

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 43 -
12. Dezember 2005

Editorial

Moin Folks . . . das Year-End-Closing im Willden Westen setzt sich nahtlos fort !! Freitag und Samstag brummen die Fox-Motoren in OWL, am Samstag die DTM in Schwerte und am Sonntag die ur-alten NASCARs in Moers bzw. die Vintage Slot Classic in Siegen. Bis auf die NASCARs bilden Berichte zu diesen Ereignissen den Inhalt der Ausgabe 43 der „**WILD WEST WEEKLY**“ !!

Ein wenig Vorschau auf die 245 am kommenden Samstag im Heaven sowie die Vollzugs-

meldung hinsichtlich der West-Termine runden diese Ausgabe der WWW dann ab.

Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-Slotpoint
6. Lauf am 9. Dezember 2005 in Herzebrock
- DTM
3. Lauf am 10. Dezember 2005 in Schwerte
- Vintage Slot Classics
Langstrecke am 11. Dezember 2005 in Siegen
- Gruppe 2, 4 und 5
8. Lauf am 17.12.2005 in Wuppertal
- Termine West 2006

DSC-Slotpoint

6. Lauf am 9. Dezember 2005 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Zwei spannende Renntage im Renncenter Ostwestfalen Slotpoint sind nun vorüber, es wurde der sechste und letzte Lauf zur DSC-Slotpoint gefahren.

Kompakt . . .

- 13 Starter gingen ins Rennen . . .
- zwischen Frank und Aule wurde es verdammt eng . . .
- „Best of Show“ - The Winner is Günter Grabow und sein Porsche 917 K . . .

Strecke

Slotpoint Thomas Schweizek
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock

Url

www.slotpoint.de

Strecke

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

DSC-Slotpoint und der Porsche-Cup; zwei attraktive Rennen innerhalb zweier Tage. Für manchen war dies vor Weihnachten zu viel, da gerade in der besinnlichen Vorweihnachtszeit die Familie nicht zu kurz kommen durfte. Somit sagten schon viele Leute im Vorfeld den Porsche-Lauf ab.

Das freie Training ab 17.00 Uhr. Die erste Zeit

war es sehr ruhig. Zum Ende der Trainingszeit wurde es dann doch noch etwas hektisch. Aule kam wie immer erst auf der letzten Rille, gegen 21:00; nach seinem Fotoworkshop bei der VHS; sein Wagen befand sich bereits im Parc Fermé, da er bereits am Vortag trainiert hatte.

Slotcars und Technik . . .

Verantwortlich für die Abnahme war diesmal David Rietz; ganz allein !!



„Best of Show“ 6. Lauf - Porsche 917K von Günter Grabow . . .

Vor dem Start der zweiten Gruppe und nach dem Eintreffen von Aule wählten alle 13 Teilnehmer the „Best of Show“. The Winner is Günter Grabow mit dem Porsche 917K.

Das Rennen . . .

Es wurden zwei Startgruppen gebildet; eine mit sechs und eine mit sieben Startern.

In der ersten Startgruppe machten sich Werner Lorenzmeier, Albrecht Rietz (Ali), Andreas Middeldorf, Dennis Grabow, David Rietz, Sven Schwotzer und Thomas Fritz auf die 7 x 7 Minuten Hatz.

David entschied den Heat für sich und gewann mit 321,37 Runden vor Ali mit 320,42 Runden, Thomas Fritz 316,96 Runden, Sven Schwotzer mit 312,55 Runden, Dennis Grabow mit 303,61 Runden, Andreas Middeldorf mit 397,41 Runden und Werner Lorenzmeier mit 297,76 Runden.

Jetzt gingen die letzten sechs an den Start. Günter Grabow fuhr auf der 1. Thomas Schweizek auf der 2. Frank Hermes auf der 3. auf der 4 fuhr Michael Brinkmann, auf der 5. Aule und die 6. belegte Thomas Gellenbeck.

Der letzte Heat sollte die Entscheidung bringen. Rundenlang fuhren Frank und Aule mit geringem Abstand hinterher. Bis sie schließlich bei 329,25 Runden gleichzeitig ausrollten. Die Rennleitung schaute auf die Teilmeter und den Computer - Frank Hermes wurde zum Sieger erklärt, da er bei der Zieldurchfahrt 0,367 Sekunden vor dem nun zweitplatzierten Aule die Start und Ziellinie überquert hatte.

Hier nun die TOP 5:

Frank Hermes, Aule, Michael Brinkmann, David Rietz, Albrecht Rietz.

Die Gesamtwertung gewann Frank Hermes vor Andre Brocke und Hans-Georg Aulbur.

Porsche-Cup 2005

5. Lauf, 10. Dezember 2005 in Herzebrock Samstag, etwas später als sonst üblich, fanden sich die Fahrer nach einem ausgiebigen Börsenbesuch in Spenge schleppend ein. Das Training verlief ruhig; die Fahrzeuge waren gut vorbereitet und man hatte nicht viel zu tun.

Slotcars und Technik . . .

Hier gab es nichts Neues zu berichten, alle setzten auf altbewährtes. Die Abnahme wurde diesmal von Peti durchgeführt.

Das Rennen . . .

Nachdem die ersten Fünf allesamt gut durchkamen, gewann in dieser Gruppe Peti das

Rennen mit 270,27 Runden vor Detlev Timm mit 265,41 Runden, Dennis Kranefuß mit 256,40 Runden, Martin Kranefuß mit 244,23 Runden sowie Anne Gertheinrich mit 229,23 Runden, die in ihrem zweiten Rennen eine tolle Leistung zeigte.

In der zweiten Gruppe gingen Michael Brinkmann, Thomas Schweizek, Holger Sarnow und Andre Brocke an den Start. Bereits nach einigen Runden stellten sich bei Thomas' Porsche Probleme ein, so dass er im ersten Heat nur auf 26 Runden kam. Er stieg im zweiten Heat aber wieder ein und fuhr das Rennen auf Platz sieben zu Ende.



