

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 71 -

31. Juli 2006

## Editorial ....

Moin Folks . . . dem 14-Tage-Sommer-Rhythmus folgend, ist wieder WWW-Time . . . ☺ ☺

Christian war in der Schweiz und brachte Impressionen aus Dottikon mit, JanS besuchte den größte Carrera Track aller Zeiten und die 245 fuhr am Sonntag in Duisburg. Das soll ausreichend Stoff sein, die Nr.71 der „**WILD WEST WEEKLY**“ angemessen zu füllen . . .

Kommendes WE laufen lediglich die 6h von Siegen; dazu liegt kein Material vor. Dennoch

erscheinen die WWW ab kommendem Montag mutmaßlich wieder wöchentlich . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Bericht eines Handlungsreisenden . . .  
oder warum die Schweiz auch im Sommer sehenswert ist
- Ein RI auf Reisen . . .  
oder der Superlativ in Hessen
- Gruppe 2, 4 und 5  
4. Lauf am 30. Juli 2006 in Duisburg
- 2, 4, 5 - der Tester ...

## Bericht eines Handlungsreisenden . . .

oder warum die Schweiz auch im Sommer sehenswert ist

. . . geschrieben von Christian

Zur Einstimmung ein Auszug aus den Geschichtsbüchern:

. . . und es begab sich zu der Zeit, dass sich ein paar unentwegte Eidgenossen gen Norden wagten, um die dortigen Gefilde der gemeinen Slotter unsicher zu machen . . . .



**Auf die Bildmitte gucken - WM war gestern !!!**

Vielleicht war dies mit einer der Gründe, warum die Jungs vom Schweizer SBS in Dottikon nach ihren diversen Besuchen der DSC-Szene nun als „Wiedergutmachung“ ein Event auf Ihrer Bahn planen, bei dem am 27./28. Oktober die Slotter der Großgemeinde Deutschland beim Race around the Matterhorn ihr Können zeigen sollen.

Um sich schon mal ein Bild machen zu können, hat der Verfasser kurzerhand eine

„Dienstreise“ in die Region geplant (bzw. missbraucht), um doch mal zu schauen, was die Eidgenossen sich da so vorgenommen haben. Am Freitag Abend wurde ich dann von Peter Bichsel mitgenommen und in gemütlicher Runde mit Patrick Studer und dessen Frau auf das Kommende vorbereitet . . . ☺ ☺



**Bahnimpressionen, da war es noch hell draußen**

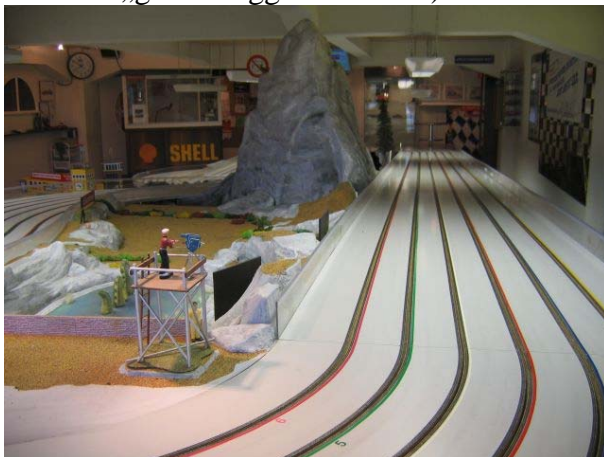
In Dottikon angekommen, fiel sofort die in sich schlüssige Ausstattung der Bahn mit einem wirklich traumhaften Ambiente auf. Fotos und Zeichnungen von damals, auf dem Bildschirm flackerte eine alte Super8-Aufnahme mit Motorsport vom feinsten, gemütliche Sitzcken, Schrauberplätze in ruhiger Ecke und in die Wand eingelassene Öl-Behälter (auweia, wenn das das Umweltamt Dortmund-West wüsste) sorgen für ein Wohlbehagen.

Dazu kommt „Chef de Cuisine“ Bruno, der seine Gäste mit allem, was das Herz begehrt (und seine Bar hergibt), versorgt.

Alle Anwesenden haben mich herzlich empfangen, und etliche „Benzingespräche“ fanden im Laufe des Abends statt, wobei ich den internen Gesprächen nicht mehr ganz folgen konnte. Aber nun zur Bahn:

6 Spuren ganz in weiß gehalten, farblich gekennzeichnet, Rennleiterkabine mit Mikro und das ganze in eine tolle Landschaft eingebettet. Etliche Meter Höhenunterschied sind hierbei zu meistern (so ca. 0,8 bis 1,2m).

