

## Gruppe 2, 4 und 5 / West - 7. Lauf in Wuppertal

**Adresse** ..... Slotcar Heaven  
 Uellendahler Str. 406  
 42111 Wuppertal

**URL**..... [www.slot-car-heaven.de](http://www.slot-car-heaven.de)

**Strecke** ..... 6-spurig, Carrera, ca. 37m lang



**Zeitplan** ..... **Mittwoch, 15. Dezember 2004**  
 ab 18:00h - 21:00h freies Training

**Samstag, 18. Dezember 2004**  
 ab 09:00h Training  
 ab 10:15h technische Abnahme  
 ab 12:30h Rennen  
 ca. 19:00h Abendessen, anschließend Siegerehrung

<b>Historie</b> .....	<b>Gruppe 2</b>	<b>2003 (18 Starter)</b>		<b>2002 (17 Starter)</b>	
	1. Wondel, Marcel	Ford Capri	124,15	1. Bolz, Stephan	BMW 3,0 CSL 150,42
	2. Christians, Ralf	Ford Capri	120,77	2. Fischer, Patrick	BMW 3,0 CSL 146,48
	3. Bolz, Werner	BMW 2002	117,70	3. Bolz, Werner	BMW 2002 146,23
	<b>Gruppe 4</b>	<b>2003 (18 Starter)</b>		<b>2002 (21 Starter)</b>	
	1. Wondel, Marcel	BMW M1	128,36	1. Zingel, Uwe	BMW M1 158,40
2. Christians, Ralf	BMW M1	125,15	2. Fischer, Patrick	BMW M1 152,85	
3. Bolz, Werner	BMW M1	124,15	3. Leben, Andreas	Porsche 934 151,64	
<b>Gruppe 5</b>	<b>2003 (18 Starter)</b>		<b>2002 (28 Starter)</b>		
1. Wondel, Marcel	Toyota Celica	129,13	1. Zingel, Uwe	Toyota Celica 161,16	
2. Fischer, Patrick	Toyota Celica	126,36	2. Fischer, Patrick	Toyota Celica 157,88	
3. Zingel, Uwe	Toyota Celica	126,35	3. Leben, Andreas	Toyota Celica 156,85	

## Training .....

In Wuppertal ist in letzter Zeit einiges los. Da tummeln sich verstärkt „die Kleinen“ (1:32er), sodass nicht mehr jederzeit trainiert werden kann. Wahrlich gute Zeiten für den Club und eher schlechte Zeiten für verwöhnte 1:24er. Dennoch ließ sich im Vorfeld das ein oder andere „Ründchen“ im Heaven drehen und man durfte getrost davon ausgehen, dass das Gros der Stammebelegschaft der 245-Rennserie nicht gänzlich unvorbereitet antreten würde . . .

So verband die IG245 bereits Anfang Dezember das Angenehme mit dem Nützlichen und plante die Abschlussveranstaltung der Saison 2004 direkt im Heaven - selbstredend ein wenig mit „Fahren“ unterlegt (es sollte doch nicht langweilig werden). Auch am letzten Wochenende traf man etliche bekannte Gesichter auf der Bahn, sodass der gern verwendete Begriff „Geheimtraining“ nicht allzu ernst genommen werden sollte. Durch den intensiven 1:32er Betrieb durften einige neue Erfahrungen gemacht werden . . . die Gripverhältnisse wechselten vehement und schufen gänzlich neue Rahmenbedingungen für diesen Kurs. JanS dichtete: „Kein Grip, kein Strom, wir kommen schon !!“

Das offizielle freie Training war auf den Mittwoch ge-timed, da der traditionelle Freitag Abend vor dem Rennen einer 1:32er Veranstaltung vorbehalten blieb. Damit war zumindest schon einmal ein wenig „va banque“ für die Reifenabstimmung am Samstag gewährleistet . . .

Dass man am Mittwoch Abend hätte locker bereits das ein oder andere 245-Rennen hätte fahren können, muss eigentlich nicht weiter hervor gehoben werden - einige der „Geheim-

## Abnahme

Recht zeitig (nicht „rechtzeitig“ !!) zeichnete sich ab, dass das Saisonfinale regen Zuspruch finden würde. Dementsprechend rechtzeitig nahmen die technischen Kommissäre ihre Arbeit auf. Es sollte schließlich pünktlich um 12:00h gestartet werden . . . . .

trainierer“ hielten sich jedoch auf der Bahn auffällig zurück; man war wohl bereits aussortiert und betrieb nur noch Konkurrenzbeobachtungen . . . . .

Am Samstag Morgen ab 9:00h war dann „business as usual“ angesagt: Brötchen vertilgen, Kaffee saufen, Elke ärgern, Slotcar fahren, im Shop einkaufen, ob unfahrbarer Autos fluchen und Dumm-Zeug-Quatschen . . . . . eben das Übliche . . . . .

