

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 36 -

24. Oktober 2005

Editorial

Moin Folks . . . jetzt hat auch das Wetter auf „Herbst“ umgeschaltet - die wirkliche Slotracing Jahreszeit kann beginnen . . . Für die Ausgabe 36 der „**WILD WEST WEEKLY**“ bedeutet dies jedoch keine Änderung. Sie erschien auch im heißen Sommer ☺ ☺

Die meiste Arbeit hatte erneut Nick Speedman, der dem Vintage Slot Classic Finale in Siegen beiwohnte . . . Darüber hinaus kündigt sich der 6. und vorletzte Lauf der GT/LM-Serie am kommenden Samstag in der Duisburger Rennpiste an. Hierzu lästert der Schleichende ein bisschen ab. Der hat auch am Wochenende gleich beide Veranstaltungen von slotvision und des Rennbahnclubs Arnsberg besucht.

Rund machen das Bild die Vorankündigungen zum Schöler Chassis Workshop in Siegen, dem Endlauf der Craftmans Trucks in

Moers sowie der Rennserien des Slotpoint - alle finden am kommenden, verlängerten Wochenende statt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Vintage Slot Classic
7. Lauf am 22. Oktober 2005 in Siegen
- Visions of Speed
am 23. Oktober 2005 in Siegen
- Tag der offenen Tür
am 23. Oktober 2005 in Arnsberg
- DSC-Slotpoint 2005
4. Lauf am 28. Oktober 2005 in Herzebrock
- Porsche Cup 2005
3. Lauf am 29. Oktober 2005 in Herzebrock
- GT/LM-Serie
6. Lauf am 29. Oktober 2005 in Duisburg
- Schöler Chassis
Workshop am 29. Oktober 2005 in Siegen
- Craftmans Truck Serie
7. Lauf am 31. Oktober 2005 in Moers

Vintage Slot Classic

7. Lauf am 22. Oktober 2005 in Siegen

geschrieben von Nick Speedman

Spannung bis zum Schuss . . .?!

Durch die gewollte Verlängerung der Saison mit 7 Einzelläufen bei zwei Streichergebnissen war nicht vorhersehbar, wer für die Saison 2005 den VSC Master Titel abräumen wird.

Nach dem Punktstand bzw. dem Erfolgsbarometer hatten Holger Grzanna und Thomas Strässer mit je 8 Laufsiegen die größten Chancen auf den Titelgewinn.

Wie es zum Titelträger bei den Freunden von der Scuderia Siegen kam und wie zum Ende gefeiert wurde klärt der nachfolgende Bericht.

Wie immer war die Scuderia exzellent auf den Renntag vorbereitet. Schon früh am Samstag war der Clubraum durch trainingswillige stark bevölkert.

Kompakt . . .

- **Thomas Strässer zeigte sich nervenstark und wird zum zweiten VSC Master gekürt; Holger Grzanna ist Vizemaster, knapp vor Bernd Hämmerling.**
- **Alle wurden nach dem Rennen reich beschenkt.**
- **Th. Strässer siegt in der Formula, die beiden Sportsklassen wurden zur Beute der Siegener Clubkameraden.**

Strecke . . .

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

Url

www.scuderia-siegen.de

Strecke

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

Vorgeplänkel . . .

Wenn die Gewissheit mitschwingt, am Ende des Renntages für die Saison mit einem Sachpreis beschenkt zu werden, kommen auch die Racer nochmals zusammen, die gerne an anderer Stelle über den/ihren Ausstieg aus der Serie sprechen. Wir haben uns jedenfalls über jeden Starter gefreut. Mit jenem, der kurz vor dem Start eintraf konnten wir die Anzahl von 27 Racern notieren. Als alle ihren Schrauberplatz eingenommen hatten, teilten sie sich in das Lager der Kämpfer und Leistungswilligen und der Genießer.

Die Gefolgsleute von Thomas Strässer (SRC Oberberg) hatten als einzige am Vorabend ihre Fahrzeuge auf die Besonderheiten der Sieger Holzbahn abgestimmt.



Das große Warten am Ende des Renntages auf das Endergebnis . . .

Thomas Strässer war es nicht recht, dass der Berichterstatter schon an einem Rennbericht arbeitet, der ihn als den sicheren Sieger betrachtete. Thomas wollte mir glaubhaft mitteilen, dass nur ein Getriebeschaden alle Bemühungen vernichtet.

Zu Erinnerung die Situation vor dem ersten Rennstart des Tages:

- Bernd Hämmerling führt aktuell mit 698 Punkten die Master Wertung an. Er könnte max. 714 Punkte erzielen.
- Holger Grzanna hat 686 Punkte aufzuweisen und könnte auf max. 724 Punkte kommen.
- Thomas Strässer hat bisher 578 Punkte. Er könnte max. 728 Punkte erreichen.

Bei der Betrachtung hatte ich jedoch nicht berücksichtigt, dass die Scuderia Fahrer sicher in der Lage sind, einen oder mehrer Laufsiege an diesem Tage zu holen.

Slotcars und Technik . . .

