GT/LM Fieber. Da musste natürlich ein entsprechender Wagen her. Was passt da besser als der „Texaco“ Decalbogen vom Porsche 911 GT1 Evo? Neben diesen neuen Kreationen überraschte Hartwig die Teilnehmer mit einem Gulf Werbeplakat aus den siebziger Jahren. Damals hatte die Mineralölgesellschaft in Deutschland mit dem Käfer Werbung gemacht.

Diese erste Gruppe bestand aus Thomas Franke sowie Hartwig, Lennart und Lucas Rietz, also quasi ein Familienduell, jedenfalls waren hier die Bielefelder unter sich. Hans und Ingo nutzten diesen Lauf um als Dummies ihre Streckenkenntnisse zu verbessern. Alle Teilnehmer lagen sehr dicht beieinander. Zunächst konnte Hartwig sich von seinen Verfolgern etwas absetzen, aber ab der zweiten Rennhälfte begann Lennart aufzudrehen und konnte diesen ersten Lauf am Ende ganz knapp für sich entscheiden. Lennart 115,14 Runden, Hartwig

115,02 Runden, Thomas 113,47 Runden, Lucas 110,78 Runden.

Die Zweite Startgruppe wurde größtenteils von den Stammfahrern gebildet. Hier traten Nicola Tubes, Christoph Müller, Thorsten Florijan, Hans Bickenbach, Mike Butz und Jens Räder gegeneinander an. Thorsten ließ hier von Anfang an keinen Zweifel an seiner Stellung als Platzhirsch aufkommen und enteilte dem Feld mit Riesenschritten. Schon im zweiten Durchgang pulverisierte er den mehr als ein Jahr alten Bahnrekord von Sascha Schulte-Wilke: 8,516 Sekunden meldete die Zeitnahme. Am Ende rollte der blaue GT-Käfer nach 121,18 Runden aus. Jens pilotierte den von Wolfgang Ullrich präparierten „Lurchi-Käfer“ mit dem er sehr flott unterwegs war. 117,28 Runden standen am Ende zu Buche. Dahinter wurde es recht eng: Christoph (115,58 Runden) vor Nicola (115,43 Runden), Hans 114,48 Runden) und Mike (114,13 Runden).

Nun ging die dritte Gruppe an den Start. Auf Spur 1 Manfred Stork, der Sieger vom Auftaktrennen in Moers. Spur 2 Andreas Lippold, Spur 3 Wolfgang Ullrich, Spur 4 Ilja Tubes, Spur 5 Ulf Setzepfand und Spur 6 Ingo Heilmann. Hier entbrannte zunächst ein Dreikampf zwischen Manni, Poldi und Wolfgang aus dem Letzterer sich ab der Hälfte des Rennens verabschiedete. Nach einem zähen Zweikampf behielt Andreas am Ende mit 121,22 Runden knapp die Nase vor dem Duisburger (120,72 Runden). Auf den weiteren Plätzen folgten Wolfgang (117,96 Runden), Ilja (116,39 Runden), Ulf (115,64 Runden) und Ingo (108,12 Runden).



Ulf Setzepfands Neuer sieht nach Attacke aus . .

In weiser Voraussicht hatte man vor Rennbeginn mit der Ausgabe der Gulaschsuppe be-

gonnen. Die war nun gut gesackt und so wurde jetzt erst einmal eine Kaffeepause eingeschoben, in welcher die gefräßige Bande eine Sahnetorte und zwei Kuchenböden verdrückte. Mitten in diese illustre Runde platzte plötzlich Willie Knigge herein. Unser musizierender „Alterspräsi“ hatte am Wochenende zwei Gigs gespielt, bestand aber nun darauf, wenigstens noch einen Durchgang beim Käfer Cup mitfahren zu dürfen. Eine Bitte, der Christoph nur zu gerne entsprach.



„Gefräßige Bande“ bei der Kaffeepause . . .

