

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 19 -

19. Juni 2005

Editorial

Moin Folks . . . drei Rennen an drei Tagen - ein erfülltes Wochenende liegt hinter den Slotracern des WW. Entsprechend vielfältig liest sich die Nr. 19 der „**WILD WEST WEEKLY**“ am heutigen Sonntag . . .

Den schwungvollen Auftakt machte am Freitag Abend die Craftmans Truck Series, gefolgt von der Vintage Slot Classic am Sonntag und erst vorhin ging die Trans-Am bei der SRG Neuwerk zu Ende. Nick lieferte zu beiden Events den Bericht.

Das kommende Wochenende sieht die Vintage Jungs gleich wieder Rennen - dieses und zum zweiten Mal bei Slot im Pott. Dazu fährt SOKO-Keller das Finale und am Sonntag geht

die Gruppe 2, 4 und 5 bei Peter Meister in Kamp-Lintfort in die 5. Runde . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftmans Truck Series
5. Lauf am 17. Juni 2005 in Duisburg
- Vintage Slot Classic
4. Lauf am 18. Juni 2005 in Kottenheim
- Trans-Am
2. Lauf am 19. Juni 2005 in Vohwinkel
- WRC Cup/05
Endlauf WP 11/05 + Einladung zum BBQ (Grillfete) am 23. Juni 2005
- Gruppe 2, 4 und 5
5. Lauf am 26. Juni 2005 in Kamp-Lintfort

Craftmans Truck Series

5. Lauf am 17. Juni 2005 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

Auch diesmal hatte die A40 die Truck-Racer aus dem östlichen Ruhrgebiet nicht nach DU Mündelheim geführt. Alles Warten hatte keinen Sinn und die bereits eingetroffenen 12 Racer nahmen ab 20:30h ihr Rennen auf.

Kompakt . . .

- Das war die letzte Chance vor der Sommerpause, ein Truck Rennen zu fahren . . .
- Manni Stork hielt Volker Schulte in Schach, wenn auch nur knapp mit 11 Teilstrichen . . .



SRC Mündelheim - Bahnlayout, Training + Fachsimpeln . . .

Vorgeplänkel . . .

Wer in Mündelheim die Nase vorne haben wird, ist eigentlich schon voraus sehbar. Kann Volker Schulte die Umklammerung durch Manni und Oliver Stork verhindern. Alle drei kennen ihre Bahn besonders gut und ein anderer wird kaum einen Sieg dort einfahren.

Boxengasse . . .

Walter Schäfer fungiert wie so häufig als der technische Leiter und prüft mit großer Genau-

igkeit die vorgestellten Boliden. Diesmal war es endlich so weit, ein Fahrzeug hatte nicht die gewünschte Bodenfreiheit. Nach der Korrektur konnten dann die 12 Fahrzeuge aus dem Park Fermé in 3 Startgruppen an den Start gebracht werden und der lang ersehnte 5. Lauf der Craftmans Trucks konnte starten.



Der technische Leiter weist Mannis Wagen zur Nachbearbeitung zurück . . .

Truck Race in 4 x 6 min. . .

Startgruppe 1 bildeten Jill Pasch, Michael Angenendt, Hanns Stresius und Nick Speedman. Vom Start weg fuhr Michael zügig voran. Hanns und Nick waren sich wie immer darüber einig, dass Slotracing auch was mit Spaß zu tun haben muss. Und somit wurden die nächsten 23 min. für Manni als Chief-Einsetzer eine Tortur. Das Doppel Hanns und Nick hatten nach den 4 Spuren die Sorgen der letzten Woche von sich geschüttelt. Danach musste Manni zu recht viele ermahnende Worte an den Berichterstatter richten. Michael gewann den Turn mit 142,90 Rd. Die Ergebnisse Hanns und Nick verschweigen wir hier natürlich aus gutem Grund.



Hermann machte es möglich, der hinterher Fahrer Nick bekam auch mal einen Pokal . . .

Die Startgruppe 2 bildeten Volker Schulte, Hermann Pasch, Oliver Stork und Peter Kleinsen. Die Rennleitung übernahm Manni. Wie zu erwarten preschte Volker vehement vor und brachte seinen Ford auf insgesamt 150,55 Rd. Oliver Stork folgte ihm mit 147,77 Rd. Aber konnte das reichen? - um Manni auf der Mündelheim Bahn zuschlagen.



Die Sieger des Abends . . .

Die Startgruppe 3 startete mit Manni Stork, Andreas Thierfelder, Justin Pasch und Walter Schäfer. Die Rennleitung übernahm jetzt der Volker und vom Start weg zog Manni seine Bahn. Diesmal konnte Andreas den Anschluss zu Manni nicht halten. Sodass sich sehr schnell ein Kampf zwischen Andreas und Justin entfachte. Walter war diesmal nicht bei der Musik. Manni hielt ständig Rufkontakt zur Rennleitung um sich erklären zu lassen, ob der Sieger aus der Startgruppe 2 noch vor ihm liegen könnte. Nach dem letzten Turn lief Manni,s Chevy mit 150,66 Rd. als Gesamtsieger aus. Damit waren auch diesmal Volkers Hoffnungen begraben. Beide konnten danach vortrefflich über die gegangenen Fehler philosophieren. Aber solche knappen Siege sind halt die schönsten, auch für den zweiten Sieger.