Etliche 245-Neu- und Wiedereinsteiger tummelten sich ebenfalls auf der Bahn, sodass im Laufe des Vormittags schnell wieder Grip auf die Bahn kam. Leider erwischte es in einer frühen Trainingsphase die nagelneue Toyota Celica LB von Patrick Fischer, die mit schweren Brüchen auf Höhe des rechten B-Holms für längere eine Instandsetzung in der Box verschwand.



**Toyota Celica von Patrick Fischer - Schrott nach nur wenigen Runden . . .**

HaJü Eifler und Hans Przybyl übernahmen die erste Schicht der Abnahme und mussten den ein oder anderen Teilnehmer in den „Loop“ schicken, weil Bodenfreiheit etc. nicht so ganz mit dem Reglement überein stimmten. Auch Ralf Christians und Marcel Wondel hatten in der zweiten Schicht einiges zu tun. Aber am



Ende waren 69 Slotcars zeitgerecht abgenommen und die Rennen konnten zeitgerecht gestartet werden . . . . .

Der S2-Schicksalswürfel ermittelte aus jeder Startgruppe ein Slotcar zur technischen Nachkontrolle. Wie immer übernahm Dieter Sommer diesen Job für alle 12 Startgruppen. Lospech hatte Andrea Fischer; sie durfte alle 3

Slotcars bei Dieter vorführen – selbstredend ohne Befund ;-))

Leider erwischte es den Gruppe 2 Pontiac von Hans Przybyl, der - wohl wegen einer nach Crash verzogenen Chassisplatte - nicht mehr die erforderliche Bodenfreiheit aufwies. Damit war leider ein guter 15. Rang beim Teufel . . . .



Teile des Parc Fermé in Wuppertal . . . . .

## Rennen..... Gruppe 2

23 Starter bedeuteten neuen Saisonrekord; dementsprechend wurde die Fahrzeit auf die klassischen 6 x 3 Minuten festgelegt. Es gab also heute weniger Fahrspaß für's Geld als bisher üblich ;-))

Zum Stand der Dinge vor dem Finale: Marcel Wondel hatten den Titel mit Maximalpunktzahl (5 Siege) vorzeitig in der Tasche; aber Ralf Christians und Stephan Bolz waren sich noch nicht recht einig im Fight um Platz 2 - bei Berücksichtigung von 2 Streichresultaten trennte sie nur runde 1,5 Punkten. Somit entschied das heutige Rennen über den Platz 2 der Gesamtwertung des Jahres 2004. Dahinter war bis Platz 12 noch alles bzw. vieles möglich - sieht man einmal von Werner Bolz ab, der zumindest Platz 4 fast sicher hatte.

Neues: Nicht wirklich neu, aber lange verschollen, war Peter Krüger mit seinem Renault R5. Peter ist 2451er der ersten Stunde, fuhr aber sein letztes Rennen beim Finale in Kamp-Lintfort 2001. Danach war erst einmal 3 Jahre

lang Pause und der heutige Tag lief unter dem Motto „zweiter Frühling“ ;-)) Dass der R5 selbstredend ebenfalls 3 Jahre lang vor sich hin gerostet hatte, muss vielleicht noch erwähnt werden.



**Renault R5 von Peter Krüger - 3 Jahre auf diesen Einsatz gewartet . . .**

Neue Fahrzeuge stellten außerdem Hans Przybyl (Pontiac GTO), Oliver Heutz (Golf GTi)

und Udo Schwellenbach (Chevrolet Camaro) vor.

In der ersten Startgruppe fuhren Dennis Hesse (Toyota Celica 1600 GT) und Udo Schwellenbach (Chevrolet Camaro) den Auftakt des heutigen Finaltages. Beide bestritten ihr erstes Rennen in der 245 und machten Ihre Sache sehr gut. Dennis legte 112,70 Runden als ersten Bestwert vor.

Startgruppe 2 bildeten Christian Grüttner (Nissan Skyline) und Jörg Fischer (Ford Capri). Jörg machte kurzen Prozess und setzte sich deutlich in Führung. Am Ende verzeichnete Jörg 108,44 Runden



**Nissan Skyline von Christian Grüttner - mit Platz 6 in Siegen das beste Saisonergebnis . . .**

In der 3. Startgruppe bildeten Claus Uebach (Toyota Celica) und der Schleichende (Nissan Skyline) die Japan Connection. Claus haderte ein wenig mit sich (und/oder der Celica) und kam auf 104,13 Runden. Der Schleichende rollte so durch und ging erst einmal mit 114,69 Runden in Führung.