Somit bestand also nun die erste Startgruppe aus fünf Teilnehmern und einem Dummi. Die Startaufstellung lautete wie folgt: Mike Butz Spur 1, Thomas Franke Spur 2, Lucas Rietz Spur 3, Ingo Heilmann Spur 4 und Willie Knigge Spur 5. Das nächtliche Musizieren schien Willie nicht allzu stark geschlaucht zu haben. Mit 116,18 Runden gewann er diesen Lauf souverän. Thomas konnte Anfangs noch einigermaßen mithalten, fiel dann aber langsam zurück und musste sich am Ende auch noch Mike geschlagen geben (Mike 114,52 Runden, Thomas 114,48 Runden). Ingo rollte nach 111,36 Umläufen aus und Lucas stellte seinen Käfer nach 110,66 Runden ab.

Ulf, Christoph, Nicola, Lennart, Hartwig und Hans. So lautete die Reihenfolge für die zweite Startgruppe. Anfangs zeigte Nicola den Herren der Schöpfung wo es lang ging. Erst im dritten Durchgang gelang es Hartwig, die Führung zu übernehmen. Erst ganz zum Schluss schoben sich auch noch Christoph und Ulf an der Amazonen aus Rheda vorbei. Hartwig 116,48 Runden, Christoph 115,12 Runden, Ulf 114,61 Runden, Hans 113,40 Runden, Lennart 112,15 Runden.



Die Boxencrew von Kermit - voll einsatzklar . . .

Nun musste die Entscheidung fallen. Das Rennergebnis aus dem ersten Lauf war denkbar knapp und somit war für den Ausgang des Rennens noch alles offen. Thorsten hatte sich mit seiner überragenden Darbietung im ersten Lauf zwischen die beiden Kontrahenten Manfred und Andreas geschoben. Auch Wolfgang, Jens und Ilja lagen dicht beieinander, sodass es auch hier einen spannenden Kampf um Platz vier geben würde. Und dann bestand ja auch noch die Möglichkeit, dass einer der drei Erstgenannten patzte. Das Rennen war ein reiner Nervenkrieg. Im ersten Durchgang setzte sich Manfred auf der schnellen Spur 3 in Führung. Im zweiten Heat zogen Thorsten und Poldi wieder gleich. Im vierten Durchgang ging Thorsten in Führung. Die Entscheidung fiel im letzten Heat. Thorsten flog Ende der Start-Zielgeraden ab. Andreas berührte das havarierte Fahrzeug blieb aber im Schlitz und ging in Führung. Beim Versuch, verlorenen Boden gutzumachen, gab es für Thorsten einen weiteren Abflug. Danach beschränkte sich der Aschendorfer darauf, seinen zweiten Platz gegen den von hinten nachdrängenden Manfred abzusichern. Andreas 121,47 Runden, Thorsten 121,13 Runden, Manfred 120,63 Runden. Spannend auch der Kampf um Platz vier. Hier lagen die Fahrer noch dichter beisammen. Über das ganze Rennen gelang es keinem sich von seinen Konkurrenten abzusetzen. Am Ende behielt Ilja das bessere Ende für sich (117,13 Runden). Knapp dahinter Jens (116,95 Runden) vor Wolfgang (116,49 Runden).



Werbung aus den 70ern für Tiefflieger . . .

Die Addition der beiden Rennen ergab folgendes Endresultat:

- | | |
|----------------------------|---------------|
| 1. Platz Andreas Lippold | 242,69 Runden |
| 2. Platz Thorsten Florijan | 242,31 Runden |
| 3. Platz Manfred Stork | 241,35 Runden |
| 4. Platz Wolfgang Ullrich | 234,45 Runden |
| 5. Platz Jens Räder | 234,23 Runden |
| 6. Platz Ilja Tubes | 233,52 Runden |
| 7. Platz Hartwig Rietz | 231,50 Runden |
| 8. Platz Christoph Müller | 230,70 Runden |
| 9. Platz Ulf Setzepfand | 230,25 Runden |
| 10. Platz Nicola Tubes | 229,24 Runden |
| 11. Platz Michael Butz | 228,65 Runden |
| 12. Platz Thomas Franke | 227,95 Runden |
| 13. Platz Hans Bickenbach | 227,88 Runden |
| 14. Platz Lennart Rietz | 227,29 Runden |
| 15. Platz Lucas Rietz, | 221,44 Runden |
| 16. Platz Ingo Heimann | 219,48 Runden |
| 17. Platz Willie Knigge | 116,18 Runden |

Der nächste Käfer Cup West Lauf findet am 6. Mai bei den Carrera Freunden in Schwerte statt.

