WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 16 -

29. Mai 2005

Editorial ....

Moin Folks . . . die Nummer 16 der „WILD WEST WEEKLY“ hat es wieder in sich. Laut Nick Speedman wird’s die bisher umfangreichste Ausgabe - er hat sich zumindest viel Mühe gegeben, dieses Ziel zu erreichen.

Ein Rückblick auf die VSC vom letzten Wochenende sowie der Bericht zur Craftmans stammen aus seiner Feder. Dazu berichtet Lupo vom ersten aller Classic Formula Days und Freddy vom Auftakt der Trans-Am am gestrigen Sonntag.
Auch Michael Wagner hat so richtig Spaß an den WWW gefunden und gibt Infos zu den American Racing Days, welche der Wuppertaler Slotcar Heaven für den September angesetzt hat . . . Das war’s aber auch schon mit den Vorberichten - weder für die neuen NASCARs, die am kommenden Samstag in Duisburg Mündelheim fahren, noch für den Nextel Scale Cup, der einen Tag später nach Moers geht, liegen Infos vor - aber laut Nick Speedman ist dies ja die Garantie für hohe Starterzahlen ;-))

Inhalt (zum Anklicken):

- Vintage Slot Classic
  3.Lauf am 21. Mai 2005 in Köln
- Craftmans Truck Series
  4. Lauf am 25. Mai 2005 in Kamp-Lintfort
- Gruppe 2, 4 und 5
  4. Lauf am 28. Mai 2005 in Ochenbruck
- Classic Formula Days
  1. Lauf am 28. Mai 2005 in Solingen
- Trans-Am
  1. Lauf am 29. Mai 2005 in Dortmund
- American Racing Days
  16. bis 18. September 2005 in Wuppertal

Vintage Slot Classic

3.Lauf am 21. Mai 2005 in Köln

geschrieben von Nick Speedman

Zum Termintausch hatte sich der SRC Köln bereit gefunden und kurzfristig den VSC Racern ermöglicht, den 3. Lauf in der Neusser Str. in Köln auszurichten. Hierfür sagen wir den Mannen um Nezih besonderen Dank.

Kompakt . . .

- **17 Starter waren in je 3 Klasse am Regler**
- **Holger Grzanna siegt in der Formula, Udo Schwellenbach in der Sports 62 mm und Thomas Strässer in der Sports 75 mm**
- **Die Bahn des SRC Köln wurde von den Startern der VSC als super Layout gewürdigt**

Vorgeplänkel . . .

Viele von uns kennen die Bahn in Köln als Fahrer der Nascar Klassen von Mannis Stork oder von der sehr Teilnehmer starken Ferrari Challenge des SRC Köln. Nicht viele konnten sich jedoch das Fahren mit den Fox Motörchen dort vorstellen. Und somit stellte sich wie häufig die Frage nach der passenden Übersetzung. Aber es scheint, dass alle das Problem lösen konnten, da sich die Spanne der erzielten Runden im üblichen Rahmen hielt.

Technische Abnahme in Spa 2004 . . .

Slotcars und Technik . . .

Leider kann der Berichterstatter unter dieser Rubrik keine Erkenntnisse den Lesern über-

mitteln, da er z.Z. der Veranstaltung noch im Urlaub war und nur die Erzählungen dritter berichtet. Die technische Abnahme wurde durch den Serien Chef sowie Holger Grzanna (Mitarbeiter beim GTU) durchgeführt.

Die Formula. . .

Die erste Startgruppe der Formula sah Thomas Vössing als klaren Favoriten und Laufsieger mit 104,84 Runden. Mit Freunde haben wir wieder die Teilnahme von Robert Ehl registrieren dürfen. Natürlich in der Hoffnung das er jetzt wieder häufiger Zeit für die Vintage hat.

Die zweite Startgruppe sollte nun zeigen, was die gesetzte Marke wert war. Mit Peter Hartmann war auch hier der klare Favorit auszumachen. Udo Schwellenbach fuhr diesmal mit einem Leihauto von Thomas Willner und erreichte den zweiten Platz hinter P. Hartmann.

Die dritte Startgruppe startete mit Th. Strässer. B. Hämmerling und H. Grzanna als Favoriten. An Hand der erzielten Runden kann man erahnen, wie spannend dieser Lauf gewesen sein mag.

Ein kurzer Aufschrei der Entrüstung erfolgte, als Th. Willner nach einem Aufsetzerfehler seinen Einsatzwagen durch einen finalen Flug über die Bande für immer verlor und dann das Rennen mit einem BRM weiter fuhr. Thomas hat dann seinen herausgefahrenen 12. Platz als N.G. klassifiziert.

Die Top 5: H. Grzanna, B. Hämmerling, Th. Strässer, P. Hartmann, Th. Vössing

62mm Sport/Prototypen. . .

Hier hätte ich gerne über die Siegesfahrt von Udo Schwellenbach berichtet der mit 6 Runden Vorsprung den Rest des Feldes abgehängt hat. Aber Udo ist z.Z. auf den Balearen und da will man ja die Handy Kosten für den angerufenen nicht zu sehr in die Höhe treiben. Gratuliert habe ich ihm auf jeden Fall. In der Auswertung der erzielten Runden kann ich auf einige Tragödien schließen, die vielleicht zu etwaigen Flüchen geführt haben könnten.

Die Top 5: U. Schwellenbach, Th. Strässer, B. Hämmerling, H. Grzanna, J. Themsfeld,

75mm Sport/Prototypen. . .

Die Fahrer der ersten und zweiten Startgruppe hatte an diesem Tage keine Chance gegen die Tabellenführenden und damit in der dritten Startgruppe fahrenden. Die Startgruppe 3 machte die ersten sechs Plätze unter sich aus von Th. Strässer mit 128,3 Runden bis zu Jens Themsfeld mit 115,04 Runden.

Die Top 5: Th. Strässer, U. Schwellenbach, B. Hämmerling, H. Grzanna, S. Laukotter

Zwischenstand der VSC-Master Wertung:

Die Top 5: Th. Strässer, B. Hämmerling, H. Grzanna, J. Themsfeld, U. Pfaffenbach

Unser Dank gilt den Freunden des SRC Köln´s die uns so nett aufgenommen haben. Die nächsten beiden Läufe in der VSC 2005 finden am Samstag, den 18.06.05 bei Michael Ortmann und eine Woche später am Samstag, den 25.06.05 auf Schalke bei Slot im Pott statt. Bis dahin wünsche ich allen viel Spaß beim umsetzen neuer Bauprojekte.

naaa, wollen wir uns auch so einen Cooper zulegen?? (Spa 2004)

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

Craftmans Truck Series

4. Lauf am 25. Mai 2005 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman

Diesmal gab es zum Rennen bei Peter Meister in Kamp Lintfort keinen Vorbericht. Und siehe da die Teilnehmerzahl erhöhte sich um 6 weitere Racer, die in Moers nicht an den Start gegangen waren. Auch die Zahl der ohne Auto angereisten Sehleute war diesmal beträchtlich.

Kompakt . . .

- **Manni Stork siegt auch in KL . . .**
- **die Jungen Wilden fuhren diesmal auf Platz 3 + 5 . . .**
- **Andreas Thierfelder erneut Zweiter . . .**

Vorgeplänkel . . .

Leider muss der Bericht diesmal ohne aktuelle Fotos vom Geschehen auskommen, da alle, die Bilder erstellt haben, dem Berichterstatter Nick diese nicht zumailen, sondern einfach das schöne Wetter nutzen und nicht mehr erreichbar sind. Daher gibt es ein paar Fotos von wichtigen „Köpfen“ des Renntages . . .

Starterfeld bei Peter Meister

Boxengasse. . .

