

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 126 -
17. September 2007

Editorial

Moin Folks . . . je ein Rennen am Samstag und Sonntag des zurückliegenden Wochenendes - die Herbstferien kündigen sich bereits wieder an . . . ☺☺

Der Schwerpunkt lag dabei eindeutig auf dem Samstag: Die GT/LM-Serie traf sich zum 5. Lauf auf dem kurzen Kurs der SRG Neuwerk in Vohwinkel. Am Sonntag war schließlich Trans-Am Time: Lauf Nr. 6 ging im Hochsauerlandkreis über die Bühne.

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Ausgabe 126 berichtet von beiden Events - und schaut auf das

Finale der DSC-West, welches ganz exklusiv das kommende Wochenende beherrscht. Dazu gibt's letzte Infos zur DTM, die Ende Oktober unter neuer Führung den Betrieb aufnimmt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
 - 5. Lauf am 15. September 2007 in Vohwinkel
- Trans-Am
 - 6. Lauf am 16. September 2007 in Arnsberg
- DSC-West
 - 5. Lauf am 22. September 2007 in Dortmund
- DTM 2007/2008

GT/LM-Serie

5. Lauf am 15. September 2007 in Vohwinkel

Für die GT/LM, das Highlight der westlichen Slotracing Saison stand mit dem 5. Lauf „Kurzbahn“ an. Es ging zur SRG Neuwerk in Vohwinkel - und man wollte so viele Runden fahren wie nie zuvor in diesem Jahr . . .

Bislang wurde die 700er Marke noch nicht geknackt. Eigentlich hätte das auf dem 30m Kurs in Schwerte der Fall sein müssen - jedoch wurde beim Saisonauftakt die Fahrzeit verkürzt. Im Neuwerk kamen für den Sieger im Vorjahr 750 Runden zusammen - und wie immer sollte es heuer deutlich mehr werden . . .

Kompakt . . .

- nur 23 Teams in Vohwinkel. . .
- Bolz/Schnitzler erzittern den Sieg . . .
- Laufenberg/Nötzel bleibt nur P2 . . .
- Baum/Pasch erneut Dritte . . .
- Bolz/Christians mit bestem Saisonergebnis
- 1½ Neuwerk-Teams auf P7 & 8 im Ziel . . .

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

Url

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang



Nein, nein - nicht die Neuwerker haben das Gebäude frisch gestrichen . . . !!

Vorgeplänkel . . .

Die Bahn der SRG Neuwerk weist zwei Besonderheiten auf: Strom satt (ein Bussystem ist installiert) und das weitgehend fehlende Zipfel-Zappel (gegenläufig angeordnete 15° Kurven). Macht Letzteres das Leben im Neuwerk leicht, erschwert Ersteres den Umgang mit den Bison-getriebenen GT/LM-Fahrzeugen an 20 Volt doch erheblich . . . !!

Dementsprechend lautete die Prognose des

Autors, dass die Anzahl der Abflüge recht maßgeblich Einfluss auf das Resultat nehmen werde . . . ☺☺

Der Schleichende sah mittels **Kaffee-Prütt-Auswertung** ein Duell Laufenberg/Nötzel vs. Bolz/Schnitzler voraus. Der Audi R10 überzeigte bereits in Köln, Stephan kennt den Kurs recht gut - und Christian ist dort ebenfalls fast zu Hause. Ideale Rahmenbedingungen also für eine Attacke von Bolz/Schnitzler . . .

Darüber hinaus sah der Kaffee-Seher die Wuppertaler Teams im Vormarsch: Bolz/Christians aus der zweitschnellsten Startgruppe, die Junioren Hesse/Päppinghaus aus dem 3. Pulk sowie letztlich Vater & Sohn Manegold, die in der langsamsten Gruppe an den Start mussten. Ob / inwieweit ein Neuwerk Heimteam antreten würde, ließen die Gastgeber bis zum Samstag offen . . . ☺☺

Das leitet halbwegs elegant zur Abteilung neue bzw. **Gastteams** über:

- Mit Fischer/Leben kehrte ein Team der ersten Stunde in die Serie zurück. Die „Old Boyz“ waren schon zu Zeiten der F.R.A. GT gemeinsam als Team unterwegs und nutzten ihren Heim-Grand-Prix als Generalprobe für die Saison 2008 . . .
- Ebenfalls erstmalig dabei: Guido Kage/Marcus Kever. Das Team aus dem Aachener Raum schnuppert mittlerweile häufiger in die Rennserien rechts des Rheins . . .



Auch ein „Old Boy“ - Courage C52 von Fischer/Leben . . .

In Vohwinkel **nicht am Start**: JanS musste zum zweiten Mal in Folge auf seinen Teammate Nezih Durukanli verzichten. Die Verpflichtung von Andrea Fischer als Vertretung gewährleistete zwar einen Start - brachte jedoch keine Punkte für das Team, da die Urlaubsregelung bereits ein Mal in Anspruch ge-

nommen wurde . . . ☹☹

Thorsten Florijan war krank und so verzichteten Florijan/Tubes gänzlich auf den Start - der eine Gaststart mittels der Urlaubsregelung war bereits aufgebraucht. Wir wünschen gute Besserung !!

Mr. NASCAR Manfred Stork entwickelt sich zur Vertretung der GT/LM schlechthin. Bei seinem dritten Einsatz in dieser Saison stand er Hans Bickenbach zur Seite, dem Teampartner Uwe Buchs fehlte. Auch Volker Kuhl kam zu seinem zweiten Einsatz - als Vertreter für den fußballsüchtigen Marius Heß.

Slotcars und Technik . . .

