

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 137 -

2. Dezember 2007

Editorial

Moin Folks . . . Advent, Advent . . . zumindest in der WWW brennt's aktuell nicht ☺. Das Wochenende sah das Adzventz Rennen in Wuppertal, die Speed Classic in Siegen sowie das Finale des Käfer-Cup in Bad Rothenfelde.

Kommende Woche ist am Samstag Börse in Spenge sowie DTM in Köln und am Sonntag NASCAR bis 1959 in Moers angesagt . . .

Da die Siegerner und die Wuppertaler nichts für die WWW hatten, bleibt's für die „**WILD WEST WEEKLY**“ hinsichtlich der Berichte bei Andy Lippolds Report vom Käfer-Cup. Nach vorn schauen hingegen Andreas Päppinghaus

für die DTM - und mit etwas Perspektive auch der Schleichende (Gruppe 245) sowie ein „Teuto-Konsortium“ (Pimp-Race) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Käfer-Cup
6. Lauf am 2. Dezember 2007 in Bad Rothenfelde
- DTM
3. Lauf am 8. Dezember 2007 in Köln
- Gruppe 245
8. Lauf am 15. Dezember 2007 in Kamp-Lintfort
- Pimp-Race in Ashville
am 28. Dezember 2007 in Bad Rothenfelde

Käfer-Cup

6. Lauf am 2. Dezember 2007 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy

Das Renncenter der SRIG-Teuto bildete am vergangenen Sonntag die Kulisse für das Finale der Käfer Cup West Saison 2007. Die Käfer Rennen der Clubserie sind die bestbesuchten Rennen in Bad Rothenfelde. Leider galt das nicht für diese Veranstaltung. Vielleicht liegt es ja daran, dass die Clubrennen immer Freitags stattfinden. Slotracing am Sonntag, dem traditionellen Familientag ist halt nicht jedermanns Sache.



Finale Aufstellung . . .

Da seine Mitveranstalter aus privaten Gründen verhindert waren, oblag Thorsten Florijan die

alleinige Organisation der Veranstaltung. Eine Herausforderung, die er mit Bravour meisterte. Schon am Vortag hatte er im Akkord Kartoffeln geschält und anschließend zusammen mit seiner Frau Nadine eine sehr leckere Bauernsuppe gekocht. „Ich wollte einfach mal was anderes machen!“ war sein trockener Kommentar. Einstimmige Meinung aller Besucher: Das Experiment ist geglückt ☺.

Die Zubereitung der Suppe war aber nur der Auftakt zu einem stressigen Renntag. Schon um zehn vor Neun wurde der Rennleiter ungeduldig von Slawa erwartet, der unbedingt noch einen Grand National Umbau testen musste. Ulf Setzpfand hatte seine Hilfe als Thekenkraft zugesagt. Leider versackte er am Vorabend auf dem Bad Essener Weihnachtsmarkt und tauchte erst gegen 13 Uhr auf. Somit war für Thorsten erstmal Brötchen holen, Kaffee kochen und Brötchen schmieren angesagt. Als dann alles bereit war, blieben die Besucher aus. Nur ganz allmählich füllte sich das Renncenter. Ok, die Heimascaris brauchen keine großen Trainingssessions. Der Ruhrexpress lief mit großer Verspätung ein, weil Manfred Stork morgens erst noch die heimische Zentralheizung reparieren musste. Dann tauchte

plötzlich und unerwartet eine Abordnung Slotracer aus Emsdetten auf. Gegen 13 Uhr konnte der Chef aufatmen. Immerhin dreizehn Teilnehmer hatten sich im Bahnraum eingefunden. Zu ihnen gesellte sich noch Burghard Niehaus, der zwar nicht mitfahren konnte, dafür aber den Part des Rennleiters übernahm.

Racing - Part I.