Ich war doch sehr erstaunt, wie viel Platz im Renncenter von Peter Meister für die Gäste zu Verfügung steht. Peter unterstützte uns am Mittwochabend und übernahm die Rennleitung. Für das leibliche Wohl sorgten Frau Meister und Frau Pasch. Diesmal durften wir wieder der akribischen Vorbereitung der Racetrucks von Sebastian und Jan zusehen, die dann auch kurz vor Rennbeginn der Abnahme vorgestellt wurden.

glücklicher Tabellenführer Manni Stork . . .

Walter Schäfer übernahm wieder die technische Abnahme, die nur eine Beanstandung für den SOKO Keller Fahrer Markus ergab. Danach wurden 3 Startgruppen gebildet, die dann auf die Reise geschickt wurden.

Truck - Race in 6 x 6 min . . .

Startgruppe 1 gebildet durch Volker Schulte, dem Meister Markus Krings, Rainer Barm, Michael Angenendt, Simon Schulte und Peter Kleinelsen. Vom Start an fuhr Volker ein blitzsauberes Rennen vor dem nächst platzierten Peter Kleinelsen und konnte sich im Abschluss auf den vierten Gesamtrang vorarbeiten.

Die Startgruppe 2 startete mit Mattheo, Sebastian Nockemann, Jan Uhlig, Hanns Stresius, Jill Pasch und Ingo Heimann. Erklärter Maßen sollte der Kampf zwischen Sebastian und Jan stattfinden. Zu diesem Zweck war das große Stühlerücken angesagt, um im Stehen und nicht im Sitzen fahren zu müssen. Sebastian konnte in diesem Heat die Bestmarke auf 198,06 Runden legen. Daran musste sich die dritte Startgruppe messen.

Startgruppe 3 startete mit Manni Stork, Andreas Thierfelder, Hermann & Justin Pasch, Walter Schäfer und Andreas Lippold. Manni konnte sich zum Ende der ersten Runde auf eine Schienenlänge von Andreas Thierfelder absetzen und den Vorsprung Runde für Runde auf 3 - 5 m ausbauen. Dann musste auch Man-

ni´s Wagen mal aus dem Slot und Andreas übernahm die Führung. Noch vor dem ersten Spurwechsel hatte Manni die Führung zurück erobert und gab sie auch nicht mehr ab. Er siegte mit 201,08 Runden vor Andreas Thierfelder mit 199,11 Runden.

Den Preis für den schönsten Wagen erhielt Peter Kleinelsen . . .

Hermann Pasch erkannte sehr schnell, das er in der Startgruppe sich nicht nach vorne arbeiten konnte und verlagerte sich auf den Preis der elegantesten Abflüge mit Kommentar von Nick, wurde aber auf diesem Gebiet von sichtlich ermüdeten Justin beinahe noch vom Thron geschubst. Walter und Andreas Lippold verrichteten ihre Arbeit eher ohne Aufsehen und landeten somit sauber im Mittelfeld.

Ergebnis . . .

Die **TOP 5** in Kurzform M.Stork, A.Thierfelder, S.Nockemann , V.Schulte , J.Uhlig

Vorschau . . .

Weiterhin ist Manni unangefochten an der Tabellenspitze. Nun liegt es an den jungen Wilden ihre Kräfte nochmals zu bündeln und am 17. Juni 2005 in Duisburg - Mündelheim bei Volker Schulte an den Regler zurückzukehren.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftmans Truck Series

Gruppe 2, 4 und 5

4. Lauf am 28. Mai 2005 in Ochenbruck

Die 245/West fährt in ihrem fünften Jahr. Die 245/Süd hat ebenfalls bereits 2 Saisons „auf dem Buckel". Man arbeitet nach demselben Reglement; da wurde es doch Zeit, sich einmal offiziell zu begegnen . . .
Was wäre dazu besser geeignet als das Saisonfinale der „Süd" und dazu die südliche Wiege dieser Rennserie, die „IG slotconnection" in Ochenbruck !? Man verfügt dort über 6 Spuren Plastik, liegt „nahe" am Westen (im Mittelwert nur schlappe 500km) und ist richtiggehend 245-infiziert . . .
Gesagt - vereinbart !! „Süd" und „West" richten das erste Mal ein gemeinsames Rennen aus, welches für beide Meisterschaften zählt. Und es bewegt sich doch (etwas) . . . ;-))

Kompakt . . .

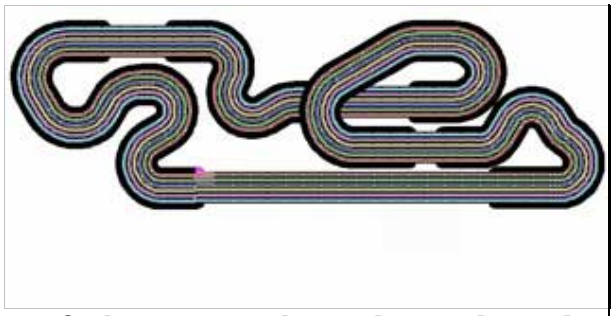
- **gemeinsamer Lauf mit 24 Startern . . .**
- **Süd und West paritätisch vertreten . . .**
- **zwei „Wondels" und ein „Christians" . . .**
- **Süd's „JanS-Phobie" behoben . . .**
- **„Bruder Johannes" aus dem WW die Überraschung des Wochenendes . . .**

Strecke . . .

Adresse
IG slotconnection
Bahnhofsstr. 8a
90592 Ochenbruck

Url
www.slot-connection.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 35,0m lang



Gemäß der Devise „die nächste Fahrt geht rückwärts 'rum" war heuer der Uhrzeigersinn in Ochenbruck angesagt . . .

Vorgeplänkel . . .

Ein paar Jungs aus dem Wilden Westen besuchten die 245/Süd bei ihrem allerersten Rennen im Januar 2004. Seitdem hat sich viel getan - im Süden wie im Westen. Die 245/Süd verfügt nach mittlerweile 2 komplette Saisons über viel Erfahrung und ist dazu in der Region als feste Größe etabliert. Die 245/West hat die Aufsplittung 2004 überwunden, darf als konsolidiert bezeichnet werden und genießt die himmlische Ruhe innerhalb der Serie . . .
Folglich machte sich eine Fußballmannschaft aus dem Westen am Freitag auf den Weg, gemeinsam mit der „Süd" ein 245-Rennen auszutragen. Die eine Hälfte des West-Teams charterte einen Bus - und die Andere reiste im Individualverkehr an . . .

Nicht Eilbulldog, sondern „Bus" war für Team S² angesagt . . . . .

Der Süden war nach den Auftritten von JanS in BLMS und 245 im Winter 2003/4 sowie des DO-Slot Teams bei den 24h im Herbst 2004 eher skeptisch, was ein gut durchmischtes Rennergebnis betraf. Der Westen sah's im Vorfeld deutlich lockerer, brachte man doch einen bunten Querschnitt durch die Serie mit nach Süden, von welchem die meisten Aktiven einen gemütlichen Betriebsausflug vorhatten. Sollten doch die Top 3 der Serie in Attacke machen . . .

Für „Süd" stand noch die Meisterschaftsentscheidung in der Gruppe 5 an. Die Gruppe 2 (Ralf Grüning) und 4 (Reiner Bergheimer) Titel waren bereits uneinholbar vergeben. In der Gruppe 5 waren alle drei Titelaspiranten (Martin Oelschlegel, Reiner Bergheimer und Stephan Schmeusser) anwesend - bei 2,5 Punkte Abstand galt im wesentlichen: wer vorn ist, gewinnt ! Auch mussten die Plätze auf dem Treppchen in den Gruppen 2 und 4 noch „erfahren" werden . . .

Slotcars und Technik . . .

