

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 44 -

19. Dezember 2005

Editorial

Moin Folks . . . mit dem 245-Finale am vergangenen Samstag im Heaven ging das Slotracing Jahr 2005 im Wilden Westen würdig zu Ende. Deshalb ist die Ausgabe 44 der „**WILD WEST WEEKLY**“ überwiegend diesem Event gewidmet !!

Hinzu kommen noch je ein Hinweis auf die DOW Wochen im ScaRaDo, auf die Eröffnung der neuen Bahn im Oberbergischen sowie auf die Wild West Team Classic, welche

am 18. Februar 2006 über die Bühne gehen wird.

Inhalt (zum Anklicken):

- Gruppe 2, 4 und 5
8. Lauf am 17.12.2005 in Wuppertal
- DTM
4. Lauf am 7. Januar 2006 in Dortmund
- Carrera Club Oberberg
Eröffnung am 13. bis 15. Januar 2006
- WW Team Classics
am 18. Februar 2006 in Dortmund

Gruppe 2, 4 und 5

8. Lauf am 17.12.2005 in Wuppertal

Mit dem großen Schlussfeuerwerk ging am Samstag auch die letzte unterjährig fahrende Rennserie des Wilden Westens zu Ende. Nach 8 Läufen - darunter einer im Süden - finalisierte auch die Gruppe 2, 4 und 5 / West ihre Saison 2005 . . .

Dass sich die IG245 für das Finale wieder einige Besonderheiten ausgedacht hat, wurde stillschweigend vorausgesetzt - bleibt nur nachzulesen, welche das gewesen sind . . .

Kompakt . . .

- „Full House“ beim Saisonfinale im Heaven - 24 Starter finalisieren . . .
- 3 verschiedene Sieger - es „wondelt“ eher begrenzt beim Heimspiel im Heaven . . .
- spannende Rennen / knappe Ergebnisse . . .
- tolles Essen und reichhaltige Tombola . . .

Strecke . . .

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Vorgeplänkel . . .

„Local Hero“ Marcel Wondel hatte im Dezember 2004 als einziger Starter mit dem Gruppe 5 Ferrari 130 Runden im Heaven zurück gelegt. Und mehr als 125 Runden mussten im Vorjahr gefahren werden, um das Treppchen zumindest in den Blick zu bekommen - selbst in der Gruppe 2 . . .

Somit war allen Beteiligten klar, dass ein 21er Schnitt auf dem eher anspruchsvollen Kurs im Wuppertaler Slotcar Heaven her mussten, um vorn bei der Musik zu spielen . . .



Der einzige 130er im Heaven 2004 - Ferrari 365 GT4 BB von Marcel Wondel . . .

Wie sich das für ein ordentliches Finale gehört, gab's noch jede Menge zu entscheiden - eben nur nicht in der Spitze . . . ☺ ☺ Die hatte ihre Interessen früh und gründlich aussortiert, sodass wir die extra-schnellen Herren Wondel, Christians, JanS und (in der Gruppe 5) W.Bolz

jetzt einfach einmal ignorieren und uns (auch im Folgenden) dem restlichen Fahrerfeld etwas ausführlicher widmen. Die Top 3 fahren einfach in einer anderen Liga und benötigen eigentlich nicht einmal ein Streichergebnis, um den Rest des Feldes mit ein oder zwei Rennen weniger immer noch zu dominieren . . . Also: Schwamm drüber . . . ☺ ☺

Bei den Jungs W.Bolz, Eifler, P.Fischer, Leben, Schleichender und Sommer konnte in der vergangenen Saison jeder jeden schlagen, so er denn nur einen brauchbaren Tag erwischte.

Und teilweise mischten in diesem bunten Reigen auch dazu die Herren J.Fischer, Grüttner, D.Hesse, Rohde und Uebach sowie die Dame A.Fischer mit.

Entsprechend konnten vor dem Finale zwar grobe Prognosen über den Ausgang des Championats in den einzelnen Gruppen abgegeben werden; aber so richtige Klarheit würde erst am Abend herrschen. Klar war jedenfalls bereits im Vorfeld, dass die Platzierungen einerseits noch kräftig durcheinander gewirbelt werden würden und andererseits das Endergebnis „schön bunt“ werden würde - zwischen P4 und P10 gibt's halt keine strikte Reihenfolge. Selbige Aussage trifft letztlich auch auf die folgenden Positionen zu.

Ausreichend „Meilen“ auf dem Kurs im Heaven hatten jedenfalls viele der Starter vom Samstag in den letzten drei Wochen gesammelt - das Adventsrennen und das GT/LM-Finale boten ausreichend Gelegenheit dazu . . .



Das Starterfeld der BMW M1, zusammen gestellt für die Wahl des schönsten M1 . . .

Slotcars und Technik . . .

Wirklich neu am Start waren nur wenige Slotcars . . . andere vorweihnachtlichen Tätigkeiten lassen eben den Fahrzeugbau im Dezember ein wenig in den Hintergrund treten . . .

Aber zumindest die neuen Gesichter konnten neues Material vorweisen: Robert Ehl brachte mit dem Escort II BDA und dem BMW M1

„Niederland“ gleich zwei Neuerscheinungen an den Start. Auch die Slotcars von Erststarter Patrick Wagner (Ford Capri 3100 RS, BMW M1 und Porsche 935/77) hatten Premiere. Dazu kam Thorsten Hesse mit einem eigenständigen Fuhrpark (BMW 635 CSi, BMW M1 „Denim“ und Porsche 935/76). Zumindest vom „Denim“ M1 wird noch zu schreiben sein.