Ergebnis . . .

die **TOP 5** in Kurzform M.Stork, V. Schulte, O. Stork, A. Thierfelder, J. Pasch

Vorschau . . .

Jetzt ist Manni unangefochten an der Tabellenspitze. Der 6. Lauf liegt in weiter Ferne. Er

startet am 2. Oktober 2005 im DO-Slot. Bis dahin werden in Mündelheim und auf dem Speedway Moers die Motoren häufig surren.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Craftmans](#)

Vintage Slot Classic**4. Lauf am 18. Juni 2005 in Kottenheim**

geschrieben von Nick Speedman

Zum Sondertermin in Kottenheim . . .

. . . nachdem viel geschrieben und terminlich umrangierte wurde, hatte M. Ortmann vorgeschlagen einen Sondertermin mit VSC-Wertung in die Rennsaison 2005 einzufügen. Das hört sich jetzt für den Leser kurios an, führte aber in den letzten Wochen zu vielen Verwicklungen.

**Das Rennbahn Wohnzimmer in Kottenheim . . .**

Auf jeden Fall danken wir dem Michael Ortmann, dass wir auch dieses Jahr bei ihm im Wohnzimmer zu Gast sein konnten. Es ist für uns alle immer eine große Freude, in die vollen Vitrinen mit Vintage Slot Cars zu schauen. Dazu konnte jeder seinen Einkaufszettel abarbeiten, um so manches Bauprojekt zu Hause fertig zu stellen.

Kompakt . . .

- **Wo waren die ScaRaDo Jungs !?**
- **Thomas Strässer siegt in allen drei Klassen und führt die Masters Wertung mit 578 Pkt. an . . .**
- **Thomas Spicker führte mit seinen DSC Auto's Vergleichsfahrten durch und wurde zweimal knapper Sieger der Tageswertung . . .**

Vorgeplänkel . . .

Aufgrund der Terminverschiebungen wurde durch die Clubs hindurch von einem Rückzug aus der VSC gesprochen und von dem einen oder anderen bereits jetzt im zweiten Lauf in Folge umgesetzt. Das ist sehr bedauerlich.

Für mich stellte sich jedoch sehr schnell heraus, dass in den Meinungslagern nur die eigene Entscheidung bestätigt wird.

Gespräche, die zueinander führen, haben nicht stattgefunden.

Daher war es für uns eine große Freude, dass Thomas Spicker mit seinen DSC Fahrzeugen zu einem Gaststart nach Kottenheim kam. Schon bei einem DTM Lauf bei Achim Zander sprach er mal von dieser Möglichkeit.

**Prüfung unseres Leistungsstandes durch Thomas Spicker . . .****Slotcars und Technik . . .**

In der Technik waren keine neuen Erkenntnisse zu verzeichnen. Bei den eingesetzten Fahrzeugen stieg jedoch die Anzahl der Ferrari GTO an. - Dies im Hinblick auf die DSC ?

Wie schon berichtet, hat M. Ortmann eine Reihe von Formel-Bodys, die durch ein reichhaltiges Sortiment von Zurüstteilen ergänzt werden

können. Dazu gehören, der durch ein Holzmodell von Peter Hartmann entstandene Ferrari 375 sowie ein Ferrari 246 in zwei Versionen.

Die Formula. . .

Die erste Startgruppe der Formula sah Alexander Ortmann als den klaren Favoriten und Laufsieger mit 119,58 Rd. Runden. Die weiteren Fahrer waren Th.Wilbert, R.Hey in seinem ersten Rennen überhaupt, N. Hartung, D. Wolf von SRC Mittelrhein, E. Vandenryt.



Vorbereitete Formel Boliden von M. Ortmann

Die zweite Startgruppe sollte nun zeigen, was die gesetzte Marke wert war. Mit B.Hämmerling, Th.Vössing, Th.Ginster, G.Benecke, R. Willner und Nick Speedman. Bei diesem Heat ging Thomas Vössing durch zwei im Abstand von 2 Turns aufgetretenden Getriebeschäden durch die Hölle. Er musste alle Hoffnungen begraben seine guten Leistungen zu festigen. Bernd Hämmerling ging als eindeutiger Laufsieger mit 119,27 Rd. hervor.



Formel Vintage aus den 60ern

Die dritte Startgruppe startete mit Th.Strässer. Th.Willner, M.Ortmann, G.Kestenus und J. Themsfeldt. Aus dem vorliegenden Tabellenstand ist Thomas Strässer der Favorit der Gruppe. Jens war diesmal, durch viele Trainingsfahrten gestärkt, der einzige, der Thomas hätte bedrängen können. Aber es hatte auch diesmal nicht gereicht, und Thomas kam mit einer Runde Vorsprung durchs Ziel.

Die Top 5: Th.Strässer J.Themsfeldt, B.Hämmerling, E.Vandenryt, I.Heimann

62mm Sport/Prototypen. . .

