

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 50 -

6. Februar 2006

Editorial

Moin Folks . . . wie bereits letzte Woche ange- droht, füllen sich die „**WILD WEST WEEKLY**“ nun stärker . . .

Die Jubiläumsausgabe 50 kommt mit (Vor-) Berichten vom Schleichenden (DTM Finale), sowie von Ronald (Porsche 908 Cup), Thomas (OWL), Patrick (GT-C Teamrennen), Nick (Vintage Slot Classic) und Ralf (Nextel Scale Cup) daher . . .

Alles in allem programmatische Vielfalt - eben ganz wie der Wilde Westen mit seinem mittlerweile guten Dutzend clubübergreifenden Rennserien . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- DTM
5. Lauf am 4. Februar 2006 in Wuppertal
- Porsche 908 Cup
am 31. Januar 2006 in der Rennpiste
- Porsche Cup / DSC-Slotpoint
1. Lauf am 3./4. Februar 2006 in Herzebrock
- Vintage Slot Classic
1. Lauf am 11. Februar 2006 in Kamp-Lintfort
- GT-C Teamrennen
am 11. Februar 2006 in Vohwinkel
- Nextel-Scale-Cup 2006
am 12. Februar 2006 in Witten

DTM

5. Lauf am 4. Februar 2006 in Wuppertal

Das Finale der DTM fand traditionell zum fünften Mal im Wuppertaler Slotcar Heaven statt. Ebenso traditionell verzeichnete das Finale nicht die Höchststarterzahl der laufenden Saison. Aber die anwesenden 17 Teilnehmer bildeten einen angemessenen Rahmen für den Showdown der Saison 2005/2006 . . .

Kompakt . . .

- Finale mit 17 Teilnehmern . . .
- Ralf Christians siegt in „alter DTM“ . . .
- SteBolz schafft 3. Sieg in Folge in „neuer DTM“ und sichert so Gesamtrang 2 . . .
- große DTM phasenweise Instandsetzungswettbewerb . . .
- gelungene Siegerehrung und Tombola be- enden die Saison . . .

Strecke . . .

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang



„Eingeflogene Brückeneinfahrt“, dann geht's bergab - die 37m Wuppertal haben's in sich . . .

Vorgeplänkel . . .

Da Andi Baum als Champion beider Klassen bereits fest stand, konnte man getrost das Augenmerk auf die Platzierungen legen. Familie Bolz versäumte ein Rennen; so wollten sich diese Zwei noch ein wenig durch's Feld wühlen und sorgten für zusätzliche Spannung. Aber auch sonst war noch längst nichts entschieden, sodass der Tag einerseits noch ausreichend Spannung bot und andererseits einen recht entspannten Verlauf nehmen konnte: Man kannte halt den Kurs und musste sich beim Training nicht überanstrengen . . .

Qualifikation . . .

Für die Quali wurde die Spur 2 ausgeguckt und die „alten DTM“ heran gezogen. Gewertet wurde die Summe an Runden, welche man binnen einer Minute zurück legte. Die Top 6 waren:

1. Werner Bolz	BMW 635 CSi	7,14 Rd.
2. Andi Baum	Toyota Supra	7,13 Rd.
3. Stephan Bolz	Jaguar XJ-S	6,95 Rd.
4. Patrick Fischer	VW Golf GTi	6,95 Rd.
5. Ralf Christians	Toyota Supra	6,95 Rd.
6. Andrea Fischer	Toyota Supra	6,86 Rd.

Bemerkenswert: Obwohl sich fast alle Jungs in Wuppertal bestens auskannten, waren zahlreiche Abflüge zu verzeichnen, welche die Reihenfolge massiv beeinflussten. U.a. kam so SteBolz nur auf P3 der Quali und Thorsten Hesse musste gar in die letzte Startgruppe !!

Rennen „alte DTM“ . . .



Das Starterfeld der „alten DTM“ . . .

Die Herren Fischer (Jörg), Manegold, Hesse (Thorsten), Päppinghaus (Andreas) und Schur nahmen den Betrieb in der „alten DTM“ auf. Schnell zeichnete sich ab, dass Jörg Fischer und Patrick Manegold diese Gruppe unter sich ausmachen würden. Thosten Hesser vermochte mit dem 190E nicht ganz zu folgen. Vor dem letzten Durchgang lag Jörg nur knapp vorn - und beide hatten mit den Spuren 2 und 4 eine brauchbare Ausgangsposition: Somit war Nervenkrieg angesagt . . . Am Ende brachte Jörg einen Teilstrich Vorsprung nach Hause; aber das reichte bekanntlich völlig aus . . . ☺ ☺

Weiter ging's mit den Herren Päppinghaus (Jan), Hesse (Dennis), Leben, Silva-Wittfoot, Seifarth und Schleichender - zwei Supras ge-

gen einen Jag und drei BMWs . . .