Die erste Startgruppe bildeten Wolfgang Ullrich, Wjatscheslaw Portnjagin, Ralf Thöne, Martin Picker und die Emsdettener Hendrik Behrens, Peter Mussing und Andreas Patten. Nach dem ersten Start folgte bald der Rennabbruch. Jemand hatte mit einem anderen Fahrzeug trainiert und dabei die Bahnspannung der einen Spur auf 20 Volt eingestellt. Die Käfer werden aber mit 18 Volt gefahren. Man nahm's gelassen. Nach erneutem Start setzte sich Slawa an die Spitze des Feldes und begann, sich einen leichten Vorsprung herauszufahren. Einzig Wolfgang Ullrich war in der Lage, sein Tempo einigermaßen mitzugehen. Nach sechs Durchgängen zu je 4 Minuten sah das Resultat wie folgt aus: Slawa (156,37 Runden) vor Wolfgang (155,74 Runden), Ralf (152,97 Runden), Hendrik (150,72 Runden), Martin (147,11 Runden), Peter (143,24) und Andreas (138,88 Runden).



Die Startgruppe 2 . . .

Manfred Stork, Andreas Lippold, Thorsten Florijan, Justin Pasch, Hans Bickenbach und Ulf Setzepfand bildeten die zweite Startgruppe. Hier entbrannte ein harter Zweikampf zwischen den drei Erstgenannten. Erst ab den dritten Durchgang musste Manfred die beiden Teutonen ziehen lassen. Justin kämpfte mit Kontaktproblemen und hatte ein paar heftige Abflüge. So fand er sich am Ende dieses Laufs

ungewöhnlich weit hinten wieder. Die Reihenfolge am Ende des sechsten Durchgangs lautete: Poldi (163,46 Runden), Thorsten (163,12 Runden), Manfred (159,74 Runden), Ulf (154,59 Runden), Hans (154,16 Runden) und Justin (147,49 Runden).

Racing - Part II.

Eine kurze Kaffeepause und weiter gings mit dem zweiten Lauf. In der ersten Gruppe stellten Justin, Hans, Ralf, Martin, Hendrik, Peter und Andreas ihre Käfer am Start auf. Eine von Manfred Stork in der Kaffeepause durchgeführte kurze Inspektion an Justins Käfer hatte völlig verbogene Schleifer als Ursache der vielen Abflüge aufgezeigt. Nachdem nun dieser Mangel behoben war, konnte der Moerser sein wahres Potential zeigen und fuhr seine Kontrahenten regelrecht in Grund und Boden. Als der Bahnstrom zum letzten Mal abschaltete rollte der „Red Bull Käfer“ mit 157,64 Runden auf dem Zähler aus. Es folgten Hans (154,23 Runden), Ralf (150,12 Runden), Martin (149,96 Runden), Hendrik (143,27 Runden), Peter (141,88 Runden) und Andreas (140,48 Runden).



Fäden in der Hand - „Racedirector“ Lippold . . .

Den finalen Lauf bestritten Poldi, Thorsten, Manfred, Slawa, Wolfgang und Ulf. Auch dieses Rennen gestaltete sich ähnlich spannend wie schon im ersten Durchgang. Das Ergebnis war so knapp, das der Rennleiter zuerst glaubte er hätte das Protokoll des ersten Rennens vorliegen: Poldi (163,46 Runden), Thorsten (163,15 Runden), Manfred (159,03 Runden), Slawa (157,37 Runden), Wolfgang (155,37 Runden) und Ulf 155,01 Runden.

Hier muss noch etwas zum Startprozedre gesagt werden. Wer schon mal in Bad Rothen-

felde ein Rennen mit GP-Reifen gefahren hat der weiß, dass es auf der Bahn zu Schwankungen kommen kann, was die Gripverhältnisse angeht. Seit einiger Zeit hat sich nun herausgestellt, dass diese Schwankungen nicht auftreten, wenn man vor dem Rennstart fünf Einführungsrounds fährt und anschließend die Räder noch mal mit Klebeband abrollt. Diese Prozedur wurde vor beiden Läufen durchgeführt, so dass die Teilnehmer jedes Mal mit sauberen Reifen ins Rennen gingen. Wer seine Reifen im ersten Rennen nicht überstrapaziert hatte konnte also die gleichen Zeiten fahren. Das erklärt weshalb die Spitzenfahrer nahezu identische Distanzen zurücklegten.