Mittlerweile darf man die GT/LM-Veranstaltungen eher als **Rennwoche** denn als **Rennntag** bezeichnen. Die Räume der SRG Neuwerk waren Montag, Donnerstag, Freitag und Samstag exklusiv für die GT/LM^{mer} geöffnet. Nicht überliefert ist, was die Neuwerker vor lauter Langeweile am Dienstag und Mittwoch getrieben haben . . . ☺☺

Gut für die Teams: Man vermochte sich gut auf die schwierige Aufgabe vorzubereiten: Die Trainingstermine waren nicht überlaufen - es blieb ausreichend Raum für Tests und Long-Runs . . .

Die GT/LM-Woche im Neuwerk begann mit dem **Montag**. Wobei bereits in den Wochen zuvor verdächtig oft aus der Serie bekannte Gesichter in Vohwinkel weilten; und das nicht nur zum Kaffeetrinken oder Fachsimpeln ☺

Zurück zum Montag: Als Zählereinheit für Trainingseinheiten hat sich die Dimension „Fußballmannschaft“ etabliert. Der Montag wies gleich zwei im Neuwerk auf - was quasi mit „full house“ gleichzusetzen war . . .

Etwas beschaulicher ging es zur zweiten Trainingsmöglichkeit am **Donnerstag** zu: Lediglich eine Fußballmannschaft war vor Ort anzutreffen. Gefahndet wurden in erster Linie nach der passenden Getriebeübersetzung - und nach der „Ideallinie“, sprich dem angemessenem Tempo für möglichst wenig Ausflüge ins Grüne . . . ☺☺

Den Schlusspunkt der Vorbereitungsphase setzte das offizielle freie Training am **Freitag** Abend. Da am Samstag Früh kaum mehr als ein paar Proberunden möglich sind, ist das freie Training mittlerweile quasi eine Pflichtveranstaltung in der GT/LM. Dafür war es ver-

gleichsweise ruhig am Abend. Irgendwo zwischen ein und zwei Fußballteams lag die Belegschaft. Das war eher dünn . . .

Neuwerk setzte am **Samstag** Früh bereits den für 2008 avisierten früheren Beginn um: Die 9:00h sind passé - 8:30h war angesagt !! Selbst die Ausgabe der Motoren lief bereits vor 9:00h an . . .

Dennoch begann der Samstag recht gemächlich - die letzten Teilnehmer trudelten erst gegen 14:30h ein ☺☺ So richtig voll wurde es erst gegen 10:00h. Wobei auch der Begriff „voll“ in Vohwinkel eher relativ blieb - letztlich sollte eine Beteiligung von 23 Teams einen Minusrekord für die 2007er Saison bedeuten.

Normalerweise nimmt zum Saisonende die Anzahl **neuer Slotcars** ab. Da das Reglement für 2008 jedoch stabil bleibt (die Serienführung hatte dankenswerterweise zu diesem Thema sehr zeitig für Klarheit gesorgt !!), müssen die Teams nicht wirklich auf saisonale Grenzen Rücksicht nehmen. Dennoch bot der 5. Lauf weniger Neuerscheinungen als die Rennen zuvor:

- Passend zum insgesamt altertümlichen Approach setzten die „Old Boyz“ (Fischer/Leben) auf Material aus dem Jahre 2001. Der **Courage C52** wurde gründlich renoviert und fuhr Maximalpunktzahl im Concours ein.
- Die Neulinge Kage/Kefer führten einen **Ferrari Enzo** vor. Aufgrund des Lexan-Inlets war jedoch das Maximum an Punkten nicht möglich. Aber das kann man ja noch nachbessern . . .
- Vater und Sohn Manegold setzten ebenfalls auf Ferrari Power. Ein Red Bull **Enzo** rollte an den Start. Weil noch ein paar Zurüstteile fehlten, war bei 29 Punkten Schluss . . .
- Nockemann/Uhlig hielten die Devise: „Jedes Rennen in anderes Auto“ durch und brachten prompt Auto Nr.5 zum Concours: Der neue, wirklich gelungene **Pescarolo C60 Judd** erhielt 30 Punkte, leider jedoch kein „High-End“-Sternchen . . . ☹☹



Blieb ohne „Sternchen“ für besonders perfekte Modelle - Pescarolo C60 Judd von Nockemann/Uhlig . . .

Die **technische Abnahme** geht in der GT/LM-Serie mit der Ausgabe und Montage der Radsätze einher. Dementsprechend erfordert dieser Prozess einige Zeit - auch wenn auf 2 Fahrer nur ein Slotcar kommt. Zwei Abnahmeplätze - betreut von Sigggi Jung und Werner Bolz - sorgten dennoch für den passenden Durchsatz, sodass man deutlich vor der Zeit sämtliche Fahrzeuge in den Parc Fermé einsortiert hatte . . .

Racing . . .

Bei einer Fahrzeit von 6*15 Minuten teilten zwei Fahrer jeweils 3 Spuren. 23 Teams waren neuer Rekord - weniger Teams waren bislang nie am Start. Das ergab 4 Startgruppen, welche überpünktlich um 12:20h das Rennen aufnahmen - denn ausnahmsweise verursachte der Schleichende keine Verzögerung !!