Der BMW 635 CSi von Andreas Leben machte am Ende das Rennen; dem zweiten 635er von Jan Päppinghaus fehlte eine knappe Runde. Geheimfavorit Dennis Hesse musste den Jag kurz von der Bahn nehmen, als ein Karoserierteil schleifte, wäre aber auch so wohl kaum an die Spitze heran gekommen.



Mit viel Mut zu schmalen Slotcars, BMW 320i von Hartmut Schur . . .

Blieben die schnellsten Sechs. Eine Dame (Andrea Fischer) wurde von fünf Herren flankiert, welche zwei Mal Bolz hießen sowie Baum, Christians und Fischer (Patrick).

Nach vier Heats hatten sich zwei rundengleiche Dreiergruppen gebildet: Vorn SteBolz (Jag), Andi Baum und Ralf Christinas (beide Supra). Mit deutlichem Abstand fuhren die Fischers (Andrea Supra / Patrick Golf) und Werner Bolz (635 CSi). Die fünfte Spur entschied dann Einiges: Andi Baum schied aus der Spitze aus, als er einmal abgeflogen wurde und einmal selbst abflog. Auch Andrea verlor auf der an sich schnellen Spur 3 soviel Boden, dass Werner und Patrick auf und davon fuhren. Blieb die letzte Spur, um die Entscheidung herbei zu führen. Letztlich reichten hierzu die gefahrenen Spuren: SteBolz (Spur 1) vermochte Ralf (Spur 3) nicht länger zu halten - und Patrick (Spur 6) verlor Werner (Spur 2) aus dem Blickfeld . . .

Somit war mit Ralf Christians der dritte Sieger in der „alten DTM“ zu verzeichnen. Die bisherigen Champs SteBolz und Andi Baum landeten auf den Plätzen. Werner Bolz folgte auf P4 und als Überraschung konnten sich Andreas Leben und Jan Päppinghaus in die Top 6 vorschieben . . .

Die Gesamtwertung der Serie sah Andi Baum an der Spitze; Ralf Christians verteidigte den

zweiten Platz vor Werner Bolz, der knapp Andrea Fischer auf P4 verdrängen konnte. SteBolz und Jörg Fischer komplettierten die Top 6 . . . !!

Rennen „neue DTM“ . . .



Auch die „neue DTM“ hatte ein Starterfeld . . .

Da für die „neue DTM“ ein Starter weniger unterwegs war, wurden zwei Startgruppen à 8 Teilnehmern gebildet. Die erste, langsamere Startgruppe hatte hohen Unterhaltungswert - allein schon aufgrund der auftretenden Defekte: Andrea Fischer schied früh aus und gleich 3 weitere Starter mussten außerplanmäßig an die Box: Andreas Päppinghaus (Leitkiel los), Patrick Manegold (Chassisschrauben gelöst, anschließend Karoserieschaden), Olaf Seifert (Leitkielkabel abgebrochen). Teilweise standen von den 8 Teilnehmern nur 4 an der Strecke . . . ☺ ☺

Damit blieben für den Sieg in dieser Gruppe nicht mehr viele Namen übrig. Thorsten Hesse gewann das familieninterne Duell gegen den Junior Dennis deutlich mit 203,10 zu 199,21 Runden, bevor mit ziemlichem Abstand Frank Silva-Wittfoot ins Ziel kam . . .

Wenden wir uns den schnelleren Achten zu. Hier ging SteBolz mit dem Calibra in Front, gefolgt von den üblichen Verdächtigen: Andi Baum (MB CLK), Ralf Christians und WeBolz (beide Calibra). Nach zwei Spuren ging die Spitze in die Wechsel und die Sache wurde arg unübersichtlich, zumal mit den Fischer Brothers zwei weitere Akteure dazu kamen.

Fangen wir also mit dem Ergebnis an – und zwar von hinten: Der große Angler war nicht ganz zufrieden und belegte mit dem CLK Rang 8 in dieser Gruppe. Deutlich davor, aber

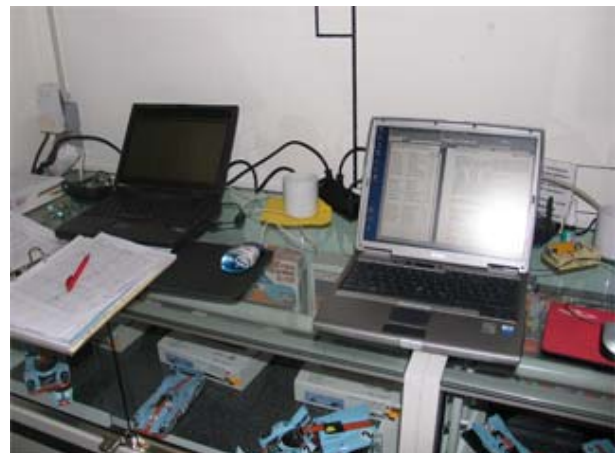
dennoch abgeschlagen fuhr Jan Päppinghaus mit dem Calibra.