Auf die Frage nach der passenden Wegstrecke bekam ich alles zwischen 22 und 26mm zu hören. Hallo????!!!, Jungs auch Euer letztes Geheimnis wird noch gelüftet. Ich hab es dann mal mit der goldenen Mitte versucht, und fand das auch ganz passabel. (ok, die Autos waren so wie sie in Siegen in die Kiste kamen in die Schweiz „geschmuggelt“ worden).



Eine der unendlichen Gerden mit Fels am Rande ...

Nach kurzer Eingewöhnung ist die Bahn sicher zu beherrschen, und die Zeiten wanderten in den Bereich 8 tief. Dass aber die Jungs dabei fast Kreise um mich fuhren, lag wohl auch an der Tatsache, dass man mit 11V experimentierte, den Gast aber dann bei 10V beließ (vielleicht auch besser bei meinen Fahrkünsten). Wichtig ist generell auf dieser Bahn: Schwung, Schwung und noch mehr Schwung aus den Kurven auf die nicht enden wollenden Geraden mitzunehmen.

Trotz aller Bemühungen ist es mir nicht gelungen das Matterhorn zu erklimmen, geschweige denn einen Kratzer daran zu hinterlassen. Am Fuße eben jenem Felsens befindet sich auch

das berühmte „Einsetzerloch“, vor dem so mancher Streckenposten Respekt hat ... ☺ ☺

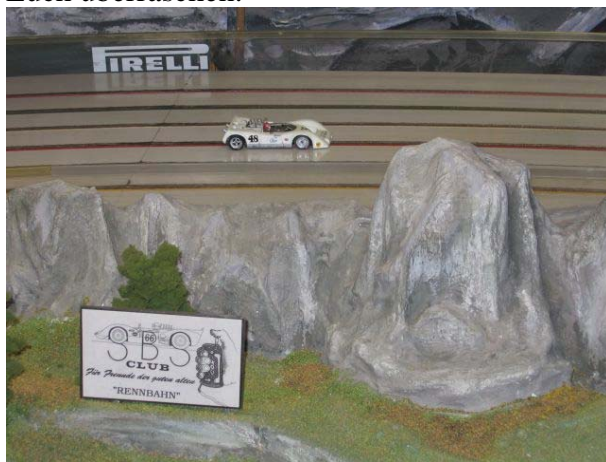


Zusätzlicher Ansporn - oder eher Motivationsbremse ... ???!

Nach etlichen gemütlichen Runden und einigen Infights mit den netten Jungs vom SBS kehrte etwas Ruhe auf der Bahn ein und man vertiefte sich wieder in die kalten Getränke oder das eine oder andere Gespräch. In aller Munde natürlich die Veranstaltung im Oktober, für die die Jungs in Dottikon schon alles was an Hotels und Pensionen vor Ort ist in Beschlag genommen haben. Die Räumlichkeiten werden durch Anmieten von zusätzlichen Räumen vergrößert, und ein Zugang zur Terrasse wird auch gewährleistet sein. Denn bei aktuell 34 -36 Nennungen wird die Bude gerappelt voll. Mehr als 50% der Top 40 der DSC-Gesamtrangliste sowie etliche Einheimische und Kurzentschlossene werden das Starterfeld bilden.

Die bis dato schon makellose Technik wird bis zum Event noch „gepimpt“, um allen Fahrern einen freien Blick auf die Bahn zu gewähren. Auch beim leidigen Thema „ich habe den Aufkleber auf dem Auto gar nicht gesehen oder erkannt“ (gell liebe Einsetzer) haben sich die

Jungs in Dottikon was einfallen lassen. Lasst Euch überraschen.



Einsamer Lola im Bergauf-Stück . . .

Zu vorgerückter Stunde und beim Aufbruch in die Heia habe ich mich für den wirklich netten und herzlichen Empfang und den Abend bedankt und Dottikon mit dem Versprechen verlassen, bald möglichst wiederzukommen.

Zur Erinnerung an meinen Besuch habe ich noch eine Plakette erhalten, was mir auch die Entscheidung noch schwerer macht, welches Event ich denn am 27./28. Oktober wahrnehme. 245 im Westen ???, Oldtimerausfahrt in 1:1 ??? oder doch Race around the Matterhorn in Dottikon ???.