Auch diesmal wurde Th. Willner durch H. Grzanna bei der Erfüllung der technischen Abnahme unterstützt. Bei der Vorstellung der eingesetzten Slotcars machte es den Eindruck, als wollte keiner ein Risiko eingehen, in dem er mit einem soeben fertig gestellten Fahrzeug das Rennen aufnimmt. Aber wie immer gibt es auch Ausnahmen, z.B. hatte Thomas Willner für die Sports Klasse eine sehr schöne 289 Cobra aufgebaut und Uwe Drevermann setzte eine Lola T70 ein. Emanuel Vandenryt startete mit einem Jaguar XKSS.



Aufstellung der Preise zum Ende des Renntages

. . .

Die Formula . . .

. . . startet kurz nach 12:00h in vier Startgruppen. Zum Auftakt bildete sich die Gruppe aus U. Drevermann E. Vandenryt, S. Laukotter, Rolf Krause, Th. Schweizek und J. Wingenden. Die beiden Clubkameraden Emu + Uwe starten voll durch und legten dauerhaft 21 Runden vor. Zum letzten Turn wurde Uwe nicht sachgerecht umgesetzt, sodass es beim Restart zu einem immensen Einschlag führte. Uwe musste seinen Alfa mit einem Klebeband am Chassis fixieren um dann wieder den verlorenen Boden aufholen. Nach 127,16 Runden rollte Uwe als 2. aus. Emu konnte den Lauf ohne Defekte für sich entscheiden.

In der nächsten Startgruppe gingen direkt 7 Fahrer an den Start, da Robert Ehl, nach der Zukunftsinvestition, jetzt auch einen Stadtplan von Siegen zu besitzen, den Weg zur Scuderia gefunden hatte. Mit Robert starteten U. Schwellenbach, P. Hartmann, Skip Berster, Nick Speedman. Robert Willner und Andreas Huth. Nach einigen Runden hatten alle mal Bekanntschaft mit der Randbefestigung der Strecke gemacht und es lief ganz flüssig bis:

Skip bei seinen Ferrari 156 F 1 das rechte Vorderrad verloren hatte. Alle Einsetzer konnten dann in der Folge mithilfe die Vorderachse wieder in den Radträger einzuschieben. Nach drei Umläufen erwischte der Defektteufel auch den Berichterstatter. Mit zu großen Getriebeispiel gestartet, war jetzt das Kronrad nur noch eine zahnlose Landschaft. Für einen Kronradwechsel war nichts vorbereitet und daher konnte die Devise nur Durchhalten heißen. Andreas gab dem Nick den entscheidenden Tipp, den Bahnstecker für die Bremse zu ziehen. Somit fuhr der Vanwall mit schleifender Kupplung doch noch hinter Peter Hartmann und Udo Schwellenbach auf den dritten Platz in der Startgruppe.

In der dritten Startgruppe ging es schon um etwas; und somit konnten U. Pfaffenbach, Nick Hartung, mit Günter Benecke, Taffy, Kai-Uwe Schott, und Thomas Willner um einen guten Stand in der Endabrechnung kämpfen. Durch viele Terrorphasen geprägt setzte Günter Benecke mit 130,44 Runden eine neue Bestmarke gefolgt von Uwe Pfaffenbach mit knapp 5 Runden Rückstand.

Die Startgruppe 4 läutete dann den shoot-down unter den drei Titelaspiranten ein. Nach nur kurzer Fahrt dezimierte sich das Feld durch technische Defekte bei Th. Vössing in Runde 12 und bei Holger in Runde 28. Es war schon eigenartig, dass jetzt nur noch Bernd und Thomas Strässer sich aufmachten, möglichst viele Runden abzuspulen. Ob Thomas den erlösenden Zuruf, dass er kurz vor Schluss die bisherige Richtmarke von 130 Runden, aufgestellt von Günter Benecke, überschritten hatte, gehört hat, ist nicht überliefert. Jedoch gingen die ersten 50 Punkte auf das Konto von Thomas Strässer.

Die Top 5: Th. Strässer, G. Benecke, B. Hämmerling, E. Vandenryt, U. Drevermann

Endstand der VSC Formula. . .

- Holger Grzanna, 3 Siege 238 Pkt
 - Bernd Hämmerling 236 Pkt
 - Thomas Strässer 3 Siege 232 Pkt
- von erreichbaren 250 Pkt

62mm Sport/Prototypen . . .

. . . in dieser Klasse werden immer die großen Fahrkünstler die Führenden sein, weil die ge-

ringe Spurbreite ein präzises Fahren erfordert. Holger Grzanna hat bereits 3 Laufsiege (2x SiP + 1 x ScaRaDo) errungen. Thomas konnte sich in dieser Klasse zweimal als Sieger eintragen. Zudem vertrauen beide Kontrahenten auf den Scarab Mark II als optimale Fahrzeuglösung. Auch hier wurden die Fahrer in vier Startgruppen aufgeteilt.

In der ersten Startgruppe gingen Henning Reuter und Uwe Drevermann als Clubkameraden zu Werke. Henning machte es den Mastertitelanwärter extrem schwer, in dem er Rekordverdächtige 140,42 Rd. vorlegte. Uwe ließ seinen Porsche 904 GTS bei 136,28 Rd. auslaufen.

In der folgenden Startgruppe setzte sich, der sonst mit dem Catering beschäftigte Emanuel Vandenryt mit 136,18 Rd. durch.