Dennis Hesse weiß, wie man Schlagzeilen macht. Bei der dritten Teilnahme stellte er das dritte neue Slotcar vor. Auch in der Gruppe 5 verfügt er nun über ein eigenes Fahrzeug - eine Toyota Celica LB . . .
Der Schleichende hatte die Nase voll von den 110x74x44 Schlitten und präsentierte mit Golf und Käfer gleich zwei echte Gruppe 2 Fahrzeuge . . .
Andrea Fischer bekam kurzfristig einen neuen Jota in der Gruppe 4 sowie einen Miura in der Gruppe 5 verpasst. Die Beschreibung der Farbe lautete offiziell „Kupfer" - informell fanden sich aber auch andere Bezeichnungen. Jedenfalls waren die Slotcars guit auf dem Kurs auszumachen; und nur das zählt !!
Ansonsten hielt sich der Westen bedeckt und setzte auf Bewährtes. Beim Süden fehlt dem Autor leider der Überblick. Andreas „Schweiky" Schweikhardt's Fahrzeuge waren jedoch eine Erwähnung wert. Die Dialoge rund um Scheibendecals füllten den gesamten Renntag und bereiteten allen recht viel Kurzweil - na ja, allen bis auf Schweiky vielleicht . . .

VW 1303S des Schleichenden - Nase voll von den Traummaßen . . .

Die technische Abnahme stemmten „Süd“ und „West“ gemeinsam - teilweise mit 3 Teams. In nur 2 Stunden war die Sache erledigt. Das etliche Jungs in den „Loop“ mussten, braucht nicht extra erwähnt werden !? Jedenfalls machten die Jungs, nicht zuletzt Dank Bernd’s schöner Formulare, einen prima Job. Besonders hervorhebenswert aus Sicht des Schleichenden war das überaus aufmerksame „Mini-Team“, welches die zwei Youngster des Tages bildeten . . . ;-))

Jedenfalls wurden letztlich 72 Slotcars in die Startaufstellung aufgereiht, womit „Süd“ und „West“ den Renntag paritätisch gestalteten. Dem Süden fehlten leider aufgrund diverser persönlicher Gründe ein paar Dauerstarter, dennoch bildeten 24 Teilnehmer einen gelungenen Rahmen für das „Süd“-Saisonfinale . . .

Gruppe 2 . . .

Der Start der ersten 6er Gruppe begann mit einem Fehlstart (und ein paar Sekunden Wartezeit) für gleich 4 von 6 Slotcars. Unter den Wartenden waren auch Johannes Rohde und Andrea Fischer, zwei „West“-Vertreter/Innen. Johannes vertraute auf den bewährten Nissan Skyline und Andrea setzte den noch viel bewährteren BMW 3.0 CSL mit der Structo-Karosserie ein . . .
Johannes erzielte trotz anfänglicher Wartezeit beachtliche 105,85 Runden und war mit dem Auftakt mehr als zufrieden. Andrea - einzige Dame im Feld - schaffte gute 101,09 Runden, haderte aber mit ein paar Abflügen zuviel . . .

Irgendwie schienen die Jungs viel Spaß zu haben . . .

Vertreten durch HaJü Eifler mit dem BMW 635 CSi sowie Claus Uebach mit der Toyota Celica 1600 GT eröffnete in Startgruppe 2 erneut die Region „West“ die Gruppe 2. HaJü setzte sich von Beginn an in Front und absolvierte 106,40 Runden; Claus rollte eher gemütlich um den Kurs und schaffte 100,43 Runden.

Es folgten Michael Steindl (Ford Capri) und Patrick Fischer (Datsun 160J). Michael ließ das Moosgummi unter dem Capri und kam somit nur verzögert vom Start los - das sollte den möglichen Gruppensieg kosten. Patrick hingegen sammelte ein herum liegendes Teil von der Bahn auf und versuchte zu reparieren, wo nichts zu reparieren war. Beide hatten dazu bei der stürmischen Aufholjagd etliche Abflüge. Am Ende wurde für Michal der Strom nach 108,82 Runden abgeschaltet. Patrick musste sich dagegen viel Mühe geben, um vor der Göttergattin zu bleiben (101,80 Runden) . . .

Das erste Drittel komplettierten Marcel Wondel und Ralf Christians mit den Zwillings-Camaros. Marcel haderte mit im Wege liegenden Konkurrenten und dadurch verbogenen Schleifern. Somit bekam er „nur“ 110,12 Runden zusammen und Ralf konnte sich auf dem „Zwilling“ knapp vorbei schieben – 110,46 Runden.

„Twins“ - wem gehört dieser !? Ralf Christians oder Marcel Wondel . . .

Die nächste Runde läuteten dann Jörg Fischer (Fiat 131) und Mario Steinacher (Pontiac Firebird) ein. Marios Pontiac kam schlecht los, da ein Defekt an der Hinterachse vorlag und ging im Verlauf des Rennens einmal über die Bande. Ralf Christians betätigte sich als Akrobat und fing das Ami Schiff zwar mit dem Fuß auf; nur laufen mochte der Pontiac anschließend nicht mehr so recht. (76,14 Runden). Jörg’s 131er hielt deutlich besser durch und schaffte am Ende gute 97 Runden . . .

Bernd Holländer (Firebird Trans-Am) und Martin Schmeusser (Alfa GTam) vermochten

sich in Startgruppe 5 nicht zu einigen. Erst im letzten Heat entschied Martin den Kampf mit dem Alfa Kleinwagen knapp 104,79 zu 104,51 für sich . . .

Dieter Sommer (BMW 635 Csi) und Helmut Reinschlüssel (Ford Mustang) eröffneten den 6. Durchgang echt furios. Der Mustang ging im ersten Heat über die Bande, lief aber anschließend „erst richtig gut“. 105,40 Runden belegten dies. Dieter kam ohne Hüpfer über die Begrenzung nur auf 103,74 Runden – tja Dieter, jetzt weißt Du, wie’s demnächst mehr Runden werden . . .

Etwas flotter ging’s bei Reiner Bergheimer’s Mustang und Stephan Schmeussers CSL zu. 107,88 Runden schaffte Reiner und Stephan endete nach unpfiffigem Crash in der letzten Runde, welcher zugleich auch die spannenden Gruppe 4 und 5 Fights entschied, bei 107,58 Runden . . .

Das letzte Drittel eröffneten die Paarung Arni Luckmann (Mercedes 500 SLC) und Martin Arnold (BMW 635 Csi). Die 108,13 Runden von Martin waren ein Wort; der Mercedes bekam hingegen Schwierigkeiten mit der Stromversorgung, lief nie richtig und nach 78,24 Runden war Schluss - aber zumindest der Ehrentitel „bester Mercedes“ blieb Arnim verdient erhalten . . .

Schwer gebeutelt, aber bester Mercedes - MB 450 SLC von Arnim Luckmann . . .

Eine reine Ford Capri Paarung bildeten Thomas Lange und Dennis Hesse. Der Heimascari „Long“ ging 102,30 Runden, Dennis wurde verschiedentlich geschubst und hatte Pech mit den Einsetzern. Deshalb waren 99,17 Runden für ihn eher unbefriedigend . . .

Etwas versöhnter mit der Veranstaltung war hingegen der Schleichende. 106,40 Runden mit dem „Marienkäfer“ waren recht ordentlich und ex-aequo mit HaJü – das stimmte zwei alte Männer happy. Und „Schweiky“ hatte erneut das Nachsehen – was nach dem Ablästern über den 1303 beim Rennen nur gerecht war ;-)) Dem Datsun 160J fehlten jedenfalls ca. 6 Runden auf den Beetle (100,22) . . .

