

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 42 -
5. Dezember 2005

Editorial

Moin Folks . . . los geht's mit dem Year-End-Closing im Wilden Westen !! Samstag GT/LM und Sonntag Nextel sowie Trans-Am - alle Drei mit dem Finale. Am nächsten Wochenende dann DTM, Börse Spenge, richtig alte NASCARs sowie die Vintage Langstrecke.

Das nahende Jahresende zeigt dann am 17.12. traditionell das Finale der 245/West an. Viel Stoff folglich für die Ausgabe 42 der „**WILD WEST WEEKLY**“ !!

Die aktuelle Ausgabe widmet sich selbstverständlich und zuallererst dem GT/LM-Finale vom Samstag im Heaven. Ferner hat Nick ein paar Infos zum Langstreckenrennen der Vintage Slot Classic am kommenden Sonntag zusammen gestellt. Und auch Thomas stellt Infos zu DSC und Porsche-Cup im Slotoint bereit.

Nichts Neues gibt's hingegen zur DTM am Samstag in Schwerte. . .

Das Ende bleibt einem wichtigen Hinweis für die 245 Jungs und einem weiteren Hinweis auf den WW Terminkalender 2006 vorbehalten . .

Inhalt (zum Anklicken):

- GT/LM-Serie
7. Lauf am 3. Dezember 2005 in Wuppertal
- DSC-Slotpoint
6. Lauf am 9. Dezember 2005
- DTM
3. Lauf am 10. Dezember 2005
- Vintage Slot Classics
Langstrecke am 11. Dezember 2005 in Siegen
- Gruppe 2, 4 und 5
Vornennung für den 17.12. !!
- Termine West 2006

GT/LM-Serie

7. Lauf am 3. Dezember 2005 in Wuppertal

Nun ist sie „durch“, die Saison 05 der GT/LM-Serie. Das Finale im Wuppertaler Slotcar Heaven setzte den Schlusspunkt hinter (erstmalig) 7 Läufe seit dem März dieses Jahres.

Zeichnete sich die Serie bis zur Jahresmitte durch eine Menge „Action“ und „Stimmung“ aus, verlief die zweite Saisonhälfte deutlich entspannter und harmonischer., was jedoch der Spannung in den Rennen keinen Abbruch tat - eher im Gegenteil . . .

Dann schauen wir 'mal, was das Finale für den Bericht hergab . . .

Kompakt . . .

- 16 Teams „finalisieren“ im Heaven . . .
- Doppel-Bolz siegt nach 2004 erneut . . .
- die „Chips auf Rot“ lagen richtig . . .
- Junioren liefern Duell des Tages . . .
- auch Baum/Hesse vs. Jung/Weber sorgen im Fernduell für Spannung pur . . .
- große Siegereverehrung zum Schluss . . .
- sämtliche Eckpunkte für die Saison 2006 stehen fest . . .

Strecke . . .

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang



Einer der Carrera-Klassiker im Wilden Westen - der anspruchsvolle Kurs im Wuppertaler Slotcar Heaven . . .

Vorgeplänkel . . .

Beim Finale in Wuppertal muss traditionell mit den starken Heimteams gerechnet werden. Jedoch waren heuer nur Bolz/Bolz und Baum/Hesse am Start. Ergo war viel Spielraum für andere Top-Teams wie Laufenberg/Nötzel oder Uhlig/Weber.

Geheimfavoritenstatus hatte das hellblaue Team mit dem Rot-Silbernen Ferrari Enzo und ganz vielleicht noch Schnitzler/Schnitzler und S² . . .

Zu entscheiden gab's in den Top 3 nichts mehr; dafür aber alles auf den Rängen 4 bis 11. Sollten sich also die 3 Top-Teams um den Tagessieg streiten - und der Rest würde die Meisterschaft ausfahren . . .

Klingt doch gut - oder !? Kam aber nur bedingt so . . . Warum !? Lest's nach . . . ☺ ☺

Slotcars und Technik . . .

Dass sich beim Saisonfinale kaum noch neue Slotcars blicken lassen, ist einsichtig. Wenn jedoch im Folgejahr die Fahrzeugliste eine Andere ist, macht's überhaupt keinen Sinn mehr, etwas Neues an den Start zu bringen.

Das sagten sich auch die Teams und ließen es ruhig angehen. Auch wenn aus taktischen Gründen auch schon einmal Fahrzeuge getauscht wurden.

Der Klipp-Klapp-Vorsitzende HaJü brachte es fertig und wertete den Nissan GT-R erst zum letzten Rennen um einen Concours Punkt auf. Warum erst jetzt, bleibt allerdings sein Geheimnis . . . ☺ ☺



BMW M3 GTR „Kleinwagen“ von Uhlig/Weber - eine echte Herausforderung zum Schluss . . .

Jan Uhlig und Mirko Weber waren somit die Einzigen, die ein komplett neues Slotcar vorstellten. Der magersüchtige BMW M3 GTR

war sicherlich genau die richtige Wahl, um beim Finale NICHT vorne dabei zu sein . . . aber es hat im Heaven schließlich schon Tradition, dass die designierten Seriensieger mit absolut ungeeigneten Slotcars starten . . . ☺ ☺

Rennen . . .

