

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 46 -

9. Januar 2006

Editorial

Moin Folks . . . Ausgabe 46 der „**WILD WEST WEEKLY**“ nimmt den 4. Lauf zur DTM als Hauptthema - der Rennbetrieb läuft erst langsam wieder an im Westen.

Ein paar Anmerkungen zur WW Team Classics sind allemal fällig - fuhr doch die DTM im ScaRaDo, dem diesjährigen Austragungsort.

Dazu stellt Taffy das Konzept der Classic For-

mula Days für 2006 vor, welches auf vier Veranstaltungen ausgedehnt wird.

Inhalt (zum Anklicken):

- DTM
4. Lauf am 7. Januar 2006 in Dortmund
- WW Team Classics
am 18. Februar 2006 in Dortmund
- Classic Formula Days 2006
- 3. Neujahrsrennen Slotpoint
7./8. Januar 2006 in Herzebrock

DTM

4. Lauf am 7. Januar 2006 in Dortmund

Der 4. und vorletzte Lauf der DTM musste im Dortmunder ScaRaDo schon so etwas wie die Vorentscheidung für die Gesamtwertung bringen. Sollte es Doppel-Bolz (und anderen) nicht gelingen Andi Baum deutlich hinter sich zu lassen, war die Sache für Andi in beiden Klassen quasi „geritzt“ . . . 5 von 6 möglichen Siegen waren dann nicht mehr zu kompensieren.

Und das Ganze sollte nun auch noch auf der Strecke stattfinden, auf welcher Andi in 2005 seinen ersten DTM-Sieg erzielte . . . ☺ ☺

Kompakt . . .

- erneut 18 Starter zur Langstrecke . . .
- SteBolz macht's . . .
- Andi Baum sichert die Titel . . .
- „neue DTM“ mit vielen Pannen . . .

Strecke . . .

Adresse

ScaRaDo

Köln-Berliner-Str. 75

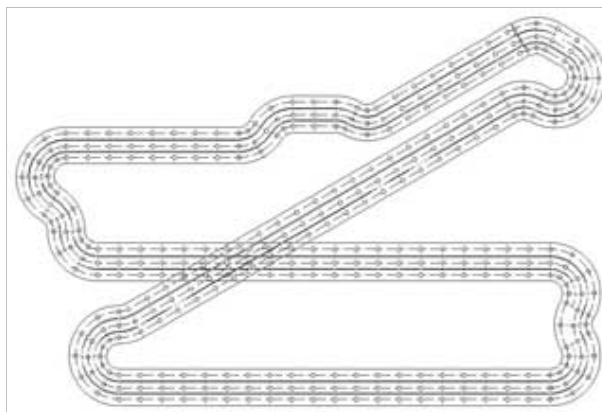
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

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



Rechte flotte Angelegenheit - 37,5m Dortmunder Plastik . . .

Vorgeplänkel . . .

Im Januar 2005 siegte SteBolz knapp vor JanS in der „alten DTM“ Andi Baum lederte wiederum SteBolz im Fernduell knapp in der „neuen DTM“ ab und fuhr seinen ersten DTM-Sieg ein. Nun ist ein Jahr vergangen und Andi führt die Wertung beider Klassen souverän an.

Eigentlich muss er nur noch auf Halten fahren, um zwei Titel zu erobern. Selbst zweite Plätze tun ihm bei jeweils voller Concours Punktzahl nicht wirklich weh - in Schwerte „verlor“ er so in der „neuen DTM“ nur einen Punkt auf SteBolz . . .

Andi's schärfster Konkurrent in der „alten DTM“ ist aber Ralf Christians, der bislang hier

nicht patzte und nur 38 Punkte zurück auf Rang 2 liegt. Auf P3 und 4 folgen Andrea und Jörg Fischer, die zwar ob dieser Positionen extrem happy sind - sicherlich aber nicht Andi im Visier haben, sondern eher den Rückspiegel . . . ☺ ☺

Auch in der „neuen DTM“ ist Ralf Christians derzeit Zweiter und schärfster Verfolger von Andi Baum. Nur hat hier SteBolz mit einem 2. Platz und einem Sieg die bessere Ausgangsposition, Andi noch die Führung zu entreißen. Schließlich wird ein Streichergebnis berücksichtigt. Auch hier gilt: die Ränge 3 bis 5 (Andrea / Patrick Fischer und Andreas Leben) orientieren sich eher an den Verfolgern als an der Spitze . . . obwohl Patrick den ScaRaDo Kurs eigentlich immer sehr mochte . . . ☺ ☺

Qualifikation . . .