JanS und Martin Oelschlegel fuhren dann das Finale. Erneut lief der JanS Wagen (Firebird Trans-Am) nicht optimal mit den mageren 18 Volt. Doch dieses Mal war nur ein Abschuss zu verzeichnen und die fehlerfreie Fahrt entschied das Duell von Kurz gegen Lang zugunsten des Kurzen. 109,12 Runden waren für JanS zu verzeichnen und Martin’s Datsun 160J brachte es auf 105,26 Runden . . .

Die **Top 6** der **Gruppe 2** lauten somit:
R.Christians - M.Wondel - JanS - M.Steindl - M.Arnold - R.Bergheimer

Gruppe 4 . . .

Die Gruppe 4 sah im ersten Durchgang Jörg Fischer (Porsche 934) und Mario Steinacher (Lamborghini Jota) im Einsatz. Jörg war zwar „ein - zwei Mal draußen“, konnte aber mit 107,12 Runden sehr zufrieden sein. Ob Mario dies ebenfalls war, ist nicht überliefert. 99,83 Runden brachte er zusammen.

Bernd Holländer (Jota) und Martin Schmeusser (M1) fuhren den Durchgang 2. Martin machte das Rennen mit 108,28 Runden und Bernd war mit seinen 106,86 nicht ganz glücklich; wollte er doch gerade in der Gruppe 4 noch etwas für die Platzierung in der Gesamtwertung tun . . .

Es folgte die Show des Dieter Sommer (BMW M1). Der „Warsteiner“ lief göttlich und er konnte den direkten Konkurrenten Helmut Reinschlüssel (ebenfalls M1) locker kontrollieren. Mit 112,44 zu 110,29 ging dieses Duell recht deutlich zugunsten von Dieter aus.

Reiner Bergheimer rückte anschließend aus Sicht des Südens die Maßstäbe wieder zurecht. Der Jota lief mit 113,61 Runden noch einmal eine Runde weiter; damit war der Gruppe 4 Gesamtsieg „Süd“ eindrucksvoll bestätigt.

Stephan Schmeusser's Porsche 934 war häufiger neben dem Slot, sodass „nur" 109,78 Runden beisammen kamen . . .

Die Spitzengruppe am Drücker - konzentriert und mit Blasen am Finger . . .

Arnim Luckmann (Ferrari 308 GTO) und Martin Arnold (BMW M1) eröffneten in Startgruppe 5 das zweite Drittel. Martin's M1 kam zwar durch - aber 107,27 Runden sollten nicht annähernd für die Spitze reichen. Arnim folgte mit guten 105,50 Runden auf dem GTO dichtauf . . .

Thomas Lange mit einem Leih-M1 überflügelte Martin mit 108,58 Runden. Und auch Dennis Hesse schaffte sich mit 107,71 Runden noch an Martin vorbei, da der M1 im Unterschied zur Celica problemlos durchhielt. Dem Vernehmen nach hatte hier der Clanchef zuvor alle Schrauben nachgezogen ;-))

Der Schleichende grottete sich mit dem Jota 3 Heats lang um den Kurs und kam erst in der 2. Hälft besser in Tritt. Mit langem Gesicht und schlechten 109,10 Runden endete der Lauf für ihn. Andreas Schweighardt hatte diverse Probleme mit dem Kurs und war ähnlich begeistert von der Gruppe 4 - 102,67 Runden.

Gehetzt, aber gewonnen - Lamborghini Jota von Martin Oelschlegel . . .

Blieben die Stars der besten Startgruppe. JanS wurde zwei Mal unverschuldet abgeschossen und kam deshalb nach - ansonsten fehlerfreier Fahrt - über 111,57 Runden nicht hinaus. Martin Oelschlegel hielt sich aus allen Zwistigkeiten heraus und blieb mit dem Jota und 112,44 Runden erneut knapp vor JanS . . .

Den Auftakt des letzten Drittels fuhren Johannes Rohde (M1) und Andrea Fischer (Jota). Beide zeigten erneut eine Top-Leistung. Johannes schaffte spitzenmäßige 111,12 Runden und auch Andrea konnte sich mit 108,12 Runden erneut steigern. Schwere Zeiten für Patrick also . . .

Ausgeliehen zum Erfolg - der ex-Knuth M1 von Johannes Rohde . . .

HaJü Eifler und Claus Uebach vertrauten in Startgruppe 10 beide auf BMW M1 Technik. Claus erzielte 106,68 Runden und schloss damit einen für ihn eher unbefriedigenden Renntag halbwegs ordentlich ab. HaJü hatte hingegen Attacke getankt und konnte in einem Aufwasch seinen Begleiter Johannes Rohde und seinen Lieblingsgegner JanS um wenige Teilstrich distanzieren. 111,68 Runden sollten zu Platz 6 in der Gruppe 4 reichen . . .

Patrick Fischer musste in der folgenden Startgruppe (lfd. Nr. 12) den Jota heftigst prügeln, um 110,32 Runden zusammen zu fahren und die familien-interne Ranglistenspitze zu behaupten.
Solche Sorgen quälten Michael Steindl mit dem BMW M1 nicht. Dafür aber ein abfliegender Käfer (vom Schleichenden), der den M1 erwischte und für verbogene Schleifer - ein Unbill des verlegten Hochflors in Ochenbruck – sorgte. Dieser Schaden zwang in der Folgezeit immer wieder zu kurzen Richtarbeiten, sodass nicht mehr als 108,84 Runden

möglich waren und Michael's Erfolgschancen ein zweites Mal ruiniert . . .

Das Finale der Gruppe 4 fuhren erneut Marcel Wondel und Ralf Christians aus. Und erneut ging's hauteng zwischen den Beiden zu. Am Ende entschied ein Abflug von Ralf's M1 das Rennen und Macel konnte den Jota um eine gute halbe Runde vorn halten (114,77 vs. 114,24) . . .

Die **Top 6** der **Gruppe 4** waren:
M.Wondel - R.Christians - R.Bergheimer - M. Oelschlegel / D.Sommer - H.J.Eifler

Gruppe 5 . . .

Martin Arnold als Gaststarter wollte die erste Richtschnur mit dem Toyota 2000 GT setzen. Er wurde in der ersten Startgruppe von Arnim Luckmann (BMW 3,5 CSL) flankiert. 110,55 Runden von Martin übertrafen knapp den Vorjahresbestwert von 109,78 Runden. Arnim kam hingegen mit dem CSL auf 104,13 Runden.

„a long's fuhrwerk" - Celica Liftback von Thomas "long" Lange . . .

Thomas „Long" Lange und Dennis Hesse fuhren beide die Celica LB in der Gruppe 5. In Heat 1 lagen beide heftig, aber fair im Clinch, bis sich der Junior absetzen konnte und „Long" dazu einen Abflug verzeichnete. Damit war der Youngster ganz vorn - und fiel zum Ende von Heat 2 weit zurück, als der Hinterachsträger sich löste. Ca. 3 - 4 Runden kostete halt die Instandsetzung . . . Am Ende erzielte Thomas 107,78 Runden und Dennis 99,57 Runden, da er zwischenzeitlich erneut in die Box musste . . .

Die Gäste Andreas Schweighardt und Schleichender waren die Nächsten im Ring. Andreas wollte Erfahrungen sammeln und der Schleichende das langsamste Auto schnellstmöglich hinter sich bringen. Der Skyline des Schleichenden erzielte 108,71 Runden - der Capri von „Schweiky" 105,3 . . .

Blieb am Ende von Drittel Eins das Duell der zwei 365 GT4 BB von JanS und Heimchamp Martin Oelschlegel. Martin ließ sich vom alten Hasen JanS hetzen und büßte recht früh eine Menge Grip ein. Dennoch hielt er die Spitze und erreichte 111,88 Runden. JanS blieb mit 111,12 Runden nur knapp zurück . . .

