

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 38 -  
7. November 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . auch das ruhigste Wochenende der Wintersaison vermag die Ausgabe 38 der „**WILD WEST WEEKLY**“ locker zu füllen.

Obwohl mit Ausnahme der 2. Classic Formula Days in Siegen absolut nichts los ist im Wilden Westen, haben wir folgende Themen anzubieten:

Nick Speedman blickt auf das Saisonfinale der Craftmans Trucks zurück und tritt mit einem Ausblick auf den Stammtisch der Vintage Slot Classic am 18. November 2005 in Vorlage.

Dem können weder Patrick noch der Schleichende tatenlos zusehen: Der Hellblaue befasst sich mit der Vorschau auf den 2. Lauf zur DTM am kommenden Sonntag in Solingen und der Schleichende widmet sich der neuen Einzelveranstaltung namens Wild West Team Classics, welche für den 18. Februar 2006 geplant ist . . .

Dann war Taffy tätig und lieferte einen Bericht von den Classic Formula Days am Samstag in Siegen. Und Thomas rapportiert vom selben Tag zum Porsche Cup in OWL.

### Inhalt (zum Anklicken):

- Craftmans Truck Serie  
7. Lauf am 31. Oktober 2005 in Moers
- Classic Formula Days  
2. Lauf am 5. November 2005 in Siegen
- Porsche Cup 2005  
3. Lauf am 29. Oktober 2005 in Herzebrock
- DTM  
2. Lauf am 13. November 2005 in Solingen
- Vintage Slot Classic  
Stammtisch am 18. November 2005 in Gelsenkirchen
- Wild West Team Classics  
am 18. Februar 2005 in Dortmund

## Craftmans Truck Serie

7. Lauf am 31. Oktober 2005 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

...das Autoteam Pasch lud zum letzten Lauf der Saison auf den Daytona Speedway (Speedway Moers) am Montag, den 31. Oktober 2005 ein. Und alle bekannten Truck Racer aus den Hochburgen DO, BO, UN, OS, DU, K, und D kamen nach WES. Aber in der Boxengasse war auch ein Ehrengast aus PF eingetroffen. Uwe Bönisch aus Althengstett hatte diesmal Walter Schäfer aus Belgien die Krone der weitesten Anreise entrissen.

### Kompakt . . .

- **Andreas Thierfelder fuhr den ersten Saisonsieg ein, vor Manfred Stork und dem Überraschungsdritten Andreas Rohmann von den Carrera Freunden Schwerte**
- **Manni Stork ist der Craftsman Truck Champion der Saison 2005 mit 5 Laufsiegen. Wir gratulieren ihm herzlich !!**



Craftsman Truck Master 2005 M. Stork . . .

### Vorgeplänkel . . .

. . . schon in der Einladung zum Endlauf der diesjährigen Truck Saison kündigte Hermann Pasch an, dass das Rennen in eine große Fete

eingebettet sein würde - und mit dem hervorragenden Buffet wurde der gesellige Teil eindeutig vor den sportlichen gestellt. Das Truck Race wurde somit nur Mittel zum Zweck. Ich darf an dieser Stelle für das mit Liebe vorbereitete und bereit gestellte Catering danken. Selbst die Servietten waren ein US Import mit Nascar Motiv und wurden zum begehrten Sammlerstück der vernarrten Nascar Fans.

Die 22 anwesenden Fahrer und die vielen Zaungäste brachten sich in Stimmung, sodass gestärkt und beschwingt zur Abnahme der Fahrzeuge gerufen werden konnte.

### Boxengasse . . .



#### Die technische Abnahme . . .

. . . auch wenn es der Endlauf ist; es wird bei der technischen Abnahme nicht geschludert. Dafür steht Walter Schäfer ein. Alle Fahrzeuge müssen dem Reglement entsprechen. Abweichungen werden freundlich kommentiert und der Fahrer zur Korrektur aufgefordert. Diesmal schlug die Präzisionswaage aus Hermann's Werkstatt gnadenlos zu. Das Fahrwerks Mindestgewicht musste 149,9 Gramm betragen. Darunter ging gar nix. Aber auch diese Hürde wurde gemeistert, sodass dann 2 Siebener und eine Achtergruppe in den PC eingetragen werden konnten.

### Der Daytona Speedway. . .

. . . startet zu seinen Nachtrennen mit der ersten Startgruppe von acht Fahrern. Zu ihnen zählten Ingo Vorberg, Nezh Durukanli, Dittmar Schortmann, Uwe Bönisch, Siggie Jung, Winfrid Wächter, Wolfgang Eisenbart und Markus Krings. Markus war davon überzeugt, dass sein Truck das Zeug zum Gruppensieg hatte. Schnell war jedoch klar, dass Nezh seine gute Leistung aus Köln erneut wiederholen

konnte und er rollte nach 6 x 6 min. mit 473 Runden vor Markus mit 468 Runden aus.



#### Catering Areal, sonst schon mal Büro . . .

Die Startgruppe 2, jetzt als siebener Gruppe, wurde durch die Racer/Innen Andreas Lippold, Jill Pasch, Mathias Fölting, Hanns Stresius, Andreas Rohmann, Oliver Storck und Michael Angenend gebildet.