16 Teams bedeuteten zwei Startgruppen zu je 8 Teams und versprachen bei 6 * 15 Minuten Fahrzeit einen gemütlichen Nachmittag mit ausreichend Zeit zum Plaudern . . .

1.Startgruppe

Die erste Startgruppe nahm die in der Gesamtwertung weniger gut platzierten Teams auf. Neben den Rookies waren dies die eher unregelmäßig startenden Teams - wirkliche Gastteams waren im Heaven nicht zu verzeichnen:

Dieter Sommer Claus Uebach	Lamborghini Murcielago
Jörg Fischer Frank Silva-Wittfoot	Ferrari Enzo
Caroline Schnitzler Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1
Hans-Jürgen Eifler Mike Severin	Nissan GT-R 2003
Jan Schaffland Ralf Schaffland	Lamborghini Murcielago
Andrea Fischer Patrick Fischer	Ferrari Enzo
Dirk Stracke Klaus Schnitzler	Porsche 911 GT1
Tommi Eckel Hans Quadt	Porsche 911 GT1

Obwohl er auf der ungünstigen Spur 6 gestartet war, übernahm Patrick Fischer zur Mitte des ersten Durchgangs die Führung. Der Enzo und sein Fahrer funktionierten bestens. Eine Runde verlor Patrick, als er nach der Ursache für ein merkwürdiges Geräusch suchte. Im zweiten Durchgang war dann Andrea dran - und Patrick fand die Ursache des Übels: der Motor hatte sich gelöst. Bis diese Sache behoben war, vergingen mindestens 6 Runden. Dennoch gelang es Fischer/Fischer, sich wieder mit beruhigendem Vorsprung in Front zu setzen. Aber die verlorenen Runden gab's nicht zurück . . . ☺ ☺

Schnitzler/Schnitzler hatten da weniger Not und fuhren konstant schnell ihre Turns. Dafür, dass der Kurs in Wuppertal nicht gerade ihre

Heimbahn ist, war's eine wirklich solide Leistung von Caroline und Christian . . . !!

S² nahm das GT/LM-Finale nicht ganz so ernst - Schule und Rennserien-West waren wichtiger. Dementsprechend entspannt ging man zu Werke und konnte Fischer/Fischer zu keiner Zeit folgen. Der Murcielago lief dem Renningenieur zufolge wie der berühmte „Sack Nüsse“ . . . ☺ ☺

Der zweite S² Murcielago (Sommer/Uebach) lag zu Beginn gut im Rennen, verlor die Führung aber bereits im 1.Heat, als die Schleifer kurz gerichtet werden mussten. Anschließend zeigte Claus Uebach - wie üblich mit extrem wenig Training - eine grundsolide Leistung und die Sauer-/ Siegerländer Speerspitze hielt sich immer in der ersten Hälfte dieser Startgruppe.

Ähnlich solide ging's bei Fischer/Silva-Wittfoot zu. Jörg legte mit em Enzo toll vor und Frank hatte die Defensiv-Aufgabe.



Ferrari Enzo von Fischer/Silva-Wittfoot - Jörg ging voll zur Sache . . .

HaJü Eifler und Mike Severin bauten den Nissan auf dem Metris Chassis vor dem Start noch komplett um und starteten ebenfalls recht furios. Im Verlauf des Rennens konnten die Zwei vom Niederrhein aber das Tempo der ersten Fünf nicht mehr mit gehen und fielen als „Best of the Rest“ ein wenig zurück . . .

Die verbleibenden zwei Teams waren nicht komplett und mussten mit Urlaubsvertretungen fahren. Dirk Stracke engagierte kurzfristig Klaus Schnitzler als Porsche 911 GT1 Piloten. Der wusste erst am späten Vormittag von seiner Aufgabe - und machte ganz ohne Training einen guten Job. Auch den Einsatz-911-GT1 hatten die Zwei zuvor keinen einzigen Meter gefahren . . . ☺ ☺

Auch Tommy Eckel setzte einen 911 GT1 ein und hatte mit Hans Quadt ebenfalls eine Vertretung im Einsatz. So ganz ohne Erfahrung in Wuppertal tat sich Tommy schwer - und musste das Ergebnis vorerst als Lehrgeld verbuchen.



„Sack zu“ - Fischer/Fischer waren in der ersten Startgruppe trotz technischer Probleme nicht zu halten . . .

Einen Heat vor Schluss wurde die Sache dann richtig spannend. Fischer/Fischer hatten den Sack zu gemacht und war weg - ganz weit weg . . . Aber Schnitzler/Schnitzler lagen nur 2 Runden vor S² und mussten auf die ungünstige Spur 1 (S² auf Spur 3). Zwei weitere Runden zurück fuhren Sommer/Uebach und konnten sich auf der 2 (einer der schnellsten Spuren im Heaven) austoben. In deren Windschatten fuhren jedoch Fischer/Silva-Wittfoot auf der ebenfalls schnellen Spur 4.