Von den etablierten Startern konnte Johannes Rohde einen Firebird Trans-Am vorstellen und auch der Schleichende verfügte nun über eine Gruppe 5 Celica, welche dem Trend zum 365 GT4 BB Cup entgegen wirken sollte . . . ☺ ☺

Für die technische Abnahme bei der Rekordstarterzahl des Saisonfinales wurden gleich 3 Teams an Kommissären engagiert. So mussten Eifler/Przybyl, D.Hesse/JanS und Christians/JanS richtig schaffen, bevor's ins Vergnügen ging . . .

Besonderheiten !? Eigentlich nur das Übliche - hier ein Millimeter zuviel, dort ein Gramm zu wenig . . . Slotracing eben . . . ☺ ☺

Aufgrund des fest vorbestellten Abendessens musste es zeitig an den Start gehen, denn 24 Teilnehmer sollten bis 19:00h abends alle ihre Runden gedreht haben. Folglich gab der Reiseleiter den Start für 70 Slotcars bereits um 12:45h frei . . .

Gruppe 2 . . .

Johannes Rohde und Michael Rettler bestritten den Auftakt. Johannes hatte einen neuen Firebird Trans-Am aufgebaut und war am Mittwoch auf Training im Heaven. Somit war der Ausgang klar. 112,66 Runden für den Firebird - und 104,66 für den seltenen BMW 320 Gruppe 2 von Michael . . .



Neuer Firebird und trainierter Fahrer - Johannes Rohde klar vorn . . .

Es folgten Patrick Fischer und der Schleichende - beide mit VW Golf GTi . Hellblau hatte den schwarzen JPS-Golf mit Maximum-Grip versehen und der Schleichende setzte den roten Castrol nach der Negativ-Erfahrung in Duisburg auf's Minimum. Patrick hatte Recht - 117,68 Runden waren ein prima Ergebnis. Der Schleichende rollte hingegen schon nach 113,14 Runden aus.

Unmittelbar danach fuhr das vorweg genommene Gruppe 2 Finale. Marcel Wondel und Ralf Christians (beide Firebird Trans-Am) gegen Stephan Bolz (BMW 635 CSi). Lange Zeit lag Marcel in Führung und Stephan hetzte hinterher - jedoch schlichen sich Fehler ein beim Firebird Piloten . . . und am Ende hatte Stephan plötzlich die Nase des 635 vorn (127,68 vs. 127,35 Runden) - Superklasse !! Ein tolle Duell. Ralf kam nicht ganz hinterher, erzielte aber dennoch mit 125,71 Runden ein prima Ergebnis.

Dirk Stracke (BMW 3,5 CSL) und Patrick Wagner (Ford Capri 3100 RS) fuhrten ihr erstes Gruppe 245 Rennen überhaupt und mussten gleich mit dem Gruppe 2 Auto auf dem anspruchsvollen Heaven Kurs beginnen. Entsprechend vorsichtig gingen sie zu Werke und kamen auf 96,56 (Dirk) bzw. 98,20 Runden (Patrick).

Diese Sorgen kannte Jörg Fischer nicht. Der Fiat 131 Mirafiori lief bestens und 111,53 waren ein prima Wert. Christian Grüttner ist nicht ganz so versiert in Wuppertal wie Jörg und musste den Nissan Skyline häufiger im Gras parken. Dementsprechend kamen nur 102,90 Runden zustande.



Feintuning steht noch aus – Ford Escort II BDA von Robert Ehl . . .

Dafür fuhrten JanS (Firebird) und Werner Bolz (BMW 635 CSi) wieder volles Rohr und lieferten sich in packendes Duell (wie eigentlich die gesamte Saison), welches letztlich JanS mit 124,72 zu 123,31 Runden für sich entschied.

Alex und Robert Ehl bildeten die nächste Paarung. Alex bekam den S² Marienkäfer und Robert hatte einen neuen Escort II BDA im Gepäck. Der Käfer setzte sich locker durch und kam auf 106,04 Runden. Der BDA bedarf noch ein wenig Feintunings und evtl. auch etwas kleinerer Räder (97,55 Runden).

Andrea Fischer führte den BMW 3,0 CSL aus und fuhr souverän 113,34 Runden heraus. Claus Uebach hadert eigentlich immer mit der Performance des Gruppe 2 Slotcars, welches halt immer recht schwer zu fahren ist. Das Ergebnis war aber bei weitem nicht so schlecht, wie Claus es sehen mochte. 111,46 Runden waren fast ohne jedes Training eine prima Leistung !!



Bei weitem nicht so schlecht - Toyota Celica 1600 GT von Claus Uebach . . .

HaJü Eifler und Dieter Sommer führten anschließend ihre BMW 635 CSi aus. Auch HaJü war nicht immer gut darauf - auf dem Heaven Track. Am Ende reichte es aber - trotz krauser Stirn - dennoch für ihn: 116,10 Runden schlugen Dieter's 115,33 soeben.

Blieb Familie Hesse im vorletzten Durchgang. Junior Dennis brachten den bewährten Ford Capri 3100 RS an den Start und legte 117,95 Runden zurück. Vater Thorsten grub einen BMW 635 CSi, ein ehemaliges DTM-Auto aus, und musste mangels Alternative auf einen falschen Radsatz zurückgreifen. Mit zuviel Grip ging's um den Kurs und mehr als 104,35 Runden waren nicht drin.

Das große Finale für 2005 durften dann Andreas Leben und Hans Przybyl fahren. Andreas rollte den Fiat 131 aus der Box und Hans einen Firebird. Allerdings wurde dieses Duell weniger durch den Radstand entschieden als mehr durch die Erfahrung im Heaven. Andreas schaffte gute 117,06 Runden, was am Ende eher ärgerlich war . . . denn etliche andere Jungs hatten ebenfalls eine „117“ vor dem Komma stehen. Hans hingegen kam nicht so toll zurecht und schloss die Saison 2005 mit nur 94,72 Runden ab . . .

