

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 31 -
19. September 2005

Editorial

Moin Folks . . . das Wochenende brachte die neuen NASCARs in Bad Rothenfelde ans Rennen und die ersten American Racing Days (ARD) in Wuppertal.

Die Ausgabe 31 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet mittels eines Beitrages von Michael Wagner vom letzteren Event und gibt eine Vorschau zum 5. Lauf der GT/LM am kommenden Sonntag in Kamp-Lintfort. Ergänzend erfolgt ein letzter Trainingshinweis für's DSC-West Finale am 9. Oktober 2005 sowie ein

paar Infos zum OGP in Mettmann, der vom 6. bis 9. Oktober 2005 über die Bühne geht . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- ARD in Wuppertal
16. bis 18. September 2005
- DSC-West
4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund
- GT/LM-Serie
5. Lauf am 25. September 2005 in Kamp-Lintfort
- Oldtimer Grand-Prix 2005
vom 6. bis 9. Oktober 2005 in Mettmann

ARD in Wuppertal

16. bis 18. September 2005

Ein langes Rennwochenende liegt hinter uns, die ersten ARD im Wuppertaler Heaven sind gelaufen. Die Jungs vom Wuppertaler Heaven hatten Anfang des Jahres die Idee, auch in Wuppertal mal den 13 D-Motoren die Möglichkeit des Auslaufs zu geben. Auch im Westen gibt es eine Reihe von Jungs, die, zum Teil auch aus modellbauerischen Gründen, dem „Fox-Motor“ frönen, da mit dem kleineren Motor wesentlich schönere Interieurs gebaut werden können. Freddy, der sich für die 2005er Saison auch den DSC-Gedanken auf die Fahne geschrieben hatte, war schnell für die Idee geworben, die Trans-Am Serie des Westens in die ARD Wuppertal einzubinden.



Die ARDs sind los - nun auch im Bergischen . . .

Nun also an diesem Wochenende war es soweit. – Ein ganzes Wochenende lang 12-Volt-Spannung als Festeinstellung im Heaven.

Freitag, der 16.09.05

Den Start am Freitagabend bildeten die Oster-eier, die IROC-Porsche nach Heaven-Reglement.- nur diesmal mit dem 13 D-Motor.

Für alle Starter ein Novum, da diese Fahrzeuge normalerweise vom schwarzen Carrera-Motor befeuert werden. Hier war an den Tagen vor den Rennen auch von den Jungs, die diese Fahrzeuge sonst souverän vorne bewegen, der Satz zu hören: „Wie übersetzt man denn diese Autos?“. So wurden in den Tagen vor dem Rennwochenende viele „Geheimtrainings“ gesehen und vermeldet und keiner wusste so richtig, welche Zeit denn eine gute war. Im Vorfeld also eine Zeit der Ungewissheit, wo man selber stand.

Am Renntag erschienen dann 11 Jungs mit ihren Boliden bei der Abnahme, die diesmal in technischer und optischer Hinsicht von Uwe Drevermann und Olaf Seifarth geleitet wurde.

- Business as usual, bis auf Kleinigkeiten keine besonderen Vorkommnisse.

Der Lauf der IROC mit dem „kleinen“ Motor war auch gleichzeitig der erste Lauf der neuen IROC-Saison 2005/06, die aber allen anders lautenden Gerüchten zum Trotz mit dem „Carra“-Motor gefahren wird.