Nach etwa der Hälfte der Zeit fuhren Claus Uebach und Frank Silva-Wittfoot quasi parallel. Dann ließ der Speed des Enzo nach, er bekam eine Schleiferkur und Claus konnte sich sauber auf Rang vier dieser Gruppe platzieren. Ähnlich spannend fuhren Christian Schnitzler und JanS gegeneinander - das Tempo von Christians' R390 reichte locker aus, um den Vorsprung zu verteidigen . . . nur seine Fehler-rate nicht - hier wären 1 bis 2 Zehntel weniger deutlich mehr gewesen !!. Am Ende hatte JanS dann knapp eine Runde Vorsprung heraus gefahren und brachte Team S² so noch auf Rang 2 dieser Startgruppe . . .

Ergebnis der ersten Startgruppe lautete damit in der Übersicht:

Fischer/Fischer	622,13 Rd.
S ²	615,97 Rd.
Schnitzler/Schnitzler	615,13 Rd.
Sommer/Uebach	611,08 Rd.
Fischer/Silva-Wittfoot	609,36 Rd.
Eifler/Severin	589,17 Rd.
Stracke/Schnitzler	564,26 Rd.
Eckel/Quadt	559,13 Rd.

2.Startgruppe

Startgruppe 2 sah die führenden acht Teams der Gesamtwertung am Regler. Auch wenn's durch die 8 Teams reichlich unübersichtlich war, konnten die Folks ihre Entscheidungen zumindest im direkten Vergleich ausfahren . . . Doch was waren die in der ersten Startgruppe vorgelegten 622 bzw. 616 Runden wert !? In der Vorjahreswertung hätte dies die Plätze Fünf und Sechs bedeutet . . .

Jan Uhlig Mirko Weber	Toyota GT One
Andreas Laufenberg Thomas Nötzel	Nissan R390 GT1
Stephan Bolz Werner Bolz	BMW V12 LM "FAT"
Andi Baum Dennis Hesse	Porsche 911 GT1
Frank Hermes Walter Schäfer	Nissan R390 GT1
Siggi Jung Ingolf Weber	Porsche 911 GT1
Hans Bickenbach Thorsten Hesse	BMW V12 LMR
Andreas Rohmann Ingo Vorberg	Nissan R 390 GT1

Die uneinholbar Führenden Uhlig/Weber setzen - ganz wie früher Nockemann/Wondel - eher einen Tourenwagen denn ein GT/LM Fahrzeug ein. Der BMW M3 GTR auf Basis der Dickie-Karosserie passte von den Abmessungen her recht gut in die Gruppe 2 oder die alte DTM. Damit war kein Dixie zu stürmen und somit würde der Sieg zwischen folgenden drei Teams ausgefahren werden:

- Den Heimascaris Bolz/Bolz mit dem BMW V12 LM, der mittlerweile die vierte Saison fährt. Stephan und Werner haben Platz 3 im Gesamt für dieses Jahr sicher.
- Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel mit dem Nissan R390 GT1, denen der zweite Gesamttrang ebenfalls nicht mehr zu nehmen war.
- Ein weiteres Heimteam bilden Baum/Hesse mit dem Porsche 911 GT1, die im Clinch mit Jung/Weber um den vierten Gesamttrang liegen - jedoch fehlen ihnen unter Berücksichtigung des Streichers satte 32 Punkte auf die Routiniers . . .

In ebenjenem Team begann Siggi Jung mit einer eher schlechten Spur 6 und Ingolf ließ eine Angriffs-Spur-4 folgen, in welcher er

häufiger im Grün zu finden war. Anschließend stieg die Nervosität, da vordere Platzierungen nicht mehr in Reichweite waren und Baum/Hesse sicher auf P3 fuhren . . .

Frank Hermes und Walter Schäfer sind ebenfalls Routiniers, aber nicht unbedingt in Wuppertal. Der Nissan R390 lief gewohnt zuverlässig, aber die Spitze (auch der ersten Startgruppe) war schnell enteilt.

Hans Bickenbach war der Dritte im Bunde, der eine Urlaubsvertretung engagieren musste, da „Co“ Uwe Buchs durch die Arbeit verhindert war. Der „Ersatz“ Thorsten Hesse war keiner, sondern vielmehr eine echte Verstärkung - wie der weitere Verlauf zeigen sollte . . .

Bleiben die Dauerstarter Andreas Rohmann und Ingo Vorberg, die den 30-Punkte-Nissan R390 GT1 von Jörg Gerbracht ausliehen, um maximal punkten zu können.



Ausgeliehen, da Max-Punktezahl im Concours - Nissan R390 GT1 von Jörg Gerbracht, gefahren von Rohmann/Vorberg . . .

Kommen wir zum Renngeschehen: Vor dem letzten Heat lagen Bolz/Bolz und Laufenberg/Nötzel gleichauf. Stephan Bolz musste auf die nicht ganz so schnelle Spur 1 und Andreas Laufenberg fuhr Spur 4. Die Chancen standen somit etwas 50:50 - jedoch nur von den Spuren her. Stephan ist in Wuppertal kaum zu bremsen und ging bereits nach 1/3 der Zeit mit 2 Runden in Führung, welche er dann der Einfachheit halber so nach Hause fuhr . . .