Denn ich wette, die Eidgenossen rund um Patrick Studer, Peter Bichsel, und alle anderen Slotter vom SBS (nicht böse sein, wenn ich Euch jetzt nicht einzeln aufzähle) werden ein Event auf die Beine stellen, an dass sich alle noch lange erinnern werden, und welches vielleicht auch eine Erwähnung in den Geschichtsbüchern findet . . .

Alles weitere gibt's hier:

[S.B.S Slot-Racing](#)

## Ein RI auf Reisen . . .

oder der Superlativ in Hessen

. . . geschrieben von JanS

Am Dienstag den 11. war S<sup>2</sup> auf der neuen Bahn in Herborn zu Besuch. Nachdem ein Wasserschaden überstanden war, ist nun die 8-spurige 90m Bahn wieder zu befahren.



Der riesige Herborner Kurs, den selbst der Schleichende nicht ganz fotografieren konnte . .

Unter der Leitung von Ralf Wittig zog die Bahn in das Industriegebiet von Herborn um. Nach einem Wasserschaden kann man nun wieder die Bahn befahren. Das nutzten wir sogleich. Die längste Carrerabahn der Welt machte anfangs, ohne sie zu befahren, einen nicht besonders schwierigen Eindruck. Das sollte sich aber bei den ersten Fahrversuchen ändern, denn aufgrund der 8 Spuren und einigen für den "alten Mann" nicht einsichtlichen

Passagen hatte es die Bahn in sich. Das zeigte uns der Bahnchef am Ende des Tages, als er mit einem unsere Slotcars eine  $\frac{1}{5}$  Sekunde schneller fuhr als der Renningenieur.



Ein weiterer Versuch, 90,5m Strecke mittels 28mm Weitwinkel abzubilden . . . ☺☺

Das nächste Besondere der Bahn neben ihrer Größe ist das einzigartige Bahnsystem. Ralf Wittig, der auch im Job mit Computern zu tun hat, verbaute 16 PC's, um die Bahn am Laufen zu halten. Außerdem bekommt bzw. hat jeder Besucher und jedes Clubmitglied eine Karte mit einem Barcode. Diese muss per Barcodeleser an der Bahn eingescannt werden, um den Strom auf der jeweiligen Spur frei zuschalten. Wenn man fertig ist mit fahren, muss man sich

wieder "aus-checken". Für die Besucher wird die Fahrzeit ausgewertet und ausgerechnet was der Gast bezahlen muss.



Deutlich übersichtlicher - aber nicht wirklich JanS' Sache ... ☺ ☺

Zusätzlich zu dieser riesigen Bahn befinden sich in der alten Fabrikhalle eine zweite 6-spurige Bahn, ein Kickertisch, eine 7x5 Meter große Theke und ein großes Tor, was an den Schrauberplätzen für einen guten Luftaustausch sorgt. Zu letzt noch der Laden, der durch eine Tür an den Bahnraum angeschlossen ist. Der ist zwar von den Platzverhältnissen relativ groß, der Platz wird aber nicht ganz ausgenutzt.

Kleine Anmerkung des Schleichenden: *Die beiden Außenspuren einer 8-spurigen 90,5m Bahn ergeben 181m zu erlernender Strecke - dies entspricht 5-6 durchschnittlichen „normalen“ Kursen ... ☺ ☺*

**Website der "Rennarena Herborn"**

## Gruppe 2, 4 und 5

### 4. Lauf am 30. Juli 2006 in Duisburg

Erst- und einmalig in 2006 waren gestern die „Sonntagsfahrer“ der 245 unterwegs. Man traf sich am Niederrhein - in der Duisburger Rennpiste, welche erneut ein geändertes Bahnlayout aufwies. Der Kreisel war verschwunden und durch ein „Berg-und-Tal-Omega“ ersetzt - damit hatten die „245er“ einmal mehr eine neue Herausforderung ...

#### **Kompakt ...**

- 27 Starter trotzen der Hitze in Duisburg ..
- Ventilatoren bestimmen den Tag ..
- Gaststarter bringen zusätzlich frischen Wind ins Geschehen ..
- 3 verschiedene Sieger in den Gruppen ..
- Tagessieg geht wie immer an M.Wondel ..