Oliver musste nochmals mit einem Leihwagen antreten, da er seinen Truck noch nicht vollendet hatte. Damit konnte Andreas Lippold sich berechnete Hoffnung machen (da er ein selbstgebautes Fahrzeug fuhr No: 7 Lovable green), den Gruppensieg zu erringen. Aber weit gefehlt, Oliver konzentrierte sich wie üblich und nahm im Ziel Andreas Lippold eine Runde ab. Während Andreas Rohmann bei seinem dritten Saisoneinsatz sich aus vielen Kämpfen heraushielt und mit 475 Runden den Gruppensieg einfuhr. Andreas Lippold fuhr, ganz nebenbei bemerkt, die schnellste Rennrunde mit 4,213s.



#### Nur ein Teil des Starterfeldes . . .

Die Startgruppe 3 startete mit Manni Stork, Andreas Thierfelder, Volker Schulte, Justin Pasch, Walter Schäfer und Hermann Pasch. Als erster Nachrücker in der siebener Gruppe wartete Ingo Heimann auf seinen Einsatz.

Andreas Thierfelder, der bislang nur ein Einsatzfahrzeug hat, war schon bei den vorausgehenden Trainingsfahrten nicht gerade unzufrieden mit seinem Truck. An seinem ersten

Sieg im Truck Race. konnte er jedoch erst glauben, als Manni Stork in den letzten beiden Turns einige Abflüge produzierte. Durch einige Terrorphase und damit gepaarten glücklich langen Auslaufphasen des Fahrzeugs wuchs der Rundenabstand bis zum Zieleinlauf auf über 5 Runden auf 486,25 Rd. an. Manfred Stork mit 481,11 Rd. distanzierte den 3. der Startgruppe Justin Pasch um weitere 10,49 Rd. Damit war der Finallauf bereits Geschichte und die Fahrzeuge konnten zum Abschlussfoto aufgestellt werden. Dr. Bepfe begann die Auswertung und präsentierte bald die Tageswertung und den Gesamtstand der Saison 2005.

**Ergebnis Tageswertung...**

die TOP 5 in Kurzform A. Thierfelder, M. Stork, A. Rohmann, N. Durukanli, O. Stork



Hermann Pasch verliert die Rangliste...

**Endstand Craftsman Truck 05...**

- 1. Manfred Stork, 1045 Pkt
- 2. Andreas Thierfelder 1000 Pkt
- 3. Volker Schulte 919 Pkt
- 4. Justin Pasch 872 Pkt
- 5. Walter Schäfer 864 Pkt

**Siegerehrung...**

... um die Spannung ein wenig aufzubauen wurde vorweg der Erbauer des schönsten Autos gekürt. Diesmal durfte sich Ditmar Schortmann als der beste zählen. Es tut einem immer weh, dass Hermann nie zu dem glücklichen gehört, da er seine Fahrzeuge immer wieder als Leihwagen zur Verfügung stellt. Und damit den Verfall seiner Fahrzeuge

an jedem Renntag auf's neue beobachten darf. Nun wird es aber Zeit, dass ein jeder seinen eigenen Wagen fertig stellt. Hermann sorgt in der Szene für ständigen Nachschub an Karossen und Decalbögen.



der begehrte Ehrenpreis „Best of Show“

Den Pokal für den Tagessieger wurde Andreas Thierfelder überreicht. Mir teilte er mit, dass er mal gerne mit einem Einzelfoto ins Licht der Öffentlichkeit treten wollte. Ich hatte ihn beim letzten Lauf in Köln fotografisch nicht richtig erfasst. Ich glaube, dass er nach seinem ersten erfolgreichen Jahr im 1:24 Slotracing bald in andere Rennserien hineinschnuppern wird.



„Tagessieger“ Andreas Thierfelder

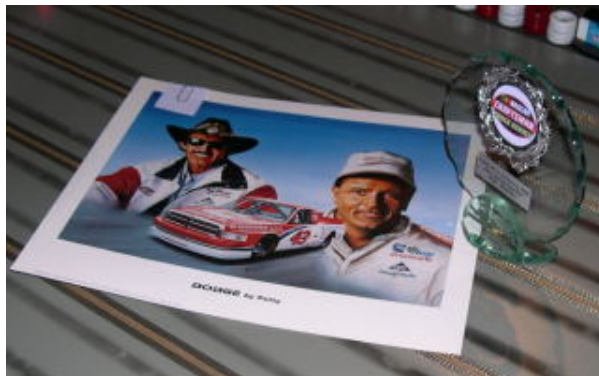
Danach erhielt jeder der eine Anzahl Rennen mitgefahren war einen ausgelosten Preis. Diese hatten selbstverständlich mit Truck Racing zu tun und stammten aus den USA. Dazu gehörten Poster, Kappen, stubbycooler für die Getränke, Decalbögen und vieles mehr. Ich darf hier im Namen aller Truckracer den

Gastgebern auf das herzlichste Danken. Auch wenn nicht alle Beschenkten klar ihren Dank zeigten werden sie sich an den netten Endlauf erinnern.



**Bereit gestellte Preise für die Verlosung . . .**

Der Berichterstatter wurde noch mit dem Sonderpreis als rasende Reporter geehrt. Auch wenn ich einen Teil der Berichte geschrieben habe, möchte ich daran erinnern, dass zum Saisonstart Sebastian Nockemann gerne über die Saisonläufe informierte.



**Sonderpreis „rasender Reporter“ . . .**

**Trans Am für Nachtschwärmer . . .**

. . . schnell wurden die Überbleibsel der vorangegangenen Saisonendfeier vom Racetrack entfernt um den nächsten angekündigten Programmpunkt abzuspulen.