Hinter den Beiden fuhr Andi Baum das Finale auf der eher schlechten Spur 6 - die 3 Runden Rückstand auf das Führungsduo waren kaum aufzuholen. Aber das sollte das 911 GT1 Team nicht stören; P3 über alles war sicher - und sie waren vielmehr am Ergebnis von Jung/Weber als am Eigenen interessiert . . . ☺ ☺

Dahinter hetzten Uhlig/Weber mit dem „Tourenwagen“ den BMW V12 LMR von Bickenbach/Hesse - und kamen dem Dickschiff im letzten Heat immer näher. Mirko Weber fuhr „maximum aattack“ und am Ende lautete das Ergebnis: LMR schlägt Tourenwagen mit nur einer Runde Vorsprung. Dennoch sahen beider Teams mehr als zufrieden aus . . .



Gehetzt vom „Tourenwagen“ - BMW V12 LMR, am Samstag pilotiert von Bickenbach/Hesse . . .

Diesen zwei Teams kamen Hermes/Schäfer nicht ganz hinterher, konnten sich aber mit ca. 2 Runden Vorsprung locker vor Rohmann/Vorberg und Jung/Weber behaupten.

Letztere gaben in den Heats 5 und 6 noch einmal richtig Gas - und einer wirklich tollen Spur 3 mit 105 Runden folgte eine zu müde Spur 5. Am Ende fehlte nur eine knappe halbe Runde auf die Clubkollegen Rohmann/Vorberg, was genau zwei Punkte im Rennergebnis kostete - dazu später mehr . . .



Nach 2004 erneut im Heaven vorn - der Uralt BMW V12 LM von Bolz/Bolz . . .

Das Ergebnis der zweiten Startgruppe in der Zusammenfassung sah somit wie folgt aus:

Bolz/Bolz	642,28 Rd.
Laufenberg/Nötzel	640,35 Rd.

Baum/Hesse	637,17 Rd.
Bickenbach/Hesse	613,96 Rd.
Uhlig/Weber	612,84 Rd.
Hermes/Schäfer	608,71 Rd.
Rohmann/Vorberg	606,91 Rd.
Jung/Weber	606,47 Rd.

In der Addition beider 8er Gruppen und unter Hinzuziehung der Concours Punkte ergaben sich dann folgende Top 6:

Bolz/Bolz	642,28 Rd.
Laufenberg/Nötzel	640,35 Rd.
Baum/Hesse	637,17 Rd.
Fischer/Fischer	622,13 Rd.
S ²	615,97 Rd.
Schnitzler/Schnitzler	615,13 Rd.

Stephan und Werner Bolz konnten also ihren Sieg vom Vorjahr im Heaven wiederholen und damit erneut den einzigen Sieg des Jahres beim Heimspiel einfahren . . .

Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel fehlte nicht viel zu ihrem Saisonsieg Nummer 3 - mutmaßlich nur ein gesundheitlich weniger angeschlagener Andreas . . .

Andi Baum und Dennis Hesse fuhren erwartet stark und belegten Rang 3 in der Tageswertung. Wichtiger war aber der Punkterückstand von Jung/Weber, die über Platz 13 nicht hinaus kamen . . .

Schauen wir uns noch kurz die Gesamtwertung für die Saison 2005 nach 7 Läufen an. Berücksichtigt ist ein Streichergebnis:

# Team	Pkt.
1 Jan Uhlig / Mirko Weber	535,0
2 Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	516,0
3 Stephan Bolz / Werner Bolz	465,0
4 Andi Baum / Dennis Hesse	379,0
5 Siggi Jung / Ingolf Weber	377,0
6 Uwe Buchs / Hans Bickenbach	351,0
7 Frank Hermes / Walter Schäfer	341,0
8 Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	327,5
9 Caroline und Christian Schnitzler	316,0
10 Dieter Sommer / Claus Uebach	314,0

Da die ersten Drei bereits vor dem Finale fest standen, schauen wir uns nur die Verschiebungen dahinter kurz an:

Baum/Hesse schoben sich um besagte 2 Punkte an Jung/Weber vorbei - und auch Buchs/Bickenbach konnten Hermes/Schäfer noch von Rang 6 verdrängen. Ebenso knapp ging das Rennen um Platz 9 aus. Trotz guter Leistung büßten Sommer/Uebach diese Platzierung noch an Schnitzler/Schnitzler ein . . .



Am Ende wirklich „Lucky“ - Porsche 911 GT1 „Lucky Strike“ von Baum/Hesse . . .

Ende . . .

Werner Bolz überließ es dem Schleichenden, die Tagessieger Ehrung durchzuführen und konzentrierte sich ganz auf den großen Zapfenstreich . . .

Die Jungs von der GT/LM waren diese Art der Tagesbesprechung nicht gewohnt und mussten dementsprechend etwas häufiger Applaus spenden . . . ☺ ☺

Schluss-Siegerverehrung und Tombola wurden kombiniert, sodass zuerst einmal die Sponsoren genannt werden dürfen: **Checkered-Flag, Fischer-Modellbau, GD-Cartuning, Schöler Chassis** und **Meister Service Dienst** sind hier besonders hervor zu heben . . .