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West / Käfer-Cup](#)

GT/LM-Serie

1. Lauf am 24. März 2007 in Schwerte

So Leute - bis zum Start der GT/LM-Serie 2007 sind's nur noch fünf Tage. So langsam sollten also die Baustellen abgeschlossen sein - und die mentale Vorbereitungsphase auf die Mega-Serie des Westens beginnen . . . ☺☺

In der Vorwoche wurden die Teams ausführlich vorgestellt, soweit diese die Hand gehoben und Infos geliefert haben . . . ☺☺ Somit bleiben für den heutigen Vorbericht nur noch drei Themen: Die Technik (bringt nicht wirklich Neues), das CPR (hält den Ball schön flach) und etliche **Neuerungen rund um die Rennorganisation (!)**, welche sich bitte alle Teams sorgfältigst 'reinziehen mögen . . . !!

Technik . . .

Der Kurs in Schwerte ist alt . . . ur-alt . . . ☺☺ Die GT/LM-Serie taktet hier seit 2004 jeweils auf, weil die Schwerter Teams für die Saison sonst keine Chance auf die erste Startgruppe hätten . . . ☺☺



Altbekannt und vielbefahren - die rund 30m Schwerte . . .

So richtig weh tun kann man sich in Schwerte eigentlich nicht. Dennoch hat's einige Ecken, die mit einem Zuviel an Speed nicht wirklich gehen. Ergo sammeln immer wieder Folks am Ende der Start-/Zielgeraden ins Grüne (gern auf den Spuren 5 und 6) oder bei der Einfahrt in Dieselbe (gell Andi !?) . . .

Übersetzung !? Tja, wenn da nicht die Bison Thermik wäre . . . 27,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung ist jedenfalls ein guter Ausgangswert für weitere Überlegungen . . .

Certified Prütt Reading (CPR) . . .

Gleich nach Erscheinen der letzten WWW klingelte beim Schleichenden das Telefon: „Bist Du Dir sicher bezüglich der **Teilnehmerzahl** !? Wo sollen wir DIE denn alle unter-

bringen !?“ lautete die Frage aller Fragen aus dem Ruhrtal. Natürlich ist nichts sicher - aber immerhin wahrscheinlich . . . ☺☺

Wobei - wer 36 Slotkoffer beim 245-Rennen unterbringt, bekommt auch deutlich weniger (Koffer) zur GT/LM unter Dach und Fach !!



Vorjahressieg in Schwerte - Porsche 911 GT1 von Laufenberg/Nötzel . . .

Die Liste der **Favoriten** ist arg lang: Bezogen auf die gesamte Serie sind hier sicherlich die „A-Teams“ Bolz/Schnitzler, Laufenberg/Nötzel, Ortmann/Schnitzler sowie Uhlig/Weber zu nennen. Dazu addieren sich für Schwerte diverse Ruhrteams wie Buchs/Bickenbach, Pistor/Rohde, Rohmann/Vorberg, Weber/Weber. Das reicht dann völlig für mehr als eine Startgruppe . . . ☺☺

Damit der Spannung nicht genug - wie können sich in diesem Reigen die Teams der zweiten Reihe, also beispielsweise Baum/Pasch, Börger/Schwellenbach, Bolz/Christians, Durukanli/JanS, Jung/Schleichender oder Nötzel/Quadt behaupten . . . !? Fragen über Fragen, deren Beantwortung sicherlich einen kurzweiligen Samstag gewährleistet . . . ☺☺

In **2006** ging man das Rennen in Schwerte arg gemütlich an. Dem Sieger Team Laufenberg/Nötzel wurden mit dem 911 GT1 712,13 Runden gut geschrieben. Die Zweiten - Jung/Schäfer mit Jaguar XJ220 GT - schafften mit 701,83 Runden so eben die 700er Marke.