Weiter ging's mit dem Parforce Ritt von Johannes Rohde. Der Ferrari 365 GT4 BB machte ihm richtig Spaß und die erreichten 111,60 Runden bedeuteten vorerst Platz 2. Andrea Fischer im Lamborghini Miura konnte da nicht ganz mithalten. Die 106,17 Runden waren dennoch mehr als zufriedenstellend . . .

Es folgte das Pech von Claus Uebach. Der Motor des Capris ging nach 71,57 Runden fest. Bis dahin war Claus mit der Leistung des Boliden mehr als zufrieden. Somit blieb HaJü Eiflers BMW 320 turbo als Einziger Gruppe 5 Renner übrig. Gute 108,66 Runden lief der 320 turbo - und der Schleichende grinste das erste Mal an diesem Tag . . .

In Durchgang 7 kam die Stunde des Michael Steindl. Nach Überprüfung auf Moosgummireste vor dem Start ging der Ferrari 365 GT4 BB überirdische 115,60 Runden. Eine tolle Messlatte für den folgenden Rest des Feldes !! Patrick Fischer brachte den Miura nicht ganz soweit - bei 110,17 Runden war Schluss . . .

So richtig dramatisch machten es anschließend Ralf Christians und Marcel Wondel. Beide Ferrari 365 GT4 BB rollten nach packendem Kampf bei 116,13 Runden aus. Erst unter Zuhilfenahme von rechtem Winkel und Messbrett wurden Marcel 2mm Vorsprung attestiert . . .

In Mitte von Durchgang 9 musste Mario Steinacher den 320 turbo in die Box bringen. Der Leitkielhalter hatte sich gelöst (78,24 Runden). Derweil war Jörg Fischer mit der Celica LB gut unterwegs und „endete" bei 104,54 Runden . . .

Den nächsten Durchgang gingen Bernd Holländer (365 GT4 BB) und Martin Schmeusser (Ford Capri). Der Capri erhielt übrigens die beste B-Note für den eingesprungenen Rittberger von der Brücke. Das Rennergebnis war mit 107,61 Runden hingegen nicht ganz „Spitze“. Bernd hingegen verzeichnete mit 109,04 Runden in der „falschen Gruppe“ seinen Tagesbestwert . . .

Dieter Sommer (Ferrari 365 GT4 BB) und Helmut Reinschlüssel (Ford Capri) balgten sich in der vorletzten Gruppe lange Zeit Kopf an Kopf. Am Ende setzte sich Helmut knapp mit 111,42 zu 110,17 Runden durch.

Sommerwagen passend zum Wetter - 365 GT4 BB von Dieter Sommer . . .

Das Finale sollte gleichzeitig die Entscheidung um den „Süd“-Titel in der Gruppe 5 bringen. Stephan Schmeusser brachte den 3,5 CSL an den Start und fuhr letzte Rille. Reiner Bergheimer fuhr „Standard“, einen Ferrari 365 GT4 BB. Reiner ließ sich zu keiner Zeit die Butter vom Brot nehmen und belegte mit 113,41 Runden den vierten Rang in der Gruppe 5 Tageswertung. Stephan’s 110,29 Runden katapultierten ihn hingegen aus dem Dreikampf um die Spitze der „Süd“ Gruppe 5 - der Punktrechner musste nur noch zwischen Martin Oelschlegel und Reiner entscheiden . . .

Die **Top 6** der **Gruppe 5** waren:
M.Wondel - R.Christians - M.Steindel - R. Bergheimer - M. Oelschlegel - J.Rohde

Ende . . .

Wer dachte, mit der letzten Startgruppe sei der Renntag vorbei, sah sich getäuscht. Zum Einen gab’s die übliche Tagessiegerehrung, von den „West“-Jungs durchgezogen, damit „Dutch“ i Ruhe den Jahresabschluss für den Süden aufstellen konnte. Neben ein paar markigen Sprüchen gab es für die Top 3 der Tageswertung einen Pokal sowie zwei Tombolapreise.

Es folgte die Jahresabschluss Siegerehrung des Südens,, in welche die folgenden Herren einzubeziehen waren:

Gruppe 2
Ralf Grüning .....410,91 Punkte
Reiner Bergheimer .....370,31 Punkte
Stephan Schmeusser.....353,04 Punkte

Gruppe 4
Reiner Bergheimer .....395,94 Punkte
Ralf Grüning.....311,55 Punkte
Stephan Schmeusser.....298,64 Punkte

Gruppe 5
Reiner Bergheimer .....365,81 Punkte
Martin Oelschlegel.....362,83 Punkte
Stephan Schmeusser .....335,15 Punkte

Für den Sieger der ProCar Wertung, Michael Steindl, steuerte der Westen den Preis - einen Spiegel mit BMW M1 Motiv - bei; großes MERCI, Katja !!

Pokale „Süd“ - der Dunlop Turm wurde jedoch nicht vergeben . . .

Blieb zum Schluss des offiziellen Teils die Tombola für die „Süd“-Jungs, welche mit zahlreichen und schönen Sachpreisen gefüllt war.

Um die teilweise doch recht weite Heimfahrt nicht mit leerem Magen antreten zu müssen, wurde abschließend noch in gemütlicher Runde der restliche Speisenvorrat vernichtet. Das besänftigte nicht nur den Magen, sondern sorgte - bedingt durch den tiefen Schwerpunkt - auch für die satte Straßenlage auf der Heimreise . . .

Bleiben wieder einmal die Credits übrig. Es war schon eine Mammutaufgabe, dieses Event zu stemmen !!

Die Rennorganisation erledigten „Süd“ und „West“ gemeinsam, angefangen von der technischen Abnahme, über die Startaufstellung bis hin zur Auswertung. Das Ganze lief routiniert und problemlos ab, als würde man dies seit Jahren einmal monatlich so betreiben. Stellvertretend für alle, die aktiv geholfen haben, geht hier der Dank an die „Technikchefs“ Reiner Bergheimer und HaJü Eifler sowie selbstredend an den Chef im Ring Bernd Holländer, der sicherlich am gestrigen Sonntag erst einmal ausgeschlafen und entspannt hat. Verdient hat er’s allemal . . .

Applaus für’s Catering . . . ;-))

Kommen wir zum Ochendingser Catering. Es hat in den letzten eineinhalb Jahren nichts an Qualität und Freundlichkeit verloren. Dafür unterlagen die Jungs und Mädels um den Küchenchef Ecki bedingt durch Wetter und die Teilnehmerzahl einer harten Bewährungsprobe - die einmal mehr ganz selbstverständlich und souverän gemeistert wurde. Alle Sterne dieser Welt also für Ecki !!

Fehlt noch das **Fazit**: Es war ein rundum gelungenes Gruppe 245 Meeting. Wetter, Bahn, Organisation und Catering - alles bestens ! Die Spitzenkräfte aus Süd und West ebenso dichtauf wie die mittleren Reihen - ganz der Erwartungshaltung des Schleichenden entsprechend. Lediglich zwei Mal technisches Pech verhinderte Michael Steindl’s Attacke auf die Herren Wondel und Christians, die sich somit - teilweise extrem knapp - einmal mehr durchsetzen konnten.

Etliche West-Jungs taten sich mit den 18 Volt ein wenig schwer. Die Motoren, nur an 20V gewohnt, vollbrachten nicht immer die erwarteten Leistungen. O-Ton HaJü: „ich hör’ im Slotcar immer einen lachen . . .“ ;-)) Ferner verzeichneten etliche West-Piloten Blasen an den Fingern, da die Regler auf der Suche nach Power regelrecht ausgequetscht wurden . . .