#### **Strecke ...**

Adresse

Rennpiste

Alleestr. 35 / 37

47166 Duisburg Hamborn

Url

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

Strecke

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

#### **Vorgeplänkel ...**

Für den Lauf in Duisburg stand eine Kardinalfrage im Vordergrund: Wie würde das **Wetter** mit der 245 umgehen? Die Tage und Wochen zuvor brachten im Westen durchweg Temperaturen deutlich über 30 Grad. Das käme in den eher engen Räumlichkeiten der Rennpiste einer mittelschwere Katastrophe gleich. Jedoch bewies die ausrichtende IG245 in den Läufen zuvor einen guten Draht zur Wetterleitzentrale und bot den Teilnehmern jeweils milde 25 Grad bei trockenen Rahmenbedingungen. Aber würde dies für Duisburg ebenfalls wieder so gut funktionieren ... !?



Der Rennpisten-Chef war um Strandatmosphäre bemüht ...

Zumindest wurden die 30 Grad Außentemperatur am Sonntag nicht geknackt !! Etwas mehr als 25 waren's zwar schon - aber alles in allem galt: „Glück gehabt!“ . . .

Der Innenhof war bei allen, welche nicht mit Fahren oder Einsetzen zu tun hatte, deutlich beliebter als der Bahn- oder Schrauberraum. Dort regierten die Ventilatoren !! Das Highlight setzte MarcelW: Er brachte einen eigenen Ventilenti mit . . . ☺ ☺

Der nächstwichtige Punkt war die „**B-Frage**“: Was würden die 245er zum neuen Bahnlayout sagen bzw. wie würden sie es bewältigen !?

Bereits im Vorfeld hielt sich die Begeisterung in Grenzen, mussten doch die meisten Slotcars in der Bodenfreiheit deutlich angehoben - und somit auf „Schotter-Racing“ umgestellt werden. Und ein rechter Fahrfluss mochte auch nicht aufkommen . . .

Aber Rennen und Fragebogenaktion würden auch diesen Punkt hinreichend klären . . . ☺ ☺



Luftbild des neuen Streckenabschnitts . . .

Die üblichen Fragestellungen zum Rennen gab's bereits im Vorbericht: Können SteBolz oder Jans den Champion Marcel in Bedrängnis bringen !? Wie stellt sich das gute halbe Dutzend der weiteren Verfolger auf !?

Etwas Würze würde sicherlich Andreas Thierfelder ins Rennen bringen, der zur Zeit bei den NASCARs und den Trucks gut in der Spitze mitmischt und erstmalig in 2006 einen Satz 245-Slotcars an den Start brachte.

Als starke Heimascaris aus der Rennpiste nahmen Sebastian Laux und Thomas Reich den Drücker in die Hand - Thomas hatte am letzten Dienstag das Gr.5 Rennen (mit 18 Startern) gewonnen und auch Sebastian zählt in der Rennpiste zu den starken Kräften. Dazu musste man die 245er HaJü Eifler, Dirk Haushalter

und Hans Przybyl im Auge behalten, welche in Duisburg mehr oder weniger Heimstatus aufweisen . . .

### Slotcars und Technik . . .

Das freie Training am **Freitag** Abend spülte ca. 15 Folks nach Duisburg - tropischen Temperaturen zum Trotz. Selbst die Cracks zollten dem neuen Layout Tribut und waren oft neben der Strecke zu finden.

Der **Renn-Sonntag** begann zeitig noch vor 9:00h. Pascal Kissel hatte für reichlich Platz gesorgt, um mehr als zwei Dutzend Slotracer unterzubringen. Die Admin wurde kurzerhand an die frische Luft verlegt, sodass hierzu der reichliche Raum im Innenhof sinnvoll einbezogen wurde . . .

Die Abteilung „**NEUBAU**“ glänzte im Juni in Schwerte mit vielen Absichtserklärungen - insbesondere in der Gruppe 2; aber wenigen, tatsächlich fertig gestellten Slotcars . . .

Auch Duisburg bot diesbezüglich wenig neue Erkenntnisse. Immerhin hatte Frank Hermes (Opel Ascona 400) seinen Neubau für die Gr.2 einsatzklar. Den Vogel schoss einmal mehr der Renningenieur ab: Samstag Mittag verkündete er froh gelaunt, er werde noch „eben“ ein neues Gr.2 Slotcar bauen (zur Erläuterung: Der Deckel war bereits seit Wochen klar lackiert). Damit war der S<sup>2</sup> Samstag schon einmal gerettet . . . ☺ ☺



Neu für Gruppe 2: Opel Ascona 400 von Frank Hermes (Basis DiSo-Modelle Resine-Kit) . . .