...aus der ersten Startgruppe kam Günter Benecke mit 122,26 Rd. als Laufsieger ins Ziel. Im zweiten Lauf setzte sich Dirk Wolf mit 126,83 Rd. bis ins Ziel ab. Aber dieser Lauf wird für viele unvergessen bleiben, da unser Neuling Ralf den Lancia D 24 von Nick zweimal entgegen der Fahrtrichtung einsetzen wollte. Zur Unterstützung musste Ralf er sogar den Rennleiter bemühen.



Blick vom Fahrerlager auf die belebte Bahn.

Aber jetzt kommen wir zur Startgruppe 3 und der Vergleichsfahrt DSC Porsche 904 GTS gegen Vintage Scarab Mark II. Das Ergebnis vorweg: Th.Spicker schlägt mit 134,49 Rd. unseren Th.Strässer mit 133,61 Rd. Es war sehr interessant zu beobachten, wie beide Kontrahenten kein Mittel fanden, sich voneinander zu lösen. Erst die Spurwechsel erbrachten einen sichtbaren Abstand. Die größere Spurbreite bei gleichem Gewicht zum Vintage Fahrzeug brachte keinen wirklich deutlichen Vorteil. Einen gewissen Einfluss auf die deutlich besseren Leistungen gegenüber dem Vorjahr, sind natürlich auf, die sich wie eine Holzbahn verhaltenen, lackierten Faller Schienen zurück zu führen. Die Schienen haben einen sehr guten Fahrkomfort und sind dank der Farbauswahl besonders attraktiv.

Die Top 5: Th.Strässer, B.Hämmerling, J. Themsfeld, Th.Willner, G.Benecke

75mm Sport/Prototypen. . .

Die Fahrer der ersten und zweiten Startgruppe hatte an diesem Tage keine Chance gegen die Tabellenführenden und damit in der dritten Startgruppe fahrenden. Die Startgruppe 3 machte die ersten sechs Plätze unter sich aus - von Th. Strässer mit 134,89 Runden vor Th. Vössing mit 130,17 Runden.

Die Top 5: Th.Strässer, Th.Vössing, B.Hämmerling, G.Benecke, J.Themsfeld

Zwischenstand der VSC-Master Wertung. . .

Die Top 5: Th.Strässer, B.Hämmerling, J.Themsfeld, Th.Vössing, H.Grzanna

M. Ortmann Tageswertung . . .

Wie im Forum angekündigt hat M. Ortmann eine eigenständige Tageswertung nach erreichten Runden ausgeschrieben. Diese führte zu folgender:

Top 5: Th.Strässer, M.Ortmann, B.Hämmerling, J.Themsfeld, D.Wolf



Siegerehrung für alle Teilnehmer . . .

Für jeden Teilnehmer lag ein netter Sachpreis in Form von Bausätzen, Decalbögen und Büchern zur Siegerehrung aus. Dafür danken wir und wissen diese nette Geste zu würdigen.

Die VSC geht weiter am 25. Juni 2005 mit dem 5. Lauf bei Slot im Pott . . .



Der 4-spurige Speedtrack bei Slot im Pott . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Trans-Am

2. Lauf am 19. Juni 2005 in Vohwinkel

geschrieben von Feddy Külpmann

Nach dem heißen Auftakt im ScaRaDo Ende Mai ging die Trans-Am am heutigen Sonntage gleich in die nächste Hitzeschlacht. Austragungsort des zweiten 30° Rennens war der 28m Kurs der SRG Neuwerk in Wuppertal Vohwinkel, welcher damit sein erstes club-übergreifendes Rennen erlebte.

Kompakt . . .

- knappe 30 Grad Außentemperatur . . .
- 21 Fahrer am Start . . .
- JanS und Thomas Strässer vorn . . .
- Serienchef schläft selig . . .

Strecke . . .

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

Url

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang



Der Kurs im „Vohwerk“

Vorgeplänkel . . .

Bereits der Auftakt der Trans-Am am 29. Mai war temperatur-mäßig „nicht ohne“. Der heutige Sonntag im Neuwerk setzte noch einmal „einen drauf“ - runde 30° Außentemperatur direkt unter dem Flachdach waren eine echte Bewährungsprobe für Fahrer und Material.

Bislang fuhren die Cracks der Trans-Am mehr oder weniger unter sich. Für's Neuwerk Rennen hatten sich jedoch der Fischer-Clan - im Neuwerk sogar mit Heimascari Status - sowie

Team S² (mit nur 2 Fahrzeugen) angesagt, um ein wenig mitzumischen. Harte Zeiten also für die bisherigen Serien Top 3 Strässer, Bickenbach und Schulz . . .

Etliche Starter liefen so gegen 11:00 bis 11:30h ein - so auch der Gesamtzweite Dirk Schulz. Das reichte so eben noch zu einer Handvoll Funktionstestrunden. Gediegene Sitten eben in der Trans-Am - man nimmt's eben locker . . . ;-))

Dennoch ging's pünktlich um 12:00h an den Start. „No merci“ lautete die Devise

Klasse bis 2.000cm³ Hubraum . . .