Startgruppe 4 kam es zum ersten Highlight, als Marcel Wondel und Ralf Christians ihre Camaros um den Kurs wuchteten. Marcel hielt bis auf Stephan Bolz alle anderen Slotcars im Griff und brachte es auf 127,66 Runden. Ralf war nur wenig langsamer und schaffte 125,18 Runden - bis dahin die drittbeste Rundenzahl aller Slotcars.

Die Startgruppe 5 sah Robert Ehl (VW Golf GTi) und Andrea Fischer (BMW 3,0 CSL), die erste Dame in der 245/West, am Start. Zur Rennmitte lag Andrea bereits 2 Runden in Front. Am Ende hieß es 107,01 zu 104,65 für die Dame im Hause.

Kommen wir zur Startgruppe 6; Andi Baum (BMW 3,0 CSL) und Johannes Rohde (Nissan

Skyline) hießen die Gegner. Johannes kam mit dem Nissan und der Strecke deutlich besser klar als zuvor mit dem Jota - 106,80 Runden. Andi bewegte den Leih CSL vorsichtig, aber schnell auf 114,71 Runden - 2 Teilstriche vor dem Schleichenden %!@°§!\$

Die laufende Nummer 7 in der Startgruppenabfolge der Gruppe 2 brachte Dieter Sommer (BMW 635) und Andreas Leben (Alfa GTam) ins Gefecht. Andreas bewegte „den Kleinen“ auf sehr gute 116,16 Runden - und Dieter kam zumindest ohne technische Probleme durch. Allerdings waren die falschen Vorderräder montiert und der 635 kippte so nur zu 108,45 Runden.

Die 8. Startgruppe sah dann wieder den Doppel-Bolz – beide auf BMW 635 CSi. Stephan fuhr volle Attacke - und übertrieb es manchmal ein wenig. Die Vorgabe von Ralf Christians betrug schließlich 125,18 Runden. Trotz zahlreiche Stunts erreichte Stephan schließlich 125,46 Runden und distanzierte damit Ralf nur knapp. Werner fuhr hingegen ruhig wie immer und schaffte 122,44 Runden.



**BMW 635 CSi von Werner Bolz - immer ganz vorn mit dabei . . .**

Peter Krüger fuhr zum dritten Mal eine Einzelvorstellung im 9. Durchgang - dieses Mal mit dem Renault R5. Erwähnenswert, dass das Slotcar heil blieb, Peters Brille aber beim Putzen auseinander fiel.

Alex Ehl (BMW 3.0 CSL) und Oliver Heutz (VW Golf GTi) fuhren anschließend die 10. Startgruppe. Alex behielt mit 104,68 Runden klar die Oberhand.

In Startgruppe 11 setzte Patrick Fischer auf den Uralt BMW 3,0 CSL. Das neue, gute Auto war innerhalb der Familie verleast ;-)) Hans Przybyl hatte solche Probleme nicht und setzte



auf neue Pontiac GTO Technik. Die Karosserieschrauben des CSL lösten sich in Heat 1, sodass Patrick letztlich mit 117,41 Runden zufrieden sein musste. Hans kam mit dem neuen GTO noch nicht so recht klar und musste es ruhig angehen lassen (107,13 Runden).



**VW Käfer von Jörg Fischer - nach zahlreichen Einsätzen stark gebeutelt . . .**

Vertreter der Gruppe 2 in der allerletzten Startgruppe der Saison 2004 waren JanS (Firebird) und HaJü Eifler (BMW 635). In diesem Durchgang sollte auch die endgültige Entscheidung über die Platzierungen in der Jahresgesamtwertung fallen. JanS hatte gleich im

**Die Top 5 in Kurzform: M.Wondel - St.Bolz - R.Christians - W.Bolz - JanS**

## Rennen..... Gruppe 4

Klar gab's auch in der Gruppe 4 die zuvor erwähnten 23 Starter - wer nicht selbst ausreichend Slotcars hat, bekommt halt einen Leihwagen verordnet. Und da die verbesserten GT zusammen mit je 2 Exemplaren der Gruppen 2 und 5 starten, waren logischerweise auch hier 6 x 3 Minuten zu absolvieren . . .