In der Gruppe 4 dominierten die Gaststarter die Neuvorstellungen. Bei Thomas Reich entstand nächstens noch ein Lamborghini Jota, Sebastian Laux und Andreas Thierfelder setzten hingegen auf M1 Power. Von den Serienstartern sattelte Holger Sarnow auf Lambor-

ghini Jota um - das war's . . .



**BMW M1 Procar von Andreas Thierfelder . . .**

Frank Hermes löste den Capri turbo in der Gruppe 5 ab und griff zum Ferrari 365 GT4 BB Neubau. Auch Dirk Stracke ergänzte BMW 320 und Ford Capri durch eine Toyota Celica LB.

Die technische Abnahme wurde an die frische Luft verbannt und bekam richtig Arbeit: HaJü Eifler, Jörg Fischer, Christian Grüttner, Frank Hermes, Hans Przybyl, JanS und DiSo mussten „ran“ und obduzierten zwei Parc Fermé Regale voller Slotcars . . .

Imm Bodenfreiheit sollten in Duisburg eh kein Thema sein - dennoch kamen etliche Folks (vorwiegend vom Niederrhein) verdächtig niedrig daher; davon muss noch die Rede sein.



**Schluss-Spurt: Zwei Abnahme Teams waren zwischen 11:30h und 12:15h tätig . . .**

**Racing . . .**

27 Starter nahmen mit insgesamt 81 Slotcars pünktlich gegen 12:35h das Rennen auf. Die 245-typische Fahrzeit betrug jeweils 6\*3 Minuten, wobei jeweils zwei Fahrzeuge einer Gruppe die bunt gemischte Startaufstellung bildeten . . .



**Der Parc Fermé ist fast gefüllt - 81 Slotcars sollten es werden . . .**

Der Schleichende prognostizierte, dass **Glück** für den 4.Lauf ein wichtiger Faktor sein würde. Zahlreiche Kurven auf dem Rennpisten-Kurs luden zu Ausflügen ein, in welche leicht auch unbeteiligte Dritte verwickelt werden könnten.

Zumindest der Ausgang der Gruppen 4 und 5 wurde letztlich maßgeblich von diesem Faktor beeinflusst. Neben dem Kurs tat sicherlich die Hitze einiges dazu - die Konzentration war halt, speziell gegen Ende der Veranstaltung, nicht mehr die Beste . . .

Dass solche Situationen überaus fair geregelt werden können, belegten SteBolz und Marcel Wondel: SteBolz „erwischte“ Marcel im Gruppe 5 Fight um die Spitze. Er hielt an, bis Marcel's Celica wieder eingesetzt war. Der stürmte heran, blieb am solange wartenden 365 GT4 BB hängen und SteBolz wartete erneut, bis Marcel die Nase vorn hatte. Dann nahm er die Verfolgung auf . . . ☺ ☺

Nicht so einfach regeln ließ sich, wenn ein schneller Kollege einen Ausflug ins Grüne unternahm und dabei den ein oder anderen Kollegen ungewollt und unfreiwillig mitnahm. Aber das ist wohl „Racing“ . . .

Etliche **Urlauber** kamen rechtzeitig vor dem 4. Lauf aus südlichen Gefilden zurück an die Ruhr. Dass das Training dabei auf der Strecke blieb, war ärgerlich, tat dem Engagement am Renntag aber nicht wirklich Abbruch. Udo Kaina war einerseits der letzte „Spät-Heimkehrer“ (Samstag) und andererseits mit Gesamtrang 12 auch der erfolgreichste.

**Nick Speedman** ist zwar auch immer schön braun gebrannt, bekam aber eine Einladung von Team S<sup>2</sup>, einmal wieder mit richtigen Mo-

toren zu racen und lief pünktlich zum Mittagessen auf. Auch ihm hätte ein wenig mehr Training mit den 245-Geschossen gut getan. Aber dafür nutze er halt die Gruppe 2 und kam anschließend besser in Schwung - Routine ist halt durch nichts zu ersetzen . . . ☺ ☺



**„Routinier“ durch und durch: Nick Speedman bei der Arbeit. Man beachte die elegante Fingerhaltung . . . !!**

Die Abteilung **„Vermisste“** wurde von Andreas Leben und Michael Rettler gebildet, die beide in 2006 erst ein Rennen zustande bekamen. Nach zwei Läufen Pause waren die Entzugserscheinungen groß genug, in Duisburg wieder zum Regler zu greifen. Beiden gelang dies - übrigens ohne großes Training - mit den diffizil zu fahrenden Gruppe 2 Slotcars am besten.