21 Starter fanden sich in der „kleinen Klasse“ ein. Das Feld war bunt gemischt und die Fahrzeit betrug 6 x 3 Minuten. Das ergab 3 Startgruppen á 7 Fahrer.

Die **Startgruppe 1** bildeten folgende Fahrer:

Gerd Kestenus	Alfa GTam
Jürgen Berster	Toyota Celica 1600
Thomas Schweitzek	Porsche 911
Andreas Leben	VW Käfer 1303 S
JanS	BMW 2002
Andrea Fischer	Ford Capri
Patrick Fischer	VW Käfer 1200

Nach den ersten unruhigen Runden mit einigen Terrorphasen entwickelte sich das Rennen der Hausfrauengruppe recht flott. JanS ging mit dem 02 in Führung und wahr im wahrsten Sinne des Wortes „weg“, ganz weit weg - jedenfalls für den Rest. Mit Abstand dahinter sortierten sich Andrea Fischer mit dem Capri und Gerd Kestenus mit dem GTam ein.

Skip Berster warf im ersten Heat erst einmal ein paar Schrauben an der Celica ab. Danach ging's deutlich besser für den Japaner ;-))

Die zwei Käfer Treter und Heimascaris Andreas Leben (1303S) und Patrick Fischer (1200) lieferten sich alldieweil ein heftiges, aber faires Duell, bei welchem der 1303S leichte Vorteile aufgrund der besseren Abmessungen hatte. Nach einem Crash musste Andreas kurz die Karosserie richten, verlor aber kaum mehr als eine Runde. Bis in den letzten Heat blieb es spannend; am Ende siegte Patrick knapp mit besagter Runde Vorsprung . . .

Im direkten Duell mit Gerd Kestenus fightete Thomas Schweitzek mit dem Porsche 911;

rundenlang fuhren die Zwei im Parallelflug daher. Erst im letzten Heat konnte sich Thomas ein wenig absetzen.

Somit ergab sich folgendes Bild:

JanS	140,63
Andrea Fischer	131,01
Patrick Fischer	127,66
Andreas Leben	126,66
Thomas Schweitzek	123,65
Gerd Kestenus	122,26
Jürgen Berster	110,88



Die Fahrzeuge der ersten Startgruppe . . .

Die **mittlere Startgruppe** (Nummer 2) wies folgende Belegschaft auf:

Freddy Külpmann	VW Käfer 1303 S
Bernd Hämmerling	BMW 2002
Dennis Grabow	Ford Capri
Günter Grabow	VW Käfer 1303 S
Martin Kranefuß	Alfa GTam
Jörg Fischer	VW Käfer 1303 S
Schleichender	BMW 2002

Auch die zweite Startgruppe hatte im ersten Heat eine Menge Unruhe, welche sich aufgrund der Vielzahl an Käfern auch im Folgenden nicht immer legte ;-)) Bereits im 1. Heat verlor Bernd Hämmerling mit dem 2002 fast 8 Runden, als sich der Motor verschob. Derweil übernahm der Schleichend mit dem Doppelstart-02 die Führung. Den Titel „bester Käfer“ errang Jörg Fischer, der sich deutlich vor dem Rest des Feldes etablierte.

Dennis Grabow folgte mit dem Ford Capri dicht auf Bernd Hämmerling, der nach der Reparatur einigen Boden gut machen konnte und noch auf Platz 3 dieser Gruppe ins Ziel kam. Dennis fehlten am Ende nur 23 Teilstriche auf Bernd's 02er.

Vater Günter Grabow hatte deutlich mehr mit dem Käfer zu kämpfen, hielt sich aber knapp vor Freddy Külpmann, der nicht nur mit dem Käfer sondern auch mit seinem Rücken zu kämpfen hatte. Die Schmerzen setzten den Se-

rienboss zwischenzeitlich beinahe ganz außer Gefecht . . .

Martin Kranefuß fehlte eine weitere Runden auf Freddy. Der Alfa GTam hatte den ein oder anderen Abflug zu viel.

Blieb Rang 7 dieser Gruppe für Jürgen Berster und seine Celica. So ganz ohne Training auf einer völlig unbekanntem Strecke ging's denn eben doch nicht . . . ;-))

Nach 7 Heats war dann nachfolgender Stand zu verzeichnen:

Schleichender	139,46
Jörg Fischer	127,07
Bernd Hämmerling	124,48
Dennis Grabow	124,25
Günter Grabow	116,40
Freddy Külpmann	115,83
Martin Kranefuß	114,27

In der **Startgruppe 3** waren die besten Fahrer des letzten Rennens unter sich. Die Alfas dominierten hier ein wenig:

Thomas Strässer	Alfa GTam
Hans Bickenbach	Ford Capri
Dirk Schulz	Alfa GTam
Björn Körner	Alfa GTam
Yves Jeserich	Toyota Celcia 1600 GT
Michael Woitas	BMW 2002
Willi Miebach	Alfa GTam

Hier zeigte sich Thomas Strässer als würdiger Sieger (des letzten Rennens). Er übernahm mit dem Alfa GTam souverän die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab . . .

Mit Hans Bickenbach (Ford Capri) und Dirk Schulz (Alfa GTam) folgten ihm die direkten Verfolger in der Gesamtwertung - jedoch jeweils mit Respektabstand . . .

Yves Jeserich (Celica) hielt sich nur knapp vor Willi Mibach (Alfa GTam). Auch wenn Björn Körner in der Mitte des Rennens seine liebe Not mit dem Alfa GTam hatte: die Drei bildeten bis zum letzten Heat eine Gruppe, in welcher noch jeder die Nase vorn haben konnte. Nach Heat 7 lag Yves nur 16 Teilstriche vor Willi und der weitere 18 Teilstriche vor Björn. Somit blieb Michael Woitas (BMW 2002), einem weiteren Wenigtrainerer / Spätkommer nur der 7. Rang in dieser Gruppe . . .

Die 3. Startgruppe sortierte sich demnach wie folgt ein:

Thomas Strässer	136,27
Hans Bickenbach	132,65

Dirk Schulz	130,41
Yves Jeserich	124,95
Willi Miebach	124,79
Björn Körner	124,61
Michael Woitas	121,11

Die Top 6 sahen über alles damit folgendermaßen aus: JanS - Schleichender - Thomas Strässer - Hans Bickenbach - Andrea Fischer - Dirk Schulz

Ein sauberer Doppelsieg für S² also, gefolgt von den etablierten Kräften der Serie sowie überraschend Andrea Fischer auf Platz 5 - geädelt mit dem Doppelstatus „beste Dame“ sowie „bester Heimascari“ . . . ;-))

Klasse über 2.000cm³ Hubraum . . .

Die Bigblocks wurden, im Gegensatz zur kleinen Klasse, mit 6*6 Minuten über die doppelte Distanz gefahren. Gestartet wurde erneut mit 21 Jungs (und Mädels) in drei 7er Startgruppen. Für die Reihenfolge zeichnete das Ergebnis der kleinen Klasse verantwortlich.

Da mittlerweile die Strecke etwas bekannter war und die große Klasse grundsätzlich über bessere Fahreigenschaften verfügte, ließen die Terror Phasen trotz der längeren Renndauer etwas nach.

Die Startgruppe 1 bildeten folgende 7 Folks:

Jörg Fischer	Ford Mustang Mach I
Gerd Kestenus	Ford Mustang Boss
Michael Woitas	AMC Javelin
Günter Grabow	Pontiac Trans-Am
Freddy Külpmann	Chevrolet Camaro
Martin Kranefuß	Ford Mustang
Jürgen Berster	Chevrolet Nova

Jörg Fischer fuhr - in seiner Eigenschaft als Heimascari - mit dem Ford Mustang gleich von Beginn an auf und davon. Am Ende waren 13 Runden Vorsprung eine recht deutliche Sprache. Dennoch haderte Jörg ein wenig mit den Kollegen, die ihn schon einmal ein wenig aufhielten . . .

Michael Woitas (AMC Javelin) und Freddy Külpmann (Chevrolet Camaro) vermochten sich über die gesamte Distanz nicht über den Schnellsten zu einigen . . . am Ende lag Michael nur 3 Teilstrieche vor Freddy auf Platz 2 dieser Gruppe . . .

Die zwei Herzebrocker Günter Grabow (Pontiac Trans-Am) und Martin Kranefuß (Ford Mustang) bildeten die nächste Kampfgruppe.

Hier konnte sich Günter jedoch im Verlauf des Rennens leicht absetzen und Platz 4 der ersten Startgruppe belegen. Für Martin blieb somit der 5. Rang . . .

Jürgen Berster hatte zu Anfang keinen ordentlichen Regler und weiterhin mit dem Trainingsrückstand zu kämpfen. Dennoch reichte es, versehen mit Leihregler, mit dem Chevi Nova den letzten Rang an Gerd Kestenus (Ford Mustang) abzugeben, dessen Mustang nie so recht ans Rennen kam . . .

Das Ergebnis der Startgruppe 1 lautete also folgendermaßen:

Jörg Fischer	263,27
Michael Woitas	250,51
Freddy Külpmann	250,48
Günter Grabow	241,07
Martin Kranefuß	238,84
Jürgen Berster	235,57
Gerd Kestenus	233,53



Die lässigen Jungs der ersten Gruppe noch recht erwartungsvoll vor dem Start . . .

Auch in der **Startgruppe 2** war mit Andreas Leben wieder ein Heimascari im Einsatz. Das Starterfeld stellte sich wie folgt dar:

Andreas Leben	Ford Mustang Mach I
Thomas Schweitzek	Chevrolet Camaro
Yves Jeserich	Dodge Dart
Willi Mibach	Plymouth Hemi Cuda
Björn Körner	Plymouth Hemi Cuda
Bernd Hämmerling	Dodge Dart
Dennis Grabow	Chevrolet Camaro

Besagter Andreas Leben ging mit dem Mustang Mach I ebenso selbstverständlich in Führung wie zuvor Jörg Fischer - das Auto lief im Doppelstart, verlor aber nichts von seiner Schnelligkeit und zog zuverlässig seine Runden; ein prima Wurf, Jörg . . . !!