Die strahlenden Sieger . . .

Hier nun die TOP 5:

Andre Brocke 278,17 Runden, Michael Brinkmann 272,22 Rd., Peti 270,27 Rd., Holle 268,93 Rd. und Detlef Timm 265,41 Rd.



„Best of Show“ 5. Lauf - Holle

Ende & Vorschau . . .

Danken möchten wir nochmals allen Teilnehmern der beiden Rennen.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Porsche Cup - Slotpoint](#)

DTM

3. Lauf am 10. Dezember 2005 in Schwerte

Der 3. Lauf der DTM in Schwerte bedeutete so etwas wie Bergfest für die Serie. Zwei Rennen waren „durch“ - zwei Rennen stehen in 2006 noch an.

Bislang war die DTM die Show des Andi Baum - weder Doppel-Bolz noch der Fischer-Clan vermochten Andi in den Griff zu bekommen. Würde Schwerte dem jungen Familienvater den Hattrick bringen !? Lesen wir doch einfach einmal nach . . .

Kompakt . . .

- 18 Teilnehmer sind neuer Rekord . . .
- SteBolz wirft Handtuch - und siegt überlegen . . .
- Andi Baum siegt nicht (immer) - und verliert dennoch nicht . . .
- belgischer „Opel-Killer“ am Werk . . .

Strecke . . .

Adresse

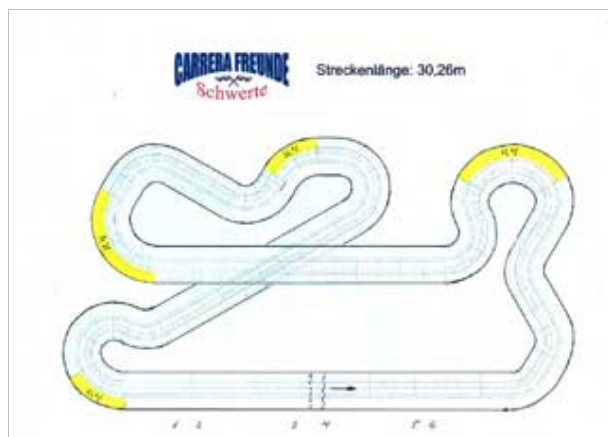
Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang



Immer wieder gerne gefahren - der Track der Carrera Freunde . . .

Vorgeplänkel . . .

Im Vorjahr wurde der DTM-Auftakt bei den Carrera Freunden in Schwerte gefahren. Seinerzeit war dies dann auch der bestbesetzte Lauf zur DTM Saison 2004/2005 . . .

SteBolz hieß der Doppelsieger in Schwerte im Vorjahr - und Andi Baum hat bislang alles in der DTM gewonnen . . . zusammen mit den Verfolgern Werner Bolz, Ralf Christians, Patrick Fischer und Walter Schäfer (als Schwertener Heimascari aus Belgien) eine recht interessante Ausgangsposition für die Gestaltung eines spannenden Renntages . . .

Der große Angler bestritt die Auftaktprüfung und fühlte allen Slotcars auf den technischen Zahn. Dabei ertappte er u.a. 80mm Spurbreite, einen um 10g zu leichten alten DTM Flitzer sowie etliche andere geringere Verstöße.

Während der große Angler schwitzte, hatte der Concours Juror Patrick Fischer leichtes Spiel. Nur eine Handvoll Slotcars waren neu zu bewerten. Bemerkenswert der VW Golf GTi (das blaue Hochhaus) vom Serienchef mit 23 Punkten und der Audi TT-R DTM von Thomas Fritz mit 25,5 Punkten . . .



Innenraum noch nicht ganz fertig - Golf I des Serienchefs . . .

Qualifikation . . .

Für die Quali wurde eine Minute auf der Spur 4 gefahren. Die beste Runde wurde gewertet. Die Top 6 waren:

1. Stephan Bolz	Jaguar XJ-S	7,629s
2. Andi Baum	Toyota Supra	7,646s
3. Ralf Christians	Toyota Supra	7,652s
4. Frank Silva-W.	Toyota Supra	7,736s
5. Werner Bolz	BMW 635 CSi	7,750s
6. Patrick Fischer	VW Golf GTi	7,796s

Als Überraschung vermochte sich Frank Silva-Wittfoot mit der Toyota Supra auf P4 vorzuschieben. Ansonsten ging's eher wie erwartet zu . . .

Rennen „alte DTM“ . . .

Die Oldies mussten 6 * 5 Minuten auf die Bahn. Insbesondere für die weniger erfahrenen Starter eine schwere Konzentrationsprobe . . . Die langsamen Qualifier bestritten den Auftakt: Vater und Sohn Pöppinghaus, Thorsten Hesse, Thomas Fritz, Hartmut Schur und Olaf Seifert. Die Führung wechselte das gesamte Rennen fortwährend zwischen Thorsten Hesse und dem Junior Jan Pöppinghaus (beide Mercedes 190E). Am Ende war Thorsten knapp vorn (200,77 vs. 199,11 Runden).

Die mittlere Gruppe wurde von Dennis Hesse, Andrea Fischer, Walter Schäfer, dem Schleichenden, Andreas Leben und Jörg Fischer bestritten. Andrea (Supra) und Walter (XJ-S) stritten fortwährend um die Führung, wobei sich Walter am Ende als echter Gentleman erwies und 69 Teilstriche hinter Andrea blieb, die 219,91 Runden zurück legte.



Am Ende auf Platz 3 - BMW 635 CSI „Grundig Kofferradio“ von Werner Bolz . . .

Die dritte Gruppe umfasste die Schnellsten der Quali und war mit Stephan Bolz, Andi Baum, Ralf Christians, Frank Sliva-Wittfoot, Werner Bolz und Patrick Fischer besetzt.