Als **Schlagzahl** (der Schleichende gibt einfach nicht auf !☺!) sollten für die Top 10 mittlere bis hohe 740er Runden her - pro Spur im Mittelwert also 124 bis 125 Umläufe. Die Spitze war dem schleichenden Orakel für konservative 770 bis 775 Runden gut, was etwa 129 Runden pro Spur entspricht. Das allerdings nur, weil die werten Top-Scorer in Köln dem schleichenden Dreisatz nicht folgen wollten. Da müssen halt die Ansprüche herunter geschraubt werden . . . ☺☺

Erste Startgruppe

Die langsameren Teams und die Gäste haben in der GT/LM den Vortritt. Sie müssen zuerst auf die Strecke. Für den 5. Lauf waren dies letztlich folgende 5 Teams, welchen ein Dummy zur Seite stand:

#	Team	Fahrzeug
1.	Casten und Manfred Becherer	Audi R10
2.	Karl-Heinz Heß / Volker Kuhl	Nissan R390 GT1
3.	Guido Kage / Markus Kever	Ferrari Enzo
4.	Patrick Fischer / Andreas Leben	Courage C52
5.	Andrea Fischer / Jan Schaffland	Ferrari 333SP



Die erste Startgruppe mit „Dummy“ ... ☺☺

Fischer/Leben durften als astreines Heimteams als Favoriten in dieser Gruppe gelten. Jedoch sollte man Fischer/JanS ein wenig im Auge behalten. Auch wenn ihnen mit dem Ferrari 333 SP nur das B-Auto von S² zur Verfügung stand. Aber allzu langsam sollte das Mixed-Team eigentlich dennoch nicht sein ... Nach vier Spuren wiesen Fischer/Leben ca. 4,5 Runden Vorsprung auf Fischer/JanS auf. Jedoch hatten Erstere die langsameren Spuren 5 und 6 noch vor sich, während der 333SP auf Spur 1 und 3 das leichtere Restprogramm aufwies. Nach der 5. Spur hatte JanS den Rückstand bereits auf 2 Runden reduziert. Es folgte das Finale. Bei acht Minuten Restfahrzeit ging der rote Renner aus Maranello erstmalig in Führung, fuhr eine weitere Runde Vorsprung heraus - und gab dann richtig Gas, um mit Blick auf das Gesamtergebnis noch möglichst viele Runden zu erzielen. Am Ende Betrug der Rückstand von Fischer/Leben knapp 2 Runden (765,28 vs. 763,47 Runden).



Ferrari 333 SP als „B-Auto“ - es reichte dennoch zum Gruppensieg ...

Derweil hatten die restlichen drei Teams dieser Startgruppe ganz andere Sorgen. Zum einen kamen die beiden schnellen Teams häufig vorbei (bei Vater & Sohn Becherer etwa alle 6 Runden) und zum anderen barg der Neuwerk-Kurs ganz ohne jedes Training eine Vielzahl an Geheimnissen. Kage/Kever schlugen sich mit dem Enzo wacker und vermochten sich nicht nur mit 727,71 Runden sicher auf P3 dieser Startgruppe festzusetzen, sondern sogar einige Teams der zweiten Startgruppe abzuhängen. Hut ab !!

Heß/Kuhl traten zu ihrem ersten Auswärtsspiel in der GT/LM an und umrundeten mit dem Nissan R390 GT1 den Kurs mit viel Respekt. 681,95 Runden brachten ihnen Rang 4 in dieser Gruppe ein. Somit blieb den Becherers mit dem Audi R10 nur die rote Laterne. Aber zumindest hielt die lange Flunder problemlos die 90 Minuten Hatz durch. Weitere Positiv-Meldung: Auf einzelnen Spuren war Junior Carsten ähnlich schnell wie Heß/Kuhl unterwegs !



Einige Teams der 2. Startgruppe abgehängt - neuer Ferrari Enzo von Kage/Kever ...

Zweite Startgruppe

Die Wuppertaler Junioren Hesse/Päppinghaus müssten in dieser Gruppe eigentlich das Sagen haben. Mit Fischer/Silva-Wittfoot war jedoch auch ein halbes Heimteam am Start. Somit durfte sich Schwerte I (Rohmann/Vorberg) nicht wirklich über mangelnde Gegner beklagen ... ☺☺

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



Die zweite Startgruppe in Action . . .

Fischer/Silva-Wittfoot setzten sich nach einer Spur mit dem Nissan R390 GT1 in Front. Nur Hesse/Päppinghaus vermochten mit dem Audi R8 von Andi Baum zu folgen. Andreas Rohmann (ebenfalls Audi R8) schonte auf der Außenspur 1 klug den Grip und rangierte sicher auf P3. Derweil focht die andere 3er-Gruppe einen ähnlich harten Fight aus: Die Manegolds (Ferrari Enzo) waren von den Schnitzler Seniors (Porsche 911 GT1) und Hesse/Wagner (BMW V12 LMR) nur durch je eine Runde getrennt.

Nach der 2. Spur schoben sich Hesse/ Päppinghaus in Front, Rohmann/Vorberg rangierten auf Platz 2 und Fischer/Silva-Wittfoot war auf den dritten Platz abgerutscht. Die der zweiten Kampfgruppe blieb die Reihenfolge unverändert.



„Angler-Werkzeug“ - der Nissan R390 GT1 des Teams Fischer/Silva-Wittfoot . . .

Der dritte Turn sah weiterhin den Audi R8 der Wuppertaler Junioren vorn. Jedoch hatte Jörg Fischer den R390 GT1 wieder auf P3 vor gefahren. Bereits in diesem Durchgang haderte Jörg mit zu Überrundenden und teilweise auch mit den Einsetzern, welche ihn (aber auch die anderen zwei schnelleren Teams) teilweise wertvolle Zeit kosteten. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Top 3 und dem Rest

lag bei Halbzeit bereits bei 20-30 Runden. Im 3. Heat vermochten Hesse/Wagner erstmalig mit den Schnitzler Seniors gleich zu ziehen. Die Manegolds lagen weiterhin sicher vorn. Die 4. Spur brachte Hesse/Wagner auf P2 in diesem Dreikampf - auf der 5. Spur war man wieder hinter den Schnitzler Seniors; bevor im 6. Umlauf endgültig der fünfte Platz in der Startgruppe erobert werden konnte. Ein wahres Wechselbad der Gefühle . . . ☺☺ Man endete mit 721,50 Runden. Die Schnitzler Seniors kamen auf 716,16 Runden und die Manegolds belegten mit 726,49 Runden Platz 4.