End of Show . . .

Bei der Siegerehrung hatten sich die Käfer Cup Initiatoren nicht lumpen lassen. Jeder Teilnehmer des Rennens erhielt eine Urkunde. Außerdem ein Freigetränk und ein Stück Kuchen. Hierzu muss man wissen, dass das Startgeld beim Käfer Cup nur einen Euro beträgt.



Der Champion 2007 eher nachdenklich . . .

Ergebnisse . . .

Nachfolgend die Top Ten der Meisterschaft:

1. Platz: Manfred Stork,
2. Platz: Andreas Lippold,
3. Platz: Thorsten Florijan,
4. Platz: Justin Pasch,
5. Platz: Hans Bickenbach,
6. Platz: Ulf Setzepfand,
7. Platz: Walter Schäfer,
8. Platz: Ilja Tubes,
9. Platz: Nicola Tubes,
- 10 Platz: Wolfgang Ullrich.



Die Krabbeltiere sagen „Tschö“ bis 2008 . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Käfer-Cup](#)

DTM

3. Lauf am 8. Dezember 2007 in Köln

geschrieben von Andreas



Nach einer sehr langen Pause (2001 und 2002) findet beim SRC Köln wieder ein Rennen der DTM statt. Nur, dass dieses Mal auf der großen Bahn des SRC Köln gefahren wird.



Für einige DTM-Fahrer heißt es jetzt erst einmal trainieren. 50 Meter neue Rennstrecke mit langen Geraden und schwierigen Schikanen müssen bis zum Rennen erkundet werden. Der ein oder andere Fahrer wird die Strecke allerdings schon aus anderen Serien, z.B. der GT/LM, kennen.

Die wichtigste Frage zur Fahrzeugabstimmung - die Wegstrecke: Als Empfehlung sollen 27,0 mm ganz OK sein. Mit Gruppe-C Autos sagt man, dass es mit 27,8mm auch ganz gut geht. Noch länger geht vielleicht auch, aber man verliert in den engen Passagen Zeit und trifft evtl. die Bremspunkte nicht mehr so gut.



Gut vorbereitet ist halb gewonnen.

Wird diese Saison die der jungen „Wilden“? In der Gesamtwertung stehen auf den ersten drei Plätzen: Christian Schnitzler, Dennis Hesse und Jan Päppinghaus. Oder kämpfen sich die „alten“ Hasen noch nach vorne. Wir werden

sehen. Es kann sich in der Wertung noch einiges ändern. Noch sind vier Rennen zu fahren. Christian Schnitzler wird jetzt mit 12 Gramm Zusatzgewicht unterwegs sein. Eine Chance für seine Konkurrenten?

Bitte beachtet die erforderlichen Gewichte für das Rennen. Die Tabelle steht unter:

www.slotrennen.de/downloads/auflastung.pdf

Wer am Sonntag beim Rennen teilnehmen möchte, sollte bis spätestens Donnerstagabend seine Nennung (unverbindlich) abgeben. Das geht am einfachsten per [Formular auf der Homepage](#) oder per [E-Mail](#). Ihr ermöglicht uns damit eine bessere Planung (u.a. für die Gastgeber) und zahlt dadurch eine geringere Startgebühr.