Früh setzten sich Stephan (XJ-S) und Andi ab. Weder Ralf noch Werner vermochten zu folgen. Stephan baute erst einen Vorsprung von 2 Runden auf Andi auf - und musste sich nach vielen Fehlern auf der Spur 6 mit nur einer Runde Vorsprung begnügen, bevor es auf die 4 ging. Dort ging's mit den Fehlern weiter und nach einem Einsetzerfehler verlor der Jag von Stephan das gute Fahrverhalten und Stephan die Lust weiterzufahren.

Fazit: Andi vorn (229,49 Runden), Ralf mit der Supra und 225,08 Runden auf P2 und Werner rettet sich nach einem mäßigen Rennen auf den dritten Platz (222,33).

Insgesamt blieben diese Drei in der Schlussrechnung auf den ersten drei Plätzen. Dann schoben sich Andrea Fischer und Walter Schäfer ein und die Top 6 komplettierte Patrick Fischer mit dem Golf Hochhaus . . .

Bemerkenswert: Die tolle Leistung von Patrick Fischer mit dem kurzen, hohen Golf GTi sowie von Frank Silva-Wittfoot mit der Supra, der seine gute Quali-Zeit auch im Rennen mit P7 bestätigen konnte . . .



Nicht nur schnell in der Quali - Toyota Supra 3.0i turbo von FSW . . .

Rennen „neue DTM“ . . .

Ebenfalls 18 Starter nahmen das Rennen zur neuen DTM auf. Bei 78mm Spurweite sollte es dann aber noch ein wenig schneller werden . . . Die Startgruppen wurden gemäß dem Rennergebnis der zuvor ausgefahrenen alten DTM gebildet. Den Auftakt fuhren Thosten Hesse, Jan Pöppinghaus, Olaf Seifarth, Thomas Fritz, Anderas Pöppinghaus und Hartmut Schur.



Gut gelungen - Mercedes CLK V8 von Andreas Pöppinghaus . . .

Hier ließ Thorsten Hesse nichts anbrennen und setzte sich mit dem Mercedes CLK V8 und 218,32 Runden eindrucksvoll an die Spitze der Startgruppe. Auch Neuling Thomas Fritz war mit dem Audi TT-R flott unterwegs und bekam 212,80 Runden zusammen.



Flott unterwegs bei seiner Premiere - Audi TT-R von Thomas Fritz . . .

Die Startgruppe zwei umfasste das „Mittelfeld“ und bot folgende Fahrer auf: Frank Silva-Wittfoot, Jörg Fischer, Dennis Hesse, Schleichender, Andreas Leben und SteBolz.

Irgendwie schien SteBolz den Zorn aus der alten DTM in konstruktive Energie umgewandelt zu haben: Er flog mit dem Calibra (den sonst Werner fährt) satte 235,66 Runden weit. Das war ein Wort !! Dem Zweiten der Gruppe Dennis Hesse und seinem Astra V8 fehlten auf Stephan dann schon mehr als 11 Runden . . .

Die Entscheidung musste wie immer in der 3. Startgruppe fallen. Hier griffen Andi Baum, Ralf Christians, Werner Bolz, Walter Schäfer Andrea und Patrick Fischer zum Regler.

Sehenswert war das Duell von Andi Baum vs. Walter Schäfer. Die zwei CLKs flogen immer wieder rundenlang ohne Fehler im Parallelflug um den Kurs. Letztlich vermochte sich Andi mit 230,15 zu 227,69 Runden durchzusetzen.

Werner Bolz wollte Walter's „Opel Killer“ gegen Ende noch einfangen - jedoch ließ Walter die Attacke des Calibra locker abtropfen (226,80 Runden). Und auch Patrick brachte sich selbst um die Möglichkeit, im Rennen auf P4 zu gelangen: Eigentlich hatte er Werner gut im Griff, als ein Einsetzer den nicht-hellblauen Audi TT-R schnell, richtig, aber eben etwas vehementer einsetzte und die hellblaue Seele ein wenig ins Kochen geriet. Die Folge waren ein paar überflüssige Ausrutscher - und Werner war enteilt . . .

Kommen wir zur Endabrechnung: Dem äußerlich sehr gelungenen CLK von Walter Schäfer fehlte der gut ausgebaute Innenraum; so wurde aus P3 im Rennen in der Gesamtwertung leider nur P5. Somit lautete die Schlusswertung SteBolz vor Andi Baum vor WeBolz - und Andi hatte die erste „Saisonniederlage“ zu ver-

zeichnen. Da aber aufgrund des besseren Concours Ergebnisses nur ein Punkt auf SteBolz fehlte, konnte Andi dennoch weiterhin breit grinsen . . . ☺ ☺



„Opel Killer“ hielt (fast) Wort – Mercedes CLK V8 von Walter Schäfer . . .

Ende . . .

Das „Bergfest“ der DTM war eine gemütliche Veranstaltung am 2. Advent - die Schwerter Gastgeber boten sogar einen Weihnachtsbaum in ihren Räumen. Das Gros des Starterfeldes saß lange nach dem Rennen noch gemütlich zusammen und trank Andi und Stephan arm, die leichtsinnigerweise die „Lokalsrunde“ für ihre wirklich gelungenen Siege verkündet hatten . . . ☺ ☺

Wie man Rennveranstaltungen durchzieht, muss den Schwertern niemand erzählen. Folglich gab's den üblichen, ausgefeilten Dienstplan für die Theke und die Zeitnahme.

Dirk, Jörg und Siggie betreuten Theke und Shop - und jeder bekam sein Fett ab ☺ ☺ Und wenn Ingo „Dr.Bepfe“ Vorberg an der Zeitnahme hantiert, brennt garantiert nichts an !!

Dank Euch allen für den gelungenen Samstag in Schwerte !!