Was tat sich derweil an der Spitze dieser Gruppe !? Dort ging es ähnlich auf und ab !! Bis zum 5. Heat zog Jörg Fischer mit Hesse/Päppinghaus gleich, sodass die letzte Spur die Entscheidung bringen musste. Hier fuhr Jan Päppinghaus mit vergleichsweise hoher Fehlerrate - Frank Silva-Wittfoot konnte das jedoch noch „besser“, sodass es am Ende recht deutlich mit 746,17 : 743,65 Runden zu Gunsten der Junioren ausging. Der Große Angler war nicht wirklich „amused“ !! Kam man doch sogar noch massiv durch Rohmann/Vorberg unter Druck, denen am Ende nur noch eine gute Runde fehlte (742,39 Runden).



Ferrari Enzo der Manegolds sicher auf P4 . . .

Dritte Startgruppe

Da das Wuppertaler Team Bolz/Christians unverhofft in die schnellste Gruppe aufrückte, war der „moderne Sechskampf“ der Teams auf den Spuren 1 bis 6 im Vorfeld absolut offen. Denn endlich einmal war von Heimvorteil nicht die Rede . . . ☺☺

#	Team	Fahrzeug
1.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8
2.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone
3.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR
4.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Courage C52
5.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Audi R8
6.	Andreas Lippold / Christoph Müller	BMW V12 LMR



Versetzte Startaufstellung der zweitschnellsten Startgruppe ...

Hackstein/Tepass setzten sich im ersten Heat auf dem Toyota GTone mit einer Runde Vorsprung in Führung. Börger/Schwellenbach (BMW V12 LMR) und Jung/ Schleichender (Courage C52) folgten gleichauf. Das Audi R8 Team Nötzel/Quadt lag - nur eine weitere Runde zurück - gut im Rennen und die auf den langsamen Spuren 5 und 6 gestarteten Teams mussten auf bessere Bedingungen warten. Nach der zweiten Spur zeichnete sich ein Dreikampf ab, da Börger/Schwellenbach auf Spur 5 abreißen lassen mussten. Uli Nötzel und der Schleichende schlossen zu Markus Hackstein auf - alle drei Teams wiesen 256 Runden auf. Nach der dritten Spur waren Hackstein/Tepass wiederum deutlich in Front (+3 Runden) - Jung/Schleichender und Nötzel/Quadt hießen weiterhin die Verfolger. Siggie Jung musste übrigens kurz anhalten, um vom RI die Schleifer richten zu lassen.

Auf der 4. Spur drehten der Schleichende den Spieß um. Man führte jetzt 3 Runden vor Hackstein/Tepass. Nötzel/Quadt erlebten hingegen ein Desaster auf Spur 6, fielen hinter Bickenbach/Stork auf dem Audi R8 zurück (die ebenfalls kurz die Schleifer bearbeiten ließen) und spürten Börger/Schwellenbach im Nacken. Lippold/Müller konnten das Tempo auf dem unbekanntem Neuwerk-Kurs nicht mitgehen und sicherten mit dem BMW V12 LMR das Feld nach hinten ab.

Vor der letzten Spur deuteten sich zwei Kampfgruppen an: Siggie Jung hatte den Vorsprung auf 4 Runden ausgebaut, jedoch musste der Schleichende auf die langsamste Spur 6. Somit konnte Markus Hackstein den Schlussangriff auf Spur 4 reiten. P3 dieser Startgruppe mussten Bickenbach/Stork, Nötzel/Quadt und

Börger/Schwellenbach ausfahren, die jeweils durch eine Runde getrennt waren. Letztlich sollte sich jedoch nichts mehr ändern. Die Teams verteidigten hartnäckig ihre Positionen. Lediglich Bickenbach/Stork kamen Hackstein/Tepass noch recht nahe ...



BMW V12 LMR von Börger/Schwellenbach ...

Vierte Startgruppe

Die Favoriten aus den Reihen der sechs bisher besten Teams standen auf den schnellen Spuren 1 und 2, wobei Bolz/Schnitzler einen leichten Vorteil auf ihrer Startspur Nr.2 hatten: Diese lässt etwas bessere Rundenzeiten zu ...

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone
2.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10
3.	Alex Ortman / Caroline Schnitzler	Toyota GTone
4.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10
5.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Pescarolo C60 Judd
6.	Werner Bolz / Ralf Christians	BMW V12 LMR



Die schnellste Startgruppe vor dem Start ...



Die passenden Slotcars zu den o.a. Fahrern ...

