

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 13 -

8. Mai 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . die wilde 13 der „**WILD WEST WEEKLY**“ ist einmal wieder recht vielfältig:

- Am vergangenen Sonntag hatten die Jungs mit den Panzern vom Nextel Scale Cup ihren Spaß in Wuppertal. Kai Christian hat den Bericht dazu verfasst.
- In der Nacht zu Vatertag rannten die wilden Craftmans Trucks in Moers. Nick Speedman griff für einen Bericht zur Feder . . .
- Gestern bzw. besser heute Früh gingen die zweiten Heaven's Twelve in Wuppertal zu Ende. Dazu gibt's selbstverständlich den brand-aktuellen Rennbericht . . .
- Ronald war mit dem „Moped“ am Ring und hat - ergänzend zum Live-Ticker im Forum - ein wenig die Teams dokumentiert und ein paar Fotos gemacht . . .
- Die Rubrik Vorschau teilen sich die SOKO-Keller, der 2. Lauf zur GT/LM-Serie im DO-Slot sowie der Auftakt zur DSC-West in

Kamp-Lintfort. Die letzten beiden Rennen finden am kommenden Wochenende statt - die GT/LM rennt am Samstag und die DSC-West am Pfingst-Sonntag . . .

Packen wir's also an . . . ;-))

### Inhalt (zum Anklicken):

- Nextel-Scale-Cup  
3. Lauf am 1. Mai 2005 in Wuppertal
- Craftmans Truck Series  
3. Lauf am 4. Mai 2005 in Moers
- Heaven's Twelve  
am 6. und 7. Mai 2005 in Wuppertal
- 24h Slot am Ring  
7. und 8. Mai 2005 in Nürburg
- WRC Cup/05 ( SOKO - Keller )  
WP 9 und 10 am 10. Mai 2005
- GT/LM Serie  
2. Lauf am 14. Mai 2005 in Dortmund
- DSC-West  
1. Lauf am 15. Mai 2005 in Kamp-Lintfort

## Nextel-Scale-Cup

### 3. Lauf am 1. Mai 2005 in Wuppertal

von Kai Christian

Nachdem am Freitag, den 29.04.2005 einige Fahrer das freie Training in Anspruch genommen hatten, war eigentlich allen, die nie zuvor im Heaven gefahren waren klar, dass Streckenkenntnis durch nichts zu ersetzen ist, außer durch noch bessere Streckenkenntnis. So bedurfte es doch einiger Zeit, um relativ zügig die Strecke zu umrunden. Der positive Effekt des Freitags war jedoch, zwei zusätzliche Starter für Sonntag gewonnen zu haben, da Uwe Drevermann und Stephan Bolz zum Rennen zusagten.

Am Sonntag, nachdem Michael Wagner die Pforte zum Heaven geöffnet hatte, trudelten auch bald alle Starter ein und es wurde noch fleißig getestet und geschraubt, um die richtige Übersetzung für die Strecke zu finden.

So war es auch nicht erstaunlich, das uns Stephan erst einmal zeigte, wo und wie man auf der Piste Zeit gewinnen, und wo man vor allem auch Zeit liegen lassen konnte.

Um 15:00 war es dann soweit und die erste Startgruppe stand für die Sportliche Auseinandersetzung bereit.

Nach dem Start konnte sich Stephan Bolz sofort absetzen und fuhr ein auffällig unauffälliges Rennen, welches er klar für sich entscheiden konnte. Dahinter entbrannte ein unerbittlicher