Die Quali wurde auf der schnellen Spur 2 mit den Fahrzeugen der „alten DTM“ ausgefahren, wobei Summe der Runden, die in einer Minute zurück gelegt wurden, für die Ermittlung der Startaufstellung heran gezogen wurde. Die Top 6 lauteten:

1. Andi Baum	Toyota Supra	6,65 Rd.
2. JanS	Toyota Supra	6,63 Rd.
3. Andrea Fischer	Toyota Supra	6,56 Rd.
4. Stephan Bolz	Jaguar XJ-S	6,54 Rd.
5. Dennis Hesse	Jaguar XJ-S	6,49 Rd.
6. Patrick Fischer	VW Golf GTi	6,46 Rd.

Bewundernswert: die Stunts, welche der Hellblaue mit dem Golf GTi „Hochhaus“ produzierte. Dennoch kam eine tolle P6 in der Quali zustande !!



Schnellster Qualifier - Toyota Supra 3.0i turbo von Andi Baum . . .

Rennen „alte DTM“ . . .

Die Oldies durften im ScaRaDo nur kurz auf die Strecke - schließlich sollte die „neue DTM“ ja Langstrecke fahren - und das braucht bekanntlich Zeit . . . Somit waren nur 6 * 2 Minuten für die 18 „alten“ Slotcars zu absolvieren, was die langsamsten Qualifier als Erste taten . . .

Nachdem u.a. Ralf Christians und Werner Bolz in der Quali nicht die schnellste Startgruppe schafften, kam bereits in der mittleren Startgruppe Stimmung auf. Die ersten zwei Heats war sehr viel Unruhe im Feld und echter Fahrfluss kam nicht auf. Letztlich setzte sich Ralf Christians (Toyota Supra) hier deutlich mit 78,36 Runden durch. Werner (BMW 635 CSI) fehlten bereits eineinhalb Runden . . .

Die erste Startgruppe gewann übrigens Jörg Fischer mit 74,88 Runden und einer guten Runde Vorsprung vor Frank Sliva-Wittfoot (beide Toyota Supra).



Nach einem Jahr Pause immer noch schnell - die Supra von JanS . . .

In der schnellsten Startgruppe gingen dann SteBolz (Jaguar XJ-S), Andi Baum, JanS und Andrea Fischer (alle drei mit Toyota Supra) ans Werk. Andrea brachte das Kunststück fertig und fuhr ex-aequo mit Werner (76,87 Runden). SteBolz konnte sich langsam aber sicher absetzen und „endete“ bei 79,37 Runden. JanS und Andi waren in seinem Schlepptau. JanS hielt sich bis zum letzten Heat vor Andi und übertrieb's dann. Damit sortierten sich die Zwei auf den Plätzen 3 und 4 - hinter Ralf Christians - ein (78,11 vs. 77,16 Runden). Andrea und Werner teilten sich Platz 5 - und Patrick Fischer vermochte mit dem „Stunt“ Golf GTi (76,09 Runden) knapp Dennis Hesse mit dem Jaguar XJ-S (75,38 Runden) hinter sich zu halten . . .

Rennen „neue DTM“ . . .

Die „neue DTM“ sah ebenfalls 18 Slotcars am Start - immerhin 6 * 10 Minuten waren angesagt . . . und eine reifenschonende Fahrweise gefordert. Das Rennergebnis der „alten DTM“ legte die Startaufstellung fest.