Die Startspur 1 lag Laufenberg/Nötzel nicht wirklich, während Bolz/Schnitzler eine lange Reihe 6,5er Zeiten ins Plastik brannten. Zwischendrin bekam Andreas Laufenberg Probleme mit der Stromaufnahme (wie etliche Teams zuvor auf Spur 1) und musste den Toyota GTone kurz von der Bahn nehmen. Am Ende des 1. Durchgangs lagen Bolz/Schnitzler mit dem Audi R10 fast 7 Runden vor Laufenberg/Nötzel. War das die Vorentscheidung !? Mitnichten !! Auf der nächsten Spur hatte Christian Schnitzler einen Reglerschaden, sodass er den Vorsprung nicht viel weiter ausbauen konnte. Auf Spur 3 übernahmen die „Co“ Fahrer erstmalig die Regler: Thomas Nötzel fuhr die Spuren 5 und 6 und SteBolz musste auf Spur 3 und 5 antreten. Trotz theoretisch besserer Ausgangslage bezüglich der Spuren schmolz der Vorsprung von Bolz/Schnitzler auf nur noch etwa vier Runden ab. Und im 5. Heat musste Christian Schnitzler auf die langsamste Spur 6, während Thomas Nötzel auf der Vier fliegen konnte. Trotz Christians' erbitterter Gegenwehr waren Laufenberg/Nötzel anschließend wieder auf eine Runde heran, zumal am R10 der Heckflügel neu befestigt werden musste. Somit musste die Schlussspur die Entscheidung bringen. Die schnellste Spur 2 für Andreas Laufenberg und die zumindest nicht langsame Spur 4 für SteBolz. Letzterer wurde zuvor ein wenig moralisch aufgebaut - und vollbrachte das Wunder: Bolz/Schnitzler konnten alle Angriffe abwehren und den Vorsprung sogar noch geringfügig ausbauen. Erstmals in der laufenden Saison waren Laufenberg/Nötzel geschlagen . . . !!

Nachdem die Entscheidung um den Sieg gefallen war, widmen wir uns kurz den anderen vier Teams. Baum/Pasch zeigten eine große Leistung, hielten sich lange Zeit auf Platz 2, bis sie auf den langsamen Spuren 5 und 6 ein wenig hinter Laufenberg/Nötzel zurück fielen. Mit nur 3 Runden war dieser Abstand des Audi R10 aus Wuppertal jedoch gering wie nie in dieser Saison . . . !!

Ortmann/Schnitzler, die erneut auf den Toyota GTone setzten, waren mit Rang 4 zufrieden. 5 Runden Abstand nach vorn und weitere 4 Runden nach hinten zeugten von einem weitgehend problemlosen Rennverlauf, der wichtige Punkte für die Absicherung des 3. Gesamtranges brachte . . .

Die Plastiquäler Nockemann/Uhlig hatten sich Bolz/Christians als Gegner ausgesucht. Ganz ohne vorhergehendes Training war einfach kaum mehr drin. Man verlor einander nicht aus den Augen, bis sich im 3. Heat eine Spurnummer unter dem Pescarolo C60 verding. Einige Abflüge waren die Folge und dazu ein Rückstand von 6 Runden auf den BMW V12 LMR, welchen Bolz/Christians bewegten. Zwar vermochte man den Rückstand in der Folge ein wenig auf etwa 4 Runden zu verkürzen; jedoch reichte die Power des C60 auf der Schlussspur nicht mehr aus, auf der schnelleren Spur 3 mehr Runden zu absolvieren als der V12 LMR auf Spur 5 . . .



Nachtrag zum 4. Lauf in Köln - dort von Ortmann/Schnitzler vorgestellter Toyota GTone . . .

Ende . . .

Die Vielzahl an Unterbrechungen sorgte für ein spätes Ende. Erst gegen 19:40h kam die schnellste Startgruppe ins Ziel - das Gebrüll der Bison-Motoren verstummte. Anschließend stand noch das Abrüsten (die Motoren und Räder müssen zurück gegeben werden) und die Siegerehrung an.

Da in der GT/LM der Concours längst keine wichtige Rolle mehr spielt, entspricht das Rennergebnis auch dem Gesamtstand - zumindest für die Top 10:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Audi R10	783,18
2.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone	781,58
3.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R10	778,47
4.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Toyota GTone	773,27
5.	Werner Bolz / Ralf Christians	BMW V12 LMR ...	769,08
6.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Pescarolo C60.....	765,47
7.	Andrea Fischer / Jan Schaffland	Ferrari 333 SP	765,28
8.	Patrick Fischer / Andreas Leben	Courage C52.....	763,47
9.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Courage C52.....	754,08
10.	Markus Hackstein / Jürgen Tepass	Toyota GTone	750,71

Der Kommentar zu den Top 10 fällt ausnahmsweise kompakt aus: Geschlossen an der

Spitze die gesamte erste Startgruppe, es folgen die zwei starken Gastteams aus der langsamsten Startgruppe, die dort sicherlich ein mittelschweres Handycap hatten. Auf den Plätzen 9 und 10 rangieren die schnellsten Teams der zweiten Startgruppe . . .



Das Siegerteam des Tages voll im Bild: Stephan Bolz und Christian Schnitzler . . .

Was notierte der Autor in der Rubrik „Bemerkenswertes“ !?

- Der **Große Angler** fuhr sicherlich das Rennen seines Lebens. Schade, dass der Frust über einzelne „Einsetzer-Aussetzer“ ihm die unbeschwernte Freude ob dieser Leistung versagte . . .
- Gastfahrer und NASCAR Chef **Manfred Stork** kam mit dem Buchs-Audi R8 bestens klar - und hätte auf der letzten Spur nicht mehr viel Fahrzeit benötigt, um das Team noch in die Top 10 zu hieven . . .
- GT/LM-Chef **Werner Bolz** war ebenfalls bestens aufgelegt und holte auf den Außen Spuren die entscheidenden Runden für den Sieg über die Plastikquäler . . .
- Deutlicher als auf vielen anderen Strecken beeinflusste die **Heterogenität** in der Leistung innerhalb der Teams deren letztliche Platzierung - wirklich hochklassigen Darbietungen auf einzelnen Spuren folgten mittelschwere Katastrophen auf anderen. Betroffenen davon waren zahlreiche Teams in sämtlichen Startgruppen, sodass im Rennverlauf eine bislang nie erlebte Dynamik in der Reihenfolge innerhalb der einzelnen Startgruppen aufkam . . .