Trans Am war das magische Wort, dass bei so manchen nochmals die Müdigkeit verdrängte. Während ein Teil der Aktiven sich auf den Heimweg machte, wurden zwei Startgruppen gebildet. Es wurde vereinbar nur noch 6 x 2 min. Rennen zu fahren. Bedingt durch Doppelstarts wurden die Fahrzeuge geschickt aufgeteilt und um 1:40 h am 01.11.05 war klar, dass dieses Mal Andreas Lippold die Nase mit 3

Teilstrichen vor Andreas Thierfelder hatte. Die schnellste Rennrunde mit 4,190 sec. wurde von A. Thierfelder gefahren.

Die **TOP 5** A. Lippold, A. Thierfelder, M. Stork, W. Schäfer, U. Bönisch

Die drei Erstplatzierten befanden sich in einer Runde von 161,22 - 160,22 Rd.

Überliefert ist, dass gegen 3:30h am Dienstag - morgen auch für die Gastgeber die Rennnacht auf dem Speedway Moers beendet war.

Aber keine Panik - am Montag, den 14.11.05 ist der Speedway Moers wieder zu Trainingsfahrten ab 19:30 h geöffnet. Bei Bedarf und bei bekundetem Interesse werden dann auch wieder spontan Rennen gefahren. Wir wünschen uns, dass Hermann und seine Familie noch einige Zeit im Slotracing Impulse setzen wollen.

Danken möchten wir für die abwechslungsreiche Saison, an deren Gelingen natürlich auch die an der Serie beteiligten Clubs ihren Anteil zu verzeichnen hatten.

**Vorschau . . .**

Hermann Pasch hatte allen einen Fragebogen zur Ermittlung der Wünsche für die Saison 2006 übermittelt. Die Auswertung wird sicherlich auf die Termingestaltung und die Anzahl der Rennen Einfluss haben. Je nach Veranstaltungsort wird ein Rahmenrennen als Club Trans-Am oder als Käfer-Cup stattfinden.

Letzten Donnerstag (03.11.05) waren wir der Einladung der Schalker Jungs von Slot im Pott gefolgt und hatten dort mit vier Fahrern das Starterfeld der Craftmans Truck Clubserie auf 12 Teilnehmer erhöht. Leider konnte sich keiner von uns gegen die Heimascaris durchsetzen.

Dort starten die Motoren am 01.12.05 zum 2. Clubrennen. Der Club wird dies sicherlich im „Forum“ in der betreffenden Woche kurz daran erinnern.

**Alles weitere gibt's hier:**

**Rennserien West / Truck**

## Classic Formula Days

### 2. Lauf am 5. November 2005 in Siegen

geschrieben von Taffy

„Aller Anfang ist schwer“ . bei dem reichhaltigen Angebot an Events und Serien gilt das in der Slotcar Szene besonders. Dies dann umso mehr, wenn es zusätzlich gilt, ein sehr spezielles Interessensgebiet zu etablieren, wie es die Rennfahrzeuge der frühen Epochen des Formelrennsports darstellen.

Daher sahen die Veranstalter der „Classic Formula Days“ mit einer gewissen Spannung der zweiten Veranstaltung in diesem Jahr entgegen, mit dem Gedanken im Hinterkopf, ob die Ankündigungen im Scaleforum sowie die Mund-zu-Mund-Propaganda Früchte tragen würden.

Letztlich kam dann am Samstag, den 5.11.05 an der Bahn der Scuderia Siegen eine überschaubare Gruppe von sieben Fahrern zusammen, um mit den eigenen und teils auch mit geliehenen Fahrzeugen gegeneinander anzutreten. Zum Training und zum Einstellen der Cars blieb genügend Zeit, was auch eifrig genutzt wurde. Die Veranstalter hatten kurzfristig in der Heckmotorklasse das Motorritzel freigestellt. Dies befürworteten die Teilnehmer auch, um eine der schnellen Bahn gemäße Abstimmung zu finden.

Da ausreichend Zeit zur Verfügung stand, wurde einstimmig beschlossen, die beiden anstehenden Läufe mit jeweils 6x5 Minuten durchzuführen.

Andreas Huth reklamierte noch heftig, er wolle Rennen fahren und keine Mädchenspiele veranstalten, daher wurde auch für die Frontmotorwagen, die im Rahmen der Vintage Slot Classic hier sonst mit 9Volt bewegt werden, der Bahnstrom auf zehn Volt eingestellt. Dies gab den Cars eine ungewohnte Power und es wurden im Training Bestzeiten von unter acht Sekunden realisiert. Ob davon jedoch alle Teilnehmer profitieren konnten, davon sei im Folgenden berichtet.

Aufgeteilt in je eine Dreier- und eine Vierergruppe ging es an den Start der . . .

### Frontmotorklasse . . .

Der Lauf wurde mit etwas Verzögerung gestartet, denn der Newbie Josef Wingender

### Das Feld der Frontmotorboliden . . .

Claus legte dann auch gleich die zu unterbietende Bestzeit von 8,1 sec. Vor, während er mit Andreas die historischen Ferrari-Mercedes-Duelle nachzubilden begann. Es wurde sehr konzentriert und mit wenig Ausflügen in die sehenswerte Siegener Botanik gefahren. Lediglich Josef haderte etwas mit der Tatsache, dass sein Talbot Lago noch keinen Renneinsatz bestritten und daher nicht optimal abgestimmt war. Im weiteren Verlauf setzte sich Claus dann mit seinem sehr gleichmäßigen Fahrstil soweit ab, dass er sich zu der Bemerkung „das ist ja wie Einzelzeitfahren“ hinreißen ließ. Mit 213,87 Runden markierte er auch die Rundenzahl, die es zu knacken galt.