Zum Stand der Dinge vor dem Finale: Auch die Gruppe 4 hatte (erneut) mit Marcel Wondel bereits den Sieger im Gesamtklassement ermittelt, bevor heute die erste Runde gefahren war. Mit weiteren 5 Siegen erreichte Marcel auch in der Gruppe 4 die Maximalpunktzahl. Erneut lagen sich also Stephan Bolz und Ralf Christians im Duell um Gesamtrang 2 in den Haaren. Nur hatte Stephan in der Gruppe 4 einen recht beruhigenden Vorsprung und konnte ggf. sogar einen oder gar zwei Plätze hinter Ralf ins Ziel kommen. Sieht man einmal mehr von Werner Bolz ab, gab's zumindest bis Rang

ersten Heat Getriebeprobleme und der Schleichende setzte bei schlechten Lichtverhältnissen zu einer Notreparatur an - das kostete viel Zeit. Dann mischte sich die alte Dame Fortuna ein - und ließ den Zeitnahme PC abschmieren; der 1. Heat musste wiederholt werden. Neues Spiel, neues Glück ! Zwar entsprachen die Fahrleistungen des Firebird nicht den Trainingsleistungen bzw. der Erwartungshaltung des Fahrers, aber am Ende kamen 120,14 Runden zusammen und das Getriebe hielt. HaJü zeigte die gewohnt starke Gruppe 2 Leistung und brachte den 635 nach 117,11 Runden zum stehen.

**Fazit:** Marcel mit 2 Runden Vorsprung vorn. Herzschlagfinale (im Fernduell) zwischen Stephan und Ralf, welches Stephan mit der Brechstange entscheidet. JanS und Patrick Fischer trotz Technikproblemen schnell unterwegs. Andreas Leben mit der Leistung des Tages auf Platz 8. Und Andrea Fischer bei ihrem 2. Rennen überhaupt gleich auf Platz 15 in der schwierigen Gruppe 2 !!

10 noch eine Menge zu klären, was die Jungs denn auch mit Freuden in Angriff nehmen wollten . . . . .

Neues: Patrick Fischer musste binnen weniger Tage einen neuen Jota auf die Räder stellen; der alte wurde von seiner Frau konfisziert ;-))



**Lamborghini Jota von Patrick Fischer - schneller Schnellschuss . . .**

Andi Baum versuchte sich mit einem IROC Porsche 911 RS. Jörg Fischer brachte einen Ford Mustang Mach I mit. Oliver Heutz setzte auf bewährte BMW M1 Technik. Und Udo Schwellenbach stellte einen weiteren Andretti Camaro vor die Zeitnahmebrücke.

Den Auftakt in der Gruppe 4 fuhren Robert Ehl (BMW M1) und - eine Premiere in der 245/West - Andrea Fischer (Lamborghini Jota) als einzige Dame im Feld. Andrea hatte sich Peter Krüger als Sparringspartner ausgesucht und hatte die Sache in diesem Durchgang bestens im Griff. Robert setzte mit 112,03 Runden die erste Richtmarke in der Gruppe 4.

Anschließend fuhren Johannes Rohde (Lamborghini Jota) und Andi Baum (Porsche 911) die Startgruppe 2. Andi's Porsche war zwar recht schmal (IROC Fahrzeug), dennoch reichte es für den Heim-Ascari, diese Startgruppe zu gewinnen. Johannes hatte hingegen insbesondere auf den Außenspurten ein paar Schwierigkeiten mit dem anspruchsvollen Wuppertaler Kurs.

Die Startgruppe 3 bestritten Dieter Sommer (BMW M1) und Andreas Leben (Jota). Dieter musste nach einem Ausrutscher aufwändig die Schleifer richten (-6 Runden) – schade, der M1 lief wirklich toll und Dieter war gut unterwegs. Andreas hatte hingegen „no problems at all“ und brachte tolle 121,46 Runden zusammen.



**BMW M1 „BMW Italia“ von Werner Bolz - das Überfliegerauto von 2002 (4 Siege) ist immer noch schnell . . . und wurde heute ausnahmsweise von Stephan bewegt . . .**

In Startgruppe 4 trafen die Bolzens mit ihren M1ens aufeinander. Stephan musste eigentlich nur durchkommen, um den Gesamtrang 2 nach Hause zu fahren. Um auf Nummer sicher zu

gehen, bekam er Werner's Alt-M1, der in 2002 gleich 4 Rennen gewinnen konnte. 128,14 Runden bedeuteten vorerst die absolute Bestleistung. Werner fuhr mit Stephan's M1 ein wenig hinterher und kam nach 124,11 Runden zu stehen.



**BMW M1 „BASF“ von Stephan Bolz, heute gefahren von Werner - damit ist der Doppel-Bolz in der Gruppe 4 komplett . . .**

Der 5. Durchgang sah wieder Peter Krüger (Porsche 911) als Einzelkämpfer. Nach 99,13 Runden war für ihn Rennschluss.

Startgruppe 6 bestand aus der Paarung Alex Ehl und Oliver Heutz (beide BMW M1). Hier setzte sich Alex deutlich mit 111,85 zu 108,44 Runden durch.

Für den Durchgang 7 stand Spannung auf dem Programm Patrick Fischer brachte einen neu aufgebauten Jota an den Start. Bei 123,46 Runden war aber das Ende des heute Machbaren erreicht. Hans Przybyl's M1 brachte es auf 111,13 Runden.