Udo Schwellenbach dominierte die dritte Startgruppe mit 135,40 Rd.. Mit nur zwei Teilstrichen Abstand folgt Günter Benecke mit seinem 356er Spider, der durch einige Berührungen einen Teil der seitlichen Front einbüßte. In der 75 mm Klasse gelingt Udo ein noch knapperes Ergebnis mit einem Teilstrich Vorsprung zum folgenden Thomas Strässer.

Die vierte Startgruppe besteht aus den schon bekannten Führenden in der Mastergesamtwertung mit Bernd, Holger, Jens und Thomas. Während der 6 x 3 min. entbrannten einige packende Situationen. Schlussendlich konnte Thomas Strässer sich mit 137,31 Rd. absetzen. Jens hielt Holger in Schach, und Bernd wurde von Thomas Willner gejagt. Der Laufsieg und die 50 Punkte konnte keiner Henning Reuter mehr entreißen.

Die Top 5: H. Reuter, Th. Strässer U. Drevermann, E. Vandenryt, J. Themsfeld

Endstand VSC Sports 62 mm. . .

- 1. Thomas Strässer 2Siege 244 Pkt
 - 2. Holger Grzanna, 3 Siege 236 Pkt
- punktgleich mit
- 2. B. Hämmerling 3 x 2. Plätze 236 Pkt
- von erreichbaren 250 Pkt

75mm Sport/Prototypen. . .

. . . während die Auswertecrew mit Kai-Uwe als Controller und Mithelfer des Berichterstatters den neuen Zwischenstand in der Master Gesamtwertung verteilte, konzentrierten sich

die Anwärter auf den Mastertitel auf ihren entscheidenden Lauf in der 75 mm Sports Klasse. Nur den späteren gewerteten Sieger Günter Benecke hatte keiner auf der Rechnung. Vor allen Dingen nicht, weil er nicht wie üblich mit einem breiten/flachen Prototypen antritt, sondern seinem Ferrari 250 GTO II die Treue hält. Aber auf der Heimbahn ist doch eine andere Welt. Warum er der gewertete Sieger war ? Uli Hütwohl ebenfalls von der Scuderia markierte die Referenzzeit mit seinem gestandenen DSC Fahrzeug vom Typ MB 300 SLR. Jedoch wurde seine Leistung von erreichten 141,73 Rd. nicht gewertet, da er nicht zu den VSClern gehört. Aber nochmals herzlichen Dank für die großartige Vorstellung in der ersten Startgruppe, die nur noch Skip Berserter ins vordere Mittelfeld brachte.

In der nächsten Startgruppe legte Emanuel Vandenryt (Scuderia) wieder eine saubere Leistung hin und überschritt schon mal die 137 Rundenmarke.

Die Startgruppe 2 sah wie oben erwähnt Günter Benecke mit 140,18 Runden als den überragenden Sieger. Aber dahinter kämpfte Uwe Pfaffenbach mit Taffy Ulrich um jeden erreichbaren Teilstrich. Taffy konnte zwar den Uwe nicht mehr überholen, lieferte aber das wohl lupenreinste Rennen in der 75 mm Klasse ab.



auf der Heimbahn in der 75 mm Sports siegreich - Günter Benecke . . .

Die Startgruppe eins sollte nun die Entscheidung in der Masterwertung erbringen. Alle gingen äußerlich mit großer Ruhe an die Sache heran. Doch bald war erkennbar, dass nicht Holger Druck auf Thomas machte, sondern Udo Schwellenbach. Er nutzte die Gunst der Stunde um Thomas wertvolle Punkte zu entreißen. Holger hatte schon bereits die Verfolgung abreißen lassen. So kam es wieso häufig, das nach Ablauf von 6 x 3 min. Fahrtzeit der

Lotus 30 von Udo um einen Teilstrich länger auslief und somit Thomas nur 46 weitere Punkte für die Masterwertung einfuhr. Dies reichte für den Gesamtsieg der VSC Sports 75 mm Klasse. Udo Schwellenbach erreichte in seiner Lieblingsklasse bei 5 Einsätzen 5 x den 2. Platz und wurde damit Vize bei den 75 mm Sports.

Die Top 6: U. Hütwohl (N.G.), G. Benecke, U. Schwellenbach, Th. Strässer, E. Vandenryt, H. Grzanna

Endstand VSC Sports 75 mm. . .

- 1. Thomas Strässer 4 Siege 246 Pkt
 - 2. Schwellenbach 5 x 2. Plätze 238 Pkt
 - 3. Holger Grzanna, 2 Siege 228 Pkt
- von erreichbaren 250 Pkt

wer ist nun der VSC-Master 05. . ?!

. . . ein klein wenig Geduld mussten alle noch aufbringen, bis die Resultate zusammengefügt waren. Aber die Tendenz war schon klar, und den Zweit- und Drittplatzierten ging jetzt so manch verpasste Chance durch den Kopf. Der noch nicht verkündete Master blieb in aller Bescheidenheit ruhig und gelassen, nachdem das Auswerteteam Thomas Willner gebeten hatte bereits mit der Siegerehrung der einzelnen Klassen zu beginnen.

Aber dann stand das Ergebnis fest und die Siegerehrung für den Master könnte beginnen.