11 Fahrzeuge am Start, für unsere Clubserie ok, aber für ein Event mit Namen ARD ein wenig mager, da wir das Reglement auch für andere 911er geöffnet hatten, die in den Abmaßen ähnlich sind. Sei's drum, Spaß hatten wir dennoch und die Bahn im Heaven kann man auch mit nur 5 Aufsetzern betreiben, nur schnell müssen die Jungs dann halt sein. Nach der Quali über 1 Minute war die Startaufstellung fürs Rennen klar:

1. Andi Baum
2. Ralf Christians
3. Stephan Bolz
4. Werner Bolz
5. Jan Päppinghaus
6. Andreas Päppinghaus
7. Holger Schimmelpfennig
8. Udo Kaina
9. Hartmut Schur
10. Olaf Seifarth
11. Hans Manegold

Nach zwei fairen Rennen über 6 mal 4 Min mit spannenden Zweikämpfen und einem bis zum Schluss spannenden Duell um Platz 2 war dann das erste Rennen der ARD im Heaven gelaufen. Der IROC-Champion und gleichzeitig der Führende der IROC-Serie im Heaven stand fest. Hier die Wertung des Rennens mit den Runden:

1.	Andi Baum	156,90 Runden
2.	Stephan Bolz	155,46 Runden
3.	Ralf Christians	155,43 Runden
4.	Werner Bolz	153,73 Runden
5.	Udo Kaina	148,35 Runden
6.	Jan Päppinghaus	148,06 Runden
7.	Holger Schimmelpfennig	145,76 Runden
8.	Hartmut Schur	143,76 Runden
9.	Andreas Päppinghaus	143,12 Runden
10.	Olaf Seifarth	139,36 Runden
11.	Hans Manegold	139,14 Runden

Nach dem Rennen wurden in geselliger Runde die Pokale für die ersten Drei und der Pokal für das schönste Auto vergeben. Der Pokal für das schönste Auto ging diesmal nach „Käsepicker-Wahl“ durch alle Teilnehmer an das schöne Auto von Werner Bolz.

Dieses Auto hat Werner so schon durch die komplette Saison 2004/05 gefahren, ohne größere Blessuren davonzutragen. Glückwunsch an die Pokalempfänger! Glückwunsch an die Jungs aus dem Heaven, die das Experiment „IROC goes Fox“ mitgemacht haben, das faire Rennen hat auch der Rennleitung Spaß gemacht. Es war ein harmonischer Abend.

Samstag, der 17.09.05

Der Tag der Can-Am im Heaven, - viel Vor-geplänkel, viele Willensbekundungen, doch am Morgen um 9.00 Uhr beim Aufschließen des Heavens wirklich keine Ahnung über mögliche Starterzahlen. Hier ging's Michael Wagner genau wie bei den Stammtischen:

Can-Am ist ein Thema, die Zahl der verkauften Kits ist außergewöhnlich hoch, viele bauen Can-Am Autos, doch wie viele der Kunden würden mit einem solchen Wagen starten? Im Laufe des Morgens füllte sich der Heaven, die Kaffeemaschine leistete wacker ihren Dienst, doch viele der Fahrer waren ohne Koffer gekommen.

Schick für den Kaffee- und Brötchenumsatz, schlecht jedoch für die Starterzahlen.

Doch nicht alle waren zum Kaffee gekommen, ein paar Jungs hatten ihre Koffer dabei und wollten sogar auch noch mit ihren Autos spielen.

So hatten wir bei der Abnahme 12 Autos beisammen, genug, um ohne „Bettelaufsetzer“ ein Rennen zu fahren, - Klassenziel erreicht.



Dem Kollegen Nick Speedman wird hier gerade von UweD das Reglement vorgelesen - er selbst hat's halt nicht drauf und reagiert dennoch fassungslos ... ☺ ☺

Nach problemloser Abnahme durch Uwe Drevermann und einer Qualifikation ging es dann an die zwei Rennen des Tages, da jeder Fahrer 2mal starten konnte mit einem Regrouping der Startaufstellung für das zweite Rennen.

Die A46 mit einer Spontan-Tagesbaustelle hatte mal wieder die Anreise eines Teils der Teilnehmer verzögert und so wurde die Qualifikation einiger Teilnehmer mit 0 Runden Zeiten gewertet, also gar nicht. Dies traf auch Patrick Fischer, der somit in der schlechteren Startgruppe antreten musste.

