

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 4 -
27. Februar 2005

Editorial

Moin Folks . . . die Ausgabe Nr. 4 der „**WILD WEST WEEKLY**“ muss ausnahmsweise ohne Zuarbeit auskommen. Die Jungs vom Nextel Scale Cup schaffen's nicht einmal die Basisinfos für die „Rennserien West“ zu liefern und ansonsten tobte am Wochenende nur die Le Mans Challenge . . .

Hinzu kommt noch die Vorschau auf das DTM Finale am kommenden Wochenende . . . wo-

mit die WWW auch einmal etwas kompakter ausfallen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DTM
5. und letzter Lauf am 5. März 2005
- 10. Le Mans Challenge
am 26./27. Februar 2005 in Siegen

DTM

5. und letzter Lauf am 5. März 2005

Am kommenden Samstag fährt die DTM ihr Finale für die Saison 2004/2005 im Wuppertaler Slotcar Heaven.

Nachdem Bernd Michels sich ins Privatleben zurück gezogen hat, übernahm Patrick Fischer die Leitung der Serie für diese Saison. Die bisher durchgeführten vier Rennen zeigten ein uneinheitliches Bild. Einer hohen Beteiligung beim Saisonauftakt in Schwerte und auf der „Langstrecke“ im Dortmunder ScaRaDo standen eine eher mäßige Beteiligung in Solingen und Herzogenrath entgegen. Man darf gespannt sein, welche Schlussfolgerungen der Serienchef für die kommende Saison daraus zieht



Einer der zwei 30-Punkte CLKs aus dem Sauerland - Christian Grüttner baute ihn . . .

Für das Finale in Wuppertal dürfte die Butze aber wieder recht voll werden. Gilt es doch

zum einen, den endgültigen Tabellenstand auszufahren und zum anderen die Tombolapreise abzuräumen ;-))



Schön und schnell in der „kleinen“ DTM - Toyota Supra 3.0i turbo von JanS . . .

Schauen wir noch kurz auf den Stand der Dinge vor dem großen Finale:

- ⇒ In der kleinen DTM (bis Baujahr 1992) hat Stephan Bolz den Titel bereits in der Tasche. Um Rang 2 streiten sich noch Werner Bolz, Patrick Fischer und Andi Baum. Ab Platz 5 ist zwischen Dennis Hesse, Jörg Fischer, Andy Lippold und JanS noch nichts entschieden. Insbesondere auf das dritte Auftreten der S² Supra in der DTM darf man gespannt sein; waren doch bislang zwei 2. Plätze zu verzeichnen . . .

⇒ Die „große“ DTM (ab Baujahr 1993) kennt noch keinen Sieger. Hier fighten dieselben 4 Verdächtigen (Bolz, Bolz, Baum und Fischer) um die Pole. Derzeit führt Werner Bolz - unter Berücksichtigung des Streichergebnisses liegt jedoch Stephan vorn. Werner sitzen hingegen Andi und Patrick dicht im Nacken.

Beste Chancen auf Gesamtrang 5 hat der Serien-Youngster Dennis Hesse, der jedoch die Herren Heimann, Leutz und Lippold im Auge behalten muss . . .

⇒ Darüber hinaus bleibt abzuwarten, ob die Wuppertaler Heimascaris Marcel Wondel und Ralf Christians zum Regler greifen werden, um die DTM Cracks ein wenig zu ärgern. Auch wenn der Serienchef reinen Endlauf Startern keine Rennpunkte zugesteht, um die Dauerstarter ungestört die Hierarchie ermitteln zu lassen . . .