Dahinter entbrannte der Zweikampf zwischen Bernd Hämmerling (Hemi Cuda) und Thomas

Schweitzek (Camaro), den Bernd im Verlauf des Rennens für sich entschied. Andreas war für Bernd hingegen uneinholbar enteilt.

Dennis Grabow (Camaro) hielt Björn Körner (Hemi Cuda) auf Distanz. Yves Jeserich (Dodge Dart) hingegen blieb lange Zeit knapp vor diesen Zweien. Über die Distanz fiel Björn allerdings zurück und Dennis schob sich knapp vor Yves. Dafür mischte im letzten Heat plötzlich Thomas Schweitzek in dieser Zweiergruppe mit: die Drei gingen alle mit 211 Runden in den letzten Durchgang. Yves hatte auf Spur 1 die schlechteste Ausgangsbasis, gefolgt von Dennis Grabow, der auf Spur 5 unterwegs war. Somit sollte eigentlich Thomas Schweitzek auf der guten Spur 4 der lachende Dritte sein . . .

Die Prognose stimmte nur bedingt: Thomas setzte sich wie erwartet ab, jedoch verteidigte Yves knapp die 4. Position gegen Dennis - 21 Teilstriche gaben hier den Ausschlag . . .

Willi Mibach (Hemi Cuda) fuhr derweil entspannt im luftleeren Raum zwischen den drei Kampfhähnen und Björn Körner auf Platz 6 der Startgruppe 2.

Das „Gruppenbild“ lautete damit nach 36 Minuten Fahrzeit:

Andreas Leben	264,27
Bernd Hämmerling	261,84
Thomas Schweitzek	255,39
Yves Jeserich	251,87
Dennis Grabow	251,66
Willi Mibach	246,31
Björn Körner	242,88

Blieb das Finale, ausgefahren von den schnellsten Jungs (und Mädels) in der **Startgruppe 3**, die sich wie folgt aufstellte:

JanS	Chevrolet Camaro
Schleichender	Corvette (ohne Wertung)
Thomas Strässer	Plymouth Hemi Cuda
Hans Bickenbach	Plymouth Hemi Cuda
Dirk Schulz	Chevrolet Camaro
Andrea Fischer	Chevrolet Corvette
Patrick Fischer	Ford Mustang

Die Startgruppe 3 bot einen sehenswerten Vierkampf zwischen Thomas Strässer (Hemi Cuda), JanS (Camaro), Patrick Fischer (Mustang) und Hans Bickenbach (Hemi Cuda).

Andrea Fischer etablierte sich mit der Corvette erst einmal fest auf Platz 5 dieser Startgruppe, während der Schleichend ohne Wertung mit der Vintage Corvette mitrollte. Für den An-

fang übernahm Dirk Schulz mit dem Camaro die rote Laterne dieser Gruppe . . .



Die Bigbanger vor dem Start von hinten-oben . .

Nach drei bis viert Heats hatten sich die Positionen soweit gefestigt: Thomas Strässer vorn; mit 4 Runden Rückstand dahinter JanS, der es zu Beginn mit dem Grip übertrieben hatte, dann Patrick und Hans im Infight um Rang 3. Ab Heat 3 rollte JanS so langsam den Rückstand zu Thomas auf und die beiden lieferten sich sehenswerte Direktduelle über lange Zeit, die keinen Sieger sahen. Derweil geriet Patrick's Mustang in Probleme: die Stromaufnahme erfolgte nur noch unregelmäßig; mal stand die Karre und dann rannte sie wieder Bestzeiten. So war kein Blumentopf zu gewinnen und Patrick wurde ans Ende durchgereicht. Auch der Schleichende haderte ein wenig mit der Stromaufnahme der Corvette; dazu waren 10mm breite Räder nur bedingt für Longruns geeignet ;-))

Da die letzten zwei Plätze nun vergeben sind, geht's jetzt zur laufenden Nummer 5 dieser Startgruppe. Dirk Schulz sah sich bis zum vorletzten Heat noch ins Duell mit dem Schleichenden verstrickt und schaffte auf der letzten Spur die Sicherung des 5. Platzes. Drei Runden davor lief die Dame des Feldes Andrea Fischer ein. Weitere 4 Runden davor rollte Hans Bickenbach ungefährdet zu Platz 3. JanS konnte vom Strässer Vorsprung noch ein wenig abknabbern; die Sünden der ersten zwei Heats waren aber nicht mehr zu kompensieren (Rang 2). Blieb Thomas Strässer der ungefährdete Sieg in der großen Klasse, der durch einige Stunts auf der letzten Spur (Nr. 1) am Ende sogar noch recht kurzweilig wurde ;-))

Das Ergebnis der Startgruppe 3 in der Zusammenfassung:

Thomas Strässer	277,41
JanS	273,72
Hans Bickenbach	270,27

Andrea Fischer	266,18
Dirk Schulz	263,48
Schleichender	260,24
Patrick Fischer	255,95

Die Top 6 lauteten damit: Thomas Strässer - JanS - Hans Bickenbach - Andrea Fischer - Andreas Leben - Dirk Schulz

Bei den V8 war das Ergebnis gut gemischt. Die Top 3 der Serie mussten sich die Plätze abwechselnd mit den Gaststartern des Fischerclans und von S² teilen. Hervorhebenswert die Siegesfahrt von Thomas und der mehr als tolle 4. Rang von Andrea !!