Stand der Dinge . . .

Vor dem Finale haben Laufenberg/Nötzel den Titel sicher. Auch die Berücksichtigung des Streichresultats kann daran nichts mehr ändern. Grats !

Schließen wir größere Katastrophen beim Finale aus, sollten auch viele andere Positionen bereits fix bezogen sein. Bolz/Schnitzler sind kaum von Platz 2 zu verdrängen und auch Ortman/Schnitzler haben recht gute Chancen auf Rang 3.

Baum/Pasch sind zumindest auf P4 gesetzt und die Plastikquäler haben P5 mehr oder weniger zementiert. Bolz/Christians sollten Durukanli/JanS auf ihrer Hausstrecke im Heaven noch auf P7 „schieben“ können. Die Zeilsetzung, bestes „jugendfreies“ Team zu werden, hat man jedenfalls bereits erreicht !!

Hingegen müssen Nötzel/Quadt und Hackstein/Tepass noch dringendst P8 klären. Man liegt derzeit punktgleich im Rennen. Und auch das Streichergebnis spricht nur mit einem Punkt zu Gunsten von Nötzel/Quadt. Halten wir fest: Wer vorn liegt im Heaven erobert Rang 8 der Gesamtwertung !!

Den letzten Platz der Top 10 müssen Jung/Schleichender und Börger/Schwellenbach ausfahren. Hier haben Erstere jedoch im Neuwerk einen Vorsprung erringen können . . .



„Lesecke“ - auch die Rennen zur GT/LM weisen durchaus bisweilen „Längen“ auf . . .

Credits . . .

Bleiben die Danksagungen. Aufgrund der durchgängig hohen Starterzahlen von i.d.R. mehr als 50 Teilnehmern (plus einiger Zaungäste) entwickeln sich GT/LM-Veranstaltungen zu echter Schwerstarbeit. Der eigentliche Renntag überschreitet immer die 12 Stunden - von den zahlreichen Trainingssessions zuvor

nicht zu schreiben !

Für das Catering bei der SRG Neuwerk trug Andreas Leben die Hauptlast - David Bachor half in der ersten Schicht aus. Als „Remote-Koch“ fungierte Michael Kaltenpoth. Vielen Dank !!

Die Reiseleitung war eine reine Fischer-Angelegenheit: Die Brüder Jörg und Patrick teilten sich diesen Job und hatten den Doppel-Job als Einsetzer und Zeitnehmer allzeit im Griff. Auch ihnen ein herzliches „Bedankt“ !!



Dem Infield des Kurses der SRG Neuwerk gehört das letzte Foto . . .

Ausblick . . .

Die GT/LM-Serie bleibt auf Wuppertaler Stadtgebiet: Das Finale wird traditionell im Slotcar Heaven ausgefahren.

Der Termin für den sechsten und letzten Lauf lautet: **20. Oktober 2007 . . .**

Neben dem reinen Racing stehen beim Finale selbstredend die abschließende Siegerehrung sowie die große Tombola an. Und i.d.R. müssen im Anschluss daran noch einige Platzierungen gefeiert werden ☺☺

Der versierte GT/LM-Fahrer möge folglich seinen Urlaubsschein für das Finale entsprechend großzügig ausfüllen . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

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

Trans-Am

6. Lauf am 16. September 2007 in Arnberg geschrieben von Andreas

Am Sonntagmorgen traf sich pünktlich um 09:00 Uhr der Trans-Am Tross im schönen Sauerland im Renncenter des Rennbahnclub Arnberg. Für die meisten Teilnehmer eine noch neue Strecke und so nutzte man auch sofort die Gelegenheit, im Training die Bahn kennen zu lernen und die Autos abzustimmen. Insgesamt 14 Fahrer wurden in die Startliste eingetragen, unter anderem die beiden Trans-Am Neulinge Eike Lenzien vom ScaRaDo und Rolf Riese vom gastgebenden Club.

Nach der um 11:00 Uhr stattfindenden technischen Abnahme nutzten Teilnehmer und Rennleitung die Zeit bis zum Start der Klasse 1 zu einem Gedankenaustausch über die kommende Saison 2008.

Die Trans-Am wird natürlich weiter bestehen, gravierende Reglementsänderungen sind nicht vorgesehen und es werden im kommenden

Jahr zwei zusätzliche Läufe auf dem Kalender stehen, sodass dann insgesamt neun Läufe vorgesehen sind. Sobald die geplanten Termine mit den vorgesehenen Bahnen abgesprochen sind, werden diese hier veröffentlicht.

Doch nun zum Renngeschehen:

Rennen Klasse 1:

Kurz nach dem Start der ersten Gruppe quittierte leider die Zeitnahme der Spur sechs den Dienst. Kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen fruchteten nicht, so dass aus den geplanten zwei 7-er Gruppen kurzerhand eine Vierer- und zwei Fünfergruppen wurden.

Freddy Külpmann, Rolf Riese und die beiden ScaRaDo-Junioren Raphael Gdanitz und Eike Lenzian nahmen nun als erste das Rennen im 3 Minuten Sprint auf. Eike und Freddy loteten trotz vorhergehendem Training noch immer die Bremspunkte aus, wobei vor allem Letzte-

rer immer wieder die Standfestigkeit der Bahnbegrenzungen testete. Raphael Gdanitz und Heimascari Rolf Riese lieferten sich über weite Strecken des Rennens spannende Zweikämpfe, wobei sich der junge Dortmunder dann allerdings nach fünf Turns dem Arnsberger mit einer Runde Rückstand geschlagen geben musste.