Der Master der Saison 2005 ist Thomas Strässer mit insgesamt 722 Punkten nach 15 gefahrenen Einzelläufe ohne Inanspruchnahme eines Streichresultates.



Der VSC Master Thomas Strässer mit den nächstplatzierten Holger Grzanna und Bernd Hämmerling . . .

Endstand VSC Master 05. . .

• 1. Thomas Strässer	722 Pkt
• 2. Holger Grzanna	702 Pkt
• 3. Bernd Hämmerling	700 Pkt
• 4. Jens Themsfeldt	626 Pkt
• 5. Uwe Pfaffenbach	566 Pkt
• 6. Günter Benecke	554 Pkt
• 7. Udo Schwellenbach	546 Pkt
• 8. Thomas Vössing	536 Pkt
• 9. Kai-Uwe Schott	496 Pkt
• 10. Thomas Willner	480 Pkt
von erreichbaren 750 Pkt	

Thomas Willner hatte, wie bei der VSC üblich, für alle Teilnehmer die vier Läufe mitgefahren sind, einen gleichwertigen Saison-Preis zusammengestellt. Diesmal war es eine Resine Abguss des Alfa Romeo SZ (Super Sprint Zagato), der speziell für den Rennsport konzipiert war und ab 1960 mit einigen Änderungen mit 1,3 ltr. Motor ausgeliefert wurde. Ergänzt wurde das Geschenk durch einige Kleinteile (Tiefziehscheiben werden noch nachgeliefert) verschiedener Spender, wie Ralph Klose, Thomas Schweizek, Uwe Schöler und Michael Ortman. Die Urkunden wurden wie immer von Alexander Ehl vorbereitet.

Mit dem Alfa ZS empfehlen wir uns als Markenpokal und als Rahmenrennen für die von Taffy und Pithart durchgeführten Classic Formula Days (CFD). Vielleicht lassen sie sich erweichen.



Thomas Willner + Nick Speedman danken allen Teilnehmern . . .

was bringt die Zukunft. . .?!

...sicherlich einige moderate Veränderungen in der Auslegung des Reglements, mit dem Ziel, die Vorbereitungszeiten der VSCLer zu einem Renntag zu verkürzen. Daher bitte ich alle, die damit liebäugeln ab 2006 bei uns mitzufahren, bis zur Klärung der Randbedingungen, ihre Bauprojekte etwas zurück zustellen.

In Kürze werden wir zu unseren angekündigten VSC Stammtisch einladen. Voraussichtlich dürfen wir hierzu den 1:24 Abend bei Michael Wagner in Wuppertal nutzen. Danach werden wir sicherlich über die Anzahl der Rennen und die möglichen Bahnen informieren.

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, wird der Berichterstatter, die bisherige Aufgabe der Ergebnisführung an Thomas Schweizek übergeben. Thomas arbeitet sich zu meiner Freude und Entlastung in den Bereich der Auswertung ein.

Ende . . .

Unser Dank geht an die Familie Vandenryt des ausrichtenden Clubs Scuderia Siegen, die unter der Mithilfe aller Familienmitglieder uns den Renntag so angenehm wie möglich gestaltet haben.

Ergänzend darf ich die VSCLer, die über die notwendige Sachkenntnis in der Bedienung des Rennbahnmanagements verfügen, auffordern, doch zukünftig freiwillig Mithilfe beim Rennablauf zu leisten. Die früheren Mitstreiter von ScaRaDo, die immer kompetent und zackig bei jeder der Rennveranstaltungen mitgeholfen haben, werden so bald nicht mehr zu uns zurückkehren.

... die VSC geht weiter am 10.12.05 mit dem Langstrecken Team Rennen bei der Scuderia Siegen. . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Tag der offenen Tür

am 23. Oktober 2005 in Arnsberg

Mitten in den Sauerbergen liegt Arnsberg, das bislang eher für seine Börse bekannt war. Gestern aber hat der **Rennbahnclub Arnsberg** seine neue Bahn mit einem Tag der offenen Tür offiziell eingeweiht: „Plastik, wie fast immer im Wilden Westen; 6-spurig und ca. 35m lang.“ - so steht's im Pflichtenheft der Strecke . . .

„Zügig zu befahren, ohne große Schwierigkeiten für Neueinsteiger und Gäste sowie bereits landschaftlich schön gestaltet“; das ergab der Besuch vor Ort.

Verbesserungsnotwendigkeiten !? Eigentlich kaum: Zusätzliche Schrauberplätze für größere Veranstaltungen können problemlos mobilisiert werden; die Kuchentheke war Nachmittags bestens bestückt und man fühlte sich auf Anhieb wohl. Lediglich die recht eng angebrachten Banden an den Außenspuren müssten noch ein wenig nach Außen wandern - hier haben's die 1:32er derzeit halt leichter als die „Großen“, welche schnell dort anschlagen und aus dem Tritt kommen . . .

Der Sonntag Morgen brachte für die Clubmitglieder gleich die erste Überraschung: Bereits vor der offiziellen Öffnungszeit standen etliche Dutzend Interessierte vor der Tür und warteten auf Einlass. Und der Strom der Besucher sollte bis zum frühen Abend nicht abreißen. Hier hatten Berichte im lokalen Rundfunk und der Presse den Boden ordentlich bereitet . . .