Grats nochmals an Michael zu den nun angesagten kurzen Nächten - und den damit verbundenen Vaterfreuden . . . ☺ ☺

Die **Einsteiger** 2006 in die 245 hatten in Duisburg einen schweren Stand. Das anspruchsvolle Bahnlayout und die hohen Temperaturen machten besonders ihnen das Leben schwer.

Für das Jahr 2007 deutete der Schleichende Abhilfe an. Das 245-„Meating“ soll zur „245 easy“ umgewidmet werden und insbesondere den 245-Einsteigern weiter helfen.

Weitere Infos zu „245 easy“ demnächst in diesem Kino . . . ☺ ☺

### Zusammenfassung . . .

Das zweite Rennen der 245, welches in die Schulferien fiel, kam zumindest ohne die Fußball-WM aus . . . ☺ ☺ Dafür spielte das Wetter auf „Freibad“ . . .

Die **Gruppe 2** sah einmal mehr den überlegenen Sieg von Marcel Wondel mit dem VW

Käfer. 126,11 Runden - und exakt 3 Runden Vorsprung waren ein deutliches Zeichen. Die überzeugendste Leistung des Tages . . . !!

Ebenso deutlich setzte sich JanS mit dem „mal eben“ erstellten Firebird Trans-Am auf P2 fest. 123,11 Runden waren fast 2 Runden Abstand auf P3.

SteBolz hätte besser etwas mehr trainiert und weniger Fehler gemacht (121,31 Runden, P3). Es folgten binnen einer halben Runde Thomas Reich (Golf GTi), HaJü Eifler (635 CSi) und der Schleichende (Colt).

Eine Super-Leistung zeigten Dirk Haushalter (Fiat 131) und Hans Przybyl (Firebird) auf den Rängen 7 und 8. Frank Hermes (Ascona 400) und Andreas Leben (Fiat 131) vervollständigten die Top 10.



**Die zahlreichen Bausätze und Decals lockten ab und an doch Teilnehmer vom Freien ins Gebäude . . .**

In der **Gruppe 4** war eigentlich Sebastian Laux knapp vorn. Jedoch hielt der ausgewürfelte BMW M1 der Nachkontrolle nicht Stand. Somit rückte JanS mit „Jota Nr.3“ auf, dem deutlich mehr als eine Runde durch unverschuldete Rempeler fehlte und doch noch den Tagessieg errang.

Nur einen Teilstrich dahinter folgte Marcel Wondel, der eigentlich den Gruppe 4 Sieg hätte einfahren müssen. Allerdings sorgte eine zu hohe Abflugrate letztlich für den zweiten Platz (128,12 Runden).

SteBolz war mit dem BMW M1 gut unterwegs und behauptete P3 gut eine Runde vor HaJü Eifler, ebenfalls mit M1. HaJü hatte irgendwie nicht die rechte Einstellung zur Bodenfreiheit gefunden und ließ so ein wenig viel Performance liegen . . . ☺ ☺

Mit 14 Teilstrichen Abstand folgte Thomas Reich (Jota) auf Rang 5. Zur Abwechslung

wieder mit M1 belegte Dieter Sommer P6, nur 6 Teilstriche vor dem Schleichenden, der eigentlich Freund HaJü als Ziel hatte - jedoch im Schluss-Spurt zwei Mal von Gruppe 2 Capris „erlegt“ wurde.

Die drei Ränge bis zur P10 blieben der Niederreinfaktion: Dirk Haushalter setzte sich gegen Hans Przybyl und dieser wiederum gegen Andreas Thierfelder durch (alle BMW M1 Procar).



„Jota Nr.3“ des Teams S<sup>2</sup> - am Ende unglücklich glücklich die Nase vorn . . .

Ähnlich der Gruppe 4 - in welcher sich 4 Jotas und 6 M1 die ersten 10 Plätze teilten - duellierten sich in der **Gruppe 5** die Celica und die 365 GT4 BB Piloten. Am Ende war eine Celica vorn, gefolgt von einem 365 GT4 BB.

Thomas Reich hatte das bessere Ende für sich. Relativ entspannt vermochte er seine 6 Spuren zu fahren und 128,51 Runden zu absolvieren, während die favorisierten Fahrer der Spitzengruppe immer wieder über sich selbst bzw. ihre Kollegen stolperten.