Zeitplan für die DTM-Woche

Trainingsmöglichkeiten:

Offizieller Trainingstag

Freitag, 07.12.2007 ab 19:00 Uhr

Rennsamstag, 08.12.2007

ab 09:00 Uhr - 12:00 Uhr Training

ab 10:30 Uhr - 12:00 Uhr technische Abnahme

ab 12:30 Uhr - Rennstart alte DTM

anschließend neue DTM und Siegerehrung

Adresse

Rennbahnclub SRC Köln

Neusser Strasse 629

50737 Köln Weidenpesch

www.src-koeln.com

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der Homepage der DTM:

www.slotrennen.de

Gruppe 245

8. Lauf am 15. Dezember 2007 in Kamp-Lintfort

Kurz vor Weihnachten fährt die **Gruppe 245** traditionell ihr Saisonfinale. Heuer finalisiert man nach vier Jahren wieder einmal in Kamp-Lintfort.

Zuletzt war die 245 im Mai 2006 bei Meisters zu Gast. Die 44m Plastik in „K-L“ sind die längste Strecke der 245 und erfahrungsgemäß fallen die Ergebnisse auf dem holzbahn-ähnlichen Kurs immer recht knapp aus . . .

Strecke und Technik . . .

Die Strecke in Kamp-Lintfort muss man nicht wirklich noch erläutern - so ziemliche Jedermann hat bereits seine Runden dort „abgesessen“ . . .



Der Kurs in K-L ist einfach zu befahren . . .

In Steno: Flüssig zu befahren - schneller Kurs - Kurve 1 fehlt völlig - drei Tunnel verlangen Konzentration - etwa 70cm (!!) Steigung - gefahren wird im Sitzen . . .

Die Übersetzung vom letzten Rennen im ScaRaDo kann in den Slotcars verbaut bleiben. Ausgangswert für eigene Tests sind ca. 29mm Wegstrecke pro Motorumdrehung . . .

Man beachte bitte das beträchtliche Steigungsniveau - auch Schwarzen Carrera Motoren kann auf den langen Anstiegen binnen 18 Minuten warm werden, wenn das Übersetzungsverhältnis zu großzügig ausgelegt wird . . . !!

Training . . .

Meisters bieten zwei vollwertige Trainingstage am 11. und 14. Dezember an. Dazu die Möglichkeit, am 4., 6. und 13. Dezember - nach vorheriger Absprache (!!) - zwischen 18 und 20h ein Blitztraining zu absolvieren.

Das müsste den mittelschwer trainingsfleißigen 245^{ern} reichen; allzu viel Abstimmungsbedarf sollte doch nicht bestehen . . . !?☺☺!?

Fahrplan . . .

Nachfolgend die Tagesordnung für den 15.12. in Form einer Slideshow. Trotz eher humoriger Aufmachung sollten einige **Inhalte bierernst** genommen werden . . . !!



Anreise bitte zeitig vornehmen - Bahnöffnung 8:00h - Start pünktlich „High Noon“ . . . !!



es wird verdammt voll - aber keine Teilnehmerbeschränkung; 245 Parc Fermé fasst jedoch nur 126 Cars ☺



zur Besetzung der Zeitnahme werden jede Menge Freiwillige gesucht - HaJü sammelt via E-Mail . . .
Ohne geht es nicht . . . !!



Rennen - 12h Start, egal was passiert - definitiv 6*3 Minuten, wie immer - bisheriger Saison Rekord 17 Startgruppen . . .



anschließend feierliches Rahmenprogramm
Abendanzug nicht zwingend vorgeschrieben !!



feudales Weihnachtsessen - frei für alle regelmäßigen 245-Fahrer und -Sponsoren - (dann) kostenpflichtig dürfen Gäste auch gern teilnehmen . .



mutmaßlich erzählt der Schleichende wieder einmal Schaugeschichten aus der abgelaufenen 245-Saison . . .



Siegerehrung für Gr.2, Gr.4, Gr.5, Procar, Gr.2 bis 2.000ccm, Rookies, Pechvögel . . . und, und, und . . .



die unvermeidliche, traditionelle Tombola steht am Ende - damit vorher niemand „ausbücht“ ☺ (links ein Foto der diesjährigen Sachpreise)



es werden noch Wetten angenommen, wer wann wie wieder zu Hause eintrifft . . . ☺☺

Anmeldung . . .