In der langsameren Startgruppe setzte Michael Rettler das Highlight, als der Hinterreifen von der Felge sprang - „aber das Rad ist noch drauf !!“ meinte JanS. „Ich habe gestern Abend einen neuen Sekundenkleber ausprobiert“ lautete Michaels lapidarer Kommentar - ein Wundermittel scheint „401“ also auch nicht zu sein . . . ☺ ☺

Dann waren da noch Andreas Leben und seine C-Klasse: Kabel am Leitkiel gebrochen - Aus nach 319 Runden. Oder Dieter Sommer und der erstmalig mit dem schwarzen Carrera laufende Opel Calibra V6: Mehrfach Getriebebearbeiter und somit nur 363,48 Runden. Oder Dennis Hesse: Wandernde Hinterachse und Verlust von ca. zwei (entscheidenden) Runden. Die Langstrecke forderte also ihre Opfer. . .

Spannend war das Duell von Dennis Hesse (Asta V8) gegen Patrick Fischer (Audi TT-R), welches der Hellblaue nur knapp mit 384,87 zu 384,64 für sich entscheiden konnte. Schneller war vor der letzten Startgruppe nur Frank Hermes, der den Mercedes CLK erstmalig ausführte und mit extrem sauberer Fahrweise auf tolle 388,90 Runden kam.



„Immer schön das Heck gerade halten !!“ – Mercedes CLK von Frank Hermes . . .

Erwartungsgemäß beharkten sich im Finale SteBolz (Calibra V6) und Andi Baum (Mercedes CLK). Werner Bolz und Ralf Christians (beide Opel Calibra V6) vermochten hier nicht zu folgen und kegelten in dieser Gruppe aber die Plätze 3 und 4 vehement aus . . .

Vor dem letzten Heat führte Stephan mit ca. 1,5m vor Andi. Werner lag eine knappe halbe Runde vor Ralf - jedoch 6 Runden hinter der Spitze zurück. Recht schnell konnte SteBolz auf der Spur 2 eine Runde Vorsprung auf Andi (Spur 1) heraus fahren - und die letzte Minute endete im Getändel. Hingegen musste Werner richtig zaubern - und war am Ende sichtlich zufrieden, als er Ralf trotz nominell schlechterer Spur knapp hinter sich halten konnte.

Somit lautete das Endergebnis SteBolz vor Baum vor WeBolz und Christians. P5 ging an Frank Hermes, der Patrick Fischer und Dennis Hesse auf die Ränge 6 und 7 verbannte. Andrea Fischer lief dann als Achte ein . . .



Holzbahn Opel aus Siegen zu Gast - Dieter Sommer's Calibra V6 auf den schwarzen Carrera umgerüstet . . .

Überblick . . .

Nur noch ein Rennen, dann ist die DTM 2005/6 auch schon wieder Historie . . .

Wie bereits im Vorfeld angedeutet, konnte Andi Baum bereits beim 4.Lauf die Titel klar machen - was Andi sich prompt nicht entgehen ließ. Beide Titel sind „im Sack“ und das Finale in Wuppertal ist für ihn nur noch das Schau laufen . . . ☺ ☺

P2 ist in der „alten DTM“ für Ralf Christians beinahe sicher. Hingegen sind sich Andrea Fischer und Werner Bolz noch längst nicht einig, wer denn nun das Treppchen füllen darf . . . und bei einem Sieg könnte sich sogar SteBolz noch einmischen . . .

Die Herren Jörg und Patrick Fischer sowie Dennis Hesse dürften hingegen in der „alten DTM“ nicht mehr im Fight um den Platz an der Sonne mitspielen - aber es gibt ja auch noch andere Platzierungen auszufahren . . . ☺ ☺

Deutlich unklarer ist das Bild in der „neuen DTM“ . . . Hier liegt Ralf Christians zwar ebenfalls auf Platz 2; Ste- und WeBolz können ihn aber noch locker einholen.

Dieses Kunststück schaffen weder Andrea und Patrick Fischer noch Dennis und Thorsten Hesse . . . dafür haben die, zusammen mit Andreas Leben, einen spannenden Fünfkampf um die Plätze beim Finale vor sich. Das ist doch auch etwas . . . ☺ ☺



Auch im vierten Jahr noch kein Alteisen - Opel Calibra V6, abwechselnd von Ste- und WeBolz gefahren . . .

Ende . . .

Die Hartgummi-Wochen im ScaRaDo haben dem Vernehmen nach für ein volles Haus in Dortmund gesorgt. Schließlich gab's ausrei-

chend für DTM, WW Team Classics und 245 zu trainieren. Mit dem DTM-Samstag fand dieses bemerkenswerte Experiment seinen gelungenen Abschluss . . .