Die etablierte Szene des Wilden Westens ließ sich nicht ganz so heftig sehen, war aber dennoch nicht gänzlich abwesend . . . ☺ ☺

Den gesamten Tag über wurde abwechselnd von Kiddies und Erwachsenen Probe gefahren - und alle Beteiligten hatten sichtlich Spaß dabei; na ja vielleicht mit Ausnahme der Club-Mannschaft, die häufig das Einsetzen übernehmen musste . . . ☺ ☺

Somit wurde vom Rennbahnclub ein sehr positives Fazit gezogen. Überraschend viele, auch fremde Besucher - und damit das Potential an Mitgliedern von derzeit 12 deutlich weiter auszubauen . . .



Der Sauerlandring – flüssig zu fahren, 35m lang und sechs-spurig . . .

Visions of Speed

am 23. Oktober 2005 in Siegen

Die Chassis Bauer von **slotvision** gingen am Wochenende neue Wege, als sie unter dem Arbeitstitel „visions of speed“ eine Informationstag ausrichteten. Einerseits war die Veranstaltung in den großen Rahmen der Siegener „mediale 2005“ eingebettet und andererseits waren „richtige“ Fachvorträge im professionellen Approach zu hören . . .



Professionell aufgezogen - die Fachvorträge der Herren Slotvision (Thomas Spicker und Uwe Steingräber) . . .

Inhaltlich gab's ebenfalls etliches Neues zu vermelden:

- Ein neues „mach 32“ Chassis zielt auf die kleinen 1:24er bzw. auf die 1:32er Fraktion allgemein.
- Zwei neue, ergänzende Grundplatten, welche ohne Motorauschnitt auskommen, sollen den Freaks einer anderen Gewichtsverteilung Alternativen bieten.
- Graduelle Modifikation in der Serienproduktion sind angedacht. So z.B. die Auslieferung abgewinkelter Karosseriehalter, da die aktuell serienmäßige, flache Ausführung etlichen Folks scheinbar quer im Magen lag . . . warum eigentlich . . . !? !? . . . ☺ ☺
- Darüber hinaus wird intensiv an der Marketing Konzeption gefeilt. Näheres dazu demnächst in diversen Kinos . . .

Neben dem offiziellen Teil blieb ausreichend Raum für den Faktor Spaß. Ein 28m Dragstrip stellte Reaktionsgeschwindigkeit und Dosierungsvermögen im Zeigefinger unerbittlich auf den Prüfstand. Etwas ungewohnt für gelernte Scaleracer war die Auslaufzone des Strips: Die Slotcars landeten mehr oder weniger

ungebremst in einem großen, gepolsterten Fangsack . . . ☺ ☺



„It's a long way . . .“ - Dragstrip unendlich . . .

Dazu kam eine 4-spurige 25m lange Holzbahn, welche mit eigenen oder gestellten Slotcars befahren werden konnte.



Teststrecke – mobile 25m Anlage . . .

Und selbstredend kamen die informellen Benzingespräche nicht zu kurz . . . Altmeister Dieter Jens wurde schmählich von den Seinen im Stich gelassen (was hat er nur wieder ausgefressen !?), hielt die „sturmfreie“ Bude nicht aus und machte sich auf den Weg nach Siegen. Und wenn trifft er zuerst - noch draußen vor

dem Gebäude !? . . . den Schleichenden - armer Dieter . . . ☺ ☺ ☺

Jedenfalls waren Thomas Spicker und Uwe Steingraber permanent mit Beschlag belegt und standen Rede und Antwort zu slotvision und ihren Produkten.



Wenn Uwe sitzt, ist er genauso groß wie der Renningenieur . . . ☺ ☺ Die Zwei klären nachdenklich die wichtigen Fragen des Lebens . . .

Bleibt noch der Ausblick auf die neue Slotvision Web-Site, welche in der kommenden Woche ans Netz gehen soll. Folgt man den Ausführungen, welche Thomas und Uwe gestern Mittag gaben, wird hier eine moderne, aufwändige Konzeption umgesetzt, welche neue Maßstäbe für den Bereich des Slotracings setzen soll . . . Der Schleichende ist jedenfalls positiv und echt gespannt . . . !!

Das Fazit der „visions of speed“ zu ziehen fällt schwer. Der professionelle Auftritt war gut gemacht und souverän durchgeführt; der Schleichende fühlte sich an den Job erinnert und war beeindruckt. Für's Slotracing sind das eher „neue Methoden“ - wie sie beim breiten Publikum ankommen, bleibt abzuwarten . . .

Auch der infrastrukturelle Rahmen im Siegener Lyz war beeindruckend. Lediglich das Catering war schwach, lag jedoch nicht im Verantwortungsbereich von slotvision. Nur galt hier sicherlich die Binsenweisheit „leerer Bauch studiert nicht gern“ und ein bisschen Spielraum für Verbesserungen muss es schließlich auch noch geben . . . ☺ ☺

DSC-Slotpoint 2005

4. Lauf am 28. Oktober 2005 in Herzebrock

Porsche Cup 2005

3. Lauf am 29. Oktober 2005 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Am kommenden Wochenende ist es endlich wieder soweit. Der 4. Lauf zur DSC-Slotpoint findet am Freitag wie gewohnt um 20:00 Uhr statt. Am Samstag starten wir nach einer etwas längeren Pause den 3. Lauf des Porsche-Cup als Langstreckenrennen.