Wichtig: Ohne verbindliche Vornennung geht zum Saisonfinale gar nichts !! Das große, für regelmäßige 245-Teilnehmer und -Sponsoren kostenfreie Abendessen will geplant sein - und die Tombola ebenfalls . . .

Bitte gebt die Nennung so früh als möglich ab - sofern Ihr Gäste mitbringt, welche kostenpflichtig am Abendessen teilnehmen wollen, gebt auch das bitte an . . . !!

Vorgezogener Nennungsschluss . . . !!

Dienstag, 11. Dezember 2007 um 24:00 Uhr

Vornennung an IG245 ☞ zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am Samstag, 15.12.2007:

Adresse

Meister Service Dienst
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

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

Historie

| | | | |
|-------------------|--------------------------|--------|--|
| Gruppe 2 | 2006 (30 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | VW Käfer 1303S | 111,56 | |
| 2. JanS | Mitsubishi Colt | 109,02 | |
| 3. Bolz, Stephan | BMW 635 CSi | 108,64 | |
| Gruppe 4 | 2006 (30 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | Lamborghini Jota | 111,79 | |
| 2. JanS | Lamborghini Jota | 111,24 | |
| 3. Bolz, Stephan | BMW M1Procar | 110,79 | |
| Gruppe 5 | 2006 (31 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | Toyota Celica LB | 113,31 | |
| 2. Bolz, Stephan | Ferrari 365 GT4 BB | 111,85 | |
| 3. Bolz, Werner | Ferrari 365 GT4 BB | 111,53 | |

Zeitplan

Dienstag und Donnerstag (4., 6. und 13.12.)
von 18:00h bis 20:00h Trainingsmöglichkeit;
jedoch nur nach vorheriger Absprache . . . !!

Dienstag, 11. Dezember 2007
ab 14:30h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 14. Dezember 2007
ab 14:30h freies Training

Samstag, 15. Dezember 2007
ab 08:00h Training
ab 09:30h technische Abnahme
ab 12:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

| | | | |
|---------------------|--------------------------|--------|--|
| Gruppe 2 | 2005 (19 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | Chevrolet Camaro | 115,57 | |
| 2. Christians, Ralf | Chevrolet Camaro | 114,11 | |
| 3. JanS | Firebird Trans-Am | 112,13 | |

| | | | |
|---------------------|--------------------------|--------|--|
| Gruppe 4 | 2005 (19 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | Lamborghini Jota | 118,13 | |
| 2. Christians, Ralf | BWM M1 | 117,39 | |
| 3. Schleichender | Lamborghini Jota | 115,22 | |

| | | | |
|---------------------|--------------------------|--------|--|
| Gruppe 5 | 2005 (20 Starter) | | |
| 1. Wondel, Marcel | Ferrari 365 GT4 BB | 119,55 | |
| 2. Christians, Ralf | Ferrari 365 GT4 BB | 117,25 | |
| 3. Bolz, Werner | Ferrari 365 GT4 BB | 115,49 | |

Pimp-Race in Ashville

am 28. Dezember 2007 in Bad Rothenfelde

geschrieben vom Ashville Raceway
(Andy, Willie, Ulf, Christoph)

Pimp-Race: ... nach dem „besonderen“ Rennen im letzten Jahr (Hearse-Race bzw. Leichenwagenrennen), sind Überlegungen angestellt worden, auch in diesem Jahr etwas für die Minderheiten unserer Gesellschaft zu tun, um diese durch ein Rennen im Maßstab 1/24 zumindest ein wenig ins Gespräch zu bringen.

Aus diesem Grund wird es am 28. Dez. 2007, im Anschluss an unsere clubinterne Siegerehrung ein Pimp-Race (Ludenschleuderrennen) geben. Natürlich wieder strikt nach Reglement und ohne jede Ausnahme!