Die Teamkollegen Andreas Leben (C-Klasse) und Patrick Fischer (TT-R) schenken sich nichts und Patrick kam 73 Teilstriche vor Andreas ins Ziel. Das sollten in der Addition beider Gruppen die Plätze 5 und 6 sein.

Zur Spitze fehlten dennoch gute 2,5 Runden. Deren Ende bildete Werner Bolz mit dem Calibra, der auch schon fehlerfreier auf seiner Hausstrecke unterwegs war. Jedenfalls konnte Werner Ralf Christians (ebenfalls Calibra) nicht halten und büßte auf P3 ca. 1,5 Runden ein.

Ralf wiederum sah gegen Andi Baum kein Land, der glatte 2 Runden mehr fuhr - und damit die 210-Runden-Marke knackte. Und weil der 2-Runden-Abstand so schön war, fuhr SteBolz eben gute 212 Runden, womit er den Rest des Feldes locker im Griff hatte.

Damit haben wir die Top 6 benannt und können den Blick auf den Gesamtstand der Serie wenden: Mit drei Siegen in Folge schob sich SteBolz noch auf Platz 2 vor und verdrängte Ralf Christians auf den „Bronze-Platz“. Werner Bolz erreichte P4 und das Rennergebnis spiegelte für Patrick Fischer und Andreas Leben auch die Gesamtwertung wieder: P5 und P6 gingen an diese beiden.



Der DTM „Leitstand“ . . . nicht nur die Slotcars haben einen Concours d'Elegance . . . ☺ ☺

„Durchblick“ . . .

Es folgte die Siegerehrung der DTM Saison 2005 / 2006. Traditionell gab's für die Sieger gesockelte 1:43er DTM-Autos, welche der Serienchef wieder liebevoll in ein großes Diorama eingepasst hatte. Damit nicht immer diesel-

ben Jungs sämtliche attraktiven Pokale abstauben und weil die 1:43er Modelle der „alten DTM“ langsam rar und teuer sind, wurden die Top 6 der Gesamtwertung geehrt. Das hatte 'was . . . ☺ ☺



DTMler haben alle Tassen im Schrank - „Pokale“ und Preise aus der Vogelperspektive . . .

Die Tombola war „serien-nah“ und gut bestückt. Dazu erhielten alle Preisberechtigten ein DTM-Tasse, welche Patrick hatte fertigen lassen. Sogar die freigiebigen Sponsoren durften eine solche in ihr Regal räumen . . .



„Der Macher“ - Technikchef Jörg „großer Angler“ Fischer bei der gerechten Verteilung der Tombola Preise . . .

Klar, dass sich die Teilnehmer bei den Machern der Serie bedankten. Ober-Boss und Concours Richter Patrick bekam für die langen dunklen Winterabende ein 1.000 Teile DTM-Puzzle verehrt. Darauf hat er bestimmt gewartet und gehofft . . .

Und für den Technikchef Jörg Fischer gab's ein dazu passendes DTM-Quartett. Da die beiden viel zusammen unternehmen, wird mutmaßlich künftig gemeinsam und abwechselnd Quartett gezockt oder gepuzzelt. Aber besser dieses Puzzle, als das 1.000-Teile-Puzzle an der Slotbahn . . . ☺ ☺

Für die Saison 2006 kündigte der Chef in Ring einige Modifikationen an:

- Die Supras dürfen in der „alten DTM“ zu Jaguar Konditionen starten: sprich die Radgröße wird zwingend vorgegeben.
- Die leicht unübersichtlich werden Situation bei den Großserienchassis aus Metall wird enger eingegrenzt, um die Serie in diesem Bereich kostengünstig zu halten. Es bleibt beim Verbot der CfK-Teile und nach aktuellem Stand der Dinge werden bestimmte Chassistypen oder -Bauteile nicht zugelassen sein.
- Näheres dazu wird das DTM Regelment 2006 / 2007 enthalten.

Darüber hinaus wird für die kommende Saison das Team der Macher durch Andi Baum verstärkt, um den vielfältig engagierten Patrick ein wenig zu entlasten . . .

Ende . . .