Weiter geht's mit der DTM erst in 2006. Dann steht die Langstrecke im Dortmunder ScaRaDo auf dem Programm. Die ansonsten mit Plan-Reifen fahrenden ScaRaDo Jungs haben vom 27.12. bis zum DTM-Renntermin am 7.1. die DOW (Dickel-, Ortmann und Wiesel-Wochen) ausgerufen. Fahrtage sind der 27. und 30.12. sowie der 3.1. - jeweils von 19:00 bis 21:30h. Das freie Training ist dann für den 6. Januar 2006 vorgesehen . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DTM](#)

Vintage Slot Classics

Langstrecke am 11. Dezember 2005 in Siegen

... geschrieben von Nick Speedman

Am gestrigen Sonntag, den 3. Advent meinte es der Wettergott besonders gut mit den Teilnehmern des ausgeschriebenen Langstreckenlaufes der Vintage Slot Classic. Nach einer sternenklaren Nacht war das Oberbergische und Siegener Land durch Raureif weiß gepudert. Die Jungs aus dem Rheinland mussten bei ihrer Anfahrt eine halbstündige Vollsperrung der A 3 bei Langenfeld hinnehmen, da - oh Wunder, das RWE eine Freilandleitung ohne sonst übliches Schutzgerüst auf die billige Art über die Autobahn verlegte. Dafür war im Bahnraum um kurz nach neun Uhr schon alles perfekt vorbereitet für das jetzt fällige Sonntagsfrühstück. Wie immer möchten sich die VSCler für das vielfältige Catering bei Fr. Schöler auf das herzlichste Bedanken.

Kompakt ...

- Scuderia I siegt mit 1.384 Rd. - Ergebnis 2004 wurde um 24 Rd. Gesteigert ...
- Team Schwelm² startet die erste Stunde furios durch ...
- Scuderia II und Team SOKO - Keller fahren auf den T-Cars ...
- Benefizsammlung ergab eine erste Spendensumme €221,- ...

Strecke ...

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen (Bürbach)

Url

www.scuderia-siegen.de

6-spurig, Holzbahn, ca. 37,5m lang



Die Siegener Holzbahn im Adventsschmuck ...



Startformation beim VSC LS 2006 ...

Ja die Scuderia hat wieder ...

... den Sieger gestellt? Wir erinnern uns, dass die Clubmitglieder in 2004 die ersten drei Plätze der Teamwertung für sich erkämpft hatten. Zum Glück stellten sie diesmal nur zwei Teams, die wechselweise auch für einen reibungslosen Rennablauf sorgten, gemeldet.

Im Vorbericht hatte ich bereits die Team vorgestellt. Aus beruflichen Gründen musste das Team Slotpoint absagen. Leider stellte sich das Team Schalke (SiP) nicht der Aufgabe, wohl weil der BVB (ScaRaDo) abgesagt hatte? Somit wurden die Startspuren für die sieben teilnehmenden Teams ausgelost.

- Spur 1 VSC Master 2005
- Spur 2 SOKO - Keller
- Spur 3 Schwelm²
- Spur 4 Scuderia I
- Spur 5 Reinland (CFD)
- Spur 6 Scuderia II
- Spur 7 Serienchef - Väter der Söhne



Warten auf den Bahnstrom - die Startfahrer sind angetreten ...

Die Auslosung ergab einen leichten Vorteil für die beiden Teams Schwelm² und Scuderia I. Schnell wurde noch die Reihenfolge der Fah-

rerbesetzung der Spuren als taktisches Mittel abgesprochen bevor um fast Punkt 12 das Rennen aufgenommen wurde.

Die Teams . . .

Bitte lasst mich an dieser Stelle nochmals kurz die Teams die Teams vorstellen:

Gastgeber: Scuderia Siegen II

G.Benecke, E.Vandenryt, H.Reuter, C.Uebach



AC Cobra 427 - 181 gr.; 69 mm; F10

Emsig könnte man die Teammitglieder bei der Abstimmung eines MB 300 SL Cabrio beobachten. Vielleicht wollte unser Günther irgendwie nicht die Verantwortung übernehmen. Es kam zu keinem greifbaren Ergebnis und der Berichterstatter wartete geduldig auf den möglichen Fototermin des Einsatzfahrzeuges. Anstatt, dass die im Vorbericht erwähnten beiden Fahrzeuge in Erwägung gezogen wurden, wurde die nicht Jahrgangskonforme 427er Cobra gegriffen und zur Abnahme vorgestellt. Hier sei erwähnt, dass während der Rennphase der Body durch klassische Crash´s die Optik einer 289er Cobra erhielt.



Ertappt beim Plausch: Der Meister der Fahrwerke und unser VSC Master 2005, der seit letzter Woche noch Master der Trans-Am Szene ist. Wir gratulieren zum Doppelerfolg !!

- So ist es halt im Rennsport - kleine Sünden werden halt vom großen Rennleiter direkt bestraft. Abgesprochen wurde, dass Claus Uebach 2006 das Team SOKO - Keller verstärkt.

VSC Master 2005 - Skipspeed

Th. Strässer, B. Hämmerling, S. Berster



Corvette C1B - 183 gr.; 69,3 mm; Fox

Der Carrera Club Oberberg hatte in viel Kleinarbeit eine Corvette in den Farben des 5. Kontinents erstellt. Skip ist der Baumeister des höllisch schnellen Slotcars. Leider wurden auch hier die Anbauteile bei diversen Auffahrunfällen abgeschüttelt. Das Team VSC Master war sich seiner Stärken gewiss und schonte die Corvette für das Rennen. Trainiert wurde aus Lust und Laune mit anderen Fahrzeugen.

VSC Serienchef - „Väter der Söhne“

Th. Willner, J. Themsfeldt, R. Willner, N. Hartung



Lotus 30 - 180 gr.; 68,2 mm; Fox 1

Wie erwähnt, sah das Team um den Serienchef das Langstreckenrennen als Familienausflug mit Vergnügungsfaktor an. Daher wurde der Teamname um den Zusatz „Väter der Söhne“ ergänzt. Die Auswahl des Fahrzeuges wurde

im Hinblick auf eine leichte Fahrbarkeit ausgewählt. Daher kam keines der Fahrzeuge aus meinem Vorbericht in Betracht. Ich denke, dass Thomas und Jens doch mehr Vertrauen in die beiden Junior Racer Robert und Nick setzen könnten. Vielleicht werden die beiden im nächsten Jahr schon den Durchblickerkursus belegt haben, und uns um die Ohren fahren. Beispiele in der Rennserien-West Szene für solche Entwicklungen gab es genug.