### Erststart: Talbot Lago von Josef Wingender . . .

In der zweiten Startgruppe traten Emanuel Vandenryt im Talbot-Lago (ganz in Gelb), Ingo Heimann mit Vanwall, Peter Hartmann auf Mercedes W196 und Taffy Ulrich mit seinem schnellen weiß-blauen Connaught an.

Bis auf den Talbot von Emanuel waren alle Fahrzeuge aus der VSC bekannt. Vom Start weg zeigten alle vier Fahrer viel Engagement. Doch während sich Peter und Ingo durch sehr gleichmäßiges Fahren hervortaten und sich in vielen Situationen, in denen sich rundenlang schöne Fights ergaben, die Ruhe behielten, hatte Emanuel mit seinem Talbot anfangs ähnliche Handlingsprobleme wie Josef im Lauf zuvor mit seinem Fahrzeug. Auf seiner Heimbahn ließ er es sich jedoch nicht nehmen, vehement anzugreifen und den anfänglichen Rundenrückstand nach und nach wieder aufzuholen. Lediglich der Verfasser dieser Zeilen zeigte sich von seinem Connaught überfordert, legte zwar mit 7,79 sec die schnellste Rennrunde aufs Parkett, aber war dem sehr schmalen Grenzbereich des hochbauenden Renners nicht gewachsen. Durch Konzentrationsprobleme fiel er auf den letzten Platz in der Startgruppe zurück.

Im Ergebnis zeigte sich, dass die ersten Drei in der Frontmotorklasse extrem nah zusammen lagen: Claus Uebach 213,87 Runden, Peter Hartmann 213,70 Runden, Emanuel Vandenryt 213,43 Runden.

Aber auch der Abstand der anderen Fahrer war nicht sehr groß, mit Ausnahme von Josef Wingender, der knapp unter den magischen 200 Runden blieb, lagen alle anderen Fahrer darüber.

Das bedeutete natürlich Spannung für die . . .

### Heckmotorklasse . . .

Diese stellt mit Fahrzeugen der beginnenden Heckmotorära bis Baujahr 1965 die eigentlich neue Klasse des Classic Formula Day dar.

Bedingt durch die gute Verfügbar- und Baubarkeit der Karosserien kam hier der Name Cooper zu neuen Ehren. Von sechs einzusetzenden Fahrzeugen trugen alleine vier diesen Markennamen bei unterschiedlichen Typen.

Leider musste Andreas Huth sein traumhaftes Modell noch im Training mit stempelnder Hinterachse abstellen und auf seinen bewährten Lotus 18 umsteigen, der sich jedoch durch seine für VSC-Reglement gebauten zu schmalen und großen Räder in dieser Klasse leider als nicht konkurrenzfähig herausstellte.



**Traum in grün: Cooper von Andreas Huth . . .**

Ingo Heimann stellte hier als neues Fahrzeug seinen stark modifizierten und kanariengelben Cooper vor, der sich als selbstbewusstes Fahrzeug für den Angriff auf den Sieg herausstellen sollte:



**Ingos gelbe Gefahr . . .**

Die übrigen Fahrzeuge waren schon vom ersten Classic Formula Day bekannt, wobei Peter Hartmann seinen sehr formschönen BRM als Leihfahrzeug zur Verfügung stellte und selber in einem Ferrari 156, einer seltenen Originalkarosse des Herstellers Kitty aus den 60er-Jahren Platz nahm.



**BRM als Leihfahrzeug . . .**

Gestartet wurde die Heckmotorklasse auch wieder in einer Dreier- und einer Vierergruppe, jedoch mit etwas anderer Besetzung.

In der ersten Gruppe gingen Emanuel Vanderyt, Peter Hartmann und Taffy Ulrich an den Start. Taffy blieb gleich am Start stehen: Regler falsch gesteckt! Da die Renner recgt gleich in der Leistung waren, bedeutete dies sofort einen schwer aufzuholenden Rückstand. Der Ferrari von Peter war ohnehin ein schwer zu knackender Gegner, zu schnell und gleichmäßig zog er seine Runden. Taffy hatte nicht nur am Start, sondern auch im Rennverlauf zuviel Konzentrationsprobleme, um auf gute Rundenzahlen zu kommen. Emanuel verlor durch einen losen Leitkiel seines Leih-Cooper zunächst sechs Runden, um nach erfolgreichem Boxenstop eine grandiose Aufholjagd zu starten, die ihm im Ergebnis immer noch den vierten Platz in dieser Klasse einbrachte und die Bemerkung auf die Lippen zauberte: "das hat höllisch Spaß gemacht mit diesen Autos".



**Seltener Ferrari Sharknose von Kitty . . .**

In der zweiten Startgruppe trat Claus Uebach an, um mit dem von Taffy geliehenen blauen Cooper sein Heimbahnrecht zu verteidigen, von Ingo Heimann mit dem baugleichen Fahrzeug in gelb herausgefordert. Weiterhin stand Andreas Huth im unterlegenen Lotus 18 dem Leih-BRM von Josef Wingender gegenüber. Von Anfang an entwickelten sich im Grunde zwei Rennen: Claus und Ingo zeigten rundenlang mit spannendem dichtem Rad-an-Rad-Fahren Nervenstärke und pushten sich gegenseitig von Rundenrekord zu Rundenrekord. Die Kombination aus Fahrer und Fahrzeug war absolut gleichwertig (beste Runden: Claus 7,600 sec, Ingo 7,604 sec!!), bis das Getriebe in Ingos Cooper anfang, immer lautere Geräusche zu machen, so dass er sich mit letzter Kraft ins Ziel schleifte.