Wer kennt sie nicht, diese formvollendeten Perlmutter-Weiß lackierten, Koenig-verspoilerten Träume aller Zuhälter mit roter Leder Innenausstattung? ...Euch fällt noch mehr dazu ein? ...baut, was das Zeug hält!

Teams des Ludenschleuderrennen. . .



... red Billy Boy

Billy Boys und Noppen Schwerte

| | |
|----------------|---|
| Teamchef: | Slot-Lude-Siggi (Jung) |
| weitere Fahrer | Döner-Luden-Andy Rohmann Ludendoktor Bepfe Ingo (Vorberg) |

Den Lümmeltüten aus dem Ruhrgebiet eilte schon immer ein verwegener Ruf voraus. Ein Teamleiter der weiß wovon er spricht, wenn er die Chefs der namhaften Tuningfirmen im Land beim Vornamen nennt. Wer goldene Ketten auf offenem Brusthaartoupé getragen hat, als Meterware auf Rollen im Keller lagert, der baut garantiert eine Ludenschleuder, wie sie authentischer nicht sein kann.

Theoretisch stellen wir uns also eine rundum verspoilerte V8 Kiste mit einem riesen Kuchenblech auf dem Klarsichtkofferraum vor, in dem man neben einem fest installierten Kondomautomaten aus dem Hause Ritex auch noch mehrere Kilowatt starke Audioanlage erkennen kann.

Hoffentlich denken die intimen Kenner der Schwerter Ludenszenerie daran, dass am 28. Dezember so kurz nach Weihnachten auch Minderjährige in Aschendorf zugegen sein werden ! Die drei Personen im Fahrzeug wie auch die drei Teammitglieder sollten etwas Rücksicht nehmen.



... mit dem Fahrwerk fängt es an !!

Scuderia Chantal

| | |
|----------------|---|
| Teamchef: | Ulf !!! |
| weitere Fahrer | Christoph Müller Wolfgang Ulrich Willie van Welling |

Im letzten Jahr noch mit einem Jaguar E-Type aus dem Hause Harold and Maude unterwegs wird in diesem Jahr die Zylinderzahl von sechs auf acht erhöht. Das ist aber auch technisch das einzige was Teamchef Ulf zu entlocken war. Optisch so sprach er, orientiere sich die Ludenschleuder am Teamnamen, der schließlich so etwas wie ein Programm darstelle.! O-Ton Ulf: „ ... auf der extralangen Motorhaube ordnen sich ganz Chantal-gemäß dramatische Entlüftungsschlitze dem aus dem Titty-Twister-Saloon entsprungen scheinenden Fahrzeug Gesamteindruck unter !!“

„ es wirkt zwar peinlich und ist unbequem,“ so führte er weiter aus, „aber den linken Arm Manta-gemäß lässig auf die hohe Türkante le-

gen gilt in Ludenkreisen schließlich als Zeichen für die Ankunft neuer Mädels im Haus!“



... ist Platz für V8 !!

Ob Ulf sich allerdings zurückhalten kann was das Ausleben seiner eigentlichen Mission, das Altern, insbesondere mit Blick auf Chantal oder Rosie betrifft, ... warten wir es ab.

Dönerbudendudenteam

| | |
|----------------|---|
| Teamchef: | Joachim Schulz |
| weitere Fahrer | Uwe Langenkamp Hartwig Rietz Lennart Rietz Lucas Rietz |

Wer erinnert sich nicht noch gern an Lady Di's letzte Fahrt durch Aschendorf anno 2006.? Es war das Team um Joachim Schulz, das weiland Poldi dazu brachte sich mit einem sagen wir mal etwas übergewichtigen Rolls Royce die Nacht um die Ohren zu schlagen.



... wie lang wird das 2007er Slotcar ??