Und „noch besonderer“ hob Werner dann **Guido Dickel** hervor, welcher die gestellten Reifen für die komplette Saison spendete . . . !!

Auch **Ingo Vorberg** (Dr.Bepfe) bekam seinen Dank ab: Er war allzeit die letzte Instanz bei Problemen mit der Zeitnahme und sorgte bei

mehreren Rennen für die fehlerfreie und schnelle Auswertung . . . !!

Die Teilnehmer sammelten ein wenig Geld und verehrten **Werner Bolz** und **Siggi Jung** als Technikchef jeweils ein Buch zum Thema GT-Racing sowie einen Schwung Reifen. Nun sucht Jung-Siggi einen Freiwilligen, der ihm das Buch vorliest und die passenden Räder baut . . . ☺ ☺

Zumindest letzteres Problem hat Werner nicht - er ist das Reifenmachen (für die ganze Serie) schließlich gewohnt . . .

Mit weiterem Dank wurden die Gastgeber vom **Slotcar Heaven** bedacht. Andi, Dennis Thomas und Michael betreuten hier souverän die Zeitnahme . . . und natürlich **Elke**, ohne die ein Rennen im Heaven überhaupt nicht vorstellbar wäre !! Ihr neuester Dreh beim Catering lautet: Reservierung von Wupperwellen für vielgeplagte Slotracer . . . Team S² bedankt sich für diesen Service ganz besonders . . . !!

Blick in die Glaskugel . . .

Klar traf Werner Bolz noch ein paar Statements zur Saison 2006. Die Anzahl der Rennen erhöht sich auf Acht !! Ein Streichergebnis wird berücksichtigt. Neu dabei sind die Kurse in Köln und Neuwerk - DO-Slot entfällt dafür . . .

Die technischen Eckdaten waren bereits im Vorfeld bekannt: Man wird nur geschlossene GT-Fahrzeuge der Jahrgänge 1993-96 einsetzen dürfen. Die Fahrzeugliste ist den „Rennserien-West“ zu entnehmen . . .

Eine weitere, sinnvolle Neuerung verkündete Werner ebenfalls noch: 2006 werden sowohl die Reifen als auch die Motoren zu jedem Rennen neu ausgelost (bislang traf dies nur auf die Reifen zu) . . .

Alles weitere gibt's hier:

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

DSC-Slotpoint

6. Lauf am 9. Dezember 2005

geschrieben von Mr. Slotpoint / Thomas

Das Jahr neigt sich dem Ende - unsere Rennserien auch. Am kommenden Wochenende ist es wieder soweit: Der 6. und letzte Lauf zum DSC-Slotpoint findet am Freitag wie gewohnt um 20:00 Uhr statt. Am Samstag startet der 5. und letzte Lauf des Porsche-Cup in 2005.



Sven, David und Thomas auf der Strecke . . .

DSC-Slotpoint . . .

Beim letzten Rennen gingen 13 Fahrer an den Start - ist die Entscheidung schon gefallen !? Oder ist André Brocke, der mit 326 Punkten vor Hans-Georg Aulbur mit 309 Punkten und Günter Grabow mit 296,5 Punkten führt, noch einzuholen !?

Alle können ihr schlechtestes Ergebnis noch streichen. Bei André wären das zur Zeit 61 Punkte, Aule könnte 57 Punkte aus dem ersten Lauf streichen und Günter Grabow hätte 53,5 Punkte zu streichen. Dies wäre bei weitem das wenigste. Nicht zu vergessen sind Frank Hermes - bislang 271,50 Punkte und einem Streicher - sowie Michael Brinkmann mit 253 Punkten und ebenfalls einem Streicher. Nach dem Rennen werden wir's genau wissen.

Porsche-Cup . . .

Hier sieht es ähnlich aus. Michael Brinkmann hat nach dem letzten Lauf die Führung übernommen und liegt nun bei 188 Punkten. Er muss 46 Punkte streichen. Thomas Schweizek liegt ihm mit 186 Punkten dicht auf den Fersen, braucht aber nur 44 Punkte streichen. Somit wären sie nach aktuellem Stand punktgleich. Allerdings hat Michael das letzte Rennen gewonnen und läge auf Grund dessen bei Punktgleichheit vor Thomas.

Holle liegt zur Zeit auf dem dritten Platz mit

168 Punkten, kann aber gegen die vor ihm Liegenden nichts mehr ausrichten, da auch er noch einen Streicher von zur Zeit 40 Punkten hinnehmen müsste.

André Brocke, der auf der Vier liegt und 150 Punkte insgesamt hat, braucht keinen Lauf zu streichen, da er beim letzten Lauf verhindert war und könnte sich so wieder auf den ersten Platz fahren. Ihm reicht ein fünfter Platz um mit 192 Punkten und Punktgleichstand, bei einem Sieg eines seiner Kontrahenten, die Gesamtwertung für sich zu entscheiden.