Andreas und Josef fuhren ihr eigenes Rennen mit deutlichem Abstand hinter den beiden Favoriten. Auch hier sahen die Zuschauer packende Zweikämpfe zwischen dem leistungsmäßig unterlegenen Lotus 18 von Andreas und dem leider für die Bahn zu kurz unteretzten BRM von Josef. Dieser konnte sich mit steigender Gewöhnung an die Bahn jedoch nach und nach von Andreas absetzen und im letzten Turn sogar noch den waidwunden Cooper von Ingo angreifen.



**Heckmotorrenner im Pulk . . .**

Im Ergebnis verteidigte Claus Uebach seine dominierende Position mit einer besten Rundenzahl von 227,18 Runden vor Peter Hartmann mit 222,71 Runden und Ingo Heimann mit 218,59 Runden.

Im Anschluss folgte die Siegerehrung, in der Claus Uebach verdient den Pokal des Tagesbesten entgegennehmen konnte. Der zweite Platz ging mit 4 Runden = unter einem Prozent Rückstand auf den Ersten an Peter Hartmann, glücklicher Dritter wurde Emanuel Vanderyt.



**So sehen glückliche Sieger aus !**

Mit dem Versprechen, sich in dieser Konstellation und unter Begeisterung weiterer Teilnehmer bald wieder zutreffen, wurde ein für alle erfüllter Tag beschlossen.

Die Veranstalter bedanken sich ganz herzlich bei der Scuderia Siegen, deren hervorragende Gastfreundschaft und umsichtige Rennleitung immer wieder hervorgehoben werden muss!

### Ausblick . . .

Der nächste Classic Formula Day wird im Rahmen des „Großen Preis von Siegen“ voraussichtlich Ende März nächsten Jahres stattfinden.

Erste Überlegungen hinsichtlich einer dritten Rennklasse wurden gemacht und ein dazu passendes Fahrzeug bereits vorgestellt.

Die Veranstalter würden sich sehr freuen, im kommenden Jahr, in dem voraussichtlich vier Veranstaltungen geplant sind, möglichst viele

Teilnehmer mit eigenen Fahrzeugen der Klasse 2 am Start zu sehen. Es werden aber auch im nächsten Jahr wieder für Interessenten Leihfahrzeuge der Klasse 2 bereit stehen.



**Bald in einer dritten Klasse eingesetzt !?  
Brabham von J.Wingender . . .**

Reglement und Fahrzeugliste können bei Taffy Ulrich abgerufen werden ([vonHayn-Ulrich@t-online.de](mailto:vonHayn-Ulrich@t-online.de)).

## Porsche Cup 2005

### 3. Lauf am 29. Oktober 2005 in Herzebrock

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Ein toller Renntag im Renncenter Ostwestfalen Slotpoint ist nun vorüber; der fünfte von sechs Läufen zum Porsche-Cup wurde gefahren. Samstagmorgen 10:00 Uhr war der Kaffee fertig, die ersten Fahrer trafen ein. Max ein neues Gesicht, gleichzeitig mit sieben Jahren jüngster Teilnehmer, bereitete sich gewissenhaft auf seinen ersten Rennstart vor.



**Max, unser jüngster Teilnehmer . . .**

14:15 Uhr das Telefon läutete, Sven kündigte sein Kommen an und fragte nach einem Einsatzfahrzeug. Der Rennleiter fragte in die Runde; Aule hatte noch einen Zweitwagen dabei. Holle bereitete ihn für die Abnahme vor, damit war klar: Alle Fahrzeuge wurden fristgerecht zur Fahrzeugabnahme abgegeben.

### Strecke . . .

Adresse

Slotpoint  
Quenhorner Straße 9  
33442 Herzebrock

Url

[www.slotpoint.de](http://www.slotpoint.de)

Strecke

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

### Kompakt . . .

- 12 Starter gingen ins Rennen . . .
- Sven kam in letzter Minute . . .
- „Best of Show“ - Thomas Fritz holt den Pott . . .

### Vorgeplänkel . . .

Für den 5. Lauf des Porsche Cup lagen verhältnismäßig wenig Voranmeldungen von den Stammfahrern vor. André Brocke hatte Bereitschaft; Frank Hermes der bislang noch nicht so recht zum Zuge kam, hatte sein Kommen auch nicht zugesagt. Dafür wurde das Starterfeld durch vier Neuzugänge aufgefüllt. Zum ersten Mal war mit Anne Gertheinrich eine Frau in dieser Klasse dabei. Weitere Neuzugänge ihr Sohn Max (für beide war es das aller erste



Rennen ihres Lebens), Thomas Fritz und Sven Schwotzer.

### Das Training...

Das Training begann ab 10.00 Uhr; die erste Zeit war es sehr ruhig. Zum Ende der Trainingszeit wurde es dann doch noch etwas hektisch. Sven kam in der sprichwörtlichen letzten Minute und Aule wollte einfach nicht fertig werden. Dann, heureka, Aule hat nun die optimale Einstellung gefunden - es sei ihm gegönnt !!



Günter bei der Abnahme...

### Slotcars und Technik...

Annes Porsche in Brombeerrotmetallic entstand in der letzten Woche, lag gut und war sauschnell. Thomas Fritz und Detlef holten sich in der letzten Woche noch viele Tipps, die ihren Boliden Flügel verliehen.