DSC-Slotpoint . . .

Beim letzten Rennen gingen 12 Fahrer an den Start. Frank Hermes gewann vor Andre Brock und Günter Grabow. Michael Brinkmann und Werner Lorenzmeier sind aus dem Urlaub zurück und werden wohl wieder ins Geschehen eingreifen.

Ob wir dann zum ersten Mal über 12 Starter sein werden? Wir werden es am Freitag sehen. Wird Aule wieder so stark wie im DSC-End-

lauf antreten? Kommt Frank, um den Sieg zu verteidigen, oder muss er zum Training der GT/LM in die Rennpiste nach Duisburg? Hmm - wir werden sehen, wie seine Entscheidung ausfällt . . .



Teilnehmer des letzten DSC-Slotpoint Rennens

Porsche-Cup . . .

Hier waren wir beim letzten Rennen, das am Samstag den 10.09.2009 stattfand, 16 Fahrer.

Auch dieses Mal steht fest, dass Lupo nicht teilnehmen kann. Wird die Familie Rietz ins Geschehen eingreifen? Ali hat ja einen sehr schnellen kleinen Porsche, hoffentlich muss er nicht Volleyball spielen. Für David sollte ein GT 2 gebaut werden, aber nichts Genaues weiß man.

So brodelt die Gerüchteküche weiter. Nur eines ist gewiss. Der 3. Lauf zum Porsche-Cup wird als Langstreckenrennen von 2*15 Minuten pro Spur ausgetragen. Dies hat auch zur Folge, dass wir bereits um 10:00 Uhr mit dem Rennen beginnen. Das freie Training findet am Freitag in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr gemeinsam mit den Startern des DSC-Slotpoint statt.



Detlef Timm beim Schrauben. - wo sind die letzten 10tel . . . !?

Anmeldung DSC-Slotpoint . . .

Die Anmeldungen haben bis spätestens 18:45 Uhr am Renntag zu erfolgen.

Es wird für den DSC Slotpoint ein Startgeld

Nachfolgend die Detailinformationen zu den Rennen am kommenden Freitag und Samstag:

Adresse

Slotpoint
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock
Tel.: 05245-9221800

URL

www.slotpoint.de

von 7,00€ bzw. 4,00€ für Monats-/ Jahreskarten-Inhaber erhoben.

Anmeldung Porsche-Cup . . .

Die Anmeldungen haben bis spätestens 08:45 Uhr am Renntag zu erfolgen.

Es wird für den Porsche - Cup ein Startgeld von 7,00€ bzw. 4,00€ für Monats-/ Jahreskarten-Inhaber erhoben.

Geld sparen? Geiz ist Geil!!! OK. Thomas wird Montag ein Posting ins Forum setzen, dort kann man sich vorab verbindlich für beide Rennen bis Donnerstag 24:00 Uhr anmelden.

Denkt an Eure Kohle, nutzt die Chance!!

Die Mannschaft vom Slotpoint kann so viel besser für das leibliche Wohl planen - denn dafür wird im Slotpoint bekanntlich bestens gesorgt.

Auf jeden Fall freut sich das Team vom Slotpoint, euch zu zwei supertollen Renntagen begrüßen zu dürfen.



Auch Markus hat trainiert, wird er im Porsche-Cup nun eingreifen . . . !?

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Porsche Cup - Slotpoint](#)

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang

Zeitplan

Freitag, 28. Oktober 2005

Die Startaufstellung erfolgt immer nach dem Gesamtstand. Neueinsteiger starten automatisch in der ersten Gruppe.

Freies Training gemeinsam mit den Fahrern des Porsche-Cup 15:00 Uhr – 19:00 Uhr

Fahrzeugabnahme 18:45 Uhr - 19:30 Uhr
Fahrerbriefing 19:45 Uhr
Start 20:00 Uhr

Samstag, 29. Oktober 2005

Freies Training 08:00 Uhr - 09:00 Uhr
Fahrzeugabnahme 08:45 Uhr - 09:30 Uhr
Fahrerbriefing 09:45 Uhr
Start 10:00 Uhr

Achtung Langstreckenrennen!!!

Wir fahren 2*15 Minuten pro Spur und werden je nach Teilnehmerzahl vor oder nach Mitternacht fertig werden.



Unsere Räuber freuen sich schon wieder auf viele Streicheleinheiten von euch.

GT/LM-Serie

6. Lauf am 29. Oktober 2005 in Duisburg

Die Rennpiste Duisburg ist traditionell Austragungsort der GT/LM-Serie, seit Werner Bolz dem Ganzen vor steht. Daran wird sich weder für 2005 noch für 2006 etwas ändern . . .

Folglich reisen die Teams der Serie am nächsten Samstag nach DU Hamborn, um die Rennpiste zu stürmen.

Harte Zeiten brechen an - was die Südkurve für Schalke, ist der Kreisel für die Rennpiste: Hier stehen die wahren Fans, verfolgen das Rennen gebannt am Monitor, erleben hautnah spektakuläre Abflüge und halten die Einsetzer nachhaltig von ihrem Job ab . . .