Da jedoch beide Startgruppen sehr sauber und rücksichtsvoll fuhren und es deswegen äußerst selten zu Chaosituationen kam, war dies nicht von großem Nachteil und die Startaufstellung zum zweiten Rennen brachte ein gewohntes Bild, wo alle da standen, wo man sie vorher erwartet hatte.

Beim Rennen fiel auf, dass die extrem gut vorbereiteten Fahrer und Reifen beim zweiten Rennen ein wenig abbauten, die Jungs aus der zweiten Reihe jedoch sich eingefahren und ihr Trainingsdefizit wettgemacht hatten und im zweiten Turn bessere Runden- und Gesamtzeiten hinlegten.

Hier die Gesamtrundenzahlen und somit die Endwertung der CanAm im Heaven:

1. Andi Baum	Porsche 917	316,40 Rd.
2. Dirk Schulz	Porsche 917	310,84 Rd.
3. Patrick Fischer	GT 40	306,72 Rd.
4. Uwe Drevermann	Carrera 6 (kK)	303,52 Rd.
5. Jörg Stephan	BRM 154	297,44 Rd.
6. Ingo Heimann	Lotus 30 (kK)	290,48 Rd.
7. Hartmut Schur	Lola T70	290,12 Rd.
8. H.Schimmelpfenn.	McLaren M8	288,61 Rd.
9. Rolf Krause	March 707	284,49 Rd.
10. Volker Schwedt	GT 40	280,98 Rd.
11. Kai Uwe Schott	Alfa 33/3	278,74 Rd.
12. Andreas Huth	Lola T 160	277,78 Rd.

Für die ersten Drei gab es natürlich Pokale, für Uwe Drevermann als Sieger in der kleinen Klasse einen Sonderpokal und das schönste Auto wurde in der „Käsepickermethode“ durch alle Teilnehmer gewählt. Dieser Pokal ging an Jörg Stephan aus dem Heaven, der den wunderschönen Can-Am BRM von Karl-Heinz Hornberg zu einem 20-Punkte-Slotcar zusammengebaut hatte.



Nach „Wupperwelle“ nun „Käsepicker“ - da behauptete noch jemand, man sei nicht kreativ unter der Schwebbahn . . .

Auch bei dieser Jury wurde das herausragende Modell von Rolf Krause unterbewertet, da es modellbauerisch eine Herausforderung ist, aus einem Statik-Kit von Academy ein annähernd maßstabsgerechtes Auto zu bauen.

An diesem Renntag waren auch Karl-Heinz und Edeltraut Hornberg im Heaven zu Gast. Hier wurden die ersten Abgüsse des 33/3 Coda Lunga präsentiert. Bald können auch die Le-Mans-Liebhaber ihr erstes Hornberg-Modell in die Vitrine oder auf die Bahn stellen.

Alles in Allem ein schöner Tag im Heaven, viele Zuschauer und viele Willensbekundungen - mal sehen was draus wird.

Es wurde viel über eine CanAm-Serie gesprochen und es gibt neue Ideen, ich halte Euch auf dem Laufenden.

Resümee vom Samstag: Can-Am im Heaven auf Plastik mit Zippelzappel lässt sich fahren, kein Bruch oder Kernschrott, -----halt nur wenige Starter und die Jungs mit dem wahren Can-Am Spirit trauen sich nicht, hier ihre Autos aus dem Koffer zu holen, aber es gibt Ausnahmen.

Sonntag, der 18.09.05

Der Sonntag der ARD wäre fast gecancelt worden, da der Rennserienchef plötzlich erfahren hatte, dass er an diesem Termin nicht kann. Die Stille Post und ein telefonischer Rundruf haben das Rennen jedoch möglich gemacht und alles konnte so bleiben, wie es war.

Im Heaven wurde am Sonntag Trans-Am gefahren. Das Reglement nach Freddys Rennserie mit den Sonderpokalen des Heaven.