Fazit: SteBolz meldet sich zurück und siegt knapp vor Marcel Wondel und Ralf Christians. JanS gibt den vierten Rang wegen zu geringer Bodenfreiheit bei der Nachkontrolle an Werner ab. Zwei weiteren Gruppe 2 Jungs geht's nicht besser . . . Es folgen die drei 117er Dennis Hesse, Patrick Fischer und Andreas Leben.

Top 6: St.Bolz - M.Wondel - R.Christians - W.Bolz - D.Hesse - P.Fischer

Die **Gesamtwertung** mit 6 gewerteten von 8 Läufen entschied Marcel Wondel mit „nur“ 5 Siegen für sich. Ralf Christians und JanS komplettierten das Treppchen.

HaJü Eifler wird auf P5 von Doppel-Bolz eingerahmt. Werner Bolz belegt den vierten und Stephan Bolz den sechsten Rang. Dieter Sommer, der Schleichende, Patrick Fischer und Andreas Leben lauten die Namen der Fahrer, welche die Top 10 vervollständigen . . .

Gruppe 4 . . .

Familie Hesse - Vater Thorsten und Sohn Dennis - durften den Gruppe 4 Tag eröffnen. Beide setzten auf BMW M1: Thorsten's war ein nagelneuer Denim, der am späten Abend sogar den Sonderpreis für den schönsten BMW M1 erhielt, und Dennis' „Memphis“ M1 hat schon ein paar Rennen auf dem Buckel . . .

Der Junior machte kurzen Prozess und brachte den bewährten M1 mit 125,50 Runden ins Ziel. Der neue „Denim“ benötigt wohl noch etwas Entwicklungszeit: 120,12 Runden . . .

Die nächsten Zwei waren Andreas Leben (Jota) und Hans Przybyl (BMW M1). Der Vorjahres-Schönste-M1 von Hans hatte arge Probleme mit seinem Fahrer und kam nur auf 110,75 Runden. Der Jota rannte hingegen flott wie selten und kam auf beachtliche 122,68 Runden.



Schönster BMW M1 von den Teilnehmern gewählt - nagelneuer „Denim“ M1 von Thorsten Hesse . . .

Noch schneller musste es eigentlich bei Werner Bolz (BMW M1) und JanS (Jota) gehen. Der Junior hatte für die Saison 2005 eigentlich keine Ziele mehr - schließlich waren die Plätze in der Gesamtwertung bereits fix. Aber den Werner bei ihm zu Hause in Wuppertal ärgern; das konnte JanS noch ein wenig motivieren ☺ Und 'das mit dem Ärgern sollte klappen. Auch wenn JanS nicht so recht zufrieden war - der Jota spurtete 126,28 Runden weit; der M1 musste hingegen bereits nach 125,97 Runden passen . . .

Deutlich ruhiger ging's dann wieder in der reinen M1 Paarung Johannes Rohde und Michael Rettler zu. Johannes hatte nun auch den Heckflügel für den „München“ M1 fertig gestellt und wurde somit zusätzlich in der ProCar Sonderwertung berücksichtigt. Derart beflügelt gelangen ihm 114,14 Runden - hier zahlte sich die Mittwochs Trainingseinheit mit S² erneut aus. Michaels M1 war eigentlich in 2005 sein bestes Auto . . . kam aber im Auftakt auf dem für ihn neuen Kurs in Wuppertal nicht auf eine wirklich gute Rundenzahl: nach 111,47 Runden war Schluss für den „Jägermeister“ . . .

Hellblau gegen Grandpa - beide auf Jota - war anschließend angesagt. Nach einem schnellen, ausgeglichenen ersten Heat ging Patrick Fischer auf und davon - der Schleichende hatte den Jota im Gras versenkt und der Einsetzer den Lambo über die Schleifer zurück gezogen . . . gute 125,81 hellblaue Runden waren am Ende zu verzeichnen; die „125“ wollte der Schleichende eigentlich auch fahren - so wurden es nur 121,35 . . . ☺ ☺

Auch Dieter Sommer hatte sich eigentlich diesen Wert vorgenommen . . . doch davor standen die technische Abnahme und JanS. Nur 0,8 mm Bodenfreiheit unter dem Achszahnrad zwangen zum Umbau und der „Warsteiner M1“ musste zu lang übersetzt werden. In Folge stimmten die Bremspunkte nicht mehr und Dieter hakte die „125“ ab und begnügte sich mit 120,51 Runden. Somit kam HaJü's große Stunde. Der „BASF“ M1 rannte, kürzer übersetzt als der „Sommer-Wagen“, auf immerhin 122,36 Runden . . . was HaJü erst freute, beim Studium der Ergebnislisten dann aber doch die Stirn runzeln ließ. Nur eine halbe Runde mehr hätte ihn 2 Ränge nach vorn gespült . . . ☺ ☺

Zur Abwechslung durften die zwei Neulinge Dirk Stracke und Patrick Wagner in der siebten Startgruppe erneut zu den Reglern greifen. Beide vertrauten auf BMW M1 Power. Patrick kam in seinem zweiten Rennen bereits deutlich besser zurecht und konnte 112,20 Runden verzeichnen. Für Dirk blieben hingegen nur 108,35 Runden zu vermelden.

Jörg Fischer hat die technischen Defekte in der Saison 2005 weitgehend abgehakt und setzte in der Gruppe 4 auf kurzen Radstand. Auf den Porsche 934 fiel seine Wahl - die konnte nicht schlecht sein: 119,51 Runden waren ein Wert, der Jörg sehr zufrieden stellte. Ob Christian Grüttner mit den 114,06 Runden seines Jota ebenso zufrieden war, ist nicht überliefert. Jedenfalls lagen am Ende gleich zwei M1 nur hauchdünn vor ihm . . .