Die Überraschung des Renntages stammte jedoch aus dem Westen: „Bruder Johannes“ (Rohde) belegte die Ränge 10, 8 und 6, was in der Addition Platz 7 ergab - das hatte nun wirklich niemand erwartet; am allerwenigsten aber Johannes . . . ;-))

Alles weitere gibt’s hier:

Rennserien Süd / Gruppe 2, 4 und 5

Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5

Sponsoren

Automobilminiaturen
Car-On-Line
Checkered Flag
Slotfreaks

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870
eMail - M.Förster

GD-Cartuning
Jens Scaleracing
Motor Modern
Meister Serv. Dienst

Michael Ortmann
56736 Kottenheim
Tel. 02651 / 41992
eMail - M.Ortmann

Rennpiste Duisburg
Rennserien West
eMail - U.Schöler
Skipspeed

Tamiya Deutschland
Umpfi’s Slotbox
Das Werk

Classic Formula Days

1. Lauf am 28. Mai 2005 in Solingen

geschrieben von Lupo

...der Tag für alle Liebhaber der klassischen Formel 1 von 19... dazumal bis z.Zt. zum Jahrang 1965. Entgegen einiger Vermutungen öffnete Andres Meier seinen AMS Rennbahnshop Solingen pünktlich um 9.00 Uhr; also genau 2 Stunden vor den offiziellen Öffnungszeiten.

Kompakt . . .

- **6 Starter waren in je 2 Klasse am Regler**
- **Andreas Meier siegt in beiden Klassen**
- **es war ein erholsamer Classic Formula Day**

Adresse
AMS Solingen
Gasstr. 54a
42657 Solingen

Url
AMS Rennbahn Shop Solingen

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 30,0m lang

Vorgeplänkel . . .

Andreas Meier lieferte unverzüglich nach Öffnung des Renncenters die gewünschte Stromversorgung von 10 Volt für das Training in die Schienen. Keiner wollte anfangs so recht die Strecke unter die Räder nehmen. So wurden erstmals die Rearengine Boliden der Jahre 1961 bis 1965 betrachtet. Erst nachdem Andreas Meier die 50er Jahre Formel als „Fred Feuerstein Autos“ bezeichnete sollte nun getestet werden.

Andeas Huth, Taffy Ulrich und Peter Hartmann

Schnell stellte sich heraus, das für die Frontmotor Formelfahrzeuge = VSC Formelfahrzeuge mit 10V gefahren werden kann. Jedoch die 2te Formelklasse – die Heckmotorfahrzeuge - sollte mit 12V gefahren werden.

Slotcars und Technik . . .

Die Autos für die 1ste Formelklasse sind analog zum Reglement der VSC von Thomas Willner aufgebaut**.** Daher waren hier bekannte Fahrzeuge aus der VSC zu sehen.

Die 2te Formelklasse die **„Vintage Formula Rearengineboliden“** bis zum Jahrgang 1965 wurde technisch an die erste Klasse angelehnt. Um scalemäßig den Originalboliden zu entsprechen, wurde die Bodenfreiheit auf 2mm gesenkt, die Raddurchmesser auf mind. 25/26 mm (vorne/hinten) sowie die breite auf min. 8mm für vorne und max. 12mm für hinten festgelegt.

Cooper T73 von Taffy Ulrich . . .

BRM von Peter Hartmann (Leihfahrzeug) . . .

Ferrari 156 Sharknose von Peter Hartmann . . .

Cooper von Ingo Heimann . . .

Lotus 18 "Monaco" von Andreas Huth . . .

Vintage Formula Frontengine. . .

Gestartet wurde in 2 dreier Gruppen, versetzt um je eine Spur. Die erste Startgruppe mit Andreas Huth (Spur 1), Sascha Laukotter (Spur 3) und Taffy Urlich (Spur 5) bewegten ihre 50iger Jahre Formula Boliden bei 10V um die Strecke. Nach dem ersten Turn lagen Andreas und Sascha noch dicht auf. Taffy haderte mit seiner Aufhängung an der Vorderachse. Hier hat er wohl zu harte Federn eingebaut und musste sich 4 Runden Rückstand im ersten Turn gefallen lassen. Nach den 6 Spuren war nun folgendes Ergebnis zu verbuchen. Andreas Huth mit 183,47 Runden, Sascha Laukotter 179,01 und Taffy Ulrich mit 169,75 Runden.

Die zweite Startgruppe startete nun mit folgender Besetzung. Peter Hartmann (Spur 1), Andreas Meier (Spur 3) und Ingo Heimann (Spur 5). Andreas Meier setzte sich auf Leihfahrzeug langsam aber sicher Runde um Runde von seinen beiden Verfolgern ab. Peter Hartmanns Ferrari mit Balsaholzbody konnte das geringe Karosseriegewicht nicht in entsprechende Bodenhaftung und Speed umsetzen. Ingo Heimann mit seinen dicklichen Vanwall - das Auto sah aus, als ob hier ein 1:20 Maßstab gewählt wurde, aber auch das 1:1 Fahrzeug ist dementsprechend - fuhr unauffällige und gleichmäßige Turns. Andreas Meier konnte seinen Heimvorteil in 191,46 Runden umsetzten, gefolgt von Ingo Heimann mit 183,78 und Peter Hartmann mit 173,78 Runden.

„dicklicher" Vanwall von Ingo Heimann . . .

In beiden Startgruppen waren nur 3 Einsetzer nötig, die vor herrschendem Arbeitsmangel sich dem interessanten Renngeschehen widmeten.

Vintage Formula bis 1965 Rearengine

Die erste Startgruppe mit Ihren Rearengine Formula bis Baujahr 1965 nahm um kurz nach 14:30 Uhr die Strecke unter die Räder. Peter Hartmann (Spur 1), Taffy Ulrich (Spur 3) und Sascha Laukotter (Spur 5) bildeten die erste Drei. Bis zum 4ten Turn führte Taffy die Startgruppe mit 2 Runden Vorsprung vor Peter an. Sascha war bereits jetzt schon weit abgeschlagen. Im 5ten Turn kämpfte sich Peter an Taffy heran und beendete diesen mit Rundengleichstand. Die letzten 5 min. bzw. der 6te Turn war zwischen Peter und Taffy ein Herzschlagfinale. Mal führe der eine, dann der andere. Peter konnte sich zum Schluss mit 194,78 zu 194,21 Runden vor Taffy behaupten.

In der zweiten Startgruppe starteten Andreas Huth, Andreas Meier und Ingo Heimann. Andreas Meier nutzte mit dem Leih BRM sein Heimvorteil über die Konstanz aus, jedoch musste er sich den heftigen Attacken von Ingo erwehren. Ingo hatte seinen Cooper erst am Tage vor diesem Rennen fertig gestellt, so dass

er hier sein Roll Out erhielt. Hätte Ingo die Möglichkeit/Zeit gehabt, die optimale Abstimmung für das Fahrwerk zu erarbeiten, wäre es nicht nur bei der schnellsten Rennrunde in dieser Klasse für Ihn und seinen Formelboliden geblieben. Teilweise hatte es den Anschein, als ob Ingo mit seinen Mitstreitern spielen wollte. So endete die Zweite Startgruppe mit 205,56 für Andreas Meier, gefolgt von Ingo Heimann mit 203,51 und Andreas Huth mit seinem nach dem VSC-Reglement aufgebauten Lotus 18 „Monaco“ 188,74 Runden.

Ende . . .

Der Tagesieg ging mit 397,02 Runden an Andreas Meier, gefolgt von Ingo Heimann mit 387,29 und Andreas Huth mit 372,21 Runden.

Danken möchten wir nochmals allen Teilnehmern an diesem Lauf, die trotz der kurzfristigen Terminierung den Weg zum AMS Rennbahnshop Solingen gefunden haben. Besonderer Dank gilt auch Familie Meier von AMS Rennbahnshop Solingen, welche allen Teilnehmern einen klasse und entspannten Renntag bereitet hat.