Wie lange die „Jägermeister-Party“ von Andi noch ging, vermag der Schleichende nicht zu berichten. Aber das wird schon noch ein Weilchen gedauert haben . . . ☺ ☺

Ein großes Merci geht jedenfalls an Thorsten, Volker und Michael an der Zeitnahme, die streckenweise keinen leichten Job hatten ☺

Das Schlusswort gehört wie immer Elke, die im Catering eigentlich nur einen großen Fehler macht: Werner bekommt immer die dicksten Wupper-Wellen . . . ☺ ☺



Für die nächsten 9 Monate ist dauerhaft Parc Fermé angesagt . . . die DTM Slotcars sehen erst am 4. November 2006 wieder eine Bahn . . .

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

Porsche 908 Cup

am 31. Januar 2006 in der Rennpiste

geschrieben von r(r)rr

Am 31. Januar fand der 1. Lauf zum Porsche 908er Cup in Duisburg's rennpiste statt.

Gefahren werden dabei die slotclassics Karossen von Thomas Tauschek, wobei sowohl die fertig lackierten 908er als auch die weißen Rohkarossen - die teilweise mit viel Phantasie zum slotcar hergerichtet wurden - zum Einsatz kamen.

Zum Saisonstart fanden sich dann auch gleich 10 der bisher gemeldeten 13 Fahrer zu einem recht bunten Starterfeld ein.

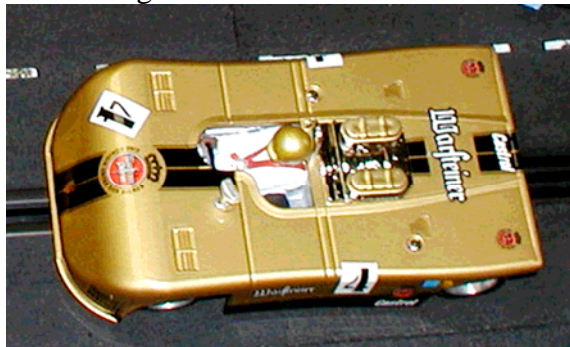


Der schwarze JPS Porsche ist auf dem Carrera-Schiene kaum auszumachen . . .

Zum Saisonstart möchte ich daher die slotcars und deren Fahrer kurz vorstellen.

Andreas (vom Schleichenden als stadtbekannter Herrenausstatter und bekennender, slotfahrender Krawattenträger im Forum zu Ehren gekommen) hat sich eine gelungene Warsteiner-Phantasievariante des 908er ausgesucht.

Realistische Ziele für diese Saison: Guter Mittelfeldplatz, mal mit einem Auge auf die vorderen Ränge schielen.



Warsteiner Porsche 908, Andreas Feller

Kai fährt die originallackierte Gulfvariante des 908er. Hatte eigentlich die wenigste Arbeit mit dem Modell, trat aber trotzdem ohne Felgen-einsätze an den Start. Wenn die beim 2. Lauf verbaut sind, sei ihm noch mal verziehen. Auch hier ist ein Mittelfeldplatz das Ziel.



Gulf Porsche 908 Targa Florio 1970, Kai-Uwe Schott

Fred hat einen schwarzen John Player Special Porsche aufgebaut, der auf den schwarzen Carrera Schienen klasse zu erkennen ist. Nur gut, dass er ein goldenes Köpfchen verbaut hat! Wenn die Regler nicht streiken (siehe Rennbericht) sollte ein Platz unter den ersten Vieren eigentlich drin sein.



JPS Porsche 908, Fred Hauer

In der letzten COL als eine der möglichen nächsten slotclassics Fertigkarossen angekündigt, steht das Fahrzeug mit einem Eigenbau-decalbogen in der rennpiste schon in der ersten Startreihe. Topfavorit Thomas Reich hat die weiße Testvariante von Marco und van Lennep ausgewählt. Alles andere als ein Platz auf dem Treppchen wäre eine kleine rennpisten Sensation.



Testfahrzeug Martini Racing Porsche 908 Nürburgring 1971, Thomas Reich

Mit Jan folgt gleich der nächste Topfavorit auf den Titel. In Anlehnung an alte Universalmodelle wurde dieser 908er klassisch blau aufgelegt. Jan würde gerne mal wieder die Nase vor Thomas haben. Mal sehen ob dies in dieser Rennserie gelingt. Das 1. Duell ging jedenfalls schon mal mit 1:0 an Thomas.



„Universal“ Porsche 908, Jan Novicki

Rudi hat sich für eine gelbe Variante im British Petrol style mit hohem Wiedererkennungswert auf der Bahn entschieden. Ziel ist sicherlich ein Platz im vorderen Drittel, was im ersten Lauf leider noch nicht realisiert werden konnte.