Für die Startgruppe 8 war Fight zwischen dem Jungen und dem Alten angesagt. JanS auf Jota gegen HaJü auf M1. Der Jota war hurtig unterwegs und schaffte 126,14 Runden; bis dahin der zweitbeste Wert in der Gruppe 4. Klipp-Klapp HaJü haderte ein wenig mit den Außenspurten und kam dennoch auf gute 120,13 Runden.

Mit der Startgruppe 9 war erneut das Duell des Youngsters Dennis Hesse (11 Jahre) gegen Udo Schwellenbach angesagt. Dennis setzte auf M1 Power und brachte 119,84 Runden zusammen. Udo hatten einen Andretti Camaro im Einsatz und fuhr auf tolle 122,18 Runden.



**Chevrolet Camaro von Udo Schwellenbach - . . .**

Den Durchgang 10 bestritten Jörg Fischer (Ford Mustang) und Christian Grüttner (BMW M1). Jörg hatte Pech nach einem Crash als die Karosserie schief auf dem Chassis saß - Dank brüderlicher Hilfe ging's dann aber schnell weiter (107,35 Runden). Damit hatte erstmals Christian im internen Duell der Beiden die Nase vorn (111,43 Runden).

Claus Uebach und der Schleichende führen die 11. Startgruppe. Claus setzte einen M1 ein; der Schleichende einen Jota. Der Jota endete bei 122,10 Runden - und der Schleichende hatte einen weiteren Kuchengutschein. Claus kam auf 116,37 Runden und konnte (ohne großes Training) zufrieden sein.

Ins Finale gingen schließlich Marcel Wondel (Chevrolet Camaro) und Ralf Christians (BMW M1). In dieser Gruppe war eigentlich

Die Top 5 in Kurzform: R.Christians - St.Bolz - M.Wondel - JanS - W.Bolz

## Rennen..... Gruppe 5

Die Gruppe 5 in Kurzform: 23 Starter, was 12 Startgruppen entspricht - „nur“ 6 x 3 Minuten Fahrzeit, was auf den pünktlichen Beginn des Abendessens hindeutet.

Zum Stand der Dinge vor dem Finale: Oh Wunder - in der Gruppe 5 wies Marcel Wondel vor dem Finale „nur“ 4 Siege auf. Dennoch war ihm der Sieg auch in dieser Gruppe nicht mehr zu nehmen. Können wir uns also wieder den zwei Kontrahenten Stephan Bolz und Ralf Christians widmen. In der Gruppe 5 hatte Ralf leichte Vorteile und konnte im Rennen ein bis zwei Plätze gegenüber Stephan verspielen -

alles entschieden, da Stephan Bolz bestens durchgekommen war - es ging nur noch um den Tagessieg. Diesen sicherte prompt Ralf Christians mit 128,56 Runden - dieses Mal nur knapp vor Stephan. Marcel fuhr hingegen „nur“ 127,19 Runden, was aber locker zu Rang 3 vor JanS reichte.



**BMW M1 von Ralf Christians – der Tagessieger in der Gruppe 4 . . .**

**Fazit:** Ralf Christians siegt zum 2.Mal in Folge in der Gruppe 4. Stephan Bolz folgt nur 42 Teilstriche zurück. Die üblichen Verdächtigen (Marcel, Werner, JanS, Patrick) reißen sich dahinter ein. Auf Platz 7 mit einer tollen Leistung Udo Schwellenbach und auf Rang 10 der IROC Porsche von Andi Baum.

mehr aber auch nicht. Dahinter das übliche Szenario: zuerst Werner Bolz; dann mit etwas Abstand folgten 6 Jungs, bei welchen noch nichts entschieden war. Also stand auch in der Gruppe 5 noch ausreichend Spannung auf dem Programm . . .

Neues: Der Fuhrpark von Ralf Christians wird langsam unübersichtlich; aber der Schleichende meint, den weißen Ferrari 365 GT4 BB noch nicht zuvor gesehen zu haben ;-)) Den Capri turbo von Alex Ehl haben wir hingen schon einmal in der COL gesehen ;-)) Peter Krügers Celica LB hingegen definitiv nicht.



Dafür könnte es Udo Schwellenbach's gelungene Designausführung der Toyota Celica LB irgendwann einmal in die COL schaffen ;-))

Den Auftakt in der Gruppe 5 durfte Peter Krüger mit der Toyota Celica allein in Angriff nehmen, da es eine 5er Gruppe war. Nach 3 Jahren Rennpause musste sich Peter erst wieder ein wenig einfinden; aber die Celica blieb heil und Peter war's zufrieden.

Die 2. Startgruppe füllten Oliver Heutz (Porsche 935/76) und Alex Ehl (Ford Capri). Alex setzte das aus der COL bekannte Metris Chassis ein. Der Capri rollte sehr zuverlässig und war jederzeit am Abrollgeräusch zu orten ;-)) Letztlich setzte sich Oliver knapp gegen den Capri durch und legte 112,54 Runden zurück.