Der 9. Heat sollte die Entscheidung des Tages bringen. Marcel Wondel ließ den Jota im Stall und setzte den Chevrolet Camaro ganz in Pink ein. Nachdem er bereits in der Gruppe 2 an SteBolz gescheitert war und auch die Gruppe 5 knapp verloren ging, musste ein Sieg her. Den machte ihm Ralf Christians mit dem BMW M1 jedoch nicht leicht. Ralf hielt bis zum Ende dagegen und gab sich nur äußerst knapp mit 130,67 zu 130,89 geschlagen . . . Man sah erneut ein äußerst spannendes Rennen . . .

Etwas gemächlicher ließen Vater und Sohn Ehl die Gruppe 4 angehen. Beide pilotierten einen M1, wobei der BMW „Niederland“ von Robert das optische Highlight war. Technisch war hingegen Alex flotter unterwegs. 114,87 Runden schaffte der „Coca Cola“ - für den

fliegenden Holländer war jedoch schon nach 110,95 Runden Schluss . . .



Fliegender Holländer - BMW M1 „Niederland“ von Robert Ehl . . .

Die letzten zwei Gruppe 4 Boliden der Saison stellten Andrea Fischer und Claus Uebach auf die Startlinie. Andrea vertraute auf Lambo 12-Zylinder-Power und rundete mit 122,84 Runden ihre gute Tagesleistung ab. Der „Map of France“ BMW M1 von Claus fährt die vierte komplette Saison, ist Dutzende Mal geklebt und immer noch schnell. Die 117,66 Runden machten Claus zum Best of the Rest derjenigen, die wenig Routine im Heaven haben. Hut ab !!

Fazit: Marcel Wondel schafft doch noch einen Gruppen-Sieg am Final-Tag - und zwar den Fünfzigsten !! Ralf Christians nur äußerst knapp geschlagen (0,22 Teilstriche). SteBolz schon drei Runden zurück. JanS führt auf P4 eine Vierergruppe an, die nur eine drei-viertel Runde auseinander liegt: Werner Bolz auf P5, gefolgt von Patrick Fischer und Dennis Hesse. Auch die nächsten Drei (Andrea Fischer, Andreas Leben und HaJü Eifler) sind nur durch eine halbe Runde getrennt.

Top 6: M.Wondel - R.Christians - St.Bolz - JanS - W.Bolz - P.Fischer

Die Top 4 der Gesamtwertung kennen wir bereits aus der Gruppe 2: Marcel Wondel mit Idealpunktzahl, gefolgt von Ralf Christians und JanS sowie Werner Bolz.

Dieter Sommer und HaJü Eifler belegen die Positionen 5 und 6. Die Top 10 komplettierten dann Patrick Fischer, der Schleichende, Stephan Bolz und Andreas Leben . . .

Gruppe 5 . . .

Alex und Robert Ehl fahren den Auftakt in der Gruppe 5. Alex verleiht den S² Leihwagen an Robert, da dessen BMW 3,5 CSL nicht optimal läuft und greift auf den Ford Capri auf dem Nullserien Metris Chassis zurück. Diese Entscheidung rächte sich rasch: Robert zog zügig davon und erzielte mit 113,37 Runden die erste Gruppenführung des Tages. Alex hingegen schaffte nur 102,83 Runden mit dem T-Car, was ein doch recht deutlicher Rückstand war und den Vätern im Duell gegen die Söhne ein sauberes 1:0 verschaffte . . .

Letztlich ging's für die Väter aber 9:3 in die Hose, da die Looser-Väter der Teams Bolz und Hesse jeweils eine Nullnummer produzierten und selbst charmante Hinweise wie z.B. „Dennis, denk daran - bald ist Weihnachten !!!!“ keine Ergebnisse zeigten . . . ☹ ☹ ☹

Da SteBolz noch Weihnachtsfeiern musste, durfte er am Samstag alle drei Gruppen als „Nummer 7“ hintereinander fahren. Die Gruppe 5 bildete sein zweites dieser Rennen und der 365 GT4 BB schnurrte tolle 130,31 Runden zusammen. Das wäre in 2004 noch ein souveräner Platz 2 gewesen. Was dieser Wert in diesem Jahr wert sein sollte, würde jedoch erst gut ein-einhalb Stunden später deutlich werden . . .



Schaffte „mehr“ Meter, aber letztlich doch zu wenig - Lamborghini Miura SV von Andrea Fischer . . .

Diese „Sorgen“ hatten Claus Uebach und Andrea Fischer hingegen nicht. Claus bemühte sich heftig, mit dem Capri die „120“ hinzubekommen und fand die zurückgelegten 119,92 Runden nun überhaupt nicht lustig: „die eine Sekunde hätte doch noch Strom auf der Bahn sein können !!“. Andrea schaffte mit dem

Miura deutlich mehr Meter und rollte erst nach 124,13 Runden aus. Auch hier stellte sich aber am Ende des Renn-Tages heraus, dass eine gute dreiviertel Runde mehr gleich den Sprung von P11 auf P8 bedeutet hätte . . .