Ende . . .

Tja Folks, wie schreibt man nun „das Ende“ für diesen Trans-Am Lauf !? Aus Sicht des Schleichenden war eine mehrfache Premiere:

- **Für die Neuwerker**, die Ihr erstes clubübergreifendes Rennen über die Bühne zu bringen hatten . . .
- **Für Team S²**, das die Trans-Am bislang nur aus den Rennberichten kannte . . .
- **Für den Schleichenden**, der noch nie einen Serienchef so selig hat während des Rennens schlafen sehen, wie Freddy heute . . .

Fangen wir mit dem letzten Punkt an. Wir wünschen dem Chef im Ring, dass er bald wieder voll fit ist. Nach dem 1:1 Crash im Frühjahr sollte es ihm doch einmal gelingen, ein Rennen in 100%iger Fitness durchzuziehen. Schön, dass Freddy bei alledem den Humor nie verliert, die Veranstaltung sauber durchzieht und sogar noch den Fahrerjob klaglos mit humorigen Sprüchen absolviert !!

Kommen wir zu Punkt 2: so ganz unbekannt war die Trans-Am nun auch wieder nicht. Die handelnden Personen hat man im Vorfeld schon einmal irgendwo im WW getroffen und gegen viele auch bereits Rennen gefahren.

Einige - wie z.B. die Neuwerker - trifft man quasi alle 2 Wochen (hier gilt halt: „keine Feier ohne Meier“; andere hat man seit Jahren nicht gesehen - „Thomas, Du hast zugenommen“ ;-)) Und wieder Andere, wie z.B. die netten Jungs aus Herzbrock trifft man in letzter Zeit immer öfter . . . ;-))

Was ist also das Fazit !? Eine interessante Serie, locker durchgeführt und mit den Foxies interessant motorisiert. Aber bei den Big Ban-

gers für den Schleichenden immer noch ein Buch mit sieben Siegeln - denn wer hat ihn je so dämlich fragen hören, was das den nun für ein Schlitten sei; zu Camaro und Mustang reicht's halt noch - aber dann ist's auch schon vorbei . . . Da ändert auch Friedman's Standardwerk als eines von drei Büchern im Regal nichts ;-))

Bleibt die Premiere „Neuwerk“. Bei der Eröffnung vor 14 Tagen verschafften sich viele einen Eindruck von den Räumlichkeiten. Heute war halt Fahren und Leben unter Wettbewerbsbedingungen angesagt - das ist schon etwas anderes als ein Tag der offenen Tür . . . Beginnen wir bei der Bahn: kein Kurs im WW hat derart viel Strom !! Mit den anliegenden 12 Volt erinnerten die Fox Motoren schon fast an schwarze Carreras. Das aufwändige Ring-System hat sich allemal gelohnt, Jungs !!

Auch mit der Hitze - immer ein Problem für Plastikschiene - wurde der Kurs gut fertig. Solange die Sonnenschutzrollos geschlossen waren, traten keine Verwerfungen o.ä. auf - hier hat man aus den Problemen anderer Bahnen gelernt.

Mit den Fischer-Brothers (Patrick und Jörg) an der Zeitname war es ebenfalls prima. Auch wenn noch kein neuer Dr. Bepfe in Sicht ist, hat's allemal gereicht, zwei 21 Slotcar Rennen problemlos über die Bühne zu bringen. Mit den ergriffenen, handschriftlichen Sicherheitsmechanismen wären sogar Systemausfälle zu kompensieren gewesen - das gibt's sonst nur noch in Siegen. . . !? !?

Britta, Mark und Peter betreuten das Catering. Hier kann's nur dicke Komplimente geben !! Nicht nur der Service war toll und freundlich, sondern auch die gebotenen Speisen und Getränke. Wo bekommt man schon Eis angeboten, wenn's Wetter draußen danach ist !? !? Den Dreien gilt jedenfalls Tausend Dank von S² - und die müssen's wissen; haben ja schließlich die Catering Wertung mit Abstand gewonnen ;-))

Weiter geht's mit der Trans-Am dann bereits in 14 Tagen im Rahmen der ARD in Siegen - und zwar exakt am **3. Juli 2005** !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

WRC Cup/05

Endlauf WP 11/05 + Einladung zum BBQ (Grillfete) am 23. Juni 2005

geschrieben von Lupo

Am kommenden Donnerstagabend, also einmal **nicht am Dienstag**, startet die WP 11/der Endlauf, des WRC Cups/05 der SOKO-Keller.



2005 Corona Rally Mexico . . .

Zu klären an diesem Abend sind die Frauen:

Wird sich der Youngster Olli Heutz mit seinen Roller durch die Nacht kämpfen oder findet er doch noch ne alternative Mitfahrgelegenheit ???