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

Nachfolgend dann noch 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

Historie

DTM bis 1992	2003 (16 Starter)	
1. Bolz, Stephan	Jaguar XJS	165,75
2. Christians, Ralf	Jaguar XJS	163,07
3. Fischer, Patrick	Jaguar XJS	162,03
4. Wondel, Marcel	Jaguar XJS	159,75
5. Bolz, Werner	BMW 635 CSi	157,80

DTM ab 1993	2003 (20 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Opel Calibra	168,61
2. Nockemann, Seb.	Opel Calibra	165,81
3. Bolz, Stephan	Opel Calibra	165,78
4. Christians, Ralf	Opel Calibra	165,34
5. Bolz, Werner	Opel Calibra	164,19

Zeitplan

Mittwoch, 2. März 2005 und

Freitag, 4. März 2005

ab 18:00h freies Training

Samstag, 5. März 2005

ab 09:00h Training

ab 10:30h technische Abnahme

ab 12:30h Qualifikation

ab 13:00h Rennen

DTM bis 1992	2002 (19 Starter)	
1. Zingel, Uwe	Jaguar XJS	163,13
2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	161,00
3. Wondel, Marcel	BMW 635 CSi	159,81
4. Bolz, Werner	BMW M3	157,46
5. Christians, Ralf	Toyota Supra	156,30

DTM bis 1992	2002 (19 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Opel Calibra	164,47
2. Bolz, Stephan	Opel Calibra	164,35
3. Zingel, Uwe	Opel Calibra	163,70
4. Christians, Ralf	Opel Calibra	163,96
5. Nötzel, Thomas	Opel Calibra	163,12

10. Le Mans Challenge

am 26./27. Februar 2005 in Siegen

Ein 10-jähriges Jubiläum ist im Scale-/Slotracing schon etwas Besonderes. Die meisten Serien und Events dürfen sich freuen, wenn sie 5 Jahre „auf dem Buckel“ haben ;-)) Ebendieses 10-Jährige feierte am Wochenende die Le Mans Challenge, ausgerichtet in Siegen von Dieter Jens . . .

Die Anfänge lagen 1996 beim SRT Frankfurt, als diese Serie - inspiriert von der GT-Klasse des Oldtimer Grand-Prix in Mettmann - von Dieter Jens und einigen Mitstreitern aus der Taufe gehoben wurde. Gleich 2 Slotracer haben übrigens alle 10 Veranstaltungen absolviert (und wurden von Dieter Jens dafür ge-

ehrt: Jürgen Janke - genannt „JJ“ - und Thomas Spicker . . .

Kompakt . . .

- Vornennung und tatsächliche Teilnehmerzahl mit (zu) großer Diskrepanz !!
- Jörg Stephan gewinnt den Concours d'Elegance mit seinem Porsche 911 GT3R . . .
- Der Schleichende gewinnt die Klasse 1.
- Thomas Spicker deklassiert den Rest des Feldes in der Klasse 2.
- Auch Klasse 3 wird sichere Beute von Thomas Spicker . . .

Strecke . . .

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

Url

www.scuderia-siegen.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, 37,5m lang

Vorgeplänkel . . .

Die Erwartungen im Vorfeld waren recht hoch. Fast 120 Vornennungen ließen einen würdigen Rahmen für das 10-Jährige erwarten. Thomas Spicker hatte - mit neuer Slotvision Technik versehen - einen Hattrick zu verteidigen. Der Werks-Chef Matthias Parke frischte nach längerer Abwesenheit bei der LMC seine Hassliebe zur Bahn in Siegen wieder auf. Und die IMCA, welche in 2004 ihre Liebe zu DSC-Slotcars entdeckte und auf groß angelegte Einkaufstour ging, bei der LMC 2004 jedoch nicht so recht glänzen konnte, hatte ein 3-Mann-Team gemeldet . . .

Das alles waren eigentlich recht vielversprechende Vorzeichen für einen spannenden Verlauf der Jubiläums LMC . . .



Gewinner des Concours d'Elegance der 10. Le Mans Challenge 2005 - Porsche 911 GT3R von Jörg Stephan aus Wuppertal

Training . . .

Der Freitag Abend sah sämtliche Racer an der Bahn, welche Ambitionen auf die ersten 50% der Plätze hatten. Erst gegen 0:30h konnte Uli Hütwohl die letzten Hartgesottenen an die recht frische Luft setzen. Besondere Vorkommnisse: keine - man fuhr gesittet und hatte viel Zeit für das Gespräch. Die angekündigte Offensive aus BeNeLux verlief im Sande - bis auf J.P. van Rossem lief keiner der vorgenannten internationalen Starter auf und auch Letzterer verschwand am Freitag Abend spurlos und ward nicht mehr gesehen . . .