BP Porsche, Rudi Wollany

Günter hat sicherlich den schwersten Stand in dieser Rennserie und das wörtlich genommen. Mit einer „Ausnahmegenehmigung“ der Rennleitung darf er mit seinem Wiesel Porsche aus Resine an den Start und hat natürlich ein wenig mit den „Pfunden“ zu kämpfen. Sorry Günter, aber ein Platz im Mittelfeld wäre schon eine große Überraschung.



Gulf Porsche 908 Targa Florio 1970, Günter Reperts

Als Mitstreiter der DSC-West musste natürlich ein Originaler her. Als dann noch ein UMI Decalbogen des Martini Porsche auftauchte war sofort klar, dass es der silberne 908er sein sollte. Der rennpisten rally reporter hält sich bekanntermaßen im hinteren Drittel des Feldes auf. Umso überraschender sein Abschneiden beim 1.Lauf (s. unten).



Martini Racing Porsche 908 Nürburgring 1971, Ronald Eidecker

Christoph ist sicherlich der schnellste Mann am Däumendrucker und sein roter Flitzer aus Bamberg ging auch im Training schon sehr gut. Einen gesicherten Mittelfeldplatz mit Tendenz nach vorne sollte er schon rausfahren.



Porsche 908 aus dem Bamberger Porsche Zentrum, Christoph Lauterbach

Ein bisschen an den alten Originalen orientiert, aber dann doch ganz anders (trotzdem schön) ist der Renner von Dirk Haushalter geworden. Mit Dirk steht sicherlich ein weiterer Favorit fürs Treppchen an der Bahn und am Drücker. Ob es für ganz vorne reicht bleibt abzuwarten.



Gelbe „Star Crad“ Flunder, Dirk Haushalter

Der Auftakt war jedenfalls schon viel versprechend.

Da ich den Umfang der WWW nicht sprengen möchte, heute nur noch die Kurzfassung des Renntages. Demnächst wird dann etwas ausführlicher über das eigentliche Rennen berichtet.

Schon im ersten Heat wurde Thomas seiner Favoritenrolle gerecht und übernahm mit einem sauberen Lauf sofort die Führung, die er auch bis zum Schluß nicht mehr abgeben sollte (119,83 Rd). Jan - nach dem ersten Durchgang nur auf Position 3 liegend - sollte sich einen

spannenden Kampf mit seinem härtesten Konkurrenten über die gesamte Rennendistanz liefern. Die beiden Topfahrer waren auf den ersten Spuren keine Runde auseinander, bevor Thomas im letzten Turn auf der schnellen Spur 1 den Tagessieg einfuhr und Jan dann doch noch eindeutig „stehen“ ließ. Immerhin bedeuteten 117, 88 Runden Platz 2 an diesem Abend. Dritter im Bunde mit 117, 53 Runden wurde Dirk Haushalter.

Die erste Überraschung des Saisonauftaktes war sicherlich der 4.Platz (114,61 Rd.) vom Autor dieser Zeilen. Mit etwas mehr Konzentration und weniger Abflügen wäre vielleicht sogar noch mehr drin gewesen.

Nach Andreas (113,35 Rd.), Christoph (113,16 Rd.), Kai (112,55 Rd.) und Rudi (112,12 Rd.), die sich ebenfalls über die gesamte Rennendistanz nichts schenkten, folgte mit Fred die zweite Tagesüberraschung. Schlappe 112,11 Runden bedeuteten einen für ihn enttäuschenden 9.Platz. Hier schienen wohl massive Reglerprobleme alle Träume von vorderen Plätzen zunichte gemacht haben.

Günter (110, 12 Rd.) mit seiner schweren Resinekarosse haderte einmal mehr mit seinem Lieblingseinsetzer, der leider mehr mit seinen Notizen als dem Einstellen beschäftigt war (Sorry Günter, beim nächsten Mal geht's etwas fixer).

Insgesamt ergab sich aber ein sehr schöner Rennabend mit tollen Fahrzeugen, die auch mit 13 Volt problemlos und verdammt schnell auf der Carreraschiene unterwegs waren.

Erfreulich waren außerdem die extrem wenigen Terrorphasen in diesem Rennen. Bitte macht weiter so!!

Der nächste Lauf zum Porsche 908 Cup findet übrigens am Dienstag den 21. Februar ab 18:00 in der rennpiste statt.

Ich würde mich freuen, wenn wir dann in 2 Startgruppen starten können; dann wird es auch mit dem Schreiben und Einstellen etwas einfacher.

Porsche Cup / DSC-Slotpoint

1. Lauf am 3./4. Februar 2006 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas Schweizek
Der Wettergott hat es nicht gut mit uns gemeint. Aufgrund von Schneefall am Nachmittag sagten 4 Teilnehmer ab. Weitere vier entschuldigten sich kurzfristig krankheitsbedingt. Nun war man froh, dass immerhin fünf Teilnehmer im Slotpoint ankamen. Mit dem Serienchef waren es somit sechs Starter. Der Wettergott war am Samstag etwas gnädiger, die Straßen waren frei. Dennoch fanden sich nur sieben Starter ein. Die Krankheitsbedingten Ausfälle des Vortages machten sich auch hier noch bemerkbar.