Springen mochte auch HaJü - aber eher aus dem (Keller-)Fenster !! JanS räumte den Eifler 365 GT4 BB gleich zu Beginn ab und ein bereits angeschlagenes Gewinde der Karosseriebefestigung quittierte den Dienst. Der MoMo-Fachmann „Hellblau“ Fischer brauchte etliche Runden für die Instandsetzung und HaJü kam nach anschließend noch guter Fahrt nur auf 114,76 Runden. Dieter Sommer hatte hingegen keine Probleme und legte 120,44 Runden zurück. Nachdem sein 365 GT4 BB bereits im Training nur Sorgen bereitete, war Dieter bei dieser Rundenzahl endgültig bereit, HaJü beim Sprung aus dem (Keller-)Fenster Gesellschaft zu leisten . . . ☺ ☺

Sprünge machte auch Familie Hesse. Allerdings waren es eher Freudensprünge. Der Junior bekam das MoMo vom Schleichenden gerichtet und zauberte anschließend saubere 126,75 Runden mit der Celica auf's Plastikparkett. Einziger Wermutstropfen: es sollte am Ende nicht für den Titel „bester nicht-365er“ reichen. Beide S² Celicas waren noch schneller . . . ☺ ☺ Richtig Spaß machte aber auch die Fahrt des Seniors im Team Hesse: der alte Porsche 935/76 legte tolle 124,34 Runden zurück und hätte am Ende gut P8 „reißen“ können - wären da nicht ein paar ungestüme Ausritte gewesen. Dennoch war Thorsten mit der gezeigten Performance sowie Platz 10 sehr zufrieden . . .

Als Nächste wurden zufälligerweise die beiden einzigen Toyota 2000 GT im Feld zusammen gespannt: Andreas Leben hatte die gesamte Saison gut performt und wollte im Heaven Gesamtrang 6 erobern. 124,87 Runden schaffte der Toyota; was Andreas siegessicher grinsen ließ; das sollte der Schleichende doch erst einmal nachmachen !! Ganz anders hingegen Hans Przybyl: „Ich hasse dieses Auto !!“ war mitten im Rennen von ihm zu vernehmen. Der 2000 GT machte zumeist nicht das, was der Pilot von ihm wollte und es steht zu vermuten, dass wir dieses Slotcar so schnell nicht mehr im Rennen sehen werden . . . Hans verlor ob der erzielten 106,45 Runden dennoch den Hu-

mor nicht - das zeichnet den altgedienten 245er eben aus . . . ☺ ☺

Im sechsten Durchgang müsste die (Vor-)Entscheidung um den Gruppe 5 Gruppensieg eigentlich fallen: Marcel Wondel und Ralf Christians brachten ihre Ferrari 365 GT4 BB an die Startlinie. Nach einem atemberaubenden Duell hielt Ralf die weiße Nase des 365 um 8 Teilstriche vor der des Roten. 131,11 Runden waren gleichzeitig die Führung, da SteBolz um exakt 0,8 Runden zurück lag.

Uwe „Dr. Evermann“ wollte eigentlich mehr Gruppen fahren . . . aber die samstägliche Arbeit ließ nur einen Start in der Gruppe 5 zu. Der Ford Capri brummte auf ordentliche 120,01 Runden und Uwe schaffte knapp, was Claus zuvor ebenso knapp versagt blieb ☺ ☺ Etwas zurück mussten sich Johannes Rohde und Michael Rettler einreihen. Johannes setzte den Zweit-365 GT4 BB ein, der binnen zwei Tagen noch flugs ein neues Chassis spendiert bekam. 115,02 Runden standen am Ende für Johannes auf dem Monitor . . . der Schleichende meint, dass mit dem Nummer-1-Ferrari evtl. mehr drin gewesen wäre. Michael setzte ebenfalls auf das Nummer 2 Auto: „Der CSL soll wenigsten auch einmal im Rennen laufen !!“ lautete seine Devise. Damit war Michael der Titel „bester CSL“ schon einmal gewiss. 109,99 Runden brachte das BMW Dickschiff schließlich zustande - hier wäre der 320 turbo sicherlich die bessere Wahl gewesen . . .



Nr.2-Wagen sollte auch einmal Rennen - BMW 3,5 CSL von Michael Rettler . . .

Zum letzten Mal in 2005 hieß es anschließend Hellblau gegen Grandpa: Patrick Fischer stellte den Lamborghini Miura SV auf's Plastik; daneben die neue Toyota Celica LB des Schleichenden. Bereits im ersten Durchgang

fiel die Vorentscheidung zugunsten des Schleichenden: Dem Miura lagen verschiedentlich „entgleiste“ Konkurrenten im Weg, sodass Patrick bereits eine knappe Runde auf die Celica LB fehlte. Aber auch ohne diese Probleme hätte es mutmaßlich nicht gereicht: der Schleichende hatte nach zwei verpatzten Gruppen einen Hals und die Celica lief einfach genial. Nach zwei Abflügen im Schluss-Heat wurden zwar die anvisierten 128 Runden verfehlt, aber 127,38 reichten für den Titel „bester nicht 365-er“ völlig aus. Patrick kam dennoch auf gute 125,69 Runden, die in der Schlussrechnung noch für P7 reichten.



Bester Nicht-365er im Heaven - neue Celica LB vom Schleichenden . . .

Der ewig interessante Zweikampf „Fliegen-“ gegen „Superschwergewicht“ ging anschließend in seine dritte Runde: Bei Werner Bolz (Ferrari 365 GT4 BB) vs. JanS (Toyota Celica LB) stand es vor diesem Rennen 0:2 - aber nun kam Werner's Paradedisziplin, in welcher er den 3. Gesamtrang bereits sicher hat. Und es blieb dabei: Werner war erneut nicht beizukommen. 129,13 Runden waren eine einsame P4 - eine Runde Luft auf SteBolz und P3 und knapp 2 Runden vor dem Schleichenden. JanS erwischte die schlechtere der S² Celicas und somit blieb ihm am Ende (bei 127,03 Runden) nur der sechste Rang in der Gruppe 5, der dann aber auch noch der Nachkontrolle zum Opfer fiel . . .