In der folgenden Gruppe sah sich Michael Woitas mal wieder mit dem OWL-Block, bestehend aus Dennis Grabow, Ralf Thöne sowie Martin und Dennis Kranefuß, konfrontiert. Von Beginn an legte Thöne mit seinem blitzsauber vorbereiteten Porsche 911 ein nahezu fehlerloses Rennen auf das Plastikgeläuf. Lediglich M. Woitas konnte mit seinem uralt BMW noch mithalten, verspielte den Gruppensieg jedoch durch einige Ausflüge in die Botanik.

Dennis G-Punkt zog wie immer sehr gleichmütig seine Runden ohne vorne mitmischen zu können und von hinten gefährdet zu sein. Beim Team Kranefuß lief es mal wieder eher suboptimal. Junior Dennis blieb zwar diesmal vom Fehlerteufel verschont, doch häufige Ausritte verhinderten eine bessere Platzierung. Vater Martin zog auf der vorletzten Spur den Stecker, um am Schrauberplatz in die Tiefen der Slotcarttechnik einzutauchen. Leider tauchte er aber auch bis zum Ende des Rennens von dort nicht mehr auf...



Die Trans-Am Piloten in Arnberg . . .

Zum letzten Rennen der Klasse 1 schoben Rettler, Schulz, Pfaffenbach, Rehm und Grabow der Ältere ihre Fahrzeuge an den Start. Rettler setzte sich erwartungsgemäß an die Spitze, allerdings dicht gefolgt von Pfaffenbach, Rehm und Schulz. Nach dem ersten Turn lagen diese vier nur wenige Teilstriche

voneinander getrennt in einer Runde. Lediglich Günter Grabow suchte auf der Spur Fünf vergeblich den Grip und fiel zwei Runden zurück. In den folgenden Umläufen konnte sich Heimascari Rettler nach und nach immer weiter von seinen Mitstreitern absetzen. Das Verfolgerfeld lieferte sich packende Kämpfe und landete schließlich nur wenige Schienenlängen auseinander in einer Runde. Günter musste sich mit 4 Runden Rückstand geschlagen geben.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Michael Rettler
2. Ralf Thöne
3. Andreas Rehm
4. Uwe Pfaffenbach
5. Dirk Schulz
6. Michael Woitas
7. Rolf Riese
8. Raphael Gdanitz
9. Günter Grabow
10. Dennis Grabow
11. Eike Lenzian
12. Fredy Külpmann
13. Dennis Kranefuß
14. Martin Kranefuß

In der sich anschließenden Mittagspause wurden die ersten Hochrechnungen zum Gesamtstand der Meisterschaft angestellt, sind doch Dirk Schulz und Andreas Rehm punktgleich auf Platz eins stehend nach Arnberg gekommen.

Nach dem Rennen der Klasse 1 lag Rehm jetzt mit vier Punkten vorn und man war gespannt, ob er seine Führung behalten könnte.

Zwischenzeitlich war dann auch die Zeitnahme bzw. die Lichtschranke repariert worden und so konnten zwei 7-er Gruppen gelistet werden.

Gestärkt und gut gelaunt wurden dann die Big Blocks der ersten Startgruppe in der Klasse 2 auf die Startlinie gestellt.

Rennen Klasse 2:

Am Fahrerstand fanden sich Raphael Gdanitz, Günter Grabow, Dennis Grabow, Freddy Külpmann, Eike Lenzian sowie Martin und Dennis Kranefuß ein.

Um es vorweg zu nehmen: Spannend war es lediglich zwischen Raphael Gdanitz und Günter Grabow. Zumindest die ersten drei Turns,

dann brach Günter ein und sein Fahrzeug zu häufig aus. ScaRaDo Junior Gdanitz legte ein blitzsauberes Rennen hin, was ihm schlussendlich den Gruppensieg und in der Gesamtwertung den vierten Platz einbrachte!

Die nachfolgenden Fahrer trollten sich mehr oder weniger um, auf und neben der Strecke, so dass diese Gruppe für eine hohe Anzahl an Terrorphasen sorgte.

Kurze Pause! Zigaretten, einmal tief durchatmen und weiter ging es !



Das Starterfeld des Tages . . .

Nun schoben die Top Sieben der Klasse 1 ihre Boliden an den Start.

Dirk Schulz wollte offensichtlich die Chance auf den Titel wahren und preschte dem Feld davon, allerdings dicht gefolgt von Uwe Pfaffenbach. Rettler ließ es auf Spur eins relativ gemächlich angehen, ebenso wie Thöne und Woitas. A.Rehm quetschte seinen Regler wie eine reife Zitrone, kam aber über das Mittelfeld nicht hinaus. Auf den folgenden Spuren zog dann Michael Rettler alle Register und konnte sich schlussendlich noch vor Dirk Schulz auf Platz eins platzieren. Dieser fuhr ein einwandfreies Rennen, so dass sich Uwe Pfaffenbach mit Platz Drei zufrieden geben musste. Ralf Thöne gelang es, sich auf der letzten Spur dann noch an A.Rehm heran zu

kämpfen und konnte sich bei Stromabschaltung vier Teilstriche vor diesen setzen.

Das Endergebnis der Klasse 2 sah dann wie folgt aus:

1. Michael Rettler
2. Dirk Schulz
3. Uwe Pfaffenbach
4. Raphael Gdanitz
5. Ralf Thöne
6. Andreas Rehm
7. Rolf Riese
8. Dennis Grabow
9. Michael Woitas
10. Freddy Külpmann
11. Günter Grabow
12. Dennis Kranefuß
13. Martin Kranefuß
14. Eike Lenzian

Durch dieses Ergebnis konnte sich Dirk Schulz wieder an Andreas Rehm vorbeischieben und führt nun die Meisterschaft mit vier Punkten Vorsprung an. Auf Platz Drei liegt Uwe Pfaffenbach und Ralf Thöne konnte sich auf den vierten Platz vor Günter Grabow schieben.