Wird Ingo wieder mal einen neues WRC-Car, welches den „Meister“ Markus Krings aus der Reserve lockt, über die Piste pilotieren ???

Werden wir neue und bekannte Gesichter begrüßen dürfen ???



Bauprojekt Ford Focus WRC . . .

Folgendes steht jetzt bereits schon fest:

Die Positionen 1 + 2 sind seit WP 10 fest in Händen von Markus Krings und Ingo Heimann

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Donnerstag:

Adresse

SOKO-Keller

Im Keller der Astrid-Lindgren Grundschule,
Leutenstraße 1

40231 Düsseldorf - Lierenfeld

URL

www.soko-keller.de

Um die Positionen 3 bis 5 wird zwischen Sascha Laukoter, Dirk Theuring und Stephan Mars, mit jeweils 4 Punkten Unterschied, noch heftig gekämpft.



So feiern Sieger auch bei der SOKO-Keller . . .

Bei der SOKO-Keller wird nichts bierernst genommen, hier steht der Spaß an erster Stelle.

Nach dem Endlauf gib es wie bereits im letzten Jahr die berühmte Grillfete !!!



Impressionen aus 2004 . . .

Wir laden Euch recht herzlich ein, an unserem Endlauf sowie an der anschließenden Grillfete teilzunehmen. Zwecks Planung bitten wir um Anmeldung per E-mail. Ausreichend Leihfahrzeuge für mutige Gastfahrer stehen jedenfalls zur Verfügung . . .

Alles weitere gibt's hier:

[SOKO-Keller](#)

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang, mit Sprungkuppe

Zeitplan

Donnerstag, 23. Juni 2005

ab 18.00h - Training

ab 19.00h - Start des Endlaufes WP 11/05
je Spur 5 min.

Gruppe 2, 4 und 5

5. Lauf am 26. Juni 2005 in Kamp-Lintfort

Rennen Nummer 5 der Gruppe 2, 4 und 5 wird das Erste von zwei Sonntagsrennen. Die 44m Hartplastik von Peter Meister in Kamp-Lintfort sind das Ziel des ersten Sonntagsausfluges.

Mit dem schnellen Kurs am Niederrhein enden die 245-Highspeed-Tage, bei welchen 4 Läufe in Folge mit Übersetzungen bis an die 29mm Wegstrecke gefahren wurden. Die nachfolgenden Rennen in Vohwinkel, Duisburg und Wuppertal vertragen dann wieder ein bis zwei Zähne mehr auf der Achse . . .

Mit Lauf Nr. 5 wird gleichzeitig die zweite Halbzeit der Serie eingeleitet. Wer noch etwas erreichen möchte, muss sich nun 'ran halten ☺ Auch, wenn die beiden ersten Plätze in den einzelnen Gruppen bereits vergeben scheinen, ab Rang 3 bis ca. 12 ist noch alles möglich . . . Erfahrungsgemäß geht's in Kamp-Lintfort immer recht „eng“ zu, da der flüssig zu befahrende Kurs das Feld dichter beisammen hält als andere Strecken im WW. Für ausreichend Spannung ist also gesorgt . . .

Nachfolgend dann noch 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

Historie

Gruppe 2 2004 (15 Starter)

1. Wondel, Marcel	Chevr. Camaro	152,33
2. Christians, Ralf	Chevr. Camaro	148,98
3. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	147,27

Gruppe 4 2004 (15 Starter)

1. Wondel, Marcel	BMW M1	151,57
2. Bolz, Stephan	BMW M1 ProCar	151,43
3. Christians, Ralf	BMW M1	150,92

Gruppe 5 2004 (15 Starter)

1. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4	153,13
2. Christians, Ralf	Toyota Celica	150,22
3. Bolz, Stephan	Ferrari 365 GT4	150,21



Ein Slotcar von der Überraschung des 245-WE in Ochendings, „Johannes Rohde“ . . .

Zum Ende kommt - wie immer - unser „245 Hans Eichel“ zu Wort: wer seine **Vornennung bis zum Donnerstag Abend** abgibt, schädigt seine Finanzen - und das gibt Ärger !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5](#)

Zeitplan

Dienstags und Donnerstags

ab 20:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 25. Juni 2005

ab 16:00h freies Training

Sonntag, 26. Juni 2005

ab 09:00h Training / frische Brötchen

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

Gruppe 2 2003 (19 Starter)

1. Wondel, Marcel	Nissan Skyline	112,95
2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	112,56
3. Ortman, Alex	Nissan 160J	110,47

Gruppe 4 2003 (18 Starter)

1. Wondel, Marcel	BMW M1	113,74
2. Ortman, Alex	BMW M1 ProCar	111,58
3. Bolz, Stephan	BMW M1 ProCar	111,54

Gruppe 5 2003 (18 Starter)

1. Wondel, Marcel	Toyota Celica	114,87
2. Christians, Ralf	Toyota Celica	114,72
3. Ortman, Alex	Toyota Celica	111,76