Ein neues Verfahren zum Reifenkleben wurde von Detlef entwickelt. Man kann damit die Reifen sehr einfach, sauber und gleichmäßig verkleben, auch am Rand - ganz ohne Nacharbeit mit Zahnstocher, kleinem Schraubendreher etc.

Hierbei wird der Reifen in folgender Verfahrensweise berührungslos über die Felge geschoben:

1. Felge auf die 3mm Welle der Grundplatte schrauben.
2. Abziehring und Reifen auf die Glocke schieben.
3. Felge mit Sekundenkleber benetzen.
4. Glocke mit dem Abziehring und dem Reifen über die Felge stülpen.
5. Abziehring festhalten und Glocke zurückziehen.
6. Fertig

Händleranfragen erwünscht. Bitte e-Mail an [mail@slotpoint.de](mailto:mail@slotpoint.de) Hier werden sie geholfen !!



Die Reifenklebevorrichtung...

### Das Rennen...

12 Teilnehmer ergaben zwei Startgruppen a 6 Starter. In der ersten Startgruppe machten sich Peti, Aule, Anne, Max, Thomas Fritz und Sven auf die 6 x 7 Minuten.

Aule fuhr mit seinem Wagen, der bis kurz vor dem Start nicht lag, super Zeiten / Runden. Er setzte sich schnell von den Übrigen ab, flog um den Kurs und ließ sich auch von diversen Terrorphasen nicht aus dem Rhythmus bringen. Peti hingegen schon, er schied im vierten Heat aus. Thomas fuhr ein unauffälliges Rennen in der Gruppe; einzig Aule musste er häufiger passieren lassen. Ein schöner Zweikampf entwickelte sich zwischen Anne und Sven. Anne fuhr in den ersten vier Läufen 5 Runden Vorsprung raus. Diesen und etwas mehr büßte sie auf den letzten beiden Spuren ein.

#### Das Ergebnis dieser Gruppe.

Aule 318,66 Runden, Thomas 309,58 Runden, Sven 278,24 Runden, Anne 276,87 Runden, Max 246,73 Runden sowie Peti mit 165 Runden.

Jetzt gingen die schnellsten Sechs an den Start. Thomas Schweizek fuhr auf der 1. Michael auf

der 2. Holle auf der 3., auf der 4 fuhr Günter, auf der 5. Thomas Gellenbeck und die 6. belegte Detlef Timm.

Lauf 1: Michael (54 Runden) führte knapp vor Thomas S. (53) Holle (53) und Thomas G. (53). Günter folgte mit 52 Runden und Detlef mit 50.

Lauf 2: Michael und Thomas nun gleich auf, Michael (53) Thomas S. (54) Runden. Holle (53) konnte einzig den Beiden mit einer Runde Rückstand folgen. Eine weitere Runde Rückstand hatte Thomas G. (52) dann kam Günter mit ebenfalls 52 Runden. Detlef, der auch von den Führenden nicht leicht zu überholen war, lag mit vier Runden Rückstand auf die Spitze hinten.

Michael setzte sich im nächsten Lauf wiederum eine Runde von Thomas S. ab. Dieser Vorsprung blieb ihm bis zum letzten Lauf. Dort packte er, auf der Spur 4 fahrend, noch einmal knapp zwei Runden drauf. Thomas S. ließ es halt gemütlich ausrollen denn er hatte seinerseits genügend Vorsprung vor Holle, dem Dritten dieser Gruppe. Doch diese geglaubte Sicherheit sollte sich böse rächen.

#### **Hier jetzt erst einmal das Ergebnis:**

Mit 321,55 Runden siegte Michael Brinkmann vor Thomas Schweizek mit 318,24 Runden. Holger Sarnow (Holle) belegte mit 316,31 Runden den 3. Platz. Platz 4 ging mit 312,92 Runden an Thomas Gellenbeck, Platz 5 mit 311,54 Runden erzielte Günter Grabow, den Sechsten belegte mit 310,50 Runden Detlef Timm.

#### **Beide Stargruppen zusammen gerechnet ergaben sich folgende TOP 5:**

Michael Brinkmann, Hans- Georg Aulbur (Aule), Thomas Schweizek, Holger Sarnow (Holle) und Thomas Gellenbeck

Die Bestzeit im Rennen fuhr Holle mit 7,526 Sek. im 7. Lauf auf der 3. Spur. Bester Lauf:

Michael Brinkmann 54 Runden auf der Spur 4 im 12 Lauf.

#### **Ende . . .**

Na ja, das Ende hat sich der Autor allerdings anders vorgestellt, aber was soll es denn ?

Wenn du denkst, du denkst, dann denkst du nur du denkst, denn das Denken der Gedanken ist ein Gedankenloses denken. Drum denke nicht gedacht zu haben.

Hiermit gratulieren wir noch einmal Aule zu seinem 2.Platz, er hat eine tadellose Leistung gezeigt die schöpferische Pause vom letzten Mal kam wohl zur rechten Zeit . . . ☺ ☺



#### **Günter gibt dem Nachwuchs Tipps . . .**

Die Neuen haben sich alles in allem gut behauptet. Wir hoffen, sie nun öfter an der Strecke und bei den nächsten Rennen zu sehen. Einzig Max sah man die Strapazen des Rennens an. Der junge Mann hat Talent, wir werden sicher noch einiges von ihm hören.