Tagessieger - Andreas Meier . . .

Der nächste Lauf der CFD findet am Samstag, den 5. November 2005, in den Räumlichkeiten der Scuderia Siegen statt. Naheres werdet Ihr an dieser stelle zu einem späteren Zeitpunkt lesen können.

Trans-Am

1. Lauf am 29. Mai 2005 in Dortmund

geschrieben von Freddy Külpmann

Stellt die Hitze den Start der Trans-Am in Frauge ???
Auf dem Weg nach Dortmund stellten wir uns diese Frage, der Himmel zeigte sich von seiner schönsten Seite, bis heute kaum Voranmeldungen bekommen und die Hitze heute morgen deutete wieder auf einen heißen Tag hin.

Um kurz vor neun in Dortmund angekommen, wurden auch schon von der Rennmannschaft des Slotpoint aus Herzebrock begrüßt. Sind wir also doch nicht alleine !

Was dann an Fahrzeugen für beide Klassen auf die Bahn gestellt wurde, ließ einem schon mal die Nackenhaare hochstehen. ;-)

Im Großen und Ganzen wurde schon eine bunte Palette an Fahrzeugen geboten. Die Abnahme verlief ruhig und es mussten nur ein paar Fahrer zur Nacharbeit weggeschickt werden.
Nach der Abnahme gab es noch ein kleines Fahrerbriefing, um dann gegen 12:20 Uhr mit dem Start der Qualifikation zu starten. Diese brachte folgendes Ergebnis:

1. Schulz, Dirk 9,430
2. Strässer, Thomas 9,438
3. Körner, Björn 6,665
4. Bickenbach, Hans 9,676
5. Jeserich, Yves 9,746
6. Hämmerling, Bernd 9,964
7. Rehm, Andreas 9,985
8. Kranefuß, Martin 10,159
9. Külpmann, Freddy 10,272
10. Schweizek, Thomas 10,279
11. Woitas, Michael 10,317
12. Kestenus, Gerd 10,371
13. Berster, Jürgen 10,604
14. Grabow, Günter 10,638
15. Miebach, Willi 10,907
16. Grabow, Dennis 10,985

Trans-Am bis 2 Liter . . .

Die daraus resultierende Startgruppe war mit 5 Fahrern belegt: Dennis Grabow, Willi Miebach, Günter Grabow, Jürgen Berster und Gerd Kestenus. Die 5 stürmten vom Start aus los, als ginge es um ihr Leben, was natürlich nach ein paar Kurven ein wenig entzerrt wurde. Am Ende konnte sich Jürgen “Skip“ Berster vor Günter Grabow und Willi Miebach mit 98,20 Runden durchsetzen.

In der 2. Gruppe startete der in der DSC-West getestete Käfer von Freddy Külpmann. Läuft der Käfer heute auch oder muss er sich seinem Erzrivalen Michael Woitas geschlagen geben ? Weitere Starter der 2. Gruppe waren: besagter Michael Woitas, Thomas Schweitzek, Martin Kranefuß und Andreas Rehm.

Andreas Rehm hatte auf Porsche gesetzt und damit einen guten Griff getan. Zieleinlauf: Andreas Rehm vor Martin Kranefuß und Michael Woitas. Der Käfer machte hingegen mit seinen schlecht geschliffenen Reifen seinem Ruf als Heckschleuder alle Ehre. ☹

Nun treten die Besten der Quali an. Mit Bernd Hämmerling, Yves Jeserich, Hans Bickenbach, Björn Körner, Thomas Strässer und Dirk Schulz standen die Champs der Trans-Am am Start. Yves trat mit einem von Freddy aufgebauten 1600er Celica an und fuhr, als hätte er Großes vor, was mit einem 4. Platz belohnt wurde. Der Sieg in der kleinen Klasse ging an Thomas Strässer vor Dirk Schulz und Hans Bickenbach.

Trans-Am über 2 Liter . . .

Nach dem Zieleinlauf der kleinen Klasse wird die Startaufstellung für die große Klasse übernommen, die heute zum ersten mal 6 Minuten pro Turn läuft. Im Vorfeld wurden schon Fraugen laut ob der Wagen diese Distanz durchhält? Die 36 Minuten Fahrzeit schaffte jeder Wagen, nur die Fahrer hatten teilweise mit der nun herrschenden Hitze zu kämpfen.

In der ersten Gruppe hatten die Einsetzer einen harten Job zu erledigen, so hart wurde um die beste Platzierung gekämpft, die Willi Miebach für sich vor Dennis und Günter Grabow erzielen konnte. Somit gingen die ersten drei Plätze ans Slotpoint.

In der 2. Gruppe konnte sich Björn Körner vom Start an absetzen, gefolgt bis in den letzten Turn von Freddy Külpmann und Michael Woitas. Das Duell Külpmann/Woitas wurde ca. 2 Min. vor Ende durch einen Einsetzer entschieden, der den Külpmann-Camaro in die falsche Bahn setzte was einen Vollgaseinschlag nach sich zog. Durch ein loses Inlett kam der Camaro nicht mehr richtig auf Touren und so konnte sich Michael Woitas den 2. Platz sichern. 1. Björn Körner, 2. Michael Woitas, 3. Freddy Külpmann.

In der letzen Startgruppe konnte sich Thomas Strässer (gähn) vor Hans Bickenbach und Dirk Schulz den Sieg sichern.

Mit 16 Startern, jeder Menge schöner und schneller Autos, leckerer Grillwurst ging wieder ein netter Nachmittag zu Ende.

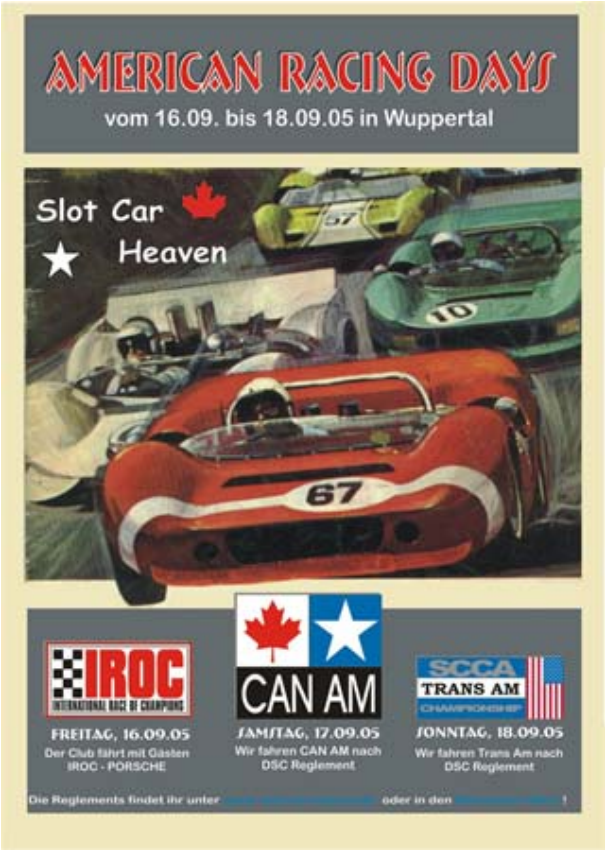
Der nächste Lauf findet am 19.06.2005 auf der bis dahin fertig gestellten Bahn der SRG-Neuwerk statt.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Trans-Am

American Racing Days

16. bis 18. September 2005 in Wuppertal

Die Ersten American Racing Days im Wuppertaler Heaven finden dieses Jahr vom 16.09. bis 18.09 statt.



Das Rennplakat für die 1. Auflage der ARDs im Slotcar Heaven . . .