Die Folks der GT/LM werden nun final den Kreisel in dieser Form befahren. Abends nach dem Rennen fällt die letzte echte Herausforderung dieser Art im Wilden Westen der Spitzhacke zum Opfer und weicht einer neuen, entschärften Streckenführung . . .

Ansonsten ist über die Streckenführung in Duisburg wenig zu berichten. Der 35m-Kurs ist den handelnden Personen aus GT/LM und 245 bestens bekannt und bietet jenseits des Kreisels keinerlei wilde Herausforderungen . .

Wenden wir uns also den Teams und somit dem Kaffeesatz zu:

Die große Überraschung des Laufs in Kamp-Lintfort waren **HaJü Eifler / „Mike“ Severin**. Ein souverän heraus gefahrener Rang 4 ließ etliche Gesichtszüge entgleisen . . .



Die Überraschung von Kamp-Lintfort - Nissan GT-R auf Metris-Chassis von Eifler/Severin . . .

Nun schläft Freund HaJü seit Jahren unter den Plastikschienen der Rennpiste; müssen wir uns also erneut auf einen spektakulären Auftritt des Metris-Nissan GT-R gefasst machen . . . !?

Ebenfalls überrascht haben in Kamp-Lintfort **Jan Nowicki / Thomas Reich**: Ihnen hatte man deutlich mehr als den schließlich erzielten Rang 14 zugetraut. Aber die Vierten des Vorjahres in der Rennpiste dürften auf ihrem Heimkurs ganz anders auftreten als bei den Nachbarn am Niederrhein . . . !?



Auch eine Überraschung in K-L - Porsche 911 GT1 von Nowicki/Reich . . .

Gesprengt ist hingegen das Morgan Team **Ronald Eidecker / Dirk Haushalter**. Ronald muss am Samstag sein Moped ausführen, so dass er den Duisburger Junior Lukas Haushalter als Vertretung engagiert hat . . .

Dem ungewöhnlichen Morgan Plus 8 bleibt zu wünschen, dass er besser auf Trab kommt als in Kamp-Lintfort - oder dass er durch einen Panoz Roadster ersetzt wird . . . ☺ ☺



Exot (gemächlich) in K-L - Morgan Plus 8 von Eidecker/Haushalter . . .

Kommen wir zu den etablierten Kräften der Serie. Die Entscheidung im Kampf um den Titel ist fast gefallen. Der dritte Sieg von Uhlig/Weber in Kamp-Lintfort zwingt Laufen-

berg/Nötzel beinahe, mehr in den Rückspiegel denn nach vorn zu schauen. Denn Bolz/Bolz dürften beim Finale auf ihrem Heimkurs in Wuppertal ordentlich punkten . . .

Ab Rang 4 liegen die Teams Hermes/Schäfer, Buchs/Bickenbach, Baum/Hesse, Jung/Weber und Rohmann/Vorberg nur durch 10 Punkte getrennt. Zwischen diesen fünf Teams geht es in Duisburg um die sprichwörtliche Wurst, habe doch auch hier Baum/Hesse beim Finale den Heimvorteil . . .



Junior-Team, Mixed-Team, zuletzt auch starkes Team - Schnitzler/Schnitzler mit dem Nissan R390 GT1 auf Plafit Excel . . .

Nach erneut starkem Auftritt in Kamp-Lintfort könnten Schnitzler/Schnitzler diesen modernen Fünfkampf erweitern. Dem (Junior-)Team fehlt halt ein Rennen - und zwei mäßigen Auftritten in Schwerte und Dortmund stehen zwei tolle Ergebnisse aus Moers und Kamp-Lintfort

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Historie

2004 (14 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	627,21
2. Christians / Rehse	Audi R8	625,25
3. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	620,86
4. Nowicki/Reich	Nissan Nismo GT-R	619,82
5. Jung / Uhlig	Nissan R390	608,74
6. Weber / Weber	Nissan R390	599,83

entgegen. Auch für die Kiddies ist Duisburg die letzte Chance, dürfte ihnen der Final-Kurs Wuppertal doch die ein oder andere Herausforderung bieten . . .

Und dann sollten wir die MoMo Teams nicht ganz aus den Augen verlieren, denen halt nur ein oder gleich mehrere Rennen fehlen. Sommer/Uebach haben drei hervorragende Ergebnisse aufzuweisen - nur DO-Slot war einfach nicht ihr Ding. Auch der zweite S² Murcielago muss mit in den Topf, wenn es um Top 10 Platzierungen geht - laufen tut die Kiste gut; nur war's bislang kein wirklich glückliches Auto - aber das kann sich bekanntlich schnell ändern . . . ☺ ☺

Team Nr. 3 dieser Riege und quasi MoMo Semiwerksteam sind Fischer/Fischer, deren Enzo in Duisburg eigentlich ebenfalls sauber funktionieren sollte - und Streckenerfahrung hat das Mixed-Team aus dem Neuwerk eigentlich ausreichend dort . . .