Rheinland - CFD

T. Ulrich, P. Hartmann, S. Laukotter



Lotus 30 - 183 gr.; 69,3 mm; F 10

Das Team Rheinland CFD hatte mich zwei Tage vor dem Renntermin noch mit dem Gerücht/Finte versorgt, dass diesmal Pithard (P. Hartmann) für den Aufbau eines Einsatzfahrzeuges die Verantwortung trägt. Somit hatte Sascha's Ferrari 330 P, der ein phänomenales Grundtempo erlaubt, mal Pause. Da Pithard sich nur auf die Formelfahrzeuge (CFD) versteift hatte, die bekanntermaßen an diesem Tag nicht fuhren, setzte Taffy seinen Lotus 30, als Teamwagen ein.



Taffy's Costin-Lister - in Cunningham Farben

Leider können solche Fahrzeuge, wie der Costin Lister nicht erfolgreich eingesetzt werden, da der Kampfwillen der Scuderia Teams ande-

re Auswahlkriterien voraussetzen.

Scuderia Siegen I.

U. Hütwohl, U. Schöler, H. Wittke



Cheetah - 181 gr.; 70 mm; Fox 1

Die Scuderia Clubmitglieder haben eine klare Hackordnung über die Benennung der Teams. Nur zu gerne würden wir unsere Kollegen aus der VSC Günther, Emanuel und Henning die Ehre des Teams Scuderia I übertragen. Aber davor müssen sie erst einmal die wahre Scuderia I mit Uli, Uwe und Harald schlagen. Auch 2005 gelang dieser Versuch nicht, sodass ein neuer Anlauf 2006 von Nöten ist. Bis dahin sind halt die Fahrzeuge bzw. die Fahrzeugbeherrschung der Scuderia I das Maß der Dinge. Diesmal hatte Uli Hütwohl den Einsatzwagen gestellt und war für die Betreuung und den Service verantwortlich. Die Scuderia II hatte es Heute in der Hand, aber ein zu später Reifenwechsel kostete den Sieg. Da bewies die Scuderia I das bessere Gespür für's Fahrzeug.

Team: Schwelm² - ex Jan and Driver

U. Drevermann, J. Schaffland



Ferrari 250 GTO - 162 gr.; 61,5 mm; Fox 1

Das Team Schwelm² konnte sich mit Jan's Aufbau aus häufig dem beschriebenen Lagerbestand des heimischen Hochregallagers bestens anfreunden. Das Einsatzfahrzeug wurde nicht für weitere Trainingseinheiten herangezogen, sondern das Team zeigte sich gelassen und ausgesprochen kommunikativ. Der Ferrari 250 GTO entsprach der 62 mm und somit 160 gr. Reglement der VSC. Das Team sah hier die große Chance den Gewichtsvorteil in schnelle Rundenzeiten umzusetzen. Und wäre das Langstreckenrennen eine Anreihung von Sprintrennen gewesen, dann wäre die Rechnung locker aufgegangen. Aber zu lange Wartungsintervalle in Umlauf 5 und 10 kosteten die 10 Runden, um die Spitze zu erreichen.

**Team: SOKO – Keller,
M. Krings, I. Heimann**



MB 300 SLR „Uhli „ - 162 gr.; 61,8 mm; Fox

Markus hatte unser Einsatzfahrzeug bereits seit Mai dieses Jahres fertig gestellt. Aber irgendwie nur für die Vitrine. Nach langer Suche konnten die Zehntel nicht gefunden werden, die notwendig waren, um 1.300 Runden in 3h abzuspulen. Auch Jan war eine gewisse Enttäuschung anzumerken, dass wir auf das T-Car wechseln mussten. Die Schwächen des T-Cars offenbarten sich im Umlauf 5 und 7, wo eigentlich unnötige Serviceleistungen erforderlich waren. Der Uhlenhaut 300er war mit dem GTO des Teams Schwelm² der zweite Teilnehmer nach dem 62 mm Reglement der VSC.



Das Scuderia Siegen I Siegerfahrzeug nach dem Zieleinlauf mit zusätzlichem Luftstromeinlass

Das Rennen . . .

Auf ging's; die Scuderia I auf Spur 4 neben Schwelm² auf Spur 3 und Scuderia II auf der Spur 6. Schnell wurde in der Anfangsphase wieder die Zweiklassen Gesellschaft sichtbar - Bahnkenner und Gäste. Nach 15 min hatte alle drei Teams überfahrende 118 Runden zu verzeichnen. Aber in Turn zwei wurde es Ernst, - Team Schwelm² setzte sich um eine heraus gefahrene Runde ab. Nach Turn 3 zeigte sich folgendes hoffnungsfrohe Zwischenergebnis.

Platzierung nach 45 min Fahrzeit

- 350 Rd. Schwelm²
- 348 Rd. Scuderia II
- 346 Rd. Scuderia I

Im Umlauf 4 ereilte die Scuderia II ihre schwächste Phase, wobei die Scuderia I weiter aufholen konnte. Team Schwelm² baute den Vorsprung nochmals aus. Ende Umlauf 4 und Anfang Umlauf 5 standen Reifenwechsel und Servicearbeiten an, die zu leichten und manchmal zu massiven Rundenverlusten führten, die nach Umlauf 6 zu folgendem Zwischenergebnis führte.

Platzierung nach 90 min Fahrzeit

- 693+ Rd. Scuderia I
- 693 Rd. Scuderia II
- 689 Rd. Schwelm²

Nach dem sechsten Umlauf wurde eine ausgiebige Pause eingelegt, die zu einem Ansturm am vorbereiteten Mittagsbuffet führte. Hierbei konnte ein jeder aus seinen Fehlern die ge-

eigneten Rückschlüsse für die nächsten 90 Minuten ziehen. Das Team Schwelm² sammelte die meiste Kraft und legte auf den folgenden 3 Spuren eine Aufholjagd hin, wo nur die Scuderia I mithalten konnte. Wohl hatte die Scuderia I noch vor Turnende die Reifen gewechselt. Daher übernahm Schwelm² nochmals die Führung.

