

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 88 -
27. November 2006

Editorial

Moin Folks . . . die neuen NASCAR sowie die DTM bestritten das zurück liegende Wochenende - ferner war in „Beinahe-NRW“ ein Rennen der besonderen Art angesetzt. . .

Nächste Woche bringt der Samstag zwei Einzellevents: Das Adzwentz Rennen im Wuppertaler Slotcar Heaven und der Siegen Speed Classic Day bei der Scuderia Siegen. Am Sonntag „brüllen“ dann die 4-Zylinder-Boxer-motoren des Käfer-Cup letztmalig in 2006 - und zwar in Bad Rothenfelde . . .

In der „**WILD WEST WEEKLY**“ Ausgabe 88 berichtet Andreas aus Herzebrock (Finale der Trans-Am), Ronald aus Duisburg (908/03-Cup) und Andy aus Bad Rothenfelde („Hearse Race“) . . . ☺ ☺

Nach vorne richtet sich der Blick auf das Adzwentz Rennen am kommenden Samstag im Heaven sowie auf die Termine 2007.

Vorberichtfrei laufen der Speed Classic Day in Siegen (Samstag) sowie das Käfer-Cup Finale in Bad Rothenfelde (Sonntag) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Trans-Am
6. Lauf am 12. November 2006 in Herzebrock
- Termine 2007
- Porsche 908 Cup
6. Lauf am 10. Oktober 2006 in Duisburg
- „Ashville Hearse Race“
am 25. November 2006 in Bad Rothenfelde
- Adzwentz Teamrennen
am 2. Dezember 2006 in Wuppertal

Trans-Am

6. Lauf am 12. November 2006 in Herzebrock

geschrieben von Andreas

Bereits am 12. November beendete die Trans-Am Serie mit dem Endlauf in Herzebrock ihre Saison 2006. Mit lediglich 9 Startern ging der harte Kern dieser Serie ein letztes Mal auf die Rundenhatz.

Bereits in der ersten Gruppe, der so genannten „kleinen“ Klasse, Vorbildfahrzeuge bis 2.000 ccm Hubraum, gab es große Spannung. Heimascari Martin Kranfuß legte mit seinem gewaltig schnellen Alfa flotte Rundenzeiten vor, dicht gefolgt von Uwe Pfaffenbach.

Während bei Martin offensichtlich irgendwann die Nerven nicht mehr mitspielten und er sein schwierig zu fahrendes Auto mehrfach neben dem Schlitz ablegte, konnte der Dortmunder seine ganze Routine in die Waagschale werfen und die Gruppe klar gewinnen. Mit nur einer Runde Rückstand auf Martin wurde Michael Woitas Dritter und mit weiteren 2 Runden Abstand Freddy Külpmann Vierter.

In der 2. Gruppe standen dann die Führenden der Meisterschaft, namentlich Andreas Rehm,

Günter und Dennis Grabow sowie Dirk Schulz, an der Bahn.

In dieser Gruppe zeigte sich recht deutlich die Leistungsdichte in dieser Serie, die schon während der gesamten Saison zu beobachten war. Rundenlang trieben die Jungs die Fahrzeuge teilweise parallel um den Kurs. Schlussendlich konnte sich Andreas durch seine ausgeglichene Fahrweise und gute Bahnkenntnis auf seiner Heimbahn durchsetzen, gefolgt von Dirk Schulz, Günter Grabow und Dennis Grabow.



Trans-Am Starterfeld im östlichen Münsterland

Das Gesamtergebnis der „Kleinen“ Klasse legte auch gleichzeitig die Startreihenfolge der „Big Blocks“ fest. Verbissen, aber nicht unfair, wurde auch hier bereits in der ersten Gruppe um die Plätze gekämpft. Martin Kranefuß hatte mittlerweile seine Nerven wieder in den Griff bekommen und konnte die Gruppe recht klar gewinnen, auf den Plätzen folgten Michael Woitas, Hausherr Thomas Schweizek und Serienchef Freddy Külpmann.

Danach startete die so genannte „schnelle“ Gruppe für dieses Jahr zum letzten Mal zu ihren 6 Turns. Andreas, zu diesem Zeitpunkt Führender der Meisterschaft, gab vor dem Start in kleinem Kreis die Parole aus: „Heute muss zum Abschluss ein Doppelsieg her!“.

Entsprechend furios ging er dann auch das Rennen an und konnte diesen Lauf mit satten 7 Runden Vorsprung gewinnen.

Auf den Plätzen kämpften insbesondere Dennis, Günter und Dirk um die letzten zu vergebenen Punkte. Dirk Schulz konnte über die Distanz jedoch nicht gegen die Routine der Grabows auf dieser Bahn gehalten und musste sich mit Platz 4 hinter Dennis und Günter zufrieden geben. Uwe Pfaffenbach, in diesem Lauf auf einem Leihfahrzeug unterwegs, hielt sich während des gesamten Rennens überaus fair aus allen Zweikämpfen heraus und belegte den 5. Platz in der Gruppe.

Das Gesamtergebnis des letzten Renntages:

1. Andreas Rehm
2. Dirk Schulz
3. Günter Grabow
4. Dennis Grabow
5. Martin Kranefuß
6. Michael Woitas
7. Freddy Külpmann
8. Uwe Pfaffenbach
9. Thomas Schweizek

Nach einer kurzen Auswertungspause nahm Rennleiter und Serienveranstalter Freddy Külpmann die Siegerehrung vor und verteilte die Pokale an die ersten 3 Platzierten, namentlich Andreas Rehm, Dennis Grabow, Günter Grabow. Für alle Teilnehmer gab anschließend eine üppig ausgestattete Tombola, mit Ausnahme für Andreas.