Die Neulinge Dirk Starcke und Patrick Wagner bestritten den neunten und vorletzten Durchgang. Patrick brachte einen Porsche 935/78 „Langheck“ mit, welcher sicherlich eher für Le Mans als für Wuppertal geeignet war. Dennoch kamen 109,67 Runden zustande, womit P20 nur knapp verfehlt wurde. Dieses

Mal lief's dann für Dirk besser, der den Toyota auf 111,60 Runden pilotierte und P19 belegte . . .



Besser in Le Mans oder in Wuppertal !? - Porsche 935/78 von Patrick Wagner . . .

Das Finale in der Gruppe 5 blieb dann Jörg Fischer und Christian Grüttner vorbehalten. Christian vertraute wie immer auf den BMW 320 turbo, welcher ebenfalls so langsam zu einer Rarität im Starterfeld wird. Das Artcar von 1978 rannte immerhin 115,16 Runden und schlug zumindest zwei der gefürchteten 365er aus dem Felde. Platz 15 in der Gruppenwertung waren für Christian folglich ein befriedigender Ausklang für die Saison. Noch ein Quentchen befriedigter verließ Jörg die Arena. Die Celica LB bekam S²-Räder und Jörg den dritten Frühling. Erst nach 224,72 Runden war der Strom zu Ende, was für Jörg nach zwei gut gefahrenen Gruppen 2 und 4 die erste Top 10 Platzierung des Tages bedeutete (P9). Tja Jörg - 16 Teilstriche mehr und der Schleichende hätte Andreas Leben noch eine Nase in der Gesamtwertung drehen können . . . ☺ ☺ So aber blieb es beim mehr als verdienten Platz 6 in der 2005er Gesamtwertung für Andreas Leben . . .

Fazit: Ralf Christians nach atemberaubenden Fight um nur 9 Teilstriche vorn. Marcel Wondel auf P2; eine Runde zurück dann SteBolz. Werner Bolz verteidigt mit Platz 4 seine Vormachtstellung gegen JanS in der Gruppe 5. Letzterer kassiert das zweite „NG“, weil die Zusatzgewichte nach einem Abflug zu tief sitzen. Der Schleichende aber so oder so auf Rang 5, gefolgt von Dennis Hesse und Patrick Fischer. Andreas Leben führt auf Rang 8 die 125er an, zu welchen ebenfalls noch Jörg

Fischer, Thorsten Hesse und Andrea Fischer auf Platz 11 zählen . . .

Top 6: R.Christians - M.Wondel - St.Bolz - W.Bolz - Schleichender - D.Hesse

Die Gesamtwertung 2005 entscheidet wieder Marcel Wondel für sich - auch hier mit Idealpunktzahl, sprich 6 Siegen. Zum dritten Mal Zweiter wird Ralf Christians. Auf den Plätzen 3 und 4 tauschen Werner Bolz (3.) und JanS (4.) die Positionen. SteBolz wird bei nur 5 gefahrenen Rennen noch Fünfter. Andreas Leben hängt den Schleichenden knapp ab (1,77 Punkte) und zwischen Patrick Fischer und Dieter Sommer fehlen ebenfalls nur 1,13 Punkte. Bleibt Rang 10 für HaJü Eifler, der in der ungeliebten Gruppe 5 einfach nicht auf konstante Top-Platzierungen kommt . . .

Siegerverehrung . . .

Der Schleichende gab zu Beginn des offiziellen Teils einen kurzweiligen Jahresrückblick. Anschließend wurden in lockerer Abfolge die Preisträger des Jahres 2006 geehrt:

Gruppe 2

1. Marcel Wondel
2. Ralf Christians
3. Jan Schaffland

Gruppe 4

1. Marcel Wondel
2. Ralf Christians
3. Jan Schaffland

Gruppe 5

1. Marcel Wondel
2. Ralf Christians
3. Werner Bolz

Sonderpreis „Procar Serie“

Werner Bolz

Sonderpreis „schönster BMW M1“

Thorsten Hesse

Sonderpreis „Rookie of the Year“

Andrea Fischer und Johannes Rohde

Sonderpreis „Fernfahrer“

Claus Uebach

Sonderpreis „Silberner Innensechskant“

Dennis Hesse

Sonderpreis „Pechvogel“

Michael Rettler

Darüber hinaus bekam Marcel Wondel für seinen 50. Sieg bei einem Rennen zur 245/West eine Flasche Champagner überreicht.



Ein Teil der Preise 2005 in der Übersicht . . .

Die Tombola im Vorjahr erstaunte so manchen Beschenkten - wer aber meinte, in 2005 müsse nun zwangsläufig weniger auf der Bahn liegen, da deutlich mehr Preisberechtigte anwesend waren . . . der irrte !! Auch die Anzahl der Sponsoren war gewachsen (vgl. Übersicht auf der folgenden Seite !!) - und die Altgedienten leisteten weiterhin ihre großzügigen Beiträge. Somit konnte Weihnachten erneut ein wenig vorgezogen werden und so mancher nahm das Material für ein komplettes 2006er Slotcar mit ins heimische Bastelzimmer . . .

Herzlichen Dank also allen Sponsoren, die zu der tollen Tombola beigetragen haben !!

Ende . . .

Als gegen 21:30h der offizielle Teil des längsten 245-Tages des Jahres beendet war, gingen längst nicht alle Anwesenden gleich nach Hause. Es gab ja noch soooo viel zu erzählen, wozu vorher absolut keine Zeit war . . . ☺ ☺

Am Ende steht der Dank aller an die Gastgeber aus dem Wuppertaler Slotcar Heaven - auch sie hatten einen verdammt langen Tag !! Und haben ihren Job dennoch perfekt gemacht: Olaf und Volker erlebten Ihre Premiere an der Heaven Bepfe und sorgten für die richtigen Ergebnisse. Beide Rookies machten einen tollen

Job und hatten den Zeitplan und die Fahrer allzeit im Griff . . . !!