Auch hier gab es zu Beginn ein ängstliches Bangen ob der Starterzahlen.

Der Erste am Sonntagmorgen um 8.42 Uhr war unser Gerd, ein Wuppertaler Clubmitglied, welcher telefonisch um Einlass nachfragte. Um 8.51 Uhr, bei der Ankunft der Skip-Gang, war unser Gerd dann verschollen und wir warten noch heute auf ein Lebenszeichen. Gerd, wenn du diese Zeilen liest, bitte melde dich nicht bei Jörg Wontorra, sondern bei uns!

Die Fahrzeugabnahme der Wagen lag an diesem Tag in den Händen von Dirk Schulz und Thomas Strässer. Resümee - keine besonderen Vorkommnisse

Eine Quali musste nicht gefahren werden, da das Ranking aus der Serie vorlag. Es wurde zuerst die kleine Klasse gefahren, Laufdauer 3 Minuten. Beide Startgruppen fuhren sehr sauber und es gab wenig Abflüge und Chaosituationen.

Ergebnis der kleinen Klasse:

- | | |
|--------------------|------------|
| 1. Werner Bolz | 100 Punkte |
| 2. Dirk Schulz | 98 Punkte |
| 3. Dennis Hesse | 96 Punkte |
| 4. Thomas Strässer | 94 Punkte |
| 5. Patrick Fischer | 92 Punkte |
| 6. Hans Bickenbach | 90 Punkte |
| 7. Andreas Rehm | 88 Punkte |
| 8. Hartmut Schur | 86 Punkte |
| 9. Günther Grabow | 84 Punkte |
| 10. Dennis Grabow | 82 Punkte |
| 11. Michael Woitas | 80 Punkte |
| 12. Willi Miebach | 78 Punkte |
| 13. Michael Moes | 76 Punkte |
| 14. Jürgen Berster | 74 Punkte |



Hier noch einträchtig vereint - das Starterfeld der Trans-Am . . . der spätere Sieger lauert hinten in der Mitte . . .

Dieses Ergebnis ergab nun die Startaufstellung der großen Klasse vor, die jedoch in 6- Minuten-Turns gefahren wurde.

Ergebnisliste für die große Klasse:

- | | |
|--------------------|------------|
| 1. Werner Bolz | 100 Punkte |
| 2. Dennis Hesse | 98 Punkte |
| 3. Thomas Strässer | 96 Punkte |
| 4. Patrick Fischer | 94 Punkte |
| 5. Hans Bickenbach | 92 Punkte |
| 6. Dirk Schulz | 90 Punkte |
| 7. Jörg Stephan | 88 Punkte |
| 8. Hartmut Schur | 86 Punkte |
| 9. Michael Moes | 84 Punkte |
| 10. Andreas Rehm | 82 Punkte |
| 11. Michael Woitas | 80 Punkte |
| 12. Dennis Grabow | 78 Punkte |
| 13. Jürgen Berster | 76 Punkte |
| 14. Günther Grabow | 74 Punkte |
| 15. Willy Miebach | 72 Punkte |



Geschlossene Gesellschaft - während die Kleinen rennen, bleiben die Großen eingesperrt . . .

Die Pokale wurden für die addierten Rundenzahlen der beiden Läufe vergeben. Sie gingen an:

1. Werner Bolz
2. Dennis Hesse
3. Thomas Strässer

Den Pokal für das schönste Auto bekam nach „Käsespickermethode“ Jörg Stephan mit seinem Mustang. Die Pokale für dieses Rennen wurden vom Club "Slot Car Heaven" gesponsort.

Den Gesamtstand der Rennserie TransAm wird Freddy wieder auf seiner Homepage veröffentlichen, wenn er von der IAA wieder da ist.