Kompakt . . .

- Nur sechs Starter beim Porsche Cup...
- Das Auto des Serienchefs kam nicht durch die Abnahme

Adresse

Slotpoint
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock

Url

www.slotpoint.de

Strecke

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

Porsche Cup . . .

Freitagnachmittag war das Training ganz locker da nicht mal eine Hand voll Starter anwesend war. Michael Brinkmann kam erst knapp vor Trainingsende, da er wie immer lange arbeiten musste. Aber auch er hatte noch Zeit genug, einige Runden zu drehen.

Das Rennen . . .



Das Siegerauto ein Vorjahreswagen . . .

Holle erklärte sich bereit, die Abnahme der Autos durchzuführen. Dies tat er sehr gewissenhaft und gut. Doch welcher Fehler unterlief dem Serienchef ??? Er machte den letzten Schliff an seinen Reifen zu gut, da er mit dem Vorjahresmodell und den Vorjahresreifen an den Start gehen wollte fehlten ihm zwei Zehntel am Durchmesser. Der Serienchef kam mit seinem Fahrzeug nicht durch die Abnahme. Er bediente den Computer und drückte fleißig die Terrortaste wenn ein Wagen abflog. 44-mal musste er diese Taste drücken.

Bereits im zweiten Heat konnte sich André etwas absetzen dicht gefolgt von Holger und Michael.

Das Ergebnis . . .

1. André Brocke 272,41 Runden.
2. Holger Sarnow (Holle) 268,40 Runden.
3. Michael Brinkmann 266,55 Runden.
4. Peter Sarnow (Peti) 265,28 Runden.
5. Michael Butz 259,72 Runden.

DSC-Slotpoint . . .

Hier sah man schon die Leistungsdichte, sehr weit waren alle nicht voneinander entfernt.

Das Rennen . . .

. . . verlief ruhiger als am Vortag, da genügend Einsetzer zur Verfügung standen. Eine Siebener-Gruppe ging an den Start. Sofort setzte sich André, auf Spur 3 fahrend, etwas ab. Viele Heats blieb es bei einer oder keiner Runde Vorsprung. Im Letzten Heat machte Andre dann den Sack endgültig zu und gewann mit 1,34 Runden vor Michi.



Der strahlende Sieger des ersten Laufs zum Porsche Cup und zur DSC-Slotpoint . . .

Das Ergebnis . . .

Thomas Gellenbeck konnte aufgrund der besseren Concours Punkte noch einen Platz gut machen. Thomas Fritz war der Leidtragende und fiel von 4 auf 5 zurück.

Ende & Vorschau . . .

Wir danken allen Teilnehmern und hoffen, dass ihr alle wieder gut zu Hause angekommen seid. Allen Kranken wünschen wir gute Besserung. Wir hoffen, dass ihr bald wieder fit seid und für das nächste Rennen trainieren könnt.

Ein besonderer Dank geht an Marion, die uns wieder super gepflegt hat.

Der nächst Porsche Cup ist am Freitag, dem 31. März 2006

Die nächste DSC-Slotpoint findet am Donnerstag, dem 25. Mai 2006 (Vatertag) statt.

An unserer HP wird z. ZT. mit Hochdruck gearbeitet. Bald sind auch die neuen Termine online.

Alles Weitere gibt's hier:

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

Vintage Slot Classic**1. Lauf am 11. Februar 2006 in Kamp-Lintfort**

geschrieben von Nick Speedman



Streckenübersicht vom Fahrerplatz in K-L . . .

Am Samstag, den 11.02.2006 ist es wieder so weit: Die VSC Racer treffen sich zur neuen Saison 2006 mit dem ersten der sieben Läufe in diesem Jahr. Magdalena und Peter Meister freuen sich auf euer Kommen und werden wie bei jedem Rennen für euer leibliches Wohl und den Rennablauf sorgen. Spaß und Freude am Spiel müsst ihr mitbringen. Über die Ergebnisse des Wettkampfes werden wir am Ende des ersten Renntages berichten können.