Dies bedeutet; dass André, Michael und Thomas die Top 3 unter sich ausmachen. Wir hoffen und appellieren an die Fairness aller anderen Rennteilnehmer, in diesen spannenden Dreikampf nicht einzugreifen.



Holle und Peti entspannt vor dem Rennen . . .

Anmeldung . . .

Anmeldungen für die DSC-Slotpoint haben am Freitag bis spätestens 18:45 Uhr zu erfolgen. Für den Porsche-Cup gilt Samstag, 14:30 Uhr ! Es wird für jeweils ein Startgeld von 7,00€ bzw. 4,00€ für Monats-/Jahreskarten-Inhaber erhoben.

Geld sparen? Geiz ist Geil!!! Durch eine verbindliche Anmeldung für beide Rennen bis Donnerstag 24:00h bei Thomas !! **Denkt an Eure Kohle, nutzt die Chance!!** Die Mannschaft vom Slotpoint kann so auch 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.

Alles weitere gibt's hier:

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

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

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

URL

www.slotpoint.de

Strecke

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

Zeitplan

Freitag, 9. Dezember 2005

Freies Training gemeinsam mit den Fahrern des Porsche-Cup 17:00 Uhr - 19:00 Uhr
 Fahrzeugabnahme 18:45 Uhr - 19:30 Uhr
 Fahrerbriefing 19:45 Uhr
 Start 20:00 Uhr

Samstag, 10. Dezember 2005

10:00h - 14:15 Uhr Training
 13:45h - 14:30 Uhr Fahrzeugabnahme
 14:45 Uhr Fahrerbriefing
 15:00 Uhr Rennstart Porsche - Cup

DTM

3. Lauf am 10. Dezember 2005



Patrick möchte schon einmal die Trainingstermine für den 3. Lauf zur DTM am 10. Dezember 2005 in Schwerte bekannt geben . . .

Der Grund hierfür !? Mutmaßlich, dass Andi Baum ausreichend Übungsmöglichkeit hat, um den Hattrick einzufahren . . . ☺ ☺ ☺

Dienstag, 6. Dezember 2005

ab 19:00h Trainingsmöglichkeit zu den üblichen Konditionen

Freitag, 9. Dezember 2005

ab 18:00h freies Training

Samstag, 10. Dezember 2005

ab 09:00h Bahnöffnung

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DTM](#)

Vintage Slot Classics

Langstrecke am 11. Dezember 2005 in Siegen

... geschrieben von Nick Speedman

Am kommenden Sonntag, den 3. Advent wird die VSC Saison 2005 mit dem 3h Langstreckenrennen auf der Holzbahn der Scuderia Siegen ihren Abschluss finden. Es darf wie immer nach dem Reglement des zurückliegenden Rennjahres 2005 und nach dem geänderten Reglement 2006 gefahren werden. Dem zufolge ist das die letzte Möglichkeit, die Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1964 einzusetzen. Ich sage mal voraus, dass 8 von bisher 9 Teams diese Möglichkeit noch einmal nutzen werden.



Startformation beim VSC LS 2004 ...

Wird die Scuderia wieder ...

... den Sieger stellen? Wir erinnern uns, dass die Clubmitglieder in 2004 die ersten drei Plätze der Teamwertung für sich erkämpft hatten:

1. Scuderia I 1360,74 Rd.
2. Scuderia II 1353,74 Rd.
3. Giessen Rookies 1348,58 Rd.
4. ScaRaDo I 1324,23 Rd.

Nun können wir nur hoffen, dass ein Teil der Siegener Fahrer ein wenig rennmüde ob der vielen Veranstaltungen geworden ist, und diesmal nur ein Team stellen werden. Dann muss der Berichterstatter nicht mit unnötiger Schönfärberei die Leistung der VSCler bei seinem Rennbericht ins rechte Licht rücken ... ☺ ☺

Die gemeldeten Teams ...

... sehen in der Kurzübersicht wir folgt aus:

Team Gastgeber: Scuderia I [+ II]

G. Benecke, E. Vandenryt, [U. Schöler, H. Reuter, U. Hütwohl, C. Uebach]

Betrachten wir mal das stärkste Team. Sollten Günter und Emanuel die Freiheit haben, einen

weiteren Mitfahrer zu bestimmen, denke ich, dass Henning die erste Wahl wäre. Beim Endlauf im Oktober kam Henning mit seinem Porsche356 Spider als Sieger in der 62 mm Klasse auf 140,43 Rd. Günter siegte in der 75 mm Klasse mit seinem Ferrari GTO II mit 140,18 Rd. Da fällt die Wahl schwer, ein geeignetes Einsatzauto auszuwählen. Vielleicht existiert noch der letztjährige MB 196 Stromlinie, der von Größe und Gewicht ein 75 mm Fahrzeug war, aber vom Thema ein Formel Fahrzeug ist.



MB 196 Stromlinie ...