Ein besonderer Dank geht an Marion, die den Computer bediente und uns mit leckerem Essen zu Mittag und selbstgebackenen Kuchen zum Kaffee verwöhnte !!

**Alles Weitere gibt's hier:**

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

## DTM

### 2. Lauf am 13. November 2005 in Solingen

geschrieben von Patrick

Nach dem Auftakt im Neuwerk vor 4 Wochen geht die DTM des Wilden Westens in ihre zweite Runde. Austragungsort ist der Traditionskurs in Solingen; Austragungszeitpunkt der kommende Sonntag (um der Börse in DO Wischlingen auszuweichen) . . .



**So richtig Hellblau ist die Fischer TT-R Arma-da auch nicht (mehr) . . . !?**

Der Hellblaue und Serienchef liest den Kaffeesatz wie folgt (CPR):

- Kann Andi Baum seinen Doppelsieg aus dem Neuwerk in Solingen wiederholen !?

Für das Rennen am kommenden Sonntag nachfolgend dann die notwendigen Infos:

#### Adresse

AMS Solingen  
Gasstr. 54a  
42657 Solingen

#### URL

[AMS Rennbahn Shop Solingen](#)

#### Strecke

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

#### Historie

##### 2004 - DTM bis 1992 - 14 Starter

1. Bolz, Stephan	Jaguar XJS	234,87 Rd.
2. Boz, Werner	BMW 635 CSi	231,54 Rd.
3. Fischer, Patrick	Toyota Supra 3.0	230,30 Rd.
4. Baum, Andi	BMW 635 CSi	225,15 Rd.
5. Schwellenbach, Udo	Toyota Supra 3.0	220,31 Rd.
6. Fischer, Jörg	Toyota Supra 3.0	218,56 Rd.

Recht ausgiebig trainiert hat der Gute ja erst kürzlich beim 4h Rennen. . . ;-))

- Wird Doppel-Bolz dieses Mal auflaufen und falls ja, auch dazwischenhauen !?
- Wird jemand die Schikane wirklich vermissen !? Und - wer merkt nicht, dass sie weg ist !?
- Werden die Rookies mit der anspruchsvollen Bahn zurechtkommen !?
- Wird sich unsere Dame im Feld erneut wieder unter den ersten Dreien platzieren können !?

Ansonsten wünscht Meister Hellblau viel Spaß bei der Vorbereitung und bittet um Vornennung bis Donnerstag Mitternacht per Mail oder Telefon. Im Gegenzug gibt's „Prozente“ auf's Startgeld . . .

Kleine Quiz-Frage: Wie schreibt man(n) zügig einen WWW-Beitrag !? In etwa so: „p.s.: *vielleicht kannst du aus den Punkten 'was bauen ? Ich muss jetzt in die Heia !*“ . . . alles klar !?

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien West / DTM](#)**

#### Zeitplan

##### Freitag, 11. November 2005

ab 16:00h freies Training

##### weitere Trainingsmöglichkeiten

Di 14:00 - 21:00h

Mi 14:00 - 18:30h

Do 14:00 - 21:00h

##### Sonntag, 13. November 2005

ab 09:00h Bahnöffnung und freies Training

ab 10:30h technische Abnahme und Concours Wertung

ab 12:30h Qualifikation „alte DTM“

ab 13:00h Rennen „alte DTM“

anschließend Rennen „neue DTM“

##### 2004 - DTM ab 1993 - 14 Starter

1. Bolz, Stephan	Opel Calibra V6	239,97 Rd.
2. Boz, Werner	Opel Calibra V6	239,95 Rd.
5. Schwellenbach, Udo	Opel Calibra V6	233,15 Rd.
3. Fischer, Patrick	Audi TT-R DTM	230,95 Rd.
4. Baum, Andi	Mercedes CLK	230,39 Rd.
6. Hesse, Dennis	Mercedes CLK	226,17 Rd.

## Vintage Slot Classic

Stammtisch am 18. November 2005 in Gelsenkirchen

geschrieben von Nick Speedman



**Bauvorschlag für den Alfa SZ als Rahmenprogramm oder Markenpokal . . .**

Hi Freunde der VSC ! In der WWW 35 hatte ich kurz angerissen, wie die Zukunft der VSC aussehen könnte. Die Ideen sollen jetzt am Freitag, den 18. November 2005 im Rahmen eines Treffens in Gelsenkirchen Buer besprochen und verabschiedet werden.

Daher laden wir in das Lokal „Café con Lecce“ auf dem Russellplatz 1 in Gelsenkirchen Buer ein (die Anfahrt erfolgt zweckmäßigerweise über Gladbeck B224/A52 Ausfahrt GE-Buer/West). Es handelt sich um ein spanisches Restaurant. Thomas Willner wird für uns einen großen Tisch reservieren.

Diesen Termin haben wir gewählt, damit wir direkt mit den ausgewählten Bahnen die möglichen Renntermine abchecken können.

Wir würden uns wünschen, an diesem Abend die Renntermine, sowie das verfeinerte Reglement festschreiben zu können. Natürlich ganz im Interesse der bisherigen Fahrer und zukünftigen VSCLer.

Info am Rande: Thomas Willner hat für den Resine Abguss des Alfa SZ jetzt auch die Scheibeneinsätze fertig. Einige haben diese schon erhalten. Am vorgeschlagenen Abend könnten wir die restlichen verteilen.