JanS vergab Bestnoten für's Catering, welches Dietmar verantwortlich, aber nicht allein betreute. Und erst nachdem der Topf wirklich leer war, konnte S2 den Heimweg antreten ☺

Die doppelte Buchführung zieht immer weitere Kreise - so auch im ScaRaDo. Folglich war man für alle Eventualitäten gerüstet und musste keine Panne fürchten. Getreu nach der Devise: „Hast Du einen Schirm dabei, regnet es nicht !!“ ging alles völlig glatt - Freddy und Uwe konnten sich entspannt an der Zeitnahme zurück lehnen ☺

Bleibt dazu der Dank an den großen Angler für die flotte und humorige Handhabung der technischen Abteilung (er freute sich sichtlich über jeden gefundenen Fehler ☺) sowie an Patrick für die Rahmenorganisation, die Concours Bewertung und den üblichen Lackierworkshop zwischendrin . . . ☺ ☺

Weiter geht's mit dem großen DTM-Finale am 4. Februar 2006 im Wuppertaler Slotcar Heaven . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DTM](#)

WW Team Classics

am 18. Februar 2006 in Dortmund

Die ausführliche Nennliste für die **Wild West Team Classics** - inkl. Infos zu Fahrern und Slotcars - ist in den „Rennserien West“ unter „Nennungen“ hinterlegt und wird mit Vorliegen neuer Informationen jeweils zeitnah aktualisiert. Ein kurzer Blick darauf lohnt also von Zeit zu Zeit . . .

Seit dem 2. Januar 2006 ist ein weiteres Team - und zwar sogar aus dem ScaRaDo !! - hinzu gekommen, sodass mittlerweile fünfzehn Crews (verbindlich genannt) dem Start am 18. Februar 2006 entgegenfiebert . . .



Racing 4 OWL 1 enthüllt den 312 P nur scheinweise - mehr Spyder ist bislang noch nicht drin . . . ☺ ☺

Die drei Teams mit den hellblauen Start-Nr. 20 Porsche 917K kommen derweil ins Grübeln und suchen nach Wegen, der doch eher unübersichtlichen Situation aus dem Wege zu gehen . . . ☺☺

So testete z.B. **DP Racing** bereits eine Corvette der Klasse 1 als Alternative und zog mit zufriedenen Gesichtern von dannen . . . und etliche Folks ließen sich von den im Training erzielten Fabelzeiten sogar ernsthaft beunruhigen . . . ☺☺

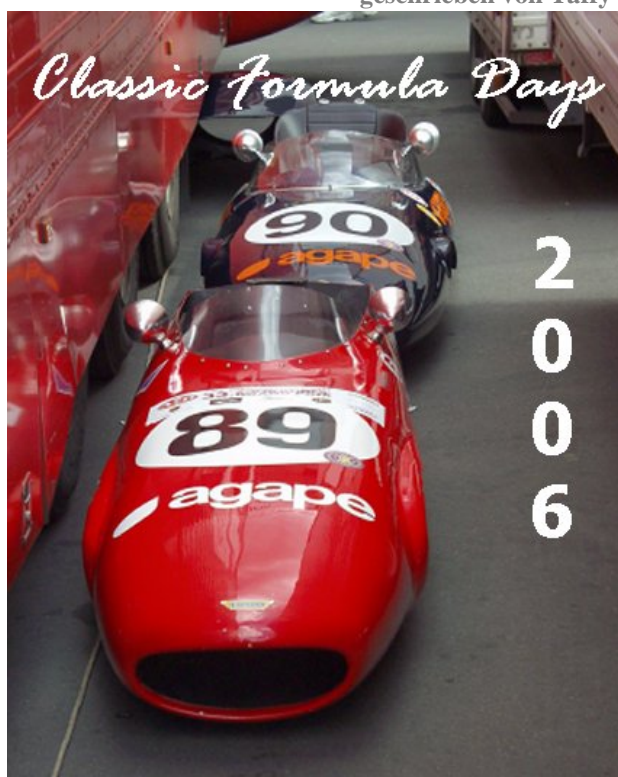
Ansonsten war beim DTM Rennen im ScaRado die Reifenwechselstrategie das Hauptgesprächsthema - und manch einer versuchte, aus dem Gummiverbrauch der „neuen“ DTM-Boliden (die immerhin eine Stunde unterwegs waren) Rückschlüsse auf die DSC-Slotcars zu ziehen . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / WW Team Classics](#)

Classic Formula Days 2006

geschrieben von Taffy



Liebe Slot-Freunde,

die „CLASSIC FORMULA DAYS“ gehen nach dem für uns im vergangenen Jahr durchaus ermunternden Start in 2006 in die zweite Runde.