Das hat man auch schon einmal flotter gesehen: 2005 kamen Uhlig/Weber mit dem Courage C52 auf 727,13 Runden und Nockemann/Wondel blieben mit dem Audi R8 nur knappe 3 Runden zurück. Gut 724 Runden reichten letzteren Beiden in 2004 übrigens noch für den

überlegenen Sieg . . .

Einigen wir uns also auf eine **Schlagzahl** von mehr als 120 Runden pro Turn für die absolute Spitze. Und auch die Aspiranten für die Top 6 sollten schon einige 120er Turns bieten . . ☺☺

Info für die Justage: Spur 5 lässt in Schwerte i.d.R. die schnellsten **Rundenzeiten** zu. Der Rekord im Training für die GT/LM wird (oder wurde !?) auf Spur 5 vom Nockemann-Audi R8 gehalten: 6,7s zeigte der Monitor dabei an. Wer also schnell sein will, sollte schon die Sechs auf dem Monitor sehen - und die ganz schnellen Jungs müssten dann schon noch die Acht hinter die Sechs bringen . . . ☺☺



Aktueller (oder ehemaliger ☺!?) Rekordhalter - 2004er Audi R8, Team Nockemann/Wondel . . .

„Meister“-Titel . . .

Bereits vor dem Saisonstart können diverse „Meister“-Titel vergeben werden. Allein die Team-Infos reichten schon dazu aus, einen ganzen Schwung zu küren:

- Die ex-aequo **Aufschneider**: WeBolz („Allen den A.... versohlen; auf Sieg fahren !!“) und Patrick Fischer („Welche Vorbereitungen ? Wir haben letztes Jahr quasi im Rennen das Chassis getauscht und sind Vierte geworden. Warum dann Vorbereitungen ?“) . . .
- Der **Ehrgeizige**: Andi Baum („Top 10, jedenfalls vor Bolz/Christians . . . ☺!☺“) . . .
- Der **Martialische**: Ilja Tubes („Falls wir in einem Rennen Letzte werden, wird das Auto in die Tonne gekloppt und wir fahren nach Hause !“) . . .
- Der **Maurer**: Ingo Vorberg - weiß nix, hat nix, kann nix (aber an seinen Namen erinnert er sich schon noch !?) . . .
- Der **Philosoph**: Jan Uhlig („Zweckgemeinschaften ablaschen“) . . .

- Der **Orientierungslose**: Nezhil Durukanli („Über Zielsetzung usw. werde ich mich nach dem ersten Training äußern, im Moment weiß ich doch gar nit, wo der ‚Hammer‘ hängt.“) . . .
- Gleichberechtigt die **Tiefstapler**: Alex Ortman („P5 geht nicht mit mir“) und Andreas Laufenberg („sich in der 1. Startgruppe etablieren“) . . .

Organisatorisches . . .



Obacht - Chief Werner hat beschlossen, dass er 2007 zeitiger nach Hause „auffe Couch“ möchte und deshalb den Serien-Fahrplan ein wenig revidiert . . .

Der **Start** soll künftig bereits **um 12:30h** (anstelle von 13:00h) ausbrechen. Will heißen, dass wir künftig mutmaßlich bei jedem Rennen eine Löwennummer à la Duisburg 2006 erleben dürfen . . . ☺☺

Damit ist die Quali übrigens auf gut zu merkende 12:00h getimet . . . !!

Trainingsmöglichkeiten bestehen in Schwerte reichlich. Dienstag und Donnerstag Abend jeweils kostenpflichtig im Rahmen der normalen Club-Abende. Am Freitag Abend schließt sich dann das offizielle freie Training an . . .

Wichtig, die Erste:



Pro Team ist am Wochenende jeweils nur **EIN Slotkoffer** zugelassen; es müssen u.U. mehr als 50 People untergebracht werden und Schwerte ist nun 'mal nicht die Schalke Arena . . . !!

Wichtig, die Zweite:



Der Samstag beginnt mit Losglück . . .

Neu - aufgrund der erwarteten großen Anzahl Teams: Für jedes Team wird die **technische Abnahme** zu einer **fest vorgegebenen Zeit** erfolgen !!

Die Reihenfolge der Teams wird am Samstag Früh (die Betonung liegt auf „früh“ !!) ausgelost und per Aushang bekannt gegeben !!