Kurze Anmerkung des „Herausgebers“: Nick Speedman hatte freundlicherweise seinem Bericht eine Kartenskizze für die Anfahrt nach Gladbeck hinzugefügt. Die möchte ich hier jedoch nicht abdrucken, da gerade die Karten-Verlage ein gut florierendes Abmahnwesen unterhalten . . .

Wer also partout über den Weg nach Gladbeck im Unklaren ist, möge diese Skizze bei Nick direkt anfordern !!

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien West / Vintage](#)**

## Wild West Team Classics

am 18. Februar 2005 in Dortmund

Nachdem die Auftaktsaison der DSC-West unerwartet viel Spaß gemacht hat und für die Jungs des Wilden Westens nach dem DSC-Cup Finale in 14 Tagen in Siegen die große Langeweile ausbricht, hat sich die IG DSC-West einen „Pausenfüller“ einfallen lassen, welcher exakt in der Halbzeit zwischen dem Cup-Finale in Siegen und dem Auftakt der DSC-West 2006 statt findet: Die **Wild West Team Classics**.

Gefahren werden die WW Team Classics als **Teamrennen mit 2 Fahrern**. Die Fahrzeit pro Fahrer ist hierbei auf zwei DSC-Distanzen (6 \* 15 Minuten) festgelegt. Einen Durchgang muss der Fahrer im Hellen absolvieren; der zweite Durchgang findet in der Dämmerung statt. „Dämmerung“ deshalb, um kein Team zum Einbau einer Lichtenanlage zu zwingen,

welche von den Veranstaltern aber dennoch gerne gesehen wird . . . ☺ ☺



**Werden wir Dr. Evermann's „Sandmann“ im Februar erneut in Dortmund sehen . . . !?**

Die Summe der Fahrzeit für beide Fahrer entspricht ca. 2 Stunden und somit einem norma-

len DSC-Programm; es dürfte folglich ein spannender Renntag werden . . .

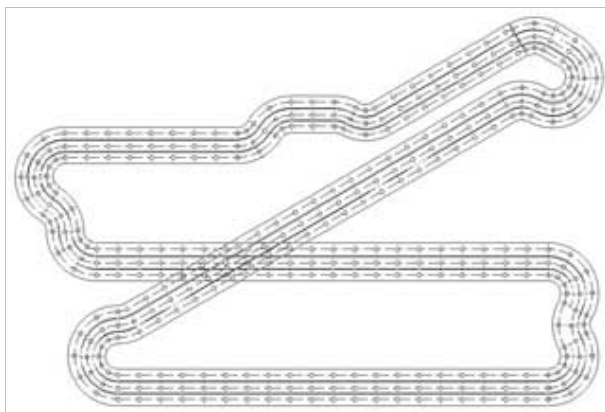
Als Fahrzeugtypen dürfen ausschließlich Slotcars nach Vorbild der Marken-WM bis 1974 zum Einsatz kommen. Fahrzeuge der Trans-Am und der Can-Am bleiben also Außen vor - sie haben schließlich die ARDs als Sonderveranstaltungen.

Den Teams steht es frei, ein Slotcar aus der „kleinen“ GT- und Tourenwagenklasse der DSC einzusetzen. Zu erwarten ist jedoch, dass das Feld überwiegend aus Fahrzeugen der „großen“ Klasse „Sportwagen und Prototypen“ bestehen wird. Die „installierte Basis“ dieser Fahrzeuge in der DSC-West ist ja bekanntlich recht groß . . . ☺ ☺



Werden auch Fahrzeuge aus der „kleinen“ GT- und Tourenwagen Klasse am Start sein - hier „Aule's“ Corvette Grand Sport . . . !?

Auch wenn's noch ein bisschen Zeit bis zum Rennen ist: - hier die erforderlichen Infos:



### Adresse

ScaRaDo  
Köln-Berliner-Str. 75  
44287 Dortmund Aplerbeck

Für die WW Team Classics gelten durchgängig das Reglement und die Concours Regeln der DSC. Einzige Ergänzung ist der Minstdurchmesser der Hinterräder von 25mm - selbstredend vor, während und nach dem Rennen.

Sollte ein Team ein Fahrzeug einsetzen wollen, unter welches partout besagte 25mm Räder nicht passen, möge es sich mit den Jungs von der IG DSC-West in Verbindung setzen !

Zum Austragungsort für 2006 gibt's nicht viel zu schreiben: Die DSC-West fuhr erst kürzlich das Saisonfinale im Dortmunder ScaRaDo - und hat sich dort sehr wohl gefühlt . . . ☺ ☺  
Gemäß Planung werden sich das ScaRaDo und Neuwerk mit der Ausrichtung des DSC-Laufs und der WW Team Classics abwechseln.

Für die WW Team Classics gilt eine Nennfrist bis zum 31. Januar 2006. Die Nennung wird nach Eingang des Nenngeldes bestätigt.

**Frühbucher (bis zum 31. Dezember 2005) erhalten 20% Nachlass - also gibt Gas, Jungs !!**

Alles weitere gibt's hier:

**[Rennserien West / WW Team Classics](#)**

### URL

[www.scarado.de](http://www.scarado.de)

### Strecke

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

### Zeitplan

**Samstag, 18. Februar 2005**

ab 11:00h ... Concours Bewertung

ab 12:00h ... technische Abnahme

ab 13:00h ... Qualifikation

ab 13:30h ... Rennen 1. und 2. Durchgang

⇒ volle Bahnausleuchtung

ab 17:00h ... Rennen 3. und 4. Durchgang

⇒ Dämmerungsphase

anschließend Siegerehrung