Das wirklich gelungene Abendessen stammte aus der Küche der Metzgerei vom Neu-Slotcar Heaven Mitglied Michael Kaltenpoth. Das Gros der Gäste kugelte mehr nach Hause als sie gingen . . . ☺ ☺

Und Elke betreute - phasenweise mit Unterstützung durch Heike - in einer 13 Stunden-Schicht das Catering; und gab nebenbei noch Buchtipps für Weihnachten ab . . . ☺ ☺ Was soll ich noch weiter schreiben, Elke !? Herzlichen Dank auch Dir !!



„Mahlzeit !!“ - nach dem Rennstress wurde beim Abendessen abgehangen . . .

Die 245/West besteht in 2006 erneut aus 7 Läufen auf den bekannten Strecken. Der Auftakt wird am 4. März 2006 im Dortmunder ScaRaDo gefahren.

Der zweite Termin ist dann schon der gemeinsame Lauf mit der 245/Süd am 6. Mai 2006 in Kamp-Lintfort bei Meister Service Dienst . . .

Alles weitere zur 245/West gibt's natürlich hier:

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

Sponsoren



[Automobilminiaturen](#)



[Car-On-Line](#)



[Checkered Flag](#)

Dag-Tool

[Slotfreaks](#)

Fischer - Modellbau
Profiprodukte für die Modellbauwerkzeuge
Slotting Teile und Zubehör

[Fischer-Modellbau](#)

Manfred Förster

Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

[eMail - M.Förster](#)



[GD-Cartuning](#)



[H+T Motor Racing](#)



[Jens Scalaracing](#)



[Motor Modern](#)



[Meister Serv. Dienst](#)

Michael Ortman
56736 Kottenheim
Tel. 02651 / 41992

[eMail - M.Ortman](#)



[Plafit](#)



[Rennpiste Duisburg](#)

[www.Rennserien-West.de](#)

[Rennserien West](#)



[Schöler Slotcarchassis](#)



[Skipspeed](#)



[Tamiya Deutschland](#)



[Umpfi's Slotbox](#)

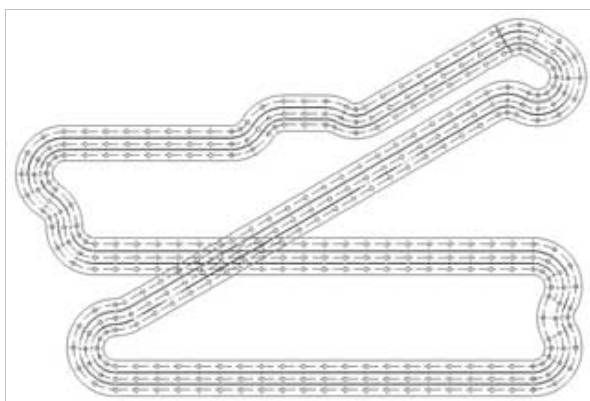


[Das Werk](#)

DTM

4. Lauf am 7. Januar 2006 in Dortmund

Auch wenn's zum 4. Lauf der DTM im nächsten Jahr noch ein paar Tage sind, sei der Hinweis auf die DOW (Dickel-Ortmann-Wiesel) Wochen im Dortmunder ScaRaDo erlaubt !



Die Jungs im ScaRaDo sind sonst eigentlich echt nett, nur fahren sie zwecks Artenschutz der „Kleinen“ (1:32er) halt immer diese merkwürdigen Plan-Reifen . . . ☺☺
Somit sind Trainingsmöglichkeiten für die Hartgummi Fraktion dort eher selten und die

DOW Wochen sollten die Folks doch eigentlich nutzen, die in den kommenden Wochen im ScaRaDo zu folgenden Rennen antreten:

- 7. Januar 2006 DTM
- 18. Februar 2006 WW Team Classics
- 4. März 2006 Gruppe 245/West

Termine bieten die Dortmunder Jungs wie folgt an:

- Dienstag, 27.12.2005
- Freitag, 30.12.2005
- Dienstag, 03.01.2006
- Freitag, 06.01.2006 freies Training DTM

Die Öffnungszeiten lauten an diesen Tagen jeweils: **19:00 bis 21:30h . . .**

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West / DTM](#)

Carrera Club Oberberg

Eröffnung am 13. bis 15. Januar 2006

geschrieben von Alesi



Noch ist die Boxengasse des Oberberg-Ring verlassen - doch ab Januar 2006 herrscht hier Action ...

Am zweiten Januar Wochenende wird die neue "Carrera-Arena" im Oberbergischen eingeweiht. Die heilige Scheune in welcher der SRC Wipperfürth 11 Jahre lang gefahren ist, musste wegen einer Hauserweiterung geräumt werden. Dies war Anstoß zu einem Neubeginn. Mit 10 Gründungsmitgliedern gründeten wir den Carrera-Club-Oberberg. Noch standen wir jedoch ohne Raum und Bahn da.

Wir haben uns einige Räume angesehen, die uns aber nicht zusagten, denn wir wollten uns verbessern und nicht wieder in eine alte Scheune. Dann sahen wir den seit 5 Jahren leerstehenden ehemaligen Rewe Markt, und dachten uns: Den Raum müssen wir haben !!!

Ende September wurde der neue Raum vermessen und verschiedene Bahnen entworfen. Dabei entstand der "Oberberg-Ring", der wie der Name verrät, "Oberbergisch" ist. Es ist eine flüssige, schnelle Strecke entstanden, bei welcher viel Kurve 4 verarbeitet worden ist.

Der Race Track ist 6-spurig, 34 Meter lang und mit einer Bepfe Anlage ausgerüstet.

Mittlerweile sind wir 20 Mitglieder und haben immer wieder neue Gastfahrer.