In diesem Jahr nun soll alles anders werden ! Wir wissen, hier wird eine 54 Corvette gebaut. Was wir aber auch wissen: Dass dann, wenn Joachim die Besatzung des Fahrzeugs ausstattet es dazu kommen kann, dass diese möglicherweise millieugerecht dargestellt, aber eben nicht jugendfrei ist. Aus welchem Fundus Joachim hier schöpft, wird wohl stets im Verborgenen bleiben. Da wir jedoch seriöse Herren aus gutem Hause quasi als Regulativ an seiner Seite wissen, denken wir können wir die Sache einfach mal freien Lauf lassen.

Die Auswahl seiner Fahrer kommentierte Schulz mit den Worten: „Die waren im Dreier-Pack günstiger !“ Ansonsten gab er noch zu Protokoll, dass er in diesem Jahr die technischen Belange durch Herrn Langenkamp erledigen lassen wolle. Inwieweit seine Aussage, er werde in diesem Jahr fahren lassen, allerdings ernst zu nehmen ist - das wird wohl erst im Dezember entschieden. Dennoch als gesichert gilt, es gibt auch im Bereich der Ludenschleudern aus dem Hause Schulz wieder ein wuchtiges Plädoyer für die Macht des Hubraums.



... Side-Pipes !!

Gummi Killer Moers

| | |
|----------------|---|
| Teamchef: | V8 Daytona-Hermann (Pasch) |
| weitere Fahrer | Playstation-Junkee-Justin (Pasch) Best-Girlie-Jill (Pasch) V2A-Bieger-Walter (Schäfer) DJ Bicken-Hans (Bickenbach) Speednick-Ingo (Heimann) |

Wir können uns die Parolen lebhaft vorstellen, die der Teamchef seinen Fahrzeugbauern (die Crème de la Crème aus dem benachbarten Belgien) ins Lastenheft für den Aufbau seiner Wunschludenschleuder geschrieben hat. Und Hermann träumte schon mal: „...„stauende Blicke von Passanten und Autofahrern sollen mein Fahrzeug begleiten. Sie sollen sich weiden an der expressiven Optik, sie sollen Wundertaten von diesem Fahrzeug, oder wenigsten Klaus Kinski am Steuer erwarten.“



... sportliche Lackierung !!

Weiter führte er aus: 2... ich selbst will gelassen wie immer bleiben, an Daytona Beach denken, mich an dem im Standgas harmlos vor sich hinblubbernden V8 ergötzen, der mich irgendwie an den altersschwachen Pickup eines mexikanischen Melonenfarmers erinnert, und dann, ja dann ... ich stelle mir vor ich bin's selbst ... der Lude, ja dann lasse ich mich untermalt von den ohrenbetäubenden Lärm der oberarmdicken Sidepipes, die geradezu mit zu korrespondieren scheinen, die Mainstreet in Moers von meinem Mädels auf und ab chauffieren! Wisst ihr was ich meine..?“

Der Moment, in dem sich friedliches Brabbeln in apokalyptisches Wummern verwandelt, lässt sich auf 1:24-Ebene möglicher Weise nur schwierig reproduzieren. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass ein so hochkarätig besetztes Team alles geben wird.

Hummernummer

| | |
|----------------|-------------------------|
| Teamchef: | Martin Picker |
| weitere Fahrer | Mario Broksch |
| | Wjatscheslaw Portnjagin |
| | Thomas Hüge |

Auch das Team aus dem Dinoland hält sich noch sehr bedeckt, was die Veröffentlichung des Fahrzeugtyps betrifft. So wie wir allerdings den Teamchef kennen, legt er angesichts der Tatsache erstmalig in seinem Leben ein Auto aufbauen zu dürfen, dass jenseits aller Martin-Pickup-Fantasien eine Klientel bedient, die er sonst nur von der anderen Seite der Bar kennt, Wert darauf, dass das Lenkrad und die Sitzschalen mit ihren Vibrationen Hände und Hintern massieren.



... Hummer, aber bitte etwas tiefer !!