Die große Bahn bei Peter Meister ist eine von zwei neuen Austragungsorten, die wir für 2006 in den Kalender aufgenommen haben. Über das Layout der Bahn wurde schon viel geschrieben. Wichtig ist nur zu wissen, dass keine Kurve 1 verbaut wurde und sich im Schnittpunkt der Bahn DREI übereinander liegende Ebenen ergeben. Der Fahrer Stand/Sitz ist erhöht angeordnet und es wird nur im Sitzen pi-

lotiert. Bedingt durch die vorhandenen Steigungen wird die Klasse Sports hier mit 13 Volt Bahnstrom gefahren. Bei den Formelfahrzeugen wird VSCler Kai Uwe über eine Erhöhung des Bahnstroms auf 11 Volt am Renntag entscheiden.



Überhöhte Fahrerplätze . . .

Das Reglement 2006 . . .

. . . wurde in einigen Grundzügen, aus dem Wunsch heraus geändert, die Länge der einzelnen Veranstaltungen zu kürzen, die Auswertung zu erleichtern und die Technik zu verbessern.

Wie schon bei den Ursprüngen festgelegt, verzichten wir nach wie vor auf eine Concours Wertung. Wohl wird es bei jedem Rennen eine Belobigung für das Fahrzeug „Best of Show“ geben. Vielleicht könnte einer unserer Mit-

streiter ein Diorama sponsern, damit wie in anderen Rennklassen auch, die Fahrzeuge immer gleich bleibend dokumentiert werden.



Ob Ronald einen seiner Pan-Am Boliden aus der Vitrine der Rennpiste entlässt . . .

Slotcars und Technik . . .

. . . bei den Formelfahrzeugen kann die Übersetzung frei gewählt werden. Die Motorposition entspricht der Anordnung als Inliner. Der Hinterreifen darf bis zu 28,5 mm herunter gefahren/geschliffen werden.



Hat „Alfa Fan“ Kai Uwe einen neuen Boliden nach diesem Vorbild gebaut?

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Adresse

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

In der Sports Klasse bis einschließlich Baujahr '61 ist jetzt die Ausgestaltung des Cockpits Pflicht. Das Material der Vorderreifen ist freigestellt.

Wir freuen uns auf den ersten Renntag der VSC Saison 2006. Über die Größe des Starterfeldes möchten wir hier nicht orakeln, vermuten aber, dass wir einige neue Gesichter oder alte Bekannte, die auch mal VSC fahren wollen, begrüßen können.

Wie immer werden die Startgruppen des ersten Laufs nach dem Tabellenstand des Vorjahres gebildet. Die Auswertung übernimmt der Berichterstatter in Vertretung von Thomas Schweizek, der alle lieb Grüßen lässt und unser Gastgeber für beim zweiten Lauf am 25. März 2006 in Herzebrock sein wird.

Bitte tragt Eure Wünsche direkt am Renntag vor, wobei die Vorderreifengröße für den Lotus 19 ja bereits im Forum mit 25 mm festgelegt ist.

Thomas Willner würde sich freuen, wenn er einige „Afla SZ“ in den Slotkoffern entdecken könnte. Ansonsten wünsche ich eine gute Anreise und einen spannenden Renntag.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Zeitplan

Dienstag, 07. Februar 2006

ab 20:00h - 22:30h freies Training

Samstag, 11. Februar 2006

ab 09:00h - 11:00h Training

danach Fahrzeugabnahme aller Klassen

ab 12:30h Rennen Formula

ab 14:00h Rennen VSC Sport

GT-C Teamrennen

am 11. Februar 2006 in Vohwinkel

geschrieben von Patrick

Am kommenden Samstag, den 11.2. startet im Neuwerk das GT-C Teamrennen als Warm-Up für die kommende GT/LM Saison, welche bekanntlich am 18. April 2006 den zweiten Lauf auf dem Neuwerker Kurs absolviert.



Das GT-C Feld der SRG Neuwerk ...

Da der Kurs in Vohwinkel neu im GT-Rennzirkus ist, haben die Teilnehmer hier die Möglichkeit, die 28 Meter Plastik unter Rennbedingungen unter die Räder zu nehmen.



Der „neue“ Kurs ... ☺ ☺

Zugelassen sind alle geschlossenen GT-Fahrzeuge sowie auch Gruppe C Fahrzeuge. Ge-

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen:

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

URL

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

fahren wird - ganz wie in der GT-LM üblich - auf 20 Volt, mit Bison und natürlich 15 Minuten pro Spur. Concours gibt's aber nicht; es geht halt um Trainingskilometer und Spaß !!

Bisher haben folgende Teams ihre Teilnahme zugesagt:

1. Jörg Fischer, Andrea Fischer
2. Thorsten Hesse, Dennis Hesse
3. Dieter Sommer, Patrick Fischer
4. Ulli Nötzel, Hans Quadt
5. Mark Hohaus, Markus Noak
6. Andi Baum, Stephan Bolz
7. Andreas Leben, Werner Bolz
8. Caroline und Christian Schnitzler
9. Ela und Klaus Schnitzler
10. Olaf Seifarth, Hans Manegold
11. Ingo Vorberg, Andreas Rohmann
12. Patrick Manegold, Jan Päppinghaus

Da die Starterzahl auf maximal 14 Teams begrenzt ist, besteht für Kurzentschlossene noch die Möglichkeit an diesem Rennen teilzunehmen.