Wichtig, die Dritte:



„Werner, den Reifen bitte ... !!“

Der Technik-Chef bittet darum, bereits im Vorfeld zu berücksichtigen, dass ^{a)} die ausgegeben Räder **28mm Durchmesser** aufweisen u. ^{b)} qua 2007er Reglement vor dem Rennen **1,3mm Bodenfrieheit unter der Hinterachse** herrschen muss !!

Wichtig, die Vierte:



Geraucht wird am Wochenende ausschließlich **DRAUßEN** (Wetter ist egal !!) - also auch der Catering Bereich ist für die Piefen tabu ... !!

Folks, jenseits des ganzen Klamauks: Nehmt zumindest die vier „Wichtig“-Abschnitte ernst und gebt diese im Zweifelsfall auch an andere

Teams weiter - speziell wenn Ihr wisst oder mutmaßt, dass die Kollegen nicht zu den Hardcore-Internet-Usern zählen ... !!

Man hat sich seitens der Veranstalter und der Gastgeber einiges an Gedanken gemacht, um das zu erwartende „Full House“ zügig und reibungslos über den Renntag zu bringen ...

Also trödelt nicht herum, habt die Uhr im Auge und seht zu, dass Ihr zeitig auf der Matte steht. Mit etwas „Losglück“ seid Ihr schon um 10:30h mit der Abnahme dran und könnt anschließend ausgiebig frühstücken ... !!

(*Es steht die Drohung vom Technik-Chefs im Raum, dass die Nichteinhaltung der vorgegebenen Abnahmezeiten ein saloppes „Pech gehabt“ bedeutet ... ☺☺*)

Alles weitere gibt's hier:

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

URL

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Historie

2006 (18 Teams)

1. Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	712,13
2. Jung/Schäfer	Jaguar XJ220 GT	701,83
3. Bolz/Bolz	Toyota Supra	701,11
4. Buchs/Bickenbach	Panoz GTR Coupé	699,18
5. Rohmann/Vorberg	Porsche 911 GT1	694,62
6. Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	691,61
7. S ²	Jaguar XJ220 GT	689,85
8. Baum/Hesse	Porsche 911 GT1	683,85

Zeitplan

Dienstag, 21. März 2007

ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

Donnerstag, 22. März 2007

ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 23. März 2007

ab 18:00h freies Training

Samstag, 24. März 2007

ab 09:00h Training / Concours

ab 10:30h technische Abnahme (**Reihenfolge wird ausgelost und ist zwingend einzuhalten !!**)

ab 12:00h Qualifikation

ab 12:30h Rennen

anschließend Siegerehrung

2005 (21 Teams)

1. Uhlig/Weber	Courage C52	727,13
2. Nockemann/Wondel	Audi R8	724,24
3. Jung/Weber	Porsche 911 GT1	710,85
4. Rohmann/Vorberg	Audi R8R '99	706,13
5. Bolz/Bolz	BMW V12 LM	704,49
6. Gerbacht/Resczynski	Nissan R390 GT1	697,96
7. Laufenberg/Nötzel	Nissan R390 GT1	697,11
8. Buchs/Bickenbach	BMW V12 LMR	695,75

Vintage Slot Classic

2. Lauf am 24. März 2007 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman



Streckenübersicht vom Fahrerplatz in K-L . . .

Am Samstag, den 24.03.07 ist es wieder so weit, die VSC Racer treffen sich zum zweiten Lauf der Saison 2007 bei Magdalena und Peter Meister in Kamp-Lintfort. Die Familie Meister freut sich auf euer Kommen und wird wie bei jedem Rennen für euer leibliches Wohl und den Rennablauf sorgen. Spaß und Freude am Spiel müsst ihr mitbringen. Über die Ergebnisse des Wettkampfes können wir am Ende des Renntages berichten.



Ferrari D 50 der Scuderia Siegen . . .