Platzierung nach 120 min Fahrzeit

- 1.038 Rd. Schwelm²
- 1.034+ Rd. Scuderia I
- 1.034 Rd. Scuderia II

Jetzt hatte die Scuderia I ihr mentales Tief überwunden und wieder volles Vertrauen in ihr Fahrzeug und legte auf Spur 3 und 5 jeweils 118 Runden vor. Alles Überlegen und Abfragen von Zwischenständen der Verfolger konnte die Scuderia I nicht mehr von dem Lauf Sieg nach 3 Stunden abhalten.

Einzig das Team VSC Master mit Th. Strässer blieb im vertretbaren Abstand zu den Rennführenden. Das Team SOKO-Keller hatte Spaß, dass stärkere Team Rheinland CFD mit dem abtrünnigen Clubkameraden Lupo noch in den letzten 45 min abgefangen zu haben. Die Väter der Söhne mit den Söhnen hatten zu viele Korrekturen an Ihrem Einsatzwagen durchführen müssen und konnten die 1.300 Rd. nicht erreichen.

Unsere Gratulation geht aber an die Scuderia I.

Endstand nach 180 min Fahrzeit

- 1.384 Rd. Scuderia I
- 1.380 Rd. Scuderia II
- 1.374 Rd. Schwelm²
- 1.364 Rd. VSC Master 2005
- 1.323 Rd. SOKO - Keller
- 1.306 Rd. Rheinland - CFD
- 1.263 Rd. Serienchef - Väter der Söhne

Wir freuen uns . . .

. . . auch nächstes Jahr wieder zu Gast bei der Scuderia Siegen sein zu dürfen. Wie in den Jahren zuvor verzichtete die Scuderia auf das Startgeld und stiftet dies zu Gunsten des Kinderhospiz Olpe. Mit den kleinen Spenden der Mitfahrer kamen bisher €221,- zusammen.



Frohe Weihnachten wünscht die VSC.

Classic Formula Day's . . .

Als kleines Steckenpferd und damit mal eine Möglichkeit, mehr mit Formelfahrzeugen fahren zu können, veranstalten in lockerer Reihenfolge Pithard und Taffy die Classic Formula Days auch 2006. Damit ist das Fahren vom Formelfahrzeugen nicht nur in der VSC möglich.



Beispiel eines Mittelmotor F1 mit Schöler Vintage Chassis

Taffy wird wie auch in der www zu gegebener Zeit über die Termine 2006.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Gruppe 2, 4 und 5

8. Lauf am 17.12.2005 in Wuppertal

Am kommenden Samstag schließt auch die Gruppe 245/West ihre Pforten für das Jahr 2005. Acht Läufe, ein Lauf mehr als üblich, liegen dann hinter den 245ern . . .

Zum zweiten Mal, nach 2004, findet das große Saisonfinale im Wuppertaler Slotcar Heaven statt. Neben dem Slotracing-Teil ist erneut ein gemütlicher Abend geplant. Also füllt die Urlaubsscheine großzügig aus - die Veranstaltung dürfte kaum vor 21:00h zu Ende sein . . .

Rein renn-mäßig sind die Top 3 in allen drei Gruppen klar. Hier kann das Finale keine Verschiebungen mehr bringen. Aber die GT/LM am letzten Wochenende hat gezeigt, dass darunter der Rennspaß nicht leiden muss.

Wie auch bei Werner's wilden Reitern ist ab Rang 4 oder 5 noch längst nichts geklärt. Hier können sich noch muntere Verschiebungen in den Platzierungen ergeben.

Favoriten !? Die versammelte „Heim-Gang“ - von Wondel über Christians, Bolz und Kaina hin zu Dennis Hesse. Die meisten fahren das 3.

Rennen binnen 4 Wochen dort - dann weitere Routiniers im Heaven: die Fischer-Bande, S² und ggf. sogar die Cracks aus der GT/LM vom letzten Wochenende . . . !?



Wie weit vorn - Serien-Youngster Dennis Hesse auf seinem Heimat-Kurs . . . !?

Alles weitere zur 245/West gibt's natürlich hier:
[Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

URL

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Zeitplan

Mittwoch, 14. Dezember 2005

ab 15:00h - 21:00h Trainingsmöglichkeit *)

Donnerstag, 15. Dezember 2005

ab 15:00h - 21:00h Trainingsmöglichkeit *)

Samstag, 17. Dezember 2005

ab 09:00h Training

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

anschließend Tagessiegerehrung

ca. 19:30h Abendessen

anschließend Jahres-Siegerehrung / Tombola

*) eine Trainingssession ist frei

Historie

Gruppe	Jahr	Starter	1.	2.	3.	Zeit
Gruppe 2	2004	(23 Starter)	1. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro		127,66
			2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi		125,46
			3. Christians, Ralf	Chevrolet Camaro		125,18
Gruppe 4	2004	(23 Starter)	1. Christians, Ralf	BWM M1		128,56
			3. Bolz, Werner	BWM M1 ProCar		128,14
			1. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro		127,19
Gruppe 5	2004	(23 Starter)	1. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB		130,71
			2. Christians, Ralf	Ferrari 365 GT4 BB		128,93
			3. Bolz, Werner	Ferrari 365 GT4 BB		126,77

Gruppe	Jahr	Starter	1.	2.	3.	Zeit
Gruppe 2	2003	(18 Starter)	1. Wondel, Marcel	Ford Capri		124,15
			2. Christians, Ralf	Ford Capri		120,77
			3. Bolz, Werner	BMW 2002 ti		117,70
Gruppe 4	2003	(18 Starter)	1. Wondel, Marcel	BMW M1		128,36
			2. Christians, Ralf	BMW M1		125,15
			3. Bolz, Werner	BMW M1 ProCar		124,15
Gruppe 5	2003	(18 Starter)	1. Wondel, Marcel	Toyota Celica LB		129,13
			2. Fischer, Patrick	Toyota Celica LB		126,36
			3. Christians, Ralf	Toyota Celica LB		126,35