Anmeldungen zum GT-C Teamrennen richtet bitte an: patrick-fischer@t-online.de

Weitere Informationen zu der Veranstaltung gibt's auf der Homepage der SRG-Neuwerk:

[SRG Neuwerk / GT-C Teamrennen](#)

Zeitplan

Freitag, 10. Februar 2006

ab 16:00h freies Training

Samstag, 11. Februar 2006

ab 09:00h Bahnöffnung

ab 12:00h technische Abnahme

ab 12:30h Qaulifying

ab 13:00h Rennen

anschließend Siegerehrung

Nextel-Scale-Cup 2006

am 12. Februar 2006 in Witten

geschrieben von Ralf

Nach einer nur 4 Wochen dauernden „Winterpause“, bedingt durch die Terminverschiebungen in der letzten Saison, werden am kommenden Sonntag wieder die Nascars des Nextel-Scale-Cups ihre Runden drehen.



Nachdem der Endlauf der Saison 2005 auf den Raceway-Witten stattfand, wurde beschlossen, in dieser Saison den Endlauf beim CCT in Soest auszutragen. Demzufolge ist der Saisonauftakt wieder in Witten. Den Fahrern der letzten Saison sollte also der 49m-Carrera-Kurs noch in Erinnerung sein, die Fahrzeuge müssen zum Großteil nicht neu abgestimmt werden. Dies sieht bei den zu erwartenden Neueinsteigern dieser Serie wohl anders aus, einigen ist der anspruchsvolle Kurs in Witten zwar schon von anderen Rennen bekannt, nur verhalten sich die Nascar-Boliden mit ihren mindestens 215 Gramm doch etwas anders, als die 90 Gramm Fly-Autos, die sonst auf dem Witterer Track (noch) die Macht haben.

Wie bei jedem Saisonstart erwarten wir natürlich auch wieder einige neue Fahrzeuge, insbesondere der beiden Top-Fahrer der letzten

Saison, Kai Christian und Peter Licht, welche im letzten Jahr, nach 8 Renntagen (16 Rennen), nur durch 15 Punkte getrennt, die Plätze unter sich ausmachten. Aber auch einige andere Fahrer wollen mit neuen Fahrzeugen ins Rennen gehen, wobei sich ein Trend zum Chevy Monte Carlo 2003-05 abzeichnet.

Es wäre schön, wenn die Fahrer, die für dieses Jahr Interesse bekundet haben, auch zu den Rennen erscheinen würden, damit wir vielleicht auch mal 2 volle Startgruppen zustande bekämen. Dieses war in der letzten Saison trotz der vielen verkauften Chassis leider nicht der Fall, aber das ist ja wohl in fast jeder Rennserie so. Für alle weiteren Interessierten stehen natürlich auch in diesem Jahr wieder mindestens 2 Leihfahrzeuge zur Verfügung. Diese werden, unentgeltlich bei der erstmaligen Teilnahme, wieder von Kai Christian vorbereitet und zu Verfügung gestellt. Auf diesem Weg nochmals vielen Dank dafür. Wer also mal reinschnuppern möchte, sollte sich frühzeitig bei Kai melden und ein Leih-Fahrzeug sichern.

Auch in der neuen Saison werden wir an jedem Renntag jeweils ein Sprintrennen über 3 Minuten pro Spur und ein „normales“ Rennen über 8 Minuten pro Spur austragen. Gefahren wird auf allen Bahnen mit Dickel-/Wiesel-/Ortmann-Reifen und auch weiterhin mit einem Mindestgewicht von 215 Gramm.

Natürlich sind auch Gäste, die sich mehr oder weniger freiwillig als Streckenposten missbrauchen lassen, herzlich willkommen ☺

Adresse

Raceway-Witten
Jahnstr. 13
58455 Witten

URL

www.raceway-witten.de
www.nextel-scale-cup.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 49,1m lang

Zeitplan

Freitag, 10. Februar 2006

Die Bahn steht ab 18.00 Uhr zum freien Training offen.

Sonntag, 12. Februar 2006

Die Startaufstellung des Sprintrennens wird durch Qualifikation bestimmt, die Aufstellung des 2. Rennens wird durch den Zieleinlauf des Sprintrennens vorgegeben.

Training : 11.00 Uhr - 13.15 Uhr

Fahrzeugabnahme : ab 13.00 Uhr

Start Qualifikation : 13.30 Uhr