Team: VSC Master 2005

Th. Strässer, B. Hämmerling, S. Berster

In den letzten Wochen haben die Initiatoren des Carrera Club Oberberg viel Arbeit beim Aufbau Ihrer neuen Bahn in Engelskirchen geleistet. Kommenden Sonntag werden Sie sicherlich aus Spaß an der Freud mitfahren und eines der bekannt schnellen Fahrzeuge, wie den Lotus 30 von Thomas oder die Corvette GS von Bernd einsetzen. Sollte der Fehlerteufel nicht zuschlagen, ist eine Platzierung unter den ersten Drei möglich.

Team: VSC Serienchef

Th. Willner, J. Themsfeldt, R. Willner, N. Hartung

Das Team um den Serienchef sieht das Langstreckenrennen als Familienausflug mit Vergnügungsfaktor. Jens war in der zurückliegenden Saison sehr stark. Er könnte mit seinem 904er Porsche (Klasse bis 62 mm) den breiten Fahrzeugen gut folgen. Aber vielleicht wollen alle auf Nummer sicher gehen und einen für alle gleich gut fahrbaren Wagen einsetzen, und überarbeiten Nick's MB 300 Cabrio. Für alle

nett zu beobachten ist der interne Wettstreit der beiden Junior Racer Robert und Nick.

Team: Mittelrhein - CFD

T. Ulrich, P. Hartmann, S. Laukotter

Das Team CFD hat zwei sehr schnelle Slotcars im Gepäck. Einmal Sascha's Ferrari 330 P, der ein phänomenales Grundtempo erlaubt, aber auch zu unvorhersehbaren Abflügen neigt. Zum anderen Taffy's Lotus 30, der beim Endlauf vor 6 Wochen schnell wie nie war. Für welchen der beiden Wagen sie sich entscheiden, werden wir am Renntag sehen. Die Prognose lautet, wenn die anderen Teammitglieder sich an der Leistung von Taffy orientieren, dürften Sie auch mal unter die ersten Drei kommen.

Team: Slot im Pott

Th. Ginster, Th. Vössing, M. Pottmayer,

Die Clubmitglieder müssen diesmal auf ihre Speerspitze Holger verzichten. Er darf an diesem Tag zu einer Schulung anreisen, und lässt sich somit von einem der Schnellsten aus dem Club Michael Pottmayer vertreten. Ob er seinen Jungs den Chaparral 2 mit nach Siegen gibt, ist noch ungewiss. Vermutlich werden sie je einen Ferrari GTO für die 62 + 75 mm Klasse vorbereiten und vor Ort entscheiden, welcher die bessere Speed aufbaut. Lassen wir uns überraschen und wagen keine Prognose.

Team: Slotpoint DSC home

Th. Schweizek, W. Miebach, N.N.,

Vor einem Jahr haben sie sich noch als Newcomer bezeichnet. Heute sind Sie etabliert und stellen einen der herausragenden Fahrer in der DSC West. Nur ob sie H.G. Aulbur überredet bekommen mit nach Siegen auszurücken, konnte bis soeben nicht geklärt werden. Wenn ja steigen die Chancen zur Überbrückung des Mittelfeldes.

Team: Jan and Driver

U. Drevermann, J. Schaffland

Der Nachwuchsstar aus dem Team S² baut zu Zeit einen Ferrari GTO aus dem vom Ralf häufig beschriebenen Lagerbestand des heimischen Hochregallagers auf. Und von Außen betrachtet hat man den Eindruck dass der 2. Teamkollege als Coach engagiert wurde. Vom Start weg wird das Team ein Höllentempo vorlegen - sofern das Material hält, geht die Ten-

denz zur Top 3. Die Ergebnisse werden dann sicherlich an die Materialprüfanstalten weitergeleitet. Von hier aus viel Erfolg bei der Testfahrt.



Aus dem Hochregallager . . . !? Schmalere Ferrari GTO von JanS and dem Doktor . . .

Team: Magnetron

R. Klose, St. Hilbig, U. Geisler

Das Magnetron Team mit Ralf, Stefan und Uwe ist für uns die große Unbekannte und deshalb um so mehr willkommen.

Team: SOKO Keller

M. Krings, I. Heimann

Das Fahrzeug ist bereits seit Mai dieses Jahres fertig gestellt - und wird sein Vitrinendasein für einen Tag verlassen, um mal 1.300 Runden in 3h abzuspulen. Mit anderen Worten, bisher wurde die Corvette GS noch nicht auf eine Holzbahn abgestimmt. Da vertraue ich ganz meinem Markus, dass er das in der zur Verfügung stehenden Trainingszeit gut erledigen wird.



Die Vitrinen Corvette GS . . .

Wir freuen uns . . .

. . . mal wieder bei der Scuderia Siegen zu Gast sein zu dürfen. Wie in den Jahren zuvor verzichtet die Scuderia auf das Startgeld und stiftet dies zu Gunsten des Kinderhospiz Olpe.

Daher bitte ich doch alle, die es ermöglichen können ihr Startgeld freiwillig zu erhöhen, damit die Spendensumme ansehnlich wächst !!



Auf unseren Auktionator müssen wir dieses Jahr verzichten . . .