Wie von Beginn an vorgesehen, wird unsere Veranstaltung auf nunmehr 4 Rennen in diesem Jahr erweitert.

Es bleibt dabei, dass es sich um keine Rennserie handelt, sondern, dass die Rennen als Tagesveranstaltung mit Einzelwertung stattfinden.

Wie schon im vergangenen Jahr, winkt jeweils dem Tagessieger ein Pokal.

Als **Renntermine** und **Veranstaltungsorte** bitte ich Euch vorzumerken:

- 4. März Slot im Pott / Gelsenkirchen
- 3. Juni Scuderia Siegen / Siegen
(Achtung: Pfingstsamstag !!)
- 9. September Michael Ortmann /Kottenheim
(wer will, kann hier schon für die VSC am 23.09.trainieren)
- 11. November Peter Meister / Kamp-Lintfort

Der Classic Formula Day in Siegen findet statt im Rahmen der Veranstaltung „Großer Preis von Siegen“. Wir fahren mit der Klasse 2 ein Sprint-Rennen (6x3min) vorab, die Klasse 1 wird auf Grand-Prix-Distanz gefahren.

Zum GP von Siegen wird Emanuel Vandenryt als Veranstalter Euch nochmals gesondert einladen.

Der Ablauf bleibt ansonsten der gleiche wie im vergangenen Jahr:

Zeitplan

- Training ab 9.00 Uhr
- Fahrzeugabnahme ab 11.00 Uhr
- Rennbeginn 12.00 Uhr

Technisches Reglement

Da wir die Classic Formula Days als Ergänzung zu Thomas Willners „Vintage Slot Classic“ sehen, kommt für die Technik das jeweils gültige VSC-Reglement für die Formelklasse zur Anwendung !!

[Das für 2006 gültige VSC-Reglement ist hier abrufbar.](#)

Klasse 1 - Vintage Formula Frontmotor

Vorbildfahrzeuge: alle Frontmotor-Formelrennwagen der 30er- bis 50er-Jahre, einzige zugelassene Ausnahme: Autounion.

Technik: entsprechend dem VSC-Reglement.

Klasse 2 - Vintage Formula Heckmotor

Vorbildfahrzeuge: alle Heckmotor-Formelrennwagen (auch Indycars) bis einschließlich Baujahr **1965**.

Technik: entsprechend dem VSC-Reglement, mit folgenden Änderungen:

Reifenbreite: vorne mindestens 9 mm,
hinten höchstens 12mm

Raddurchmesser: vorne mind. 25mm,
hinten mind. 26mm

Spurbreite: bis 70mm

Bodenfreiheit: 2mm

Fahrzeug-Optik

Es gibt zwar **keine** Concours Wertung, aber folgende Anforderungen an das Erscheinungsbild der Fahrzeuge müssen, um dem Scale-Gedanken Rechnung zu tragen, erfüllt sein:

1. Die Fahrzeuge *müssen* an den realen Vorbildern orientiert oder zumindest zeitgenössisch lackiert sein.
2. Es *müssen* mindestens 3 Startnummern angebracht sein.

3. Es *müssen* Felgeneinsätze verwendet werden.

4. Eine lackierte Fahrerfigur mit separatem Kopf *muss* vorhanden sein.

5. In der Heckmotorklasse sind Nachbildungen der Radaufhängungen *erwünscht*.

Startgeld

Es wird ein Startgeld von 5 EUR je gefahrene Klasse erhoben.

Wir hoffen, dass der eine oder andere von Euch die Winterzeit schon zum Basteln genutzt hat und Eure Renner schon in der Box parat stehen.