Die Rennserien des Westens sind für viele Motorsport-Kategorien ausgelegt, man kann Nascar, moderne GTs, Gruppe 2/4/5, DTM Autos jeden Alters, Vintage Formel und Sportwagen bis Baujahr 64 fahren.
Nur für die von vielen geliebten Sportwagen und Prototypen der sechziger und siebziger Jahre, und hier insbesondere die Can-Ams, gab es keine Möglichkeit diese im Rennen zu fahren. Seit der DSC West hat sich das geändert und man sah beim ersten Rennen in Kamp-Lintfort eine erstaunliche Anzahl von Fahrzeugen, die auch schön in ein Can-Am Starterfeld passen. Dass die Liebe zu den Can-Am-Bausätzen weiterhin groß ist, zeigen die Verkäufe der Fein-Design Kits von K.-H. Hornberg und die immer wieder interessanten Gespräche an den Can-Am Stammtischen. So ähnlich sieht das bei den Trans-Ams aus. Hier hat sich im letzten Jahr die Rennserie von Freddy fest etabliert und sorgt mit den Vorbildfahrzeugen der kleinen Trans-Am bis 2,5 l und mit der großen Trans-Am der V8-Boliden für volle Startfelder.

Der Spaß der Fahrer an den amerikanischen Fahrzeugklassen ließ im Heaven die Idee aufkommen, ein reines Rennwochenende mit amerikanischem Flair zu veranstalten.

Freitag, 16. September 2005

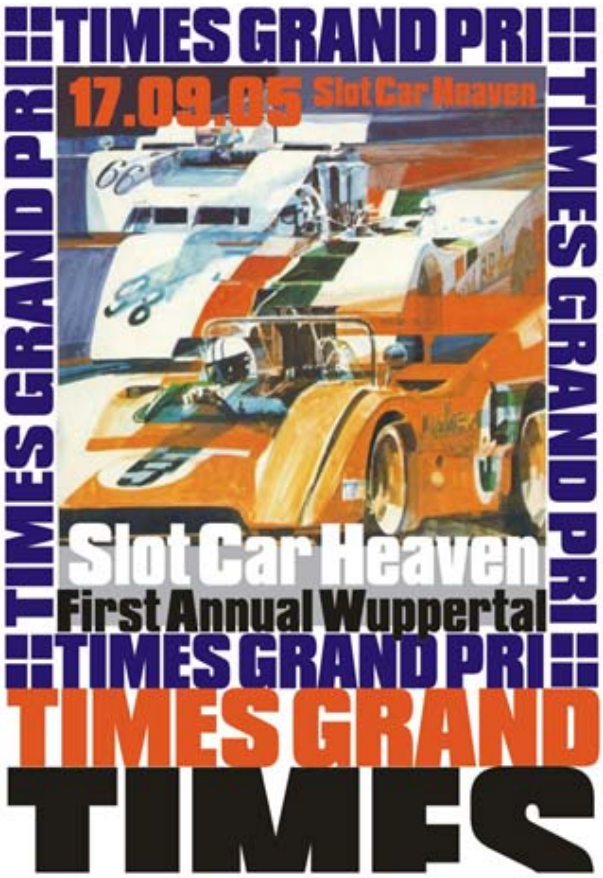
Als Einstieg wird am Freitag die Clubserie des Heaven mit den 911er Porsche nach amerikanischem Vorbild gefahren (vgl. WWW Nr. 15). Bei dem Rennen der IROC-Serie wird, da das ganze Wochenende den DSC Regularien unterstellt wird, der Wagen mit dem 13 D Motor gefahren. Dieses Rennen soll jedoch nicht als reines Clubrennen gefahren werden, sondern die Jungs in Wuppertal freuen sich auch über Gäste, die an dem Rennen teilnehmen, wenn sie ein geeignetes Fahrzeug besitzen.
Das Fahrzeug muss nicht die IROC Bemalung und Bedecalung aufweisen, es sollte aber schon ein 911er sein der in den Abmessungen den startenden Fahrzeugen entspricht, wie zum Beispiel 1974er Porsche RS 3,0.

Für Gäste mit Gaststartercharakter gilt das DSC Reglement, für Stammfahrer das strammere IROC Reglement. Das Reglement findet ihr auf der Website www.slot-car-heaven.de
Die bei diesem Rennen erfahrenen Punkte gehen nicht in das Gesamtergebnis des Wochenendes ein. Diese Punkte werden jedoch in der Clubserie des Heaven gewertet, das Rennen ist der erste von 7 Läufen bis zum März 2006.

Samstag, 17. September 2005

Am zweiten Renntag werden in Wuppertal einmal die wunderschönen Wagen der kanadisch-amerikanischen Can-Am Rennserie gefahren. Auch hier ist das Reglement an die DSC angelehnt.
Gemäß Ausschreibung sind nur Fahrzeuge zugelassen, deren großes Vorbild in der Can-Am von 1966 bis 1974 gefahren ist. Referenz für verwendete Modelle sind die „Grids and Results“ aus dem Can-Am Buch von Pete Lyons.
Die Fahrzeuge nach Vorbild 1966 und 1967

und die legendären Big-Banger werden in einer Sonderwertung starten. Es werden bei diesem Event auch Fahrzeuge der Interserie zugelassen. Die Fahrzeugwahl nach diesem Vorbild erfolgt bitte in Absprache mit der Rennleitung. Reglement gemäß DSC große Klasse für alle Fahrzeuge !!



Für die Can-Am ist der Samstag reserviert - dafür gibt's sogar ein eigenes Plakat . . .

Die Ausschreibung ist für reine Can-Am Wagen erstellt - wenn jedoch jemand mit einem vor Can-m Wagen aus 1965 (z.B.: Chaparral 2C) antritt, darf er nach Absprache mit der Rennleitung mitspielen. Die Rücksprache wg. einer Fahrzeugauswahl aber bitte nicht erst am Renntag vornehmen, sondern im Vorfeld. Für die Zusage der Starterlaubnis eines Fahrzeuges ist ausschließlich Michael Wagner zuständig. info@checkered-flag.de

Sonntag, 18. September 2005

Der Sonntag im Heaven ist der dritte Tag der ARD im Heaven und hoffentlich nicht Wahltag in Deutschland. Der Terminvorschlag der momentan gehandelt wird ist nicht mit uns abgesprochen und der Gerd hat garantiert nicht in die Terminübersicht in den Rennserien West geschaut. Dieser Tag ist im Heaven den Trans-Am vorbehalten. Der Club freut sich, dass das Rennen im Rahmen der überregionalen Trans-Am Serie von Freddy Külpmann gefahren wird. Es gelten an diesem Tag ausschließlich die Regeln der ausrichtenden Rennserie.

Die Ergebnisse der beiden Renntage werden erst einmal getrennt gewertet und mit Pokalen bedacht. Wir werden, von den Einzelwertungen unabhängig, das schönste Auto des Gesamtevents und den besten Fahrer prämieren.

Das Rennwochenende soll ein Rahmenprogramm mit Barbecue, Hot Dogs sowie Miller Beer und Cola haben. An diesem Wochenende heißt der Schrauberraum dann Paddock, die Einsetzer heißen Marshalls und die Strecke heißt Track.
Das Tragen von Cowboystiefeln und karierten Hemden ist für 2005 noch nicht vorgeschrieben, für 2006 ist aber vielleicht Kostümball angesagt !?!

Nun, Spaß beiseite, die Clubmitglieder aus dem Heaven wollen ein zünftiges Rennwochenende mit viel amerikanischem Flair auf die Beine stellen und freuen sich auf Teilnehmer und auf Gäste, die mal in eine solche Veranstaltung hereinschnuppern wollen.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / ARDs Wuppertal