Insgesamt liegen die ersten Fünf Plätze noch recht dicht beieinander und so wird es beim letzten Lauf im November im Dortmunder ScaRaDo zu einem echten Show Down kommen!

Mit herzlichem und ehrlichem Dank an die Gastgeber des Rennbahnclub Arnberg verabschiedeten sich die Teilnehmer von dieser schnellen und schön zu fahrenden Bahn.

Sicherlich wird die Trans-Am Serie hier im nächsten Jahr wieder gastieren.

Fragen werden gern auch per Mail von [Freddy Külpmann](#), [Michael Woitas](#) und [Andreas Rehm](#) beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

DSC-West

5. Lauf am 22. September 2007 in Dortmund
geschrieben von Christian

Finale DSC-West Saison 2007

Im Westen was Neues

Der kommende Samstag bedeutet für die DSC-West zum einen den Abschied der laufenden Saison, zugleich ist es aber auch ein Neuanfang. Denn nach der kompletten Umstrukturierung der Führungsspitze will man nun zielstrebig den Finallauf im ScaRaDo und auch die kommende Saison in Angriff nehmen.

Verantwortlich zeichnen nun Dieter Sommer, Frank Hermes und Uli Hütwohl für die Geschicke im DSC-Westen und von dieser Stelle aus den Dreien ein gutes Gelingen und das nötige „sichere Händchen“.

Der Finallauf

Um sich für Lauf fünf zu rüsten, können sich die Trainingswilligen bereits am Dienstag im ScaRaDo einfinden, um ihre Boliden auf das Dortmunder Geläuf abzustimmen. Denn von 18 bis 21:30 Uhr haben die Jungs rund um Uwe Pfaffenbach und Co. die Bahnräume geöffnet, und gegen einen kleinen Unkostenbeitrag kann dann auch der Regler bis zum bitteren Ende gequält werden. Das offizielle Training steigt dann am Freitag ab 18 Uhr, Ende offen, aber spätestens dann, wenn die Jungs das Licht ausmachen.



Das offizielle Pressefoto vom Scarado - weitere Infos unter www.ScaRaDo.de ...

In etlichen Trainings vorweg hat sich eine Wegstrecke zwischen 21 und 21,5mm als sehr fahrbar herauskristallisiert, und wer im ScaRaDo die Ruhe bewahrt, findet sich ganz weit oben in Klassement wieder.

Der Renntag selbst startet dann am Samstag ab 9:00 Uhr, und bei prognostizierten 30 Teilnehmern solltet Ihr euch für den Abend nichts mehr vornehmen.

Zumal nach erfolgter Rennerei für alle Platzierten noch die Tombola winkt, die nach Aussage der Veranstalter gut gefüllt sein soll.

Aussichten

An der Spitze festgebissen hat sich Vorjahres-Champ Frank Hermes, der auch in diesem Jahr kurz davor steht, den Sack zuzumachen, um sich den Titel des DSC-West Champions erneut zu sichern.



Neubau aus dem Hause Hermes - aber nicht für Frank ... !!!

In seinem Nacken sitzt Patrick Fischer, der noch nicht aufgegeben hat, und sich sicherlich den Tagessieg auf die Pflichtenmappe „gemeißelt“ hat.

Aber auch alle anderen werden bestimmt ihr Bestes geben wollen, und im Kreise der DSC-West einen schönen Renntag zu erleben.

Wer jetzt schon weiß, dass er teilnehmen möchte, den bitten wir um

Vornennung bis Mittwoch Nacht 24:00Uhr an folgende Mail-Adresse:

dsc@rennserien-west.de

Und Nenngeld wird dann auch nicht so teuer. Weiterhin kann dann die ScaRaDo-Crew passend für Essen und Getränke sorgen.

Da kommt noch was

Pünktlich zum Finale wird es bei der technischen Abnahme eine Neuerung geben. Ein neu geschaffenes Dreier-Gremium wird sich Autos genauer unter die Lupe nehmen, die augenscheinlich einen Rennunfall erlitten haben. Wurde die Reparatur ordentlich durchgeführt, steht der Beibehaltung der Concours-Punkte nichts im Weg. Ähnlich verhält es sich mit den eingesetzten Reifen und Felgen. Felgeneinsätze und Reifengrößen müssen zum Fahrzeug

passen. Wer also mit Möbelrollen an den Start gehen will, hat dann schlechte Karten und wird zur Nachbesserung in die Runde geschickt.

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](#)

DTM 2007/2008

geschrieben von Andreas

**Vorplanung für die DTM fertig**

In knapp 6 Wochen geht es los. Dann findet das erste Rennen der Saison 2007/2008 statt. Jetzt heißt es, fleißig Autos bauen . . . ☺☺

Auch die Termine und Austragungsorte stehen jetzt fest:

1. Sonntag, 28.10.2007
Carrera-Freunde Schwerte
2. Sonntag, 18.11.2007
Modellrennbahnclub HSK, Arnberg

3. Samstag, 08.12.2007
SRC Köln
4. Samstag, 12.01.2008
Slotpoint, Herzebrock
5. Samstag, 16.02.2008
Carrera Club Oberberg, Engelskirchen
6. Samstag, 15.03.2008
Slot Car Heaven, Wuppertal

Die Rennserie besteht aus 6 Einzelläufen mit zwei Streichresultaten.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DTM](#)