Zu den Rennen selbst wird aber auch das eine oder andere Leihfahrzeug in der Klasse 2 bereit stehen.

Eine Fahrzeugliste kann bei uns abgerufen werden.

Wir freuen uns auf Eure zahlreiche Teilnahme und stehen, wie immer, für Eure Fragen und Anregungen zur Verfügung !!

Peter Hartmann (pithart@freenet.de)

und

Taffy Ulrich (vonHayn-Ulrich@t-online.de)

3. Neujahrsrennen Slotpoint

7./8. Januar 2006 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Kompakt . . .

- 124er zum ersten mal mit Dickel Reifen, fällt nun auch die siebener Zeit im Rennen . . . ? ? ?
- Mario Nobbe nach längerer Abstinenz wieder dabei . . .

Adresse

Slotpoint
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock
Tel.: 05245-9221800

Url

www.slotpoint.de

Strecke

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

Vorgeplänkel . . .

In diesem Jahr fand zum dritten Mal unser Neujahrsrennen statt. Zu ersten Mal gingen auch 124er an den Start.

Das Training. . .

Das Training verteilte sich diesmal auf den Freitag und Samstag Abend, sowie Samstag und Sonntag Vormittag.

Samstag, 07.01.2006

Am Samstag starteten wie gewohnt die Kleinen. Bei der Fly Classic gingen 12 Starter ins Rennen. André Brocke gewann erwartungs-

gemäß vor dem Überraschungszweiten Dennis Kranefuß und Günter Grabow.

Beim Nascar Rennen gab es gleich die zweite Überraschung. Hier siegte Thomas Schweizek vor Detlef Timm und André Brocke. Den Tag rundete die Jahresrückblickfeier mit der Preisverleihung ab.

Sonntag, 08.01.2006

Am Sonntag gingen die 124er an den Start. In der Qualifikation fuhr Günter Grabow die erste Jahresbestzeit 2006 mit 7,026 Sek. Knapp an der sechs vor dem Komma vorbei. Dies wird dann sicher noch im Laufe des Jahres passieren.

Von der ersten Spur an legte Holle ein sehr hohes Tempo vor. Heat um Heat baute er den Vorsprung aus. Er gewann das erste Neujahrsrennen der offenen 124er Klasse deutlich mit 7,28 Runden Vorsprung auf den Zweitplatzierten Günter Grabow. Dritter wurde André Brocke mit 9,70 Runden Rückstand auf Holle der 293,20 Runden in den 6*6 Minuten gefahren ist.



Das Siegerfahrzeug von Andre Brocke . . .

Beim zweiten Rennen am Sonntag wurde André Brocke seiner Favoritenrolle wieder gerecht. Er gewann das Rennen nach einem spannenden Zweikampf mit Holle. Peti und Thomas lieferten sich ebenfalls einen spannenden Zweikampf, den Peti für sich entscheiden konnte.

Die drei Erstplatzierten, Andre Brocke 271,43 Runden, Holger Sarnow (Holle) 268,88 Runden und Peter Sarnow (Peti) 263,23 Runden.



Mario Nobbe nach längerer Abstinenz wieder dabei - super Mario . . . !!

Ende & Vorschau . . .

Nachdem am Samstag 12 bzw. 11 Teilnehmer und einige Zuschauer anwesend waren, kamen am Sonntag weniger Starter. Dies lag wohl an der Einladung, die wir diesmal als Word Dokument im Anhang gesendet haben. Die Einladung konnte, wie wir hörten, nicht von allen geöffnet werden. Hier geloben wir demnächst Besserung.

Vielleicht sollten wir auch alle Rennen an einem Tag durchführen. Es wird dann sicher ein langer Tag, dafür braucht man dann auch nur einmal anreisen. Wir werden bis zum nächsten Neujahrsrennen darüber entscheiden.

In diesem Jahr werden wir neben den bekannten Rennserien diese sind die 124er, die DSC Slotpoint und der Porsche-Cup auch eine Serie nach 2,4,5 Reglement des Westens anbieten. Die neuen Termine und Ausschreibungen gibt es in Kürze. Wir werden an dieser Stelle darüber berichten.

Alles Weitere gibt's hier:

[Slotpoint](#)