In der Saison 2006 werden hier die Clubrennen des Carrera Club Oberberg ausgetragen. Ferner gastiert der befreundete Club SRC-Köln einige Male mit der Ferrari Challenge sowie der Kölner Gruppe C Meisterschaft auf der "bergigen Bahn". Dazu kommen die Meisterschaftsläufe zur Trans-Am, zu Manni's ol-

len Nascars und das Finale der Vintage Slot Classic Meisterschaft.

Gerade mit Manni's Nascars verbindet uns viel. Denn die "alten" Wipperfürther stellte ja in den Anfängen der Nascar Szene einen Großteil der Starter - mit bis zu 12 Fahren reiste die Ur-Mitglieder damals an.

Vielleicht kommt ja noch das eine oder anderen Rennen dazu ...

Das Eröffnungswochenende ...

... beginnt am Freitag den 13. Januar 2006 mit dem freien Training ab 16.00 Uhr.

150 Meter entfernt befindet sich ein Hotel - für alle die vielleicht schon Freitags anreisen möchten.

Samstags geht es mit dem freien Training von 9.00 bis 12.30 Uhr weiter; danach beginnt die Abnahme.

Beim dem Eröffnungsrennen wird eine Sportwagen-Klasse gefahren, hierbei sind Gruppe-5-, Gruppe-C-, und GT-Fahrzeuge erlaubt. In das Reglement passen ein Großteil der Autos aus den Rennserien, die im Westen gefahren werden. Die Gruppe 5 Autos der Gruppe 245 passen ohne Änderungen - bei den GT/LM Autos muss lediglich der Bison dem schwarzen Carrera weichen, und die ganzen Gruppe C, wie sie im Wilden Westen gefahren wird, passt ebenfalls ins Reglement !!

Das Reglement zum Eröffnungsrennen ist unter www.Carrera-Club-Oberberg.de zu finden.



Noch während der Bauphase unternahm die DTM erste, geheime Abstimmungsfahrten ...

Der "Tag der offenen Tür" ...

... hierbei können alle die, die Samstags zu kurz gekommen sind, noch einmal fahren und klönen. Es wird einige Gäste Rennen geben, hier sind bestimmt noch Plätze frei ...

Außerdem gibt es Demo Läufe mit Vintage und Trans-Am Slotcars.

Ein Einlage-Rennen der besonderen Art wird es auch geben: Ehemalige Slotter der 60ziger Jahre, werden auf gestellten DTM Slotcars der

Firmen Slotbox und Skipspeed ihr Comeback geben. Denn in Engelskirchen war in den Sechzigern schon eine Slot Hochburg . . .

Nachfolgend die Detailinformationen zum Eröffnungswochenende im Oberbergischen:

Adresse

Carrera Club Oberberg
Ründerother Str. 18-20
51766 Engelskirchen Bickenbach

Url

www.carrera-club-oberberg.de

Strecke

6-spurig, Carrera 124 Bahn, ca. 33.5m lang

Zeitplan

Freitag, 13. Januar 2006

ab 16.00 Uhr freies Training

Samstag, 14. Januar 2006

ab 09.00 Uhr freies Training,

ab 12.30 Uhr Fahrzeugabnahme und Rennen

Sonntag, 15. Januar 2006

ab 10.30 Uhr Tag der offenen Tür

WW Team Classics

am 18. Februar 2006 in Dortmund

Bleiben wir doch gleich beim ScaRaDo !! Die **Wild West Team Classics** - das Teamrennen der DSC-West - setzt zwingend eine Vornennung voraus . . . !!

Termin Nr. 1 ist der 31. Dezember 2005; bis zu diesem Datum ist die Vornennung verbilligt. Die letzte Frist für die Nennung lautet dann 31. Januar 2006 zum vollen Preis . . .



Die WW Team Classics ist bei ca. 2 Stunden Fahrzeit für 2-Fahrer-Teams ausgelegt und

wird in einer hellen und einer Dämmerungsphase ausgefahren - die Slotcars können, müssen aber nicht über eine Lichtanlage verfügen.

Es gelten uneingeschränkt die Regeln der DSC bezüglich Technik und Concours - lediglich sollten die Vorbilder für die Fahrzeuge in der Marken-WM zwischen 1965 und 1974 unterwegs gewesen sein.

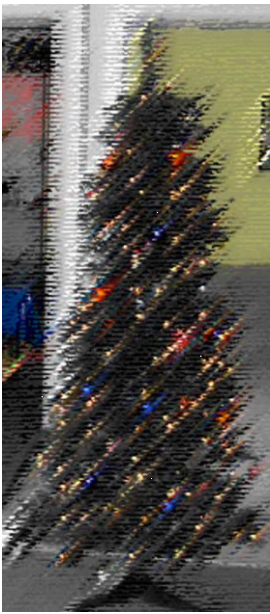
Bislang liegen **verbindliche Nennungen** (inkl. Startgeldzahlung) von 5 Teams vor - weitere 6 Teams haben bislang ihre mehr oder minder feste Startabsicht bekundet. Sollte es das tatsächlich schon gewesen sein . . . !?

Also Folks: Teams, welche den Nachlass auf's Startgeld in Anspruch nehmen möchten, sollten sich sputen - wenn die Raketen am Himmel stehen ist's definitiv zu spät . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / WW Team Classics](#)

Schluss für 2005 . . . ☺ ☺ ☺



Jetzt wünscht die **WILD WEST WEEKLY** allen Lesern und Slotracern ein entspanntes und besinnliches Weihnachtsfest und einen gelungenen Übergang ins Slotracing-Jahr 2006 !!

Das war's für 2005. Die Ausgabe 45 erscheint erst wieder im nächsten Jahr - genauer am 2. Januar 2006 . . .