**Ford Capri turbo von Alex Ehl - mit österreichischem Metris Chassis unterwegs . . .**

In Durchgang 3 trafen einmal mehr Patrick Fischer (Toyota Celica) und Hans Przybyl aufeinander. Dass dieses Duell klar zugunsten von Patrick ausgehen würde, stand zu erwarten. Patrick beklagte zwar mangelnden Grip, brachte aber dennoch 124,91 Runden zusammen. Hans hat in Wuppertal einiges dazu gelernt und war mit 109,35 Runden ganz zufrieden.



**BMW 320 turbo von Hans Przybyl – „dem Hans sein Bomber“ sollte eigentlich ein Ferrari werden . . . ;-))**

Für die Startgruppe 4 hatte sich wieder einmal das Traumpaar JanS (Ferrari 365) und HaJü (BMW 320) zusammen gefunden. JanS fuhr beinahe fehlerfrei auf 124,48 Runden. Das reichte nicht für Patrick ! Auch HaJü war flott unterwegs und schaffte gute 117,67 Runden - nicht schlecht für einen alten Mann ;-))



**BMW 320 turbo von HaJü Eifler - dem Vernehmen nach mit altengerechtem Zugang und Beifahrersitz für die Pflegerin . . . ;-))**

Der 5. Durchgang sollte Dennis Hesse (Toyota 2000 GT) und Udo Schwellenbach (Toyota Celica) gegen einander antreten sehen. Der 11-jährige Dennis fuhr spitzenmäßig auf 122,18 Runden und auch Udo konnte mit 118,91 Runden bei seinem ersten Gruppe 245 Rennen zufrieden sein.

Mit der 6. Startgruppe kam Action auf. Gleich im 1.Heat warf Jörg Fischer's Toyota Celica die Hinterachse am Ende der Brücke ab. Dennoch kamen gute 118,33 Runden zusammen. Christian Grüttner (Toyota 2000 GT) wurde von solchen Unbillen verschont (104,35 Runden).

Die Startgruppe 7 war mit Claus Uebach (Capri) und dem Schleichenden (Nissan Skyline) bestückt. Claus kam auf 119,98 Runden und der Schleichende auf 122,46. Dazu erwarb er noch einen Bezugsschein für 2 Stück Kuchen - ein / zwei Runden mehr wären ihm dem Vernehmen nach jedoch lieber gewesen.

Die 8. Paarung in der Gruppe 5 bildeten Marcel Wondel und Ralf Christians - beide Ferrari 365. Zu den 130,71 Runden von Marcel gibt's nichts zu schreiben - gigantisch einfach. Ralf



war aber mit 128,93 Runden ebenfalls überirdisch unterwegs.

Als laufende Startgruppe 9 gingen Robert Ehl (Ferrari 365) und Andrea Fischer (Celica) auf die Piste. Andrea fightete vehement und blieb erneut mit 114,94 Runden (knapp) vor Robert (114,45).



**Toyota Celica LB von Udo Schwellenbach - gelungenes Design . . .**

Der 10. Durchgang wurde von Johannes Rohde (Nissan Slivia) und Andi Baum (BMW

Die Top 5 in Kurzform: **M.Wondel - R.Christians - W.Bolz - St.Bolz - P.Fischer**

### Siegerehrung .....

Die Siegerehrung wurde nach einem gemütlichen Abendessen, welches durch Sponsorbeiträge finanziert wurde, in Angriff genommen.

Die exakten Platzierungen sind in den Ergebnislisten leicht nachzulesen. **Marcel Wondel** schaffte das Triple - Sieg mit min. 5 Siegen und somit Maximalpunktzahl in allen drei Gruppen.

**Stephan Bolz** und **Ralf Christians** teilten jeweils sich die Ränge 2 und 3. Stephan schaffte den 2. Platz in den Gruppen 2 und 4 und Ralf verwies Stephan in der Gruppe 5 auf Rang 3.

**Werner Bolz** war in allen drei Gruppen die vierte Kraft - genau so, wie **JanS** die laufende Nummer 5. Aber Werner wird in 2005 aufpassen müssen; JanS vermochte ihn in der laufenden Saison bereits verschiedentlich auf der Strecke anzuergern. Neben der Strecke klappt dies ja schon länger ;-))

Die Ränge 6 bis 12 teilten in unterschiedlicher Reihenfolge die Herren **Hans-Jürgen Eifler,**

320) bestritten. Mit 111,18 Runden verfehlte Johannes nur knapp die totale Schnapszahl - Andi Baum brachte mit 123,50 Runden einen sehr guten Wert zustande.