Dieser erhielt als Gesamtsieger einen vom Slotausrüster „Skipspeed“ gestifteten Sonderpreis in Form eines kompletten Bausatzes für

ein neues Trans-Am Wettbewerbsfahrzeuges - inkl. aller Komponenten, die für den Aufbau eines solchen notwendig sind.



Der Serienchef und sein Sieger 2006 . . .

Während des gesamten Renntages wurden alle Teilnehmer im übrigen durch Bahnbetreiber Thomas und Marion Schweizek hervorragend betreut, die mit ihrem soliden und guten Catering für das leibliche Wohl aller sorgten.

Ausblick 2007

Nach Rennen, Siegerehrung und Tombola saßen alle Teilnehmer in gemütlicher Runde zusammen und diskutierten in sehr sachlicher Form die Zukunft der Serie.

Übereinstimmend wurden folgende Änderungen beschlossen:

- Der erstmals in 2006 eingeführte 10-Punkte-Concourse wird wieder abgeschafft, verbunden mit der Aufforderung an alle potenziellen Teilnehmer, auch in Zukunft optisch ansprechende Fahrzeuge an den Start zu bringen. Dadurch soll erreicht werden, auch Neueinsteigern die Möglichkeit zu bieten, Rennen zu fahren, ohne den Druck einer Concours Wertung im Nacken zu haben.
- die Spurbreite in der kleinen Klasse wird auf 67 mm und die Reifenbreite auf 13 mm begrenzt.
- In der großen Klasse bleibt es bei einer max. Spurbreite von 75 mm und die Reifenbreite ist bis 16 mm zulässig.

Abschließend wurden die Aufgaben, die bei der Durchführung einer Rennserie anfallen, auf mehrere Schultern verteilt. Die Rennleitung wird auch in 2007 in den Händen von Freddy Külpmann bleiben. Der zeitliche Ablauf und die Organisation der Renntage wird in

Zukunft durch Uwe Pfaffenbach geregelt. Für die Zulassung und technische Abnahme der Fahrzeuge wurde einstimmig Michael Woitas als verantwortlicher TK-Obmann gewählt. Die Aufgabe des Rennberichterstatters wurde schließlich Andreas Rehm übertragen.

Erstmals wird am 29.12.06 ab 17:00 Uhr im ScaRaDo in Dortmund ein Saisonvorbereitungstreffen für „alte Hasen“ und Neueinsteiger durchgeführt.

Alle weiteren Informationen stehen allen Interessierten ab sofort im Internet auf der Homepage der Serie zur Verfügung. Zu finden sind hier auch bereits die Termine für die 7 Rennstage in 2007.

Abschließend gilt ein besonderer Dank der Teilnehmer und der Rennleitung den Sponsoren, namentlich Skipspeed, Fischer Modellbau, DiSo-Modelle, Slotpoint, Schöler Chassis, GD-Cartuning und das Slotracing Werk, die mit ihrer Unterstützung zum Gelingen der Serie beigetragen haben.

Wir freuen uns schon jetzt auf eine neue, spannende Saison 2007, mit vielen bekannten und neuen Gesichtern an den Rennstrecken des Westens!

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien West / Trans-Am](#)

Termine 2007

Logischerweise geht's mit dem „Füllstand“ des Terminkalenders für 2007 in den „Rennserien West“ ohne Pause weiter . . .

The screenshot shows a calendar for the year 2007 from the website www.SlotRacingInfo.de. The calendar is organized by month and lists various racing events with their dates and locations. The events listed include:

- Januar: 1. Rennen (1.1.2007), 2. Rennen (8.1.2007), 3. Rennen (15.1.2007), 4. Rennen (22.1.2007)
- Februar: 5. Rennen (5.2.2007), 6. Rennen (12.2.2007), 7. Rennen (19.2.2007), 8. Rennen (26.2.2007)
- März: 9. Rennen (5.3.2007), 10. Rennen (12.3.2007), 11. Rennen (19.3.2007), 12. Rennen (26.3.2007)
- April: 13. Rennen (2.4.2007), 14. Rennen (9.4.2007), 15. Rennen (16.4.2007), 16. Rennen (23.4.2007)
- Mai: 17. Rennen (1.5.2007), 18. Rennen (8.5.2007), 19. Rennen (15.5.2007), 20. Rennen (22.5.2007)
- Juni: 21. Rennen (5.6.2007), 22. Rennen (12.6.2007), 23. Rennen (19.6.2007), 24. Rennen (26.6.2007)
- Juli: 25. Rennen (3.7.2007), 26. Rennen (10.7.2007), 27. Rennen (17.7.2007), 28. Rennen (24.7.2007)
- August: 29. Rennen (31.7.2007), 30. Rennen (7.8.2007), 31. Rennen (14.8.2007), 32. Rennen (21.8.2007)
- September: 33. Rennen (4.9.2007), 34. Rennen (11.9.2007), 35. Rennen (18.9.2007), 36. Rennen (25.9.2007)
- Oktober: 37. Rennen (2.10.2007), 38. Rennen (9.10.2007), 39. Rennen (16.10.2007), 40. Rennen (23.10.2007)
- November: 41. Rennen (30.10.2007), 42. Rennen (6.11.2007), 43. Rennen (13.11.2007), 44. Rennen (20.11.2007)
- Dezember: 45. Rennen (27.11.2007), 46. Rennen (4.12.2007), 47. Rennen (11.12.2007), 48. Rennen (18.12.2007)

Die Jahresplanung 2007 steht jetzt für folgende **zwölf** Rennserien:

- 245 easy*
- Craftsman Truck Series
- DSC-West
- DTM (Saison 2006/7)
- Gruppe 2 4 5
- GT/LM
- LM'75
- Käfer-Cup
- NASCAR Grand National
- NASCAR Winston Cup
- Trans-Am
- Vintage Slot Classic

Neu: Craftsman Truck Series, Käfer-Cup und Vintage Slot Classic sind terminlich nun ebenfalls klar für 2007.