Noch eine sportliche Bitte an alle Teilnehmer: Versucht doch bitte als Team und nicht als Einzelpersonen aufzutreten. - Damit meine ich das für mich unverständliche Verhalten mit

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen (Bürbach)

URL

www.scuderia-siegen.de

mehreren Slotkoffern aufzufahren um ein Einsatzfahrzeug zu betreuen. Andreas Lippold ergänzte diese auch beobachtete Erscheinung damit, dass auch Zuschauer ihren Slotkoffer mitbringen, wo sie ganz genau wissen, heute kann ich hier nicht fahren.

Freuen würden wir uns, wenn Emu und Günter am Renntag keinen Stubendienst hätten, und als Scuderia-Team mitfahren könnten. Die Rennleitung sollten doch mal andere Clubkameraden übernehmen.

Ich wünsche allen eine gute Anreise und viel Spaß und Erfolg am Renntag.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Strecke

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

Zeitplan

Sonntag, 11. Dezember 2005

ab 09:00h - 11:00h Training

danach Fahrzeugabnahme

ab 12:00h 3 H Rennen,

anschließend Siegesfeier

Gruppe 2, 4 und 5

Vornennung für den 17.12. !!

Der Countdown für das große Saisonfinale am 17. Dezember 2005 läuft. Dazu haben die IG-245 sowie der ausrichtende Slotcar Heaven eine große Bitte:

Sowohl Gäste als auch Teilnehmer, die am Abendessen teilnehmen möchten, melden sich bitte bis spätestens zum 11. Dezember 2005 verbindlich per Mail oder Telefon bei der IG245 an !!

Für wenig Informierte: Nach dem Rennen und vor der Siegerehrung und Tombola wird ein ordentliches, warmes **Menü** serviert.

Sponsoren und regelmäßige Teilnehmer werden gratis abgesehen (so sie sich denn anmelden) . . . Besucher und Gaststarter kommen um eine angemessene Bezahlung nicht umhin !!

Den letzten, noch unbestätigten Meldungen zu Folge wird die Menüpauschale für einen Kantentrockenes Brot bei 6,50 EUR pro hungrigem Kopf liegen. Im Gegenzug steht das Versprechen im Raum, in 2005 solle nicht nachgezählt werden, wenn Werner wieder drei Mal Nachschlag holt und zwölf Desserts mit nach Hause nimmt . . . ☺ ☺

Sorry Folks, wenn Ihr bei Eurer Frau so früh um Urlaub betteln müsst . . . aber bei den ganzen Drohungen des Erscheinens müssen wir dem chinesischen Koch einfach rechtzeitig Nachricht über die Anzahl der zu schlachtenden Ochsen geben. Ferner sind die Tischkarten zu drucken und selbstredend die Tischdamen mit Bedacht auszuwählen . . . ☺ ☺

Ach ja - und wer sich zum Abendessen anmeldet, kann auch gleich seine Slotcars melden . . . ☺ ☺



Für alle diejenigen, die 2004 nicht dabei sein konnten . . . ein kleines (!) Ausschnittsfoto vom Abendessen des letzten 245-Finales . . . ☺ ☺ ☺

Also haut in die Tasten, Folks !! Ein Klick auf die nachfolgende Zeile sollte ausreichen, um los zu legen:

[Anmeldung 17.12. an IG245](#)

Noch eine kleine Anmerkung am Rande:

Das Schöler Tigre-G-Breit (#1102003) ist laut Aussage von Uwe Schöler im Handel verfügbar (z.B. Checkered-Flag, MORTmann oder Umpfi's Slotbox) und dementsprechend für das Rennen am 17.12. zugelassen . . . !!

Alles weitere zur 245/West gibt's natürlich hier: [Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5](#)

Termine West 2006

Monat	Termin	Ort	Wettbewerb	Gruppe
Januar	01.01.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	08.01.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	15.01.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	22.01.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	29.01.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	05.02.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	12.02.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	19.02.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	26.02.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	05.03.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	12.03.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	19.03.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	26.03.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	02.04.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	09.04.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	16.04.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	23.04.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	30.04.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	07.05.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	14.05.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	21.05.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	28.05.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	04.06.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	11.06.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	18.06.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	25.06.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	02.07.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	09.07.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	16.07.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	23.07.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	30.07.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	06.08.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	13.08.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	20.08.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	27.08.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	03.09.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	10.09.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	17.09.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	24.09.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	01.10.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	08.10.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	15.10.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	22.10.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	29.10.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	05.11.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	12.11.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	19.11.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	26.11.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	03.12.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	10.12.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5
Januar	17.12.2006	Waldbrunn	Waldbrunn	2, 4, 5

Der **Terminkalender 2006** für den Wilden Westen ist jetzt beinahe „rund“ . . . lediglich

der Nextel Scale Cup schweigt eisern . . . Zu klären sind aus Sicht des Schleichenden noch zwei Termine - und das ein oder andere „N.N.“ ist auszuräumen.

Sollte nicht wieder ein Schelm flugs im Januar eine neue Serie gründen, könnt Ihr also so langsam mit dem Ausfüllen der Urlaubsscheine für 2006 beginnen . . . ☺ ☺

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