Auch HaJü Eifler kam mit dem 365 GT4 BB recht gut durch und schaffte 127,82 Runden und einen tollen Rang 2.

Die folgenden Drei - Marcel Wondel (Celica, 127,35), JanS (365 GT4 BB, 126,92) und Dieter Sommer (Celica, 126,40) - haderten hingegen massiv mit der Abteilung „Unglück“. Marcel verstrickte sich in ein packendes Duell gegen SteBolz, welches jedoch wertvolle Zeit bzw. Runden kostete. Dieter wurde vier Mal Opfer herumliegender Slotcars bzw. sich zu breit machender Kollegen und JanS drei Mal.

Der Schleichende (P6, Celica), Frank Hermes (P7, 365), SteBolz (P8, 365), Sebastian Laux (P9, Celica) und Ingo Vorberg (P10, 365) setzten das muntere Wechselspiel der zwei

Fahrzeugtypen bis Platz 10 fort.

Erst auf Platz 13 war mit dem BMW 320 von Andreas Thierfelder ein anderes Fahrzeug zu finden. Andreas Leben lag mit dem Toyota 2000 GT einen Rang dahinter und Markus Noack war auf P19 bester Capri Pilot.



Müssen die BMW 320 und die Ford Capri in der Gruppe 5 bald ins Artenschutz-Programm aufgenommen werden . . . !?

### Ende . . .

Traditionell steht im Sommer jeder 245-Saison die **Fragebogenaktion** an, in welcher die Rahmenbedingungen für die kommende Saison bei den Teilnehmern abgefragt werden.

Der 2007er Fragebogen fiel recht übersichtlich aus - die IG245 sah keine Notwendigkeit, weitere Änderungen hinsichtlich des Reglements abzufragen; die 2006er Ausführung hat sich bestens bewährt. Entsprechend ging's um die Anzahl an Läufen, die Austragungsorte etc. Wie immer wurden klare Mehrheiten erzielt und die konkrete Terminplanung für 2007 kann in den kommenden Wochen anlaufen.



Eine Auswertung der eigenen Art nahmen Dirk Stracke, Mark Hohaus und Markus Noack (im Hintergrund) am Notebook des Schleichenden vor . . . ☺ ☺



Die Credits bilden einmal mehr das Ende des Berichtes. Sie gehen an:

- Den Gastgeber, „den Koch“ **Pascal Kissel**, der erneut in der Miniküche regelrecht zauberte und die 245er wie immer vielfältig und bestens versorgte.
- Die **Zeitnahme-Crew** der Rennpiste, bestehend aus HaJü Eifler und Dirk Haushalter, die von Ingo Vorberg unterstützt wurde und den reibungslosen Ablauf gewährleistete.
- Das **Technik-Team**, welches am Sonntag von HaJü, Jörg, Christian, Frank, Hans, JanS

und Dieter gebildet wurde.

**Ausblick . . .**

Der fünfte Lauf der 245/West findet wieder an einem Samstag statt. Austragungsort ist die Holzbahn der Scuderia Siegen - und zwar am **9. September 2006 . . .**

Alles weitere gibt's hier:

**[Rennserien West / Gruppe 2, 4 und 5](#)**

**Sponsoren**.....



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



[www.car-on-line.de](http://www.car-on-line.de)



[www.checkered-flag.de](http://www.checkered-flag.de)

**Daq-Tool**



[www.diso-modelle.de](http://www.diso-modelle.de)



[www.fischer-modellbau.de](http://www.fischer-modellbau.de)



[E-Mail - Manfred Förster](mailto:Manfred.Foerster@t-online.de)

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



[www.gd-cartuning.de](http://www.gd-cartuning.de)



[www.ht-motorracing.de](http://www.ht-motorracing.de)



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



[www.motormodern.info](http://www.motormodern.info)



[www.carrera-erlebnis.de](http://www.carrera-erlebnis.de)



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



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



[www.rennserien-west.de](http://www.rennserien-west.de)



[www.schoeler-slotarchassis.de](http://www.schoeler-slotarchassis.de)



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



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



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



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

## 2, 4, 5 - der Tester ...

Eindrücke von Nick Speedman

... „was macht der denn jetzt noch bei der 245 !?“, „Au weia, der Tag hätte so schön werden können“. Alle diese Aussagen bekam ich nicht zu hören, sondern die 245-Gemeinde nahm es gelassen hin, dass ich auf Einladung des Team S<sup>2</sup> untrainiert und nur mit einem Regler bewaffnet für einen Tag mitspielen durfte. Die Fahrzeuge für alle drei Klassen stellte der Renningenieur penibel vorbereitet zur Verfügung. Ich danke für das Vertrauen.