Der Freitag Abend ließ auch bereits Schlüsse auf die zu erwartende Starterzahl zu. Es hagelte bereits „Kommt nicht!“-Meldungen. Krankheit bzw. Unfälle entschuldigten u.a. Andreas Fehn, Daniel Gerecht oder Kai Schaffranek - bei etlichen Anderen klangen die Gründe aber weniger plausibel bzw. blieben überwiegend gänzlich aus . . .

Als schöner Ausgleich fanden sich sowohl am Freitag als auch am Samstag etliche neue Gesichter ein, denen es sichtlich Spaß machte, die erfahrenen Scaleracer zu treffen und sich mit ihnen zu messen.

Technische Abnahme / Concours . . .

Die technische Abnahme führten Matthias Parke und Dieter Jens gemeinschaftlich durch. Die Routiniers hatten den Job und die Teilnehmer voll im Griff und brachten die Abnahme humorvoll über die Bühne.

Der Concours lag in den bewährten Händen von Pit Schwaar. Die **Klasse 1** (Sportwagen und Prototypen bis 1974) sah 7 Slotcars mit der Maximalpunktzahl. Dieter Jens, Rüdiger Krieger, Mattias Parke, Pit Schwaar, Thomas Spicker, Jörg Stephan und Emanuel Vandenryt hießen die stolzen Besitzer. Dazu gesellten sich 7 weitere Slotcars mit 19 Concours Punkten.

Die **Klasse 2** (GT und Tourenwagen bis 1974) brachte es auf 8 Concours Schönheiten: Die Namen waren weitgehend gleich: Peter Berg, Uwe Drevermann, Uwe Geißler, Sebastian Jens, Rüdiger Krieger, Mattias Parke, JanS

und Thomas Spicker. Weitere 5 Slotcars mit 19 Concours Punkten folgten.

Die Fahrzeuge ab Baujahr 1975 waren in der **Klasse 3** zusammen gefasst, welche abschließend am Sonntag gefahren wurde. Auch hier waren 10 Slotcars mit voller Punktzahl im Concours am Start. Sie wurden durch weitere 10 Slotcars mit 19 Punkten unterstützt.

Der Preis „Concours d'Elegance“, für welchen die Teilnehmer aus den 20 Punkte Slotcars ihren Favoriten ermittelten, ging in diesem Jahr an Jörg Stephan für den Porsche 911 GT3R der Klasse 3. Der aufmerksame Leser erinnert sich: exakt dieses Auto sollte den Spitznamen „Kabelbaum“ oder „Weihnachtsbaum“ erhalten und wies annähernd so viele LEDs auf wie der berüchtigte Parke-Ferrari 612P an Nieten . . .

Aber kommen wir jetzt endlich zu den Rennen am Samstag (Klasse 1 und 2) sowie am heutigen Sonntag (Klasse 3):

Klasse 1 (Sportwagen und Prototypen bis 1974)

25 Starter aus 47 Vornennungen waren mehr als enttäuschend. Traditionell waren Arbeit und Krankheit die Ursachen für etliche Absagen. Dennoch ist's aus Sicht des Schleichenden mehr als unhöflich, ohne Angabe von Gründen einfach fern zu bleiben; zumal das Wetter sowohl den Vorhersagen widersprach als auch bei weitem nicht das Vorjahreslevel erreichte. Die 26 anwesenden Aktiven waren dennoch guter Dinge und nahmen pünktlich um 13:00h die Arbeit auf.

Die Startgruppe 4 fuhr den Auftakt und wurde von Jörg Stephan mit dem 20-Punkte Porsche 917 gewonnen. 234,30 Runden sollten am Ende zu Platz 11 reichen. Dieter Hartmann und Olaf Leimbach folgten auf den Plätzen.