Dieter Sommer (Ferrari 365) und Andreas Leben (Celica) durften das vorletzte Gruppe 4 Rennen der Saison bestreiten. Dieter kam ohne Probleme durch (119,01 Runden) und Andreas hielt sich nur knapp davor (120,51).

Das große Finale der schweren Boliden durften Stephan und Werner Bolz ausfahren. Hierbei drehte Werner dem Junior eine Nase und entschied das Rennen mit 126,77 zu 125,68 Runden für sich.

**Fazit:** Erneut fast 2 Runden Vorsprung für Marcel Wondel. Ralf Christians ungefährdet auf Rang 2. Werner Bolz seift den Junior ein und Patrick Fischer verabschiedet die Ur-Alt-Celica mit einem 5. Platz in Rente . . . . .

**Patrick Fischer, Andreas Leben, Hans Przybyl, der Schleichende Dieter Sommer** sowie **Claus Uebach** untereinander auf. Dies zeugt vom starken Mittelfeld, welches auch in 2005 tolle Kämpfe vermuten lässt.

Die drei Gruppensieger erhielten übrigens gerahmte Vorbildfotos als Ehrenpreise.



**Die Ehrenpreise für die Top 3 . . . gerahmte Fotos von Vorbildfahrzeugen . . .**

Dazu wurden weitere Sonderpreise vergeben:

- ⇒ Der Preis für den Pechvogel des Jahres, ein 2 Liter Krug Bier, ging an **Jörg Fischer**. Mittlerweile freut sich die gesamte Serie, wenn Jörg seine 3 Autos ohne technische Probleme durchbringt (klappte heute leider wieder nicht) . . . ;-)) Schön ist, dass Jörg dennoch den Humor nicht verliert und kräftig neue Slotcars baut . . .



**Individuell gestaltete „Pechvogel“ Preis für den großen Angler . . .**

- ⇒ Die ProCar Serie, eine BMW M1 Sonderwertung, gewann **Stephan Bolz** mit der Maximalpunktzahl. Er erhielt einen gravierten Spiegel - natürlich u.a. einen M1 enthaltend. Dem Vernehmen nach soll allerdings der Chefkonstrukteur und -mechaniker des siegreichen M1 den Spiegel bereits unmittelbar nach der Siegerehrung konfisziert

haben ;-))

Offen blieb allerdings, ob Stephan den Transport des Spiegels nach Hause unfallfrei bewerkstelligt hat . . .

- ⇒ Der Sonderpreis für den schönsten BMW M1 Procar - ein gesockeltes 1:43er Modell - wurde von Michael Wagner an **Hans Przybyl** überreicht. Hans hat das „Warhol“ Le Mans Artcar nachgebaut und dabei die Karosserie komplett von Hand bemalt – Decals kleben kann schließlich jeder . . . ;-))

- ⇒ **Patrick Fischer, JanS und der Schleichende** wurden für 25 absolvierte Gruppe 2, 4 und 5 Rennen geehrt.

Durch Zufall absolvierten diese Drei heute ihr 25. Rennen. Diese Tradition wird natürlich im kommenden Jahr fort gesetzt; dann aber jeweils im Rahmen der „normalen“ Siegerehrungen nach den Rennen . . .

- ⇒ Der Sonderpreis für den Muffel des Jahres ging an **Stephan Bolz**. Ihm wurde ein „Schlecht-drauf-Kissen“ überreicht und der kostenlose Rat erteilt, künftig Freitags Abends vor dem Rennen früher zu Bett zu gehen . . .

Den Abschluss der Siegerehrung bildete die Tombola, welche die zahlreichen Sponsoren mit tollen Sachpreisen gefüllt hatten. Nachdem jeder Teilnehmer sein Päckchen zu tragen hatte, wurde die Veranstaltung gegen 21:00h für beendet erklärt: „Uns fällt jetzt beim besten Willen kein Grund mehr ein, Euch am nach Hause fahren zu hindern !!“ ;-))

Die letzten Folks waren aber auch um 22:00h noch im Heaven anzutreffen . . . auch nach einem 14 Stunden währenden Renntag schien es also noch ausreichend Gesprächsstoff zu geben . . .