**Abnahmeteam 2 bei der Arbeit mit UN Beobachter aus dem Regierungsbezirk Arnberg ...**

Und erst nach der Bekanntgabe der nicht ausreichenden Rennergebnisse wurde mir von den Erfolgen, die diese Fahrzeuge eingefahren haben, berichtet. Und in der Tat, in den Bildlegenden der zurückliegenden 245-Jahre konnte ich die Fahrzeuge im unbeschädigten Zustand betrachten. Ich entschuldige mich für die von mir praktizierte Schlafmützigkeit, und schiebe alles auf die sonst von mir verwendeten Fox Motore.



**Dennis Hesse mit seinem Fuhrpark neben noch nicht Slot infizierten Tristan Thierfelder ...**

Schluss damit, der schwarze Carrera soll wieder zu meinem Standard Motor werden. Doch

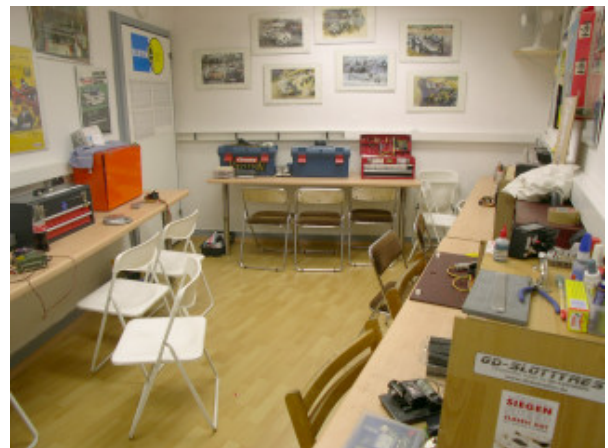
leider wird der Carrera Motor auch eine Woche nach dem Ende der Tour de France 06 auf Bisondoping getestet.

Jungs von der Gruppe 245 das ist doch alles zusätzliche Arbeit! Und zugegeben, wer mal aus Spaß versucht hat, einen Carrera Motor zu öffnen, der weiß auch, dass das Motorgehäuse nicht mehr Spuren los zu schließen ist.



**Sonderservice bei Gruppe 245 die Startaufstellung wird vorbereitet ... !!**

Überlegt doch mal - ob die Überlegenheit eurer Spitzenfahrer nicht einfach am Talent liegen kann, den tatsächlich letzten Bremspunkt zu bestimmen. Dazu kommt, dass beim Anzupfen in und nach Kurven das Fahrzeug ohne verlustbringende Schlingerbewegungen die Fahrt fortsetzt. Ich habe jedenfalls immer meine Freude daran, die Fahrer mit dem bestandenen Durchblicker-Kursus zu beobachten. Dass jetzt der in Kottenheim patentierte Tunnelblick für die Fahrzeugbeobachtung in Kombination mit einem neckig drapierten Schweißstuch angewendet wird, ist neu in der Szene und sollte hier erwähnt werden.



**Ein Schrauberraum ohne Schrauber bedeutet, jetzt fahren die Cracks ... !!**

**Was fiel auf . . .**

. . . trotz der noch grassierenden Hitze, bestand große Harmonie unter den Startern. In wie weit die hilfreichen IG 245-Helfer gestresst waren, vermag ich nicht zu beurteilen. Für eine Zigarette zwischen durch war immer Zeit. Die üblichen Faulenzer bei den Veranstaltungen standen trotz beschränktem Platzangebot, den IG Aktiven nicht zu sehr im Weg - oder ?!!

Übermotivierte Mitstreiter machten sich gelegentlich durch Ermunterungen der Einsetzer Luft. Die beobachteten ganz nebenbei mit

einem Auge die zeitgleiche Schumi Siegesfahrt. Aber das ist doch normal, und gehört dazu!!

Mit großer Routine lief die Veranstaltung ab. Eine zwischenzeitliche bemerkbare Verschiebung des Zeitplanes wurde zum Schluss wieder routiniert eingeholt.

Dazu hatte der Wettergott für die, nach der Siegerehrung, ausmarschierenden 245 Jüngern noch einen warmen Sommerregen bereitgehalten.

Testurteil für die Gruppe 2, 4, 5 \*\*\*\*\*