Was fahren die Jungs also.?? Sollten wir aus dem Teamnamen folglich einen Fahrzeugtyp ableiten können, der in bester Martin Picker Tradition sogar gesponsert von einem namhaften Kettensägenhersteller in Stihl-Orange lackiert ist.?? Als gesichert gilt, dass auch jen-

seits des Wiehengebirges die Zuhälter wie überall nicht ganz Ohne sind, und unter ausgeprägter wie zielsicherer Geschmacklosigkeit leiden. Oder kann uns jemand ein stilvolles wie zeitloses Fahrzeug nennen, auf dem Strosek oder Gemballa prangen.?

Team Lude 12

| | |
|----------------|-------------------|
| Teamchef: | Ilja Tubes |
| weitere Fahrer | Maik Zoglauer |
| | Ralf Bruning |
| | Nicola Tubes |
| | Thorsten Florijan |

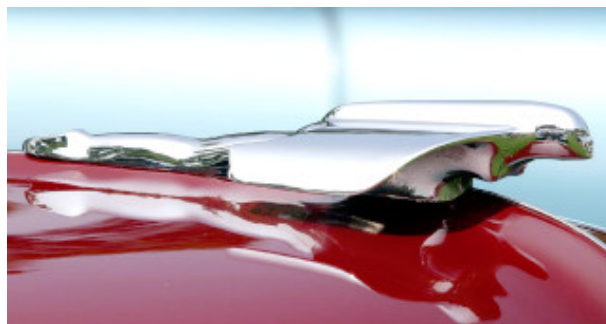
Der Teamname versprüht auf dem ersten Blick den Titel eines auf der Dokumenta hängenden Kunstwerkes, dass selbst in Kennerkreisen niemals jemals wird interpretieren können. Weit gefehlt.! Dahinter verbirgt sich das Siegerteam des letztjährigen Leichenwagenrennens. Die Mannschaft um Ilja Tubes wird, da können wir sicher sein, ein Auto auf die Beine stellen, das schon im stand eine Aura von Macht und Erfolg versprüht.



... schwarzer Lack !!

Was jetzt folgt sind natürlich Mutmaßungen, aber jeder, der dieses Team kennt, weiß, dass hier eine Ludenschleuder entsteht, die selbst als Pianolack-Schwarzes-Cabrio mit getönten Scheiben und 20 Zoll Rädern nicht (oder erst recht) nach Russen-Reichtum riecht. Die Innenarchitektur wird uns allerfeinste Luden-Couture bieten. Leder aus dem Hause selbst gegerbt und geschlachtet wird korrespondieren mit vor Lufteinlässen liegendem verchromtem Maschendraht. Rheda-Wiedenbrück ..., welch ein Klang.!! Wo anders als hier am Nabel der Luden- und Pimp-Kultur kann ein solches Kunstwerk entstehen. Hier werden die Transportmittel hergestellt, die neben den Mädels wichtigstes Bestandteil im Portfolio jedes noch so drittklassigen Zuhälters sind. In den Schleudern aus Rheda-Wiedenbrück flirtet mattes Holz mit weichem Leder. Das Design findet

stets zielsicher in den Herzen der Bordell-Aficionados. In Fahrzeugen aus dem Hause Tubes hieß es stets und es wird so bleiben. Hier fährt der Chef. Oder wird gefahren, um sich auf den elektrisch verstellbaren Fondplätzen Wichtigerem zu widmen. Etwas über die feinen Nähte zu streichen.!!



... und Chrom !!

Welch tragende Rolle Thorsten Florijan in dem ganzen Vorgang bekleidet, hat uns bis dato noch nicht erschlossen.

Adresse . . .

ashville-raceway
S.R.I.G. Teuto
Im Dorf
Ortteil Aschendorf
49214 Bad Rothenfelde

Url

www.schlitzrennen.de

Strecke

6-spurig, Carrera - Track, 32,15m lang