Die große Bahn bei Peter Meister wurde bereits 2006 als Austragungsort der VSC gewählt. Über das Layout der Bahn wurde schon viel geschrieben. Wichtig ist nur zu wissen, dass keine Kurve 1 verbaut wurde und sich im Schnittpunkt der Bahn 3 übereinander liegende Ebenen ergeben. Der Fahrer-Stand /-Sitz ist erhöht angeordnet und es wird nur im Sitzen pilotiert. Bedingt durch die vorhandenen Steigungen wird die Klasse Sports hier mit 13 Volt

Bahnstrom gefahren. Bei den Formel-Fahrzeugen wird ein Test über eine Erhöhung des Bahnstroms auf 11 Volt am Renntag entschieden.



Shop mit Renncenter in K-L . . .

Das Reglement 2007 . . .

wurde in einigen Grundzügen geändert. Ab diesem Jahr werden in der Sports Klasse für die Fahrzeuge bis 62 mm und 75 mm gleichermaßen für den Führenden volle Punkte vergeben. Noch war beim ersten Lauf in ScaRaDo der Anteil der Fahrzeuge bis 75 mm größer als die Sportsklasse bis 62 mm.

Wie schon bei den Ursprüngen festgelegt, verzichten wir nach wie vor auf eine Concours Wertung. Wohl wird es bei jedem Rennen eine Belobigung für das Fahrzeug „Best of Show“ geben. Vielleicht könnte einer unserer Mitstreiter oder der Serienchef ein Diorama sponsern, damit wir, wie in anderen Rennklassen üblich, die Fahrzeuge immer gleich bleibend dokumentieren können. Dieser Aufruf ist jetzt knapp 13 Monate alt - was hat sich da getan !?

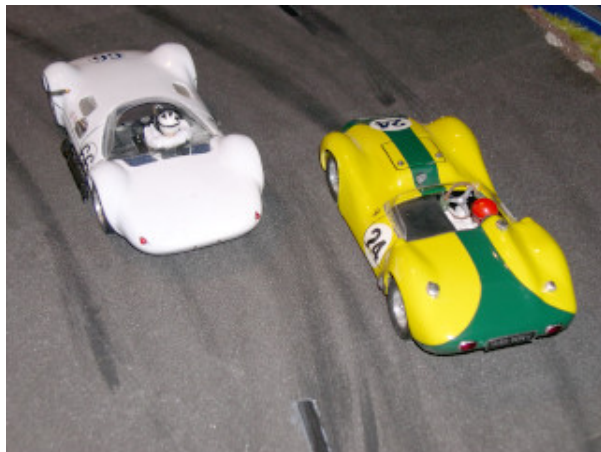
Slotcars und Technik . . .

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

Die Formula Racer waren bereits am 2. März Wochenende im Rahmen der CFD von Taffy + Peter in Kottenheim (WWW 101) unterwegs, und konnten dort ihre Fahrzeuge verbessern.

Also aufgepasst auf Bernd Hämmerling und die weiteren Toppiloten !!

In der Sports Klasse bis einschließlich Baujahr '61 ist jetzt die Ausgestaltung des Cockpits Pflicht. Das Material der Vorderreifen ist freigestellt.



Werden die 75mm Sports wieder in der Überzahl sein . . . !?

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

In Kamp-Lintfort werden vermutlich zwei neue Fahrer zu uns stoßen, die mir bereits vor einer Woche die Fertigstellung der Sportsklasse gemeldet hatten. Für die Formula Klasse bitte ich diejenigen, die über Leihfahrzeuge verfügen, diese mitzubringen.

Wir freuen uns auf den zweiten Renntag der VSC Saison 2007. Über die Größe des Starterfeldes möchten wir hier nicht orakeln, vermuten aber, dass wir einige neue Gesichter oder alte Bekannte, die auch mal VSC fahren wollen, begrüßen können.

Die Auswertung übernimmt wieder Thomas Vössing, der mich dieses Jahr netter weise unterstützt. Bitte tragt Eure Wünsche direkt am Renntag vor. Ansonsten wünsche ich eine gute Anreise und einen spannenden Renntag.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage Slot Classic](#)

Zeitplan

Freitag, 23. März 2007

ab 19:00h freies Training

Samstag, 24. März 2007

ab 09:00h - 11:00h Training

danach Fahrzeugabnahme aller Klassen

ab 12:30h Rennen, Formula

ab 14:00h Rennen, VSC Sport