Auch dieser Renntag war wieder sehr harmonisch und hat, so glaube ich jedenfalls, viel

Spaß gemacht. Die Jungs vom Slotpoint haben mit einem 4 Mann-Team die weiteste Anreise hinter sich gebracht und auf dem Track des Heaven ohne ein Vortraining eine respektable Leistung gezeigt. Die Jungs um Skipspeed sind immer für einen schönen Renntag gut und im Heaven immer herzlich willkommen.

Die Teams Slotpoint und Skipspeed wurden nochmals explizit von den Heaven-Jungs zu unserem Adzwentz-Gruppe C-Teamrennen am 26.11.05 eingeladen.

Credits:

Danke für die Helfer der Veranstaltung, die sich um die tadellose Rennleitung, Zeitnahme, Verpflegung, Spüldienst und das sonstige Drumherum gekümmert haben, mit Euch machte eine Mammutveranstaltung Spaß.

Danke an Elke für drei Tage Dauerstress.-souverän wie immer !

Es wird nächstes Jahr wieder diese ARD geben, diesen Termin findet ihr ab nächste Woche in der Terminplanung der Rennserien West.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / ARDs Wuppertal](#)

Infos zu den einzelnen Serien bieten folgende Rubriken:

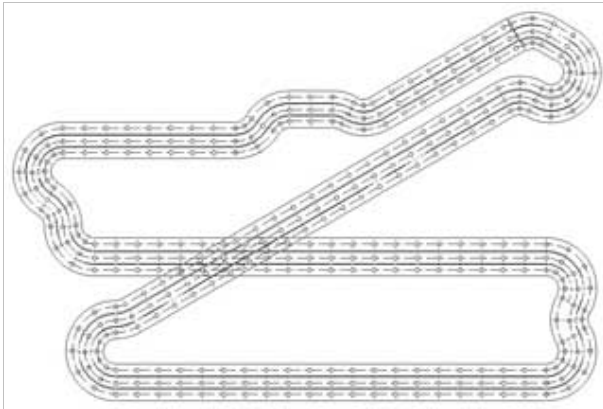
[WWW Nr. 15 mit Beitrag zur IROC Serie](#)

[Rennserien West / DSC-West](#)

[Rennserien West / Trans-Am](#)

DSC-West

4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund



ScaRaDo Layout - noch 2 Mal trainierbar . . .

Das Finale der DSC-West am 9. Oktober im Dortmunder ScaRaDo naht mit Riesen-Schritten.

Der Chef in Ring Uwe Pfaffenbach hat für den Plan-Reifen-Kurs in Dortmund noch zwei weitere Trainingstermine reserviert. Mehr gibt's dann aber nicht mehr - außer natürlich dem Renn-Sonntag-Früh . . . ;-))

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Training für das DSC-West Finale am 9. Oktober 2005:

Adresse

ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

URL

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Zeitplan

Samstag, 24. September 2005

ab 14:00h Trainingsmöglichkeit (bis ca. 18:00h)

Samstag, 8. Oktober 2005

ab 14:00h Trainingsmöglichkeit (bis ca. 18:00h)

GT/LM-Serie

5. Lauf am 25. September 2005 in Kamp-Lintfort

Die „Meisterbahn“ ist eigentlich nicht mehr neu, wurde aber dennoch von der GT/LM bislang nie befahren. Am kommenden Sonntag ist es aber endlich soweit - Werner's wilde GT/LM-Reiter fahren gen Kamp-Lintfort . . .



Rollt derzeit auf P4 - der 30-Punkte BMW V12 LMR von Buchs / Bickenbach . . .

Die schnelle Strecke am Niederrhein ist ganz ohne den Kurvenradius 1 designt, sodass Spätbremsler dort voll auf ihre Kosten kommen.