Startgruppe 3 sah das Duell des Ford GT40 von Dr. Evermann gegen den Porsche 906 des Schleichenden. Nachdem Uwe lange Zeit in Front lag (der GT40 ging richtig bärig), kam ihm auf den letzten Spuren der Grip ein wenig abhanden, sodass der Schleichende noch vorbei kam (243,60 Runden vs. 242,94 Runden.

Ralf Rieger lief als Dritter mit 241,31 Runden ein und war ebenfalls recht zufrieden.

Die Startgruppe 2 war dann richtig spannend. Emanuel „Emu“ Vandenryt (Porsche 906) und Günter Benecke (Ferrari 312 PB) duellierten sich bis zum bitteren Ende mit allen Mitteln der erfahrenen Heimascaris („Emu“ = 239,39 : Günter = 239,17) Dahinter fighteten JanS, „JJ“ Janke und Alex Jens und liefen in dieser Reihenfolge ein, wobei „JJ“ erst im Ausrollen an Alex vorbei zog. Pit Schwaar war hingegen mit dem schönen Ferrari 330 P4 gut unterwegs und wurde nach 178 Runden durch Kugel-lagerschaden gestoppt.

Das Finale der Klasse 1 begann mit einem Paukenschlag: Uwe Geißler's Porsche 906

blieb gleich am Start mit kompletten Motorschaden stehen. Dieter Jens und Thomas Spicker fuhren das Duell des Tages und wurden bei Stromabschaltung nur durch Einen Teilstrich getrennt (243,38 vs 243,37). Ähnlich knapp ging's zwischen Matthias Parke, Peter Berg und Harald Wittke zu: am Ende trennten sie nur jeweils 25 Teilstriche . . .

Somit gab's in der Klasse 1 recht überraschte Gesichter: der Schleichende vorn, dann zwei der etablierten Spitzenfahrer und auf Rang 4 Dr. Evermann gefolgt vom Werks-Chef . . .

Die **Top 6 inkl. Concours** lauten in Kurzform: Schleichender - D. Jens - T. Spicker - U. Drevermann - M. Parke - R. Rieger



Das Starterfeld der Klasse 1 - Sportwagen und Prototypen bis 1974

Klasse 2 (GT und Tourenwagen bis 1974)

Gestartet wurde die Klasse 2 nach gemütlicher Pause um 17:00h. Hanno Völkel führte mit der Corvette bei seiner LMC Premiere die Startgruppe 4 an und legte dabei 233,71 Runden zurück. Olaf Leimbach und Sascha Laukotter komplettierten die Top 3 dieser Gruppe. Jörg Stephan hatte mit der scale aber hoch gebauten Cobra Daytona ziemlich zu kämpfen und bildete nach etlichen Flugeinlagen das Schlusslicht.

In Startgruppe 3 kam der Auftritt des Rüdiger Krieger. 237,38 mit dem Ferrari 250 GTO waren ein gewichtiges Wort. Ralf Rieger fehlten mit dem Porsche 904 nur 8 Teilstriche und der Schleichende landete auf Rang 3.

Die Startgruppe 2 gehörte JanS mit der Alpine A110 - erst nach 244,30 Runden war Schluss für den Junior. „JJ“ Janke mit der Hardtop Co-

bra bereits lag 5 Runden zurück und Alex Jens (Chevron B16) eine weitere.

Das Finale ging eindeutig an Thomas Spicker. Der Porsche 906 rannte wie der sprichwörtliche Teufel und Thomas knackte die 250 Runden - bereits auf der alten (und 1,25m kürzeren) Siegenger Strecke eine magische Kennzahl. Erst 5 Runden zurück folgte Matthias Parke mit der Werks-Corvette und eine weitere halber Runde dahinter kam Uwe Geißler mit dem Alfa TZ2 ins Ziel.

Die Klasse 2 ging mehr als eindeutig an Thomas Spicker. Dahinter jeweils durch eine halbe Runde getrennt Matthias Parke, Uwe Geißler und JanS. Letzterer wusste nicht recht, ob er mit dem Erreichten zufrieden oder ob der goldenen Ananas enttäuscht sein sollte . . .