Termine West 2006

Rennserie West				www.SlotRacingInfo.de			
Datum	Strecke	#	Zeit	Datum	Strecke	#	Zeit
17.12.2005	Wald	1	1:00	18.12.2005	Wald	1	1:00
18.12.2005	Wald	2	1:00	19.12.2005	Wald	1	1:00
20.12.2005	Wald	3	1:00	21.12.2005	Wald	1	1:00
22.12.2005	Wald	4	1:00	23.12.2005	Wald	1	1:00
24.12.2005	Wald	5	1:00	25.12.2005	Wald	1	1:00
26.12.2005	Wald	6	1:00	27.12.2005	Wald	1	1:00
28.12.2005	Wald	7	1:00	29.12.2005	Wald	1	1:00
30.12.2005	Wald	8	1:00	31.12.2005	Wald	1	1:00
01.01.2006	Wald	9	1:00	02.01.2006	Wald	1	1:00
03.01.2006	Wald	10	1:00	04.01.2006	Wald	1	1:00
05.01.2006	Wald	11	1:00	06.01.2006	Wald	1	1:00
07.01.2006	Wald	12	1:00	08.01.2006	Wald	1	1:00
09.01.2006	Wald	13	1:00	10.01.2006	Wald	1	1:00
11.01.2006	Wald	14	1:00	12.01.2006	Wald	1	1:00
13.01.2006	Wald	15	1:00	14.01.2006	Wald	1	1:00
15.01.2006	Wald	16	1:00	16.01.2006	Wald	1	1:00
17.01.2006	Wald	17	1:00	18.01.2006	Wald	1	1:00
19.01.2006	Wald	18	1:00	20.01.2006	Wald	1	1:00
21.01.2006	Wald	19	1:00	22.01.2006	Wald	1	1:00
23.01.2006	Wald	20	1:00	24.01.2006	Wald	1	1:00
25.01.2006	Wald	21	1:00	26.01.2006	Wald	1	1:00
27.01.2006	Wald	22	1:00	28.01.2006	Wald	1	1:00
29.01.2006	Wald	23	1:00	30.01.2006	Wald	1	1:00
31.01.2006	Wald	24	1:00	01.02.2006	Wald	1	1:00
02.02.2006	Wald	25	1:00	03.02.2006	Wald	1	1:00
04.02.2006	Wald	26	1:00	05.02.2006	Wald	1	1:00
06.02.2006	Wald	27	1:00	07.02.2006	Wald	1	1:00
08.02.2006	Wald	28	1:00	09.02.2006	Wald	1	1:00
10.02.2006	Wald	29	1:00	11.02.2006	Wald	1	1:00
12.02.2006	Wald	30	1:00	13.02.2006	Wald	1	1:00
14.02.2006	Wald	31	1:00	15.02.2006	Wald	1	1:00
16.02.2006	Wald	32	1:00	17.02.2006	Wald	1	1:00
18.02.2006	Wald	33	1:00	19.02.2006	Wald	1	1:00
20.02.2006	Wald	34	1:00	21.02.2006	Wald	1	1:00
22.02.2006	Wald	35	1:00	23.02.2006	Wald	1	1:00
24.02.2006	Wald	36	1:00	25.02.2006	Wald	1	1:00
26.02.2006	Wald	37	1:00	27.02.2006	Wald	1	1:00
28.02.2006	Wald	38	1:00	29.02.2006	Wald	1	1:00
01.03.2006	Wald	39	1:00	02.03.2006	Wald	1	1:00
03.03.2006	Wald	40	1:00	04.03.2006	Wald	1	1:00
05.03.2006	Wald	41	1:00	06.03.2006	Wald	1	1:00
07.03.2006	Wald	42	1:00	08.03.2006	Wald	1	1:00
09.03.2006	Wald	43	1:00	10.03.2006	Wald	1	1:00
11.03.2006	Wald	44	1:00	12.03.2006	Wald	1	1:00
13.03.2006	Wald	45	1:00	14.03.2006	Wald	1	1:00
15.03.2006	Wald	46	1:00	16.03.2006	Wald	1	1:00
17.03.2006	Wald	47	1:00	18.03.2006	Wald	1	1:00
19.03.2006	Wald	48	1:00	20.03.2006	Wald	1	1:00
21.03.2006	Wald	49	1:00	22.03.2006	Wald	1	1:00
23.03.2006	Wald	50	1:00	24.03.2006	Wald	1	1:00
25.03.2006	Wald	51	1:00	26.03.2006	Wald	1	1:00
27.03.2006	Wald	52	1:00	28.03.2006	Wald	1	1:00
29.03.2006	Wald	53	1:00	30.03.2006	Wald	1	1:00
31.03.2006	Wald	54	1:00	01.04.2006	Wald	1	1:00
02.04.2006	Wald	55	1:00	03.04.2006	Wald	1	1:00
04.04.2006	Wald	56	1:00	05.04.2006	Wald	1	1:00
06.04.2006	Wald	57	1:00	07.04.2006	Wald	1	1:00
08.04.2006	Wald	58	1:00	09.04.2006	Wald	1	1:00
10.04.2006	Wald	59	1:00	11.04.2006	Wald	1	1:00
12.04.2006	Wald	60	1:00	13.04.2006	Wald	1	1:00
14.04.2006	Wald	61	1:00	15.04.2006	Wald	1	1:00
16.04.2006	Wald	62	1:00	17.04.2006	Wald	1	1:00
18.04.2006	Wald	63	1:00	19.04.2006	Wald	1	1:00
20.04.2006	Wald	64	1:00	21.04.2006	Wald	1	1:00
22.04.2006	Wald	65	1:00	23.04.2006	Wald	1	1:00
24.04.2006	Wald	66	1:00	25.04.2006	Wald	1	1:00
26.04.2006	Wald	67	1:00	27.04.2006	Wald	1	1:00