Schließen wir den Kaffeesatz mit der Prognose, dass erneut 3 Startgruppen zusammen kommen - zuviel gibt's vor Wuppertal, wo bekanntlich eigene Gesetze gelten, noch zu klären . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

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

Zeitplan

Dienstag / Donnerstag, 25. / 27. Okt. 2005
ab 18:30h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 28. Oktober 2005
ab 18:30h freies Training

Samstag, 29. Oktober 2005
ab 08:00h Training
ab 10:15h technische Abnahme
ab 12:30h Rennen

2003 (12 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	601,29
2. Christians / Rehse	Courage C-52	593,12
3. W.Bolz / Michels	BMW V12 LM	581,15
4. Jung / Zingel	Bugatti EB 110 S	575,47
5. St.Bolz / M.Weber	Porsche 911 GT1	560,33
6. S ²	Bugatti EB 110 S	555,10

Schöler Chassis

Workshop am 29. Oktober 2005 in Siegen

Der Erfinder des Chassis Workshops schlägt wieder einmal gnadenlos zu . . . ☺ ☺

Uwe Schöler lädt zu einem Heimspiel ein, seinem Xten Workshop - dieses Mal bei der Scuderia Siegen ausgetragen . . .

Angeregt wurde dieser Workshop von Bleck-Center in Mönchengladbach, teilnehmen dürfen aber auch Nicht-Niederrheiner . . . ☺

Dreh- und Angelpunkt des Workshops ist das Slotcar Chassis - wie sollte es bei diesem Referenten auch anders sein ☺ Zielgruppe sind sämtliche Slotracer - unterschiedslos, ob Anfänger oder Profis, Heimbahner oder Rennseriencracks . . .

Die Teilnahme am Kurs ist kostenfrei; für kostengünstige Getränke und Verpflegung ist gesorgt. Die Teilnehmerzahl ist auf maximal 40 Personen begrenzt; mit Stand 21. Oktober waren noch ca. 20 Plätze verfügbar. Eine Voranmeldung bei Uwe ist erwünscht !!



Das Chassis, das unbekannte Wesen !? . . . ☺ ☺

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Workshop am kommenden Samstag:

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

URL

www.scuderia-siegen.de
www.schoeler-slotcarchassis.de

Uwe Schöler definiert die Themen für den Samstag wie folgt:

- Allgemeine Informationen zum verwendeten Chassis-Material Stahl, Aluminium, Messing usw.
- Bearbeitung dieser Materialien mit entsprechenden Werkzeugen: Feilen, Richten, Planen der Chassisteile.
- Ausrichten der Achsschenkel, Vorder- und Hinterachshalter.
- Einkleben der Kugellager.
- Trimmung des Chassis vorne-hinten / Gewichtsverhältnis.
- Welches Chassis für welchen Body.
- Grundsätzliche Auswahl: Welches Chassis für die entsprechende Rennserie.
- Der sinnvolle Einsatz von Tuningteilen: Wann ist Aluminium sinnvoll !? Wann sollte eher auf Sicherheit gebaut werden !?
- Die Behandlung der Einsatzmotoren.
- Verkleben und Schleifen der Reifen.
- Einstellen vom Sturz an der Reifenschleifmaschine.
- Prüfen mitgebrachter Autos der Workshop-Teilnehmer.
- Möglichkeit, das Erlernte auf der Bahn der Scuderia Siegen zu testen.
- Allgemeine Fragen zum Thema Slotracing.

Strecke

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

Zeitplan

Samstag, 29. Oktober 2005

ab 09:00h offizieller Beginn

ca. 17:30h offizielles Ende; i.d.R. dauert es aber länger . . . ☺ ☺

Craftmans Truck Serie

7. Lauf am 31. Oktober 2005 in Moers



Speedway Moers als D-Oval . . .

Das Ende der Renn-Saison der Craftmans Trucks findet wie angekündigt auf dem D-Oval des Speedway Moers statt. Da dieser Montag nicht für alle zum arbeitsfreien Brückentag wird, kann die Bahn erst nach Geschäftsschluss ab 17:00 h für Trainingsfahrten zum Hauptrennen befahren werden.

Schlussfeier und Büffet . . .



Start/Zielgerade des D-Ovals . . .

... werden wie schon gewohnt von Birgit und Hermann Pasch organisiert. Jetzt müsst ihr nur gute Laune mitbringen und die Sache gelassen angehen.

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Montag:

Adresse

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13
47441 Moers

URL

www.speedway-moers.de



Mögliches Schlussbild der Truck Saison 2005 . .

Also lasst am kommenden Wochenende eure Frauen mit Feinwaschmittel die Rennshirts vorbereiten, damit wir ein gelungenes Abschlussfoto erhalten.

Rahmenrennen Clubserie Trans-Am mit Carreramotor . . . !?

Als zweite Rennklasse sollen die Trans-Am Boliden der V 8 Klasse ihren Auftritt haben. Bitte diese Fahrzeuge nicht vergessen !!

Dies und das . . .

Wie immer an dieser Stelle wünschen wir den Gästen viel Spaß und eine gute Anreise, und anschließend eine ausgelassene Siegerparty. Die Möglichkeit des Ausschlafens am nächsten Morgen ist für viele von uns gegeben.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Craftmans](#)

Strecke

6-spurig, Wooden D-Oval Track, mittlere Länge 20,66 m

Zeitplan

Montag, 31. 10. 2005

ab 17:30h - 19:30h freies Training
danach Fahrzeugabnahme aller Klassen
ab 20:00h Rennen, Craftsman Trucks
ab 22:00h optional Clubrennen der Trans-Am