Die **Top 6 inkl. Concours** lauten in Kurzform: T. Spicker (haushoch überlegen) - M. Parke - U. Geißler - JanS - P. Berg - A. Jens



Das Starterfeld der Klasse 1 - GT und Tourenwagen bis 1974

Klasse 3

(Sportwagen, Prototypen, GT und Tourenwagen ab 1975 bis heute)

Der Sonntag Morgen machte den Heimschläfern die Anreise schwer . . . die Nacht fiel etwas Schnee und Temperaturen um Minus 8 Grad sorgten für geringen Grip auf den Straßen. Dennoch ließ sich niemand von den widrigen Verhältnissen beeindrucken und 21 Slotcars gingen an den Start zum letzten Rennen.

Die Startgruppe 4 wurde sichere Beute von Harald Wittke (Jaguar XJR8). 235,62 Runden lesen sich wenig, sind aber mit den „großen“ Autos recht beachtlich. 2 Runden dahinter lief Uli Hütwohl mit der Corvette C5R ein und Patrick Fischer stellte den Audi R8R auf Rang 3.

Startgruppe 3 brachte den Flug des Porsche 936 von Uwe Drevermann. 246,12 Runden waren eine hohe Hürde für die folgenden Fahrer. Ralf Rieger auf Platz 2 fehlten mit dem Panoz LMP bereits 13 Runden auf den Leader. Der Schleichende schlich sich mit dem Bugatti EB110S auf Platz 3 dieser Gruppe.

Die Startgruppe 2 sah das Getriebedesaster von Günter Benecke. Zwei Mal musste der Audi R8R von zwecks Reparatur von der Bahn. JanS gewann mit dem BMW M1 das Duell gegen „JJ“ Janke (242,31 vs. 241,48). Platz 3 ging - bereits deutlich zurück - an Alex Jens mit dem Porsche 911 RSR.

Das große Finale fuhren die Champs der vergangenen LMCs. Thomas Spicker ging mit dem Porsche 956 unangefochten in Führung. Dahinter fochten Dieter Jens (Ferrari 348tb) und Matthias Parke (Panoz LMP1) den 2. Platz aus. Nach Heat 5 lagen die Zwei nur 30cm auseinander. Am Ende machte schließlich Dieter knapp das Rennen um Platz 2 dieser Startgruppe.

Somit ging die Klasse 3 erneut an Thomas Spicker. Dr. Evermann nahm den Pokal für Rang 2 mit nach Hause. Dahinter dann die Routiniers Dieter Jens und Matthias Parke. JanS kam noch auf den 5. Rang im Rennen.

Die **Top 6 inkl. Concours** lauten in Kurzform: T. Spicker - U. Drevermann - M. Parke - D. Jens - J. Janke - P. Berg, U. Geißler und JanS punktgleich.



Das Starterfeld der Klasse 3 - Sportwagen, Prototypen, GT und Tourenwagen ab 1975 bis heute

Ende . . .

Die Gesamtwertung sah somit (selbstredend plötzlich und unerwartet) Thomas Spicker vorn. Mit 15 Punkten Rückstand folgte der Werks-Chef Matthias Parke nur einen Zähler vor dem „Hausherrn“ Dieter Jens. Peter Berg und Uwe Drevermann teilten sich brüderlich den 4. Rang. JanS, der Schleichende, „JJ“ Janke, Ralf Rieger und Alex Jens komplettierten die Top 10

Schön, dass chassistechnisch die guten Ergebnisse sowohl vom Newcomer Slotvision als auch von den etablierteren Anbietern Motor Modern und Schöler errungen werden konnten.

Nachdem zuletzt Slotvision als kompletter Neueinsteiger und Motor Modern mit der 2er Serie die Schlagzeilen beherrschte, stellte Uwe Schöler in Siegen die 3. Chassisvariante vor.