28.04.2006	Wald	68	1:00	29.04.2006	Wald	1	1:00
30.04.2006	Wald	69	1:00	01.05.2006	Wald	1	1:00
02.05.2006	Wald	70	1:00	03.05.2006	Wald	1	1:00
04.05.2006	Wald	71	1:00	05.05.2006	Wald	1	1:00
06.05.2006	Wald	72	1:00	07.05.2006	Wald	1	1:00
08.05.2006	Wald	73	1:00	09.05.2006	Wald	1	1:00
10.05.2006	Wald	74	1:00	11.05.2006	Wald	1	1:00
12.05.2006	Wald	75	1:00	13.05.2006	Wald	1	1:00
14.05.2006	Wald	76	1:00	15.05.2006	Wald	1	1:00
16.05.2006	Wald	77	1:00	17.05.2006	Wald	1	1:00
18.05.2006	Wald	78	1:00	19.05.2006	Wald	1	1:00
20.05.2006	Wald	79	1:00	21.05.2006	Wald	1	1:00
22.05.2006	Wald	80	1:00	23.05.2006	Wald	1	1:00
24.05.2006	Wald	81	1:00	25.05.2006	Wald	1	1:00
26.05.2006	Wald	82	1:00	27.05.2006	Wald	1	1:00
28.05.2006	Wald	83	1:00	29.05.2006	Wald	1	1:00
30.05.2006	Wald	84	1:00	31.05.2006	Wald	1	1:00
01.06.2006	Wald	85	1:00	02.06.2006	Wald	1	1:00
03.06.2006	Wald	86	1:00	04.06.2006	Wald	1	1:00
05.06.2006	Wald	87	1:00	06.06.2006	Wald	1	1:00
07.06.2006	Wald	88	1:00	08.06.2006	Wald	1	1:00
09.06.2006	Wald	89	1:00	10.06.2006	Wald	1	1:00
11.06.2006	Wald	90	1:00	12.06.2006	Wald	1	1:00
13.06.2006	Wald	91	1:00	14.06.2006	Wald	1	1:00
15.06.2006	Wald	92	1:00	16.06.2006	Wald	1	1:00
17.06.2006	Wald	93	1:00	18.06.2006	Wald	1	1:00
19.06.2006	Wald	94	1:00	20.06.2006	Wald	1	1:00
21.06.2006	Wald	95	1:00	22.06.2006	Wald	1	1:00
23.06.2006	Wald	96	1:00	24.06.2006	Wald	1	1:00
25.06.2006	Wald	97	1:00	26.06.2006	Wald	1	1:00
27.06.2006	Wald	98	1:00	28.06.2006	Wald	1	1:00
29.06.2006	Wald	99	1:00	30.06.2006	Wald	1	1:00
01.07.2006	Wald	100	1:00	02.07.2006	Wald	1	1:00
03.07.2006	Wald	101	1:00	04.07.2006	Wald	1	1:00
05.07.2006	Wald	102	1:00	06.07.2006	Wald	1	1:00
07.07.2006	Wald	103	1:00	08.07.2006	Wald	1	1:00
09.07.2006	Wald	104	1:00	10.07.2006	Wald	1	1:00
11.07.2006	Wald	105	1:00	12.07.2006	Wald	1	1:00
13.07.2006	Wald	106	1:00	14.07.2006	Wald	1	1:00
15.07.2006	Wald	107	1:00	16.07.2006	Wald	1	1:00
17.07.2006	Wald	108	1:00	18.07.2006	Wald	1	1:00
19.07.2006	Wald	109	1:00	20.07.2006	Wald	1	1:00
21.07.2006	Wald	110	1:00	22.07.2006	Wald	1	1:00
23.07.2006	Wald	111	1:00	24.07.2006	Wald	1	1:00
25.07.2006	Wald	112	1:00	26.07.2006	Wald	1	1:00
27.07.2006	Wald	113	1:00	28.07.2006	Wald	1	1:00
29.07.2006	Wald	114	1:00	30.07.2006	Wald	1	1:00
31.07.2006	Wald	115	1:00	01.08.2006	Wald	1	1:00
02.08.2006	Wald	116	1:00	03.08.2006	Wald	1	1:00
04.08.2006	Wald	117	1:00	05.08.2006	Wald	1	1:00
06.08.2006	Wald	118	1:00	07.08.2006	Wald	1	1:00
08.08.2006	Wald	119	1:00	09.08.2006	Wald	1	1:00
10.08.2006	Wald	120	1:00	11.08.2006	Wald	1	1:00
12.08.2006	Wald	121	1:00	13.08.2006	Wald	1	1:00
14.08.2006	Wald	122	1:00	15.08.2006	Wald	1	1:00
16.08.2006	Wald	123	1:00	17.08.2006	Wald	1	1:00
18.08.2006	Wald	124	1:00	19.08.2006	Wald	1	1:00
20.08.2006	Wald	125	1:00	21.08.2006	Wald	1	1:00
22.08.2006	Wald	126	1:00	23.08.2006	Wald	1	1:00
24.08.2006	Wald	127	1:00	25.08.2006	Wald	1	1:00
26.08.2006	Wald	128	1:00	27.08.2006	Wald	1	1:00
28.08.2006	Wald	129	1:00	29.08.2006	Wald	1	1:00
30.08.2006	Wald	130	1:00	31.08.2006	Wald	1	1:00
01.09.2006	Wald	131	1:00	02.09.2006	Wald	1	1:00
03.09.2006	Wald	132	1:00	04.09.2006	Wald	1	1:00
05.09.2006	Wald	133	1:00	06.09.2006	Wald	1	1:00
07.09.2006	Wald	134	1:00	08.09.2006	Wald	1	1:00
09.09.2006							