Hier geht's direkt zum Terminkalender 2007:
[Rennserien West / Termine](#)



FÜR NICHT-TECHNIKER IM KLARTEXT: “WERFT ALTE VORSTELLUNGEN ÜBER BISHERIGE BERICHTERSTATTUNGEN ÜBER BORD“

Porsche 908 Cup

6. Lauf am 10. Oktober 2006 in Duisburg

Ein tierisches Vergnügen

geschrieben von r(r)rr
(rennpisten (rallye) reporter ronald)



Neugierig?

Die Kommunikation via Forum und Mundpropaganda . . .



. . . funktionierte mal wieder reibungslos.

Fünfzehn 908er standen am letzten Dienstag rechtzeitig um 19:30 an den Banden der Rennpiste und wollten ihren Porsche im Kreis fahren sehen.

Mit Ausnahme von Jens Themfeld (VSC-Stammtisch) und Potti (weilt zur Zeit bei den Kamele-



len im fernen Afrika) war selbstverständlich die Top Ten der 2. Saison komplett am Start vertreten. Kai Uwe Schott liegt in den

letzten Zügen für die speedclassics und war somit „entschuldig“. Er brachte aber spät am Abend die beiden Einsatzfahrzeuge für Siegen mit. Das sieht schon ganz gut aus, Kai.





Aber natürlich wurden und werden auch Newcomer herzlich aufgenommen und „aufge-



baut“.. Tipps und Tricks gibt es während des gesamten Rennabends und manch Neueinsteiger ist immer wieder erstaunt, wenn sich Thomas sein Fahrwerk mal etwas genauer anschaut. Mit Thomas Semmler stand an diesem Dienstag ein Newbie mit einer neue Martini-Variante an der Start- und Ziel-Geraden. Beim 5. Lauf noch mit einem Leihauto reingeschnuppert, hat er gleich Geschmack gefunden und flugs ein eigenes slotcar aufgebaut. Man kann es vorweg nehmen, er hat seinen Job für den ersten Ausritt ganz gut gemacht.

Um keine jungfräuliche Spur im Lauf zu haben, wurde kurz entschlossen eine siebener und eine achter Bande gegründet und schon fing der Spaß an.

Mit der Brechstange gibt es eigentlich kein Durchkommen für die **ersten Startgruppe** nach Start und Ziel. Der Gesamtführende bekam dies sofort nach dem Ampelstart zu spüren.

Flexibilität und Ausdauer sind eigentlich zunächst einmal gefragt. Doch Thomas Reich



Der neue Rennpisten Kurs...

wurde schon in der ersten Kurve ausgehebelt und fuhr mit dem ungewollten Respektabstand von einer halben Runde hinter dem Feld her. Am Ende des ersten turns holte er Schiene um Schiene auf und lag schon wieder in Schlagdistanz

auf Jan Nowicki, der erwartungsgemäß erst einmal in Führung ging. In den nächsten turns wechselte die Führung immer wieder zwischen diesen beiden 908er Piloten, bevor Jan im 5. turn den Druck und die Spur nicht halten konnte.

Diese Einladung zum Sieg ließ sich Thomas (129,59 Rd.) nicht entgehen.



Es gibt Chancen, die man sich nicht entgehen lassen sollte...

Er setzte sich problemlos von Jan ab und fuhr einem sicheren Tagessieg entgegen.

Nach diesem Abflug streckte Jan seine Fühler in alle Richtungen der noch verbliebenen Konkurrenz aus, sondierte in seiner bekannten Art (einmal nach links schielen, kurzer Blick zum Monitor und noch ein Auge rechts riskieren) den Rest des Feldes



und fuhr problemlos auf Platz 2 (128,76 Rd.) durchs Ziel.

Wenig Spaß hatte der Autor und bisher Drittplazierte in diesem Rennen. Die silberne Kugel wollte nicht so recht laufen, Platz 3 in diesem Lauf war nach 4 heats schon sicher an Lukas Haushalter (125,10 Rd.) vergeben. Auf der schnellen Spur 1 fahrend sollte eigentlich Jörg Ebberts noch abgefangen werden. Als dann aber ein unnötiger Abflug im letzten heat dazu kam, fand man sich auf Position 5 (123,72 Rd.) wieder. Am Ende fehlten 12 Schienen auf Jörg, es blieb eine Runde Vorsprung auf Fred Hauer.

Aber auch ein blinder Maulwurf wird bald



wieder ein Korn und mit neuen Reifen (die Alten kommen nicht mehr durch's Abnahmeprotokoll) zu alter Schnelligkeit finden.

Seitdem Dirk Haushalter „seinen“ 908er an Sohnmann Lukas abgetreten hat, läuft es bei Dirk mit dem t-car auch nicht mehr so rund. Mit 119,35 Runden konnte nur der 7. und letzte Platz in der ersten Startgruppe errungen werden.

Auch die **zweite Startgruppe** versprach viel Spannung. Mit Thomas Vössing und Michael Traut waren zwei slot im pott Fahrer am Drücker, die in der Woche zuvor schon ein wenig in Gelsenkirchen geübt hatten und sich für den 6. Lauf in Duisburg viel vorgenommen hatten. Michael legte dann auch direkt einige schnellen Runden vor und übernahm die Spitze dieser Gruppe, bevor er in dieser Achtergruppe nach Spur 5 zunächst einmal für 2 turns zum Abkühlen in die Box geschickt wur-

de. Das sich die beiden Kontrahenten später im 5. heat gegenseitig im Weg standen, war so aber eigentlich nicht eingeplant. In der bergauf-bergab-Passage vor Start und Ziel stand



Thomas „im toten Winkel“ (so der Originalton von Michael; der mit fast 1,90m eigentlich über den Dingen schweben sollte) quer und wurde unfreiwillig von Michael „aufgesammelt“.