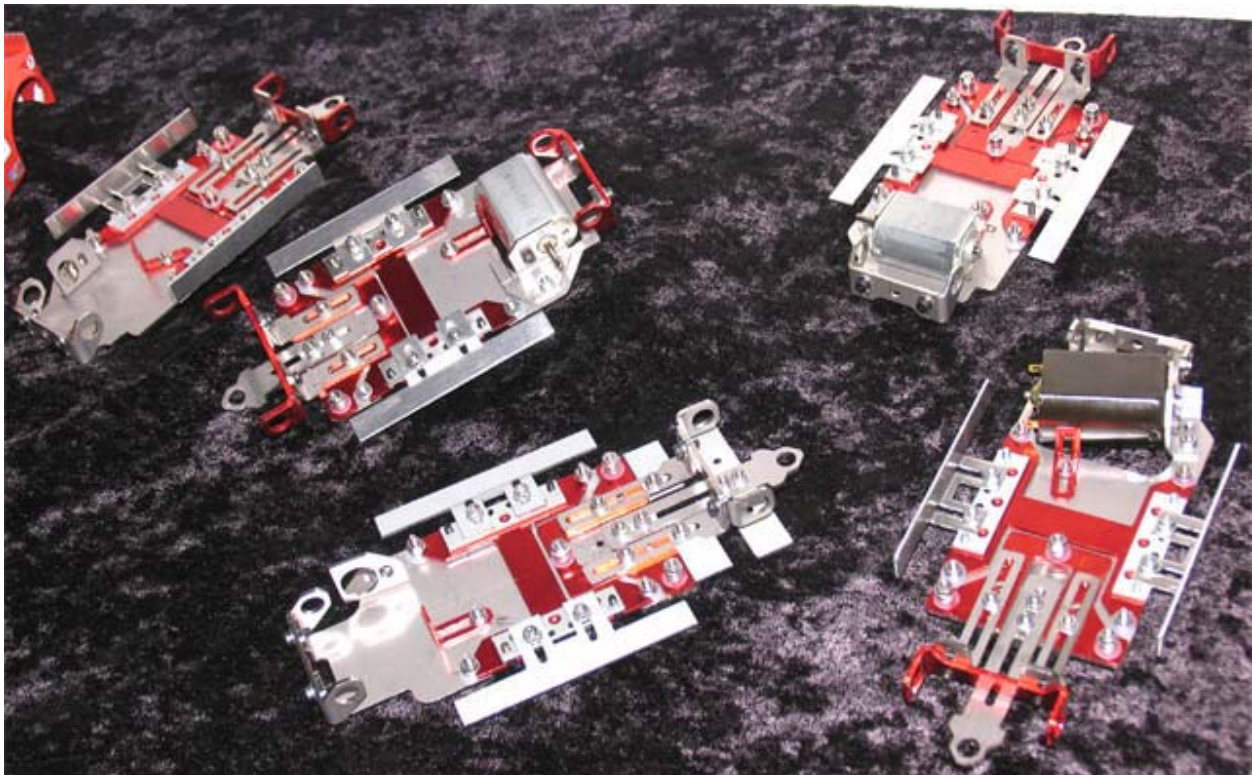
Neben der Messing- und der Stahlvariante wird es künftig auch Edelstahlgrundplatten geben, welche gelasert (und nicht mehr gestanz) und in 3 verschiedenen Plattenstärken lieferbar sein werden.

Am Ende des Tages stand neben der Siegerehrung die Tombola, für welche die Sponsoren **Jens Scaleracing, Motor Modern, Phoenix Racecars, Rock-Racing, Schöler Chassis, Slotvision, Werk und Wiesel** die Sachpreise bereit stellten.

Der besondere Dank ging dazu an die Scuderia Siegen für die freundliche Aufnahme und die Zeitnahme sowie an Sigrid Jens für das „rundum-sorglos“ Catering an den 3 schönen Tagen in Siegen.

Alles weitere gibt's hier:

[**Rennserien West / Le Mans Challenge**](#)



Neuheiten von Schöler Slotcar Fahrwerkstechnik - gelaserte Komponenten und Grundplatten aus Edelstahl