**Ergebnisse** ..... [http://www.rennserien-west.de/rennserien/west\\_rgrp245.htm](http://www.rennserien-west.de/rennserien/west_rgrp245.htm)



## Credits .....

Die Danksagung für das Finale ist heuer zwei-geteilt:

**I.** beginnen wir mit den Beteiligten an der heutigen Veranstaltung:

- ⇒ Den guten Gastgeber, sprich den Jungs und Mädels aus dem Slotcar Heaven, allen voran Elke und Michael Wagner.
- ⇒ Dem fröhlichen, immer präsenten und nie um eine Antwort verlegenen Catering Team.
- ⇒ Der männlichen Fraktion im Hochsitz (Andi, Marcel, Michael und Stephan), welche sowohl die Bahn als auch das Catering allzeit im Auge hatten . . . . .
- ⇒ Dem Bäcker und Brauer JanS, der heute als Naturaliensponsor glänzte ;-))

**II.** geht rückblickend für die 245/West Saison 2004 der Dank an alle, die aktiv zum Gelingen dieser Serie beigetragen haben:

- ⇒ Dies sind in erster Linie die Teilnehmer !! Selten ging's eine ganze Saison lang so ruhig und entspannt in einer Serie zu. Herzlichen Dank deshalb zuerst an alle Aktiven !!
- ⇒ Als nächstes ist sämtlichen freiwilligen Helfern zu danken, die bei der Durchführung der einzelnen Veranstaltungen mitgewirkt haben. Hier fallen sofort die Namen folgender Folks: Andreas, Dieter, Frank, HaJü, Hans, Jan, Marcel, Patrick und Ralf (Christians). Ich hoffe, dass niemand vergessen wurde. „Freiwillig“ ist übrigens wörtlich zu nehmen; die meisten von ihnen mussten nicht einmal gefragt werden ;-))
- ⇒ Drittens sind die zahlreichen Sponsoren zu nennen, welche den Saisonabschluss so reichhaltig mit Sach- und teilweise sogar Geldspenden bedacht haben. Die Liste findet Ihr wie immer am Ende des Berichtes.  
Hinter den Firmenbezeichnungen stehen i.d.R. engagierte Einzelpersonen, welche auch einmal genannt werden sollen. Deshalb geht der persönliche Dank an: Guido Dickel, Alexander Ehl, Michael Gräber, Martin Grondei, Karl Janda, Dieter Jens, Pascal Kissel, Peter Meister, Michael Ortmann, Uwe Schöler und Michael Wagner.  
Im Norden scheint das Sponsoring durch Privatpersonen ja Tradition zu haben. Für den Schleichenden war's eine ganz neue Erfahrung im Wilden Westen. Deshalb geht ein ganz besonders großes Dankeschön an die „Privatier-Sponsoren“ Dieter Sommer und Achim Wondel !!
- ⇒ Last but not least bleibt die IG245 . . . Merci Jungs; selten hat eine Zusammenarbeit soviel Spaß gemacht und ist dennoch so konstruktiv gewesen !!  
Auch wenn er nicht echtes Mitglied der IG245 ist - Dutch als unser Kontakt zum Süden passt ohne Wenn und Aber nahtlos und bestens in diese Truppe ;-))

## Ausblick .....

Die Saison 2005 bringt ein stabiles Reglement sowie wieder 7 Rennen im Wilden Westen mit sich; auch Bahn-mäßig ist Konstanz angesagt (Moers wird durch Schloss Burg ersetzt, der Rest wie gehabt). Hinzu gesellt sich jedoch ein Rennen gemeinsam mit der 245/Süd am Fronleichnamswochenende, welche als 8. Rennen gewertet wird:

- ⇒ Ins Reglement 2005 sind die zulässigen Reifengrößen für die „kleinen“ Gruppe 2 Slotcars (Hubraum des Vorbildfahrzeuges bis 2.000ccm) verbindlich eingetragen. Sie galten bislang nur als „gesprochenes Wort“ . . . . .

- ⇒ Ferner wird in 2005 die Gruppe 2 mit reduzierter Spurweite (i.e. 74mm anstelle von 76mm) gefahren; damit haben die Gruppe 4 Slotcars wieder eine Chance gegen „die Kleinen“ aus der Gruppe 2 . . . . .
- ⇒ Ebendiese Gruppe 4 Flitzer müssen sich künftig mit 80mm Spurweite begnügen. Dies soll nur einigen geplanten, recht ehrgeizigen „Mammutprojekten“ einen Riegel vorschieben. In 2004 war kein Gruppe 4 Renner mit deutlich mehr als 80mm Spurweite unterwegs . . . . .

Am **19. Februar 2005**, also in exakt 9 Wochen, geht's für die Gruppe 2, 4 und 5 / West schon wieder in die Renn-Saison 2005. Der Auftakt dieser Saison 2005 wird bei den **Carrera Freunden Schwerte** in Schwerte und um Schwerte herum gefahren. Man sieht sich . . . . .

SrS

Sponsoren.....



[Michael Ortmann](#)  
Keltenstr. 33  
56736 Kottenheim  
Tel. 02651 / 41992



**SCHÖLER** Chassis  
Slotcar Fahrwerkstechnik



www.Rennserien-West.de

Infos ..... **IG245**, <http://www.rennserien-west.de>, E-Mail: [info@rennserien-west.de](mailto:info@rennserien-west.de)