Trotzdem schüttelte Michael Traut seine



ärgersten Verfolger scheinbar mühelos ab. Nach seinem 5. heat standen bereits 105 Runden auf dem Monitor.

Kollektives Aufatmen der ersten Startgruppe



war also nicht angesagt. Lediglich Thomas

und Jan konnten sich Ihrer Platzierungen sicher sein. Mehr als 22 Runden in einem turn sind einfach nicht drin. Aber ein heißer fight um Platz 3 sollte entbrennen, bei dem Lukas als bisheriger Dritter tatenlos zuschauen musste. Am Ende springt mit 126 Runden ein achtbarer dritter Platz für den Gast“arbeiter“ aus Gelsenkirchen an diesem Renntag heraus.

Hinter dem schnellen Michael entwickelte sich zudem ein spannender Dreikampf mit Hans Pryzbyl, Günter Ropertz und Christoph Lauterbach um die Plätze. Im achten und letzten heat des Tages lagen alle gleichauf in Runde



102. Kurz vor der Zielfahne verschafft sich Hans in Form von ein paar Schienen ein wenig Luft vor seinen Mitbewerbern. Dann steht Andreas Feller vor der Tunneleinfahrt quer. Streckenposten, Günter und Hans erkennen die knifflige Situation nicht schnell genug und schon ging es im Huckepackverfahren durch die dunkle Nacht.

Einer kam durch, die notwendige Terrorpause musste den Rest richten. Nutznießer dieser Situation war Christoph, der sich von seinen stärksten Widersachern absetzen kann und die Ziellinie vor den Beiden und auch noch vor Jörg und Ronald aus der ersten Startgruppe überrollt. Hans und Günter nehmen, nur 3 Schienen auseinander liegend, die Plätze dahinter ein. Nach der verbalen “Totwinkelattacke“ ist Thomas ein wenig aus dem Häuschen, Schleiferprobleme besorgen den Rest, 116 Runden reichen - trotz persönlichen Rundenrekords - dieses Mal nur zu Platz 13 im Tagesclassament.

Langsam gewöhnt sich auch Andreas Gernemann an die Duisburger Bahn. Rennenverläufe mit über 100 Runden gehören mittlerweile auch beim Kölner zur Tagesordnung. So konnte er mit 114 gefahrenen Meilen sein bisher

bestes Ergebnis einfahren und außerdem lange Zeit mit den „Etablierten“ mithalten.

Die 100-Runden-Marke konnte Thomas Semmler bei seinem Debütrennen zwar noch nicht erreichen, aber auch hier ist noch ausreichend Potential vorhanden. Immerhin waren es schon mal 4 Runden mehr, als mit dem Leihwagen. Also nicht traurig sein, Thomas. Aller Anfang ist schwer.



Erwartungsgemäß liegen Thomas Reich (116 Pkt) und Jan Nowicki (112 Pkt) an der Spitze. Beide haben bisher noch kein Rennen auslassen.

Dahinter gibt es bis Platz 8 einen heißen Kampf um Position 3. Allerdings haben diese Fahrer schon mind. einen Streicher auf der Habenseite:

Ronald Eidecker (69) Jörg Ebberts (63) Fred Hauer (60) Lukas Haushalter (58) Jens Themsfeld (55) und Dirk Haushalter (53).

Mit je zwei Streichergebnissen werden die Plätze bis 9 bis 18 belegt:

Günter Ropertz, Michael Pottmeyer, Christoph Lauterbach, Hans Pryzbyl, Michael Traut, Heiko Brüning, Thomas Vössing, Kai Uwe Schott, Andreas Gernemann und Andreas Feller.

Jungs, einen Streicher könnt ihr euch noch erlauben, danach wird es eng bei der Endabrechnung!

Und zum guten Schluss kommen die Gelegenheitsfahrer (nicht war HaJü) bzw. Neueinsteiger. Nutzt die eine oder andere Trainings-

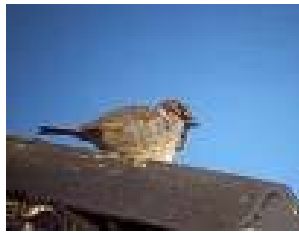
einheit, wir werden wohl noch eine Saison dranhängen, evt. dann auch zusätzlich mit dem neuen slotclassics Ferrari.



Wir gehen neue Wege.

Dass die slotclassics Porsche mächtig Spaß machen, zeigt übrigens auch der erfolgreiche Saisonstart in Gelsenkirchen. Immerhin traten 8 Starter am Donnerstag zuvor zum vereins-internen Duell auf der slot-im-pott-Bahn an. Auch hier fand sich bereits der ein oder andere Gaststarter ein. Auf dass es noch mehr werden!

So, das war's wieder einmal. Die Spatzen pfeifens schon vom Dach; der 7. Lauf der Saison findet **am 12. Dezember 2006** in der **rennpiste** statt.



**Euer rennpisten
(rally) reporter**

ronald

PS: Eine Woche später wird übrigens ein Teil der Startgelder über eine kleine Tombola wieder an den Mann gebracht. Die Kasse quillt über, das Geld muss raus. Also all die slotter, die regelmäßig an den Dienstagsveranstaltung der letzten 2 Jahre teilgenommen (und auch gezahlt) haben, sollten sich den 19.12. schon mal vormerken. Angeblich soll es auch einen Weihnachtspunsch á la Don Pasquale geben. Nach meinen letzten Tequilla Erfahrungen muss ich aber - glaube ich - davon dann doch Abstand nehmen.

Anderen Gerüchten zufolge, soll er außerdem über einen 24h-rund-um-die-Uhr-Service nachdenken. Was seine kids/kits wohl dazu sagen?

„Ashville Hearse Race“

am 25. November 2006 in Bad Rothenfelde



From dusk till dawn: Das „Ashville Hearse Race“

geschrieben von Andy

Die Saison 2006 neigt sich dem Ende zu, aber bei der SRIG-Teuto fehlt noch eine schräge, ausgeflippte Veranstaltung. 2004 gab es am 20. November das erste Käfer Cup Rennen. Ursprünglich war die Veranstaltung als Gag gedacht, denn kaum jemand glaubte, dass man diese schmalen hochbeinigen Kugelporsche auch nur halbwegs vernünftig ans Laufen bekommen würde. Nun inzwischen hat sich gezeigt, dass das sehr wohl geht und so ist aus dieser schrägen Idee eine sehr beliebte Rennserie entstanden, die in diesem Jahr erstmalig überregional ausgetragen wird. 2005 stand ganz im Zeichen des Käfer Cups und so war es nur logisch, dass das Spaßevent des Jahres um das Thema Käfer angesiedelt sein sollte. Das Resultat war der „Betriebsausflug“ der SRIG-Teuto zum Speedway Moers wo dann auf dem Holzoval von Hermann Pasch ein Käfer Cup Rennen stattfand. Für die musikalische Untermauerung der Veranstaltung sorgte Willie Knigges Band „Doc Moralez“. Ein Slotcarrennen bei Livemusik, das hat schon was. Besonders bei Terrorphasen ☺))).

Soweit die Vorgeschichte. In diesem Jahr musste nun etwas Neues her und als Willie Knigge und Ulf Setzepfand Anfang des Jahres begannen, ihre Köpfe zusammenzustecken, da schwante den meisten Teutonen nichts Gutes.

Irgendwann sickerte dann durch, dass es ein Leichenwagenrennen werden sollte. „Ja, ja, macht Ihr man...“ winkten Anfangs viele ab. Wer aber mitbekommen hatte, mit welchem Einsatz Willie den Käfer Cup ans Laufen gebracht hatte, der ahnte jetzt schon, dass das kein leeres Gerede war. Es ist wie so oft, wenn neue Ideen geboren werden. Am Anfang schreien alle Ja, aber wenn es dann konkret wird bröckelt meistens die Front.

Schon recht zeitig hatten Ulf und Willie einen Termin gefunden an dem das Rennen stattfinden sollte. Bei dem engen Terminkalender der SRIG-Teuto war allein das schon eine Meisterleistung. Ich erinnere mich noch gut an Willies Anruf: „Es soll am Samstag, dem 25. November stattfinden. Poldi, Du musst mir glauben: Das am nächsten Tag Totensonntag ist, ist uns erst später aufgefallen. Das ist purer Zufall!“ Nun denn...

Teams . . .

Sechs Teams sollten dieses Rennen bestreiten. Schön war, dass sich nun Teamchefs fanden, die bislang noch nie so etwas gemacht hatten. Ulf Setzepfand rekrutierte Willie Knigge und Burghard Niehaus. Man plante, den aus dem Film „Harold & Maude“ bekannten Jaguar E-Type Leichenwagen zu bauen.



„Katzenbändiger“ und E-Type Piloten . . .

Jochim Schulz entdeckte in dieser Veranstaltung die Möglichkeit, seinen modellbauerischen Fähigkeiten freien Lauf lassen zu können. Er bat Hartwig Rietz und Andreas Lipold, mit ihm zusammen ein Team zu bilden. Für den Fan englischer Automobile kam nur ein Fahrzeug in Frage: Ein Rolls Royce Silver Wraith. Und um das Ganze auch mit dem typisch englischen schwarzen Humor anzugehen, lautete das Thema: „Prinzessin Dianas letzte Fahrt“.



„Slot-Gleiten“ im Rolls . . .

Auch Ilja Tubes beschloss, eine Prinzessin zu Grabe zu tragen. Allerdings hielt er sich an das Märchen Schneewittchen. Unterstützt wurde er dabei von seiner Frau Nicola, Thorsten Florian und Wolfgang Ullrich.

Lange Zeit hörte man von diesem Team überhaupt nichts und die ersten begannen schon zu zweifeln ob Ilja das Auto überhaupt pünktlich fertig kriegen würde. Wolfgang ließ das keine Ruhe und so startete er kurzerhand Plan B. Für sein Leichenwagenprojekt musste ein Citroen Six erhalten. So kam es, dass am Renntag das Team um Ilja als einziges Team über ein T-Car verfügte.



Schneewittchen hatte ein französisches T-Car . .

Martin Picker ist eher ein seltenerer Gast bei der SRIG-Teuto. Das Thema Leichenwagen interessierte ihn aber sehr. So sehr, dass er sich entschloss, ein eigenes Team auf die Beine zu stellen. Mit Mario Broksch, Thomas Hüge und „Slawa“ Portnjagin fand er ein paar hochmotivierte Mitstreiter, die gewillt waren, in Sachen Modellbau alle Register zu ziehen.



Register-ziehende Schornsteinfeger . . . !?

Kommen wir nun zu den auswärtigen Teams. Es gibt im Ruhrgebiet Leute, die schon seit Jahren einen engen Kontakt zur SRIG-Teuto pflegen. In der Regel sieht man sich mindestens einmal im Monat und es macht einfach Spaß mit diesen Leuten Rennen zu fahren. So war es eigentlich selbstverständlich dass man die Jungs aus dem Ruhrpott bei dieser Veran-

staltung mitfahren lassen würde. Hermann Pasch versprach ein Team zu stellen. Neben Tochter Jill und Sohn Justin sollte Walter Schäfer mitfahren und auch das Einsatzauto bauen. Gerade beim Bauen von Slotcars ist der Belgier, was die Schnelligkeit angeht, unschlagbar und so verwunderte es auch nicht, als man schon im August aus Schwerte hörte, dass dort ein englisches Morris Taxi im Leichenwagenlook seine ersten Runden drehte.



Irgendwie sieht Hermann wie die „Rennkugel“ aus ... ☺ ☺

Das zweite auswärtige Team stellte Siggijung. Dieses abgedrehte Rennen war genau nach Siggis Geschmack und so war es für ihn kein Problem unter seinen Schwerter Clubkollegen Mitstreiter zu finden. Das Nennformular wies neben Siggijung, Ralf „Präsi“ Pistor, Ingo „Dr. Bepfe“ Vorberg und „Döner“ Andi Rohmann auf.



Schwerte I. und III. friedlich vereint ... ☺ ☺

Cars ...

Das Motto des „Ashville Hearse Race“ lautete „Die Nacht der Nächte“ und somit war klar, dass dieses Rennen um die Geisterstunde stattfinden musste. Gefahren wurde in zwei Sektionen. Eine Tagessequenz von 23 bis 24 Uhr und eine Nachtsequenz von 0 bis 1 Uhr. Die Nachtsequenz musste bei völliger Dunkelheit gefahren werden. Aus diesem Grund waren alle Autos mit einer Dauerbeleuchtung ausgerüstet. Nebenbei hatten Mario, Slawa, Martin und Ulf für den Ashville Raceway eine Streckenbeleuchtung gebastelt, die bei diesem Rennen ihre Premiere erleben sollte.

Um 20 Uhr sollte die Veranstaltung beginnen, aber als ich um diese Zeit das Renncenter betrat war die Bude gerammelt voll. Alles drängte sich um die Stars des Abends. Es war einfach unglaublich was die Leute da auf die Räder gestellt hatten. Also war erstmal Fotografieren angesagt.

Als erstes kam der Chevy Nomad von Martin Picker vor die Linse. Die Jungs aus „Dino City“ (Barkhausen) hatten sich mit dem reinen Auto nicht zufrieden gegeben und gleich noch ein Diorama angefertigt. Auf einem Straßstück parkt der Leichenwagen mit einem Sarg aus Edelfurnier. Im Hintergrund zwei Grabhügel. Auf dem einen ein Kreuz mit der Aufschrift „DTM“. Dieses als Anspielung auf die Scalextric NASCAR und DTM Serie, die Ende 2005 eingestellt worden war. Der zweite Grabhügel weist eine frisch ausgehobene Grube auf. Dahinter ist schon ein Grabstein mit der Aufschrift „Fly“ errichtet. Bei dieser Szene wird also symbolisch die Fly Classic Serie der SRIG-Teuto, die in diesem Jahr zu letzten Mal stattfindet zu Grabe getragen.



1:32er Serien begraben ... !?

Auch die Jungs aus Schwerte hatten ihre Hearse in einem Diorama geparkt. Das Fahrzeug: Ein VW T1 Pritschenbulli. Das Thema eher abgedreht Marke Fantasy. Das schwarze Fahrzeug mit Flammendekor und reichlich Chrom verziert. Auf der samtbezogenen Ladefläche ein offener Sarg mit einer Jungfrau. Darum tanzend ein Rudel Goblins. Hinter dem Wagen eine Mauer mit zwei Grabsteinen. Den ersten zierte die Inschrift „GP“, ein dezenter Hinweis auf die Umstellung auf DOW Reifen, die in Schwerte ansteht. Der zweite Grabstein trägt die Aufschrift „Fox“. Dies ist wohl eher als „Never“ zu verstehen, denn ist nicht gerade eine Fox Motor Hochburg . . .



Weder „GP“ noch „Fox“ in Schwerte . . . !!

Joachim Schulz hatte in seiner riesigen Zinnfiguren Sammlung gleich eine ganze Eskorte für den Rolls Royce rekrutiert. Der Wagen hat wirklich gigantische Ausmaße. Auf dem Fahrersitz ein Offizier im vollen Ornat. Auf der Ladefläche ein mit dem Union Jack bedeckter Sarg. Rechts und links davon Bilder der verstorbenen Prinzessin mit Trauerflor. Auf der Heckklappe ist sogar das Wappen des englischen Königshauses angebracht.



Bestens eskortierter RR . . .

Dagegen wirkt der zweite englische Leichenwagen, der Jaguar E, recht bieder. Gegensätzlicher könnte das Thema Leichenwagen kaum abgehandelt werden. Auf der einen Seite die riesige Staatskarosse mit den Prunk und Glamour des Adels und auf der anderen Seite der kleine flache Sportwagen mit einer Blondine im Cocktailkleid am Steuer.



Blondine am Steuer . . .

Ebenfalls recht flach kam die „Schneewittchen Hearse“ daher. Ilja hatte einen Chevy El Camino zum Leichenwagen umfunktioniert. Auf der Ladefläche ein mit einem Glasdeckel versehener Sarg in dem die Prinzessin ruht. Die ganze Ladefläche wird von einem Schwarm Fledermäuse, die auf dünnen Drähten montiert sind umkreist. Auf der Motorhaube ein Grabmotiv mit Airbrush und im Cockpit die Schöne und das Biest.



Fledermäuse an Bord . . .

Walter hatte wie gesagt ein englisches Austin Taxi zum Leichenwagen umgebaut. Als Fahrer und Beifahrer fungieren zwei Skelette. Durch die mit lila Vorhängen drapierten Fenster kann man den Holzsarg erkennen. Auf den Türen prangt die Aufschrift „Exitus Bestattungen“.



Belgier baut englisches Taxi mit dänischen Fahrern . . .

Der Vollständigkeit halber sei nun auch noch das siebte Gefährt, der von Wolfgang gebaute Citroen Six genannt. Hier wurde der Eichensarg auf der Beifahrerseite untergebracht. Am Steuer sitzt eine Gestalt, die an den Bestatter aus den Lucky Luke Comics erinnert. Dahinter ein Aasgeier mit einer prächtigen weißen Halskrause.



Lucky Luke einmal nicht im Sattel . . .

Preliminaries . . .

Nach dem Abendessen, ein warmes Büffet, welches im Startgeld enthalten war schritt Willie zu technischen Abnahme. Das war wieder typisch Willie, denn die Abnahme bestand eigentlich nur darin die Autos zu wiegen. Der schwerste Teilnehmer, wen wundert's? der Rolls Royce mit stolzen 248 Gramm. Das Fliegengewicht natürlich der Jaguar E mit 195 Gramm. Der Vollständigkeit halber hier noch die anderen Gewichte: Austin Taxi 222 Gramm, Chevy Nomad 230 Gramm, Pritschen Bulli 211 Gramm und der Chevy El Camino mit 228 Gramm.

Nach dieser Abnahme wurden die Autos von

einer unabhängigen Jury begutachtet, die das schönste Auto wählen sollte. Hier hatte Willie zwei Personen bemüht, die sonst überhaupt nichts mit Slotracing und Modellbau zu tun haben. Es ging wirklich nur darum den optischen Eindruck zu bewerten und die Jungs meinten, dass es wirklich sehr schwer sei, einen Sieger, der nach dem Rennen bekannt gegeben werden sollte, zu küren.

Während die Bewertung in vollem Gange war betrat plötzlich der Weihnachtsmann die Halle. Er meinte, da er ja auch ein großer Slotcar Fan sei, der zwar selber nicht aktiv an Rennen teilnehme, aber von seinem Knecht Ruprecht, der sich so auf der ein oder anderen Rennveranstaltung im Wilden Westen herumtreibe, auf dem Laufenden gehalten werde, habe er es sich nicht nehmen lassen schon mal zwei Wochen vor dem üblichen Saisonbeginn vorbeizuschauen. Der Reihe nach wurden alle Teamchefs aufgerufen und mit besten Wünschen für das Rennen bedacht. Natürlich gab es auch die ein- oder andere lustige Anekdote zu den einzelnen Probanden zu berichten. Besonders Ilja und Sigggi bekamen's knüppeldick. Joachim Schulz musste sogar ein Gedicht aufsagen. Eine Aufgabe, die er mit Bravour absolvierte.

Race . . .

Dann ging es in die Startaufstellung. Gefahren wurde über 6 Turns a 17 Minuten. Nach drei Durchgängen begann die Nachsequenz. Viele Teilnehmer hatten sich dem Anlass entsprechend gekleidet. Besonders auffällig „Döner Andi“ mit Frack, Zylinder und Sonnenbrille.



Natürlich war jedem klar, dass mit so ungleichen Voraussetzungen kein ernsthaftes Rennen gefahren werden konnte, aber darum ging es ja auch gar nicht. Vielmehr war Spaß an der Freud angesagt und es war schon eine Show, als sich die Kisten unter dem Gejohle des zahlreich erschienen Publikums in Bewegung setzten. Zum Rennverlauf bleibt wenig zu sagen. Es gab lediglich einen technischen Defekt als ein Fahrzeug einen Schleifer verlor. Ansonsten verlief alles reibungslos und auch die Nachtsequenz, die ja nun für die meisten Teilnehmer absolutes Neuland bedeutete verlief ohne große Zwischenfälle.

Am Ende gab es folgendes Ergebnis: Es siegte das Team von Ilja Tubes. Der Chevy El Camino absolvierte 649 Runden.

Mit deutlichem Abstand folgte der Jaguar E von Ulf Setzepfand mit 637 Umläufen knapp vor Walter Schäfers Austin, der 635 Runden schaffte. Martin Pickers Chevy Nomad rollte nach 615 Runden aus. 607 Umläufe schaffte der Schwerter Bulli womit er noch drei Runden vor Joachim Schulz Rolls Royce ins Ziel kam.



Das schwarze Feld . . .

Final Countdown . . .

Letzterer wurde dann aber durch das Urteil der unabhängigen Jury entschädigt. Die hatte nämlich Lady Di's Gefährt zum schönsten Auto gekürt. Anstelle von Pokalen gab's für das Siegerteam und den Besitzer des schönsten Autos je eine Urne mit der Aufschrift „1st Ashville Hearse Race 2006“.



Urnenträger . . .

Unmittelbar nach dem Rennen wurden alle Fahrzeuge einkassiert. Wolfgang Ullrich hatte eine spezielle Vitrine angefertigt. Diese wird nun bei „Racingworld Jung“, Siggis Slotcarshop in Castrop Rauxel ausgestellt. Dort kann man die Leichenwagen in nächster Zeit aus der Nähe bewundern. Im Frühjahr 2007 werden die Wagen dann auch noch auf der „Intermodellbau“ in Dortmund ausgestellt.



Erst in Castrop, dann in Dortmund zu sehen - vorweg das schönste Auto inkl. Eskorte . . .

Alles in Allem hat diese Veranstaltung eine Menge Spaß gemacht und so war es auch nicht verwunderlich, dass ein hochzufriedener Willie nach der Siegerehrung durchs Renncenter lief. Auf die Frage, was es denn im kommenden Jahr geben werde grinste er nur und meinte: „Lass' Dich mal überraschen. Das wird noch viel abgedehter.“ Langsam glaube ich ihm das auch . . .

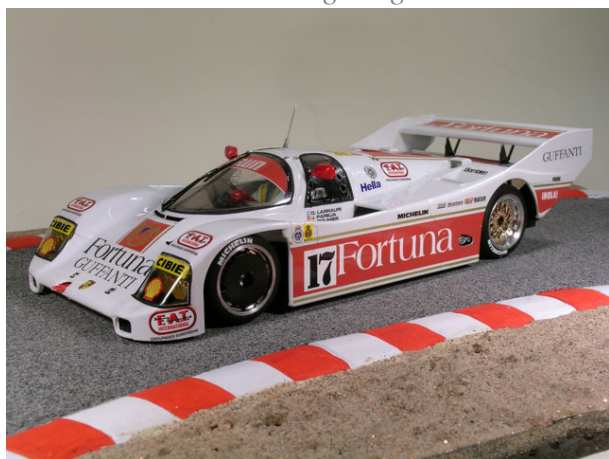
Adzwentz Teamrennen

am 2. Dezember 2006 in Wuppertal

überwiegend (☺☺) ... geschrieben
von Horst Michael Schlämmer

Der Schleichende meint: „Das Gruppe 245 Finale am 16. Dezember 2006 im Wuppertaler Slotcar Heaven rückt unaufhaltsam näher. Zwecks Vorbereitung empfiehlt die IG245 insbesondere den weniger „Heaven“-erfahrenen 245ern dringend ein paar Trainingsrunden vor Ort.

Nachfolgend also ein paar Informationen vom Schlämmer-Horst zum Adzwentz Teamrennen, welches mit Gruppe C Boliden nur 14 Tage vor dem 245-Finale ausgetragen wird:



Am folgenden ersten Advents-Samstag findet das Wuppertaler Adzwentzrennen statt.

Nun schon im zweiten Jahr kann man dieses Event schon fast traditionell nennen.

Nachdem im letzten Jahr ein Schneechaos in NRW den Termin fast gekippt hätte, sind in diesem Jahr die Wetterprognosen milde gestimmt. Wir werden dennoch mittags nicht draußen grillen. Und nun zu den startenden Teams in Wuppertal.

Unser Champion Marcel Wondel hat sich einen talentierten Nachwuchsfahrer, unseren Jan Päppinghaus, zur Seite genommen und wird mit ihm die 6 mal 15 Minuten bestreiten. Es hat sich ein Favoritenteam aus Ralf Christians und Werner Bolz gebildet, denen die ursprünglichen Fahrerkollegen abgesprungen sind. Stephan Bolz und Christian Schnitzler bilden ein weiteres Favoritenteam.

Auf dem Wuppertaler Hometrack sollte man jedoch auch ein paar der Heimascari's nicht unbeachtet lassen, denn wenn die Hesse-Gang einen Lauf hat, sind diese nicht zu verachten. Mit wem wird Andy Baum ins Rennen ein-

greifen? Kommen die starken Rene Börger und Udo Schwellenbach oder ruft die Kölner Heimbahnserie? Wie stark ist das Team Schwerte 9? Wie schnell sind die Teams „Die Fußgänger“ oder „Die Langsamen“? Fragen über Fragen.

Sicher ist nur eins: Mittags gibt es Essen vom Feinsten und nachmittags ein Rennen mit gestellten Motoren.

Ach ja, ich habe fast den Schleichenden mit dem Renningenieur vergessen. Die beiden wollen sich ja im nächsten Jahr mehr in der GT-LM tummeln und nun üben sie mehr mit den Männermotoren. Auch dieses Team möchte ich zum Favoritenkreis für Treppchen zählen.

Egal, wie ein Team abschneidet, es geht auf jeden Fall mit einem Heavens-Nikolaus nach Hause, nur die Größe variiert. Die Zahl der Voranmeldungen für das Wochenende ist unter Erwarten klein und so sind noch Startplätze frei. - Kurzentschlossene können sich also noch melden. Wir freuen uns über jedes startende Team. Autos dürften fast in jedem Rennkoffer vorhanden sein, wir fahren Gruppe C nach neuem Reglement des Westens. Sollte sich noch ein Team zum Start entschließen, bitte e-mail an info@checkered-flag.de oder anrufen oder einfach Freitag ab 16.00 Uhr zum Training da sein. Weiter Info's auf der Clubseite www.slot-car-heaven.de.

Gruß aus'm Heaven,
euer Lokalreporter

Strecke

Zum Kurs im Heaven gibt's nicht viel zu sagen. Fahrerisch eine Herausforderung, hinsichtlich der Infrastruktur ausgereift.

Eine Übersetzungsempfehlung ist hier schwierig, zu unterschiedlich sind hier die individuellen Vorlieben - 27,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung sind aber ein guter Ausgangswert für weitere Forschungen... ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Slotcar Heaven - Adzwentz Teamrennen](#)

Nachfolgend 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, 27. November 2006

ab 16.00h ... Trainingsmöglichkeit

Freitag, 1. Dezember 2006

17.00 - 21.00h ... freies Training (eigene Motoren)

Samstag, 2. Dezember 2006

10.00 - 11.30h ... freies Training (eigene Motoren)

11.00 - 12.30h ... Fahrzeugabnahme + Motorausgabe

ab 12.30h ... Qualifikation

ab 13.30h ... Start