Darüber hinaus dürfte K-L wieder viel Spannung bereit halten, da dort ein knapper Ausgang aufgrund des holzbahn-ähnlichen Charakters traditionell zum guten Ton gehört - zumindest für alle diejenigen Folks, die „Links“ und „Rechts“ schon fehlerfrei auseinander halten können . . . ☺ ☺

Bei noch drei ausstehenden Rennen (zusätzlich noch Duisburg und Wuppertal) müssen langsam ein paar Worte zum Ausgang der Meisterschaft verloren werden. Jan Uhlig / Mirko Weber haben die Führung übernommen; die zwei anstehenden Rennen am heimatlichen Niederrhein sollten den direkten Verfolgern Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel noch gute Chan-

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

cen zur Aufholjagd bieten, bevor es zum Finale nach Wuppertal geht.

Spätestens dort schlägt dann die Stunde von Stephan und Werner Bolz, die ebenfalls noch in den Kampf um die Spitze eingreifen können. Je nach Engagement und Aufsteh-Verhalten am Renntag müssen eventuell Siggie Jung und Ingolf Weber noch mit auf die Rechnung für den Fight um die Treppchen-Plätze gesetzt werden . . .

Auf den Rängen 4 bis 10 ist einmal mehr noch nichts entschieden - und wird auch so schnell nichts geklärt sein. Zu unterschiedlich ist hier die Tagesform und zu dicht auch das Leistungsverhältnis . . .



Der Morgan Plus 8 - noch rechtzeitig fertig . . . !?

Für etwas Würze im Starterfeld sorgen in K-L zwei Teams aus der Duisburger Rennpiste. Jan Nowicki / Thomas Reich sollen mit dem Porsche 911 GT2 Attacke fahren. Dazu kommt ein „Exoten-Team“, besetzt mit Ronald Eidecker und dem Pistenchef himself. Hier ist der Einsatz eines Morgan Plus 8 geplant. Aber ob der noch rechtzeitig fertig wird . . . !? . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / GT/LM-Serie](#)

Zeitplan

Dienstag / Donnerstag, 20. / 22. Sept. 2005

ab 20:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 24. September 2005

ab 16:00h freies Training

Sonntag, 25. September 2005

ab 09:00h Training

ab 10:15h technische Abnahme

ab 12:30h Rennen

Oldtimer Grand-Prix 2005

vom 6. bis 9. Oktober 2005 in Mettmann

Nachdem zwischenzeitlich die Ausrichtung des Oldtimer Grand-Prix in Mettmann auf der Kippe stand, steht es jetzt verbindlich fest: auch in 2005 wird es wieder einen OPG geben. Werner Bolz hat ein paar neue Mitstreiter verpflichten können, sodass es beim ursprünglichen Termin und Fahrplan bleibt.

Mittlerweile ist das Programmheft erstellt; die verkürzte Nennfrist läuft. Anmeldeschluss ist der 28. September 2005. Wer nach diesem Datum noch meldet (ist bis 2 Std vor Rennbeginn möglich), darf zwar mitfahren, geht aber sowohl bei der großen Tombola als auch beim Buffet am Samstag Abend leer aus . . . ☺ ☺



Das offizielle Veranstaltungsfoto für den OGP 2005 - ein Porsche 904 aus dem Hause Spicker

Gravierende Änderungen im Ablauf oder Reglement sind für 2005 nicht zu vermelden; ein Blick auf das aktuelle Reglement lohnt jedoch allemal . . . ☺ ☺

Denn Doppelstarts sind künftig nicht mehr erwünscht und es sind Originalchassis zu verwenden - d.h. Eigenbauten oder Chassismischungen müssen zu Hause bleiben . . .

Auch werden den Formel-Rennwagen jetzt Mindestraddurchmesser vorgeschrieben . . .

Und als weitere Sonderwertung wird im Rahmen der GT-Klasse eine 36D-Inliner-Klasse ausgefahren.

Ach ja, selten in diesen Zeiten: **das Nenngeld pro Klasse wurde gesenkt !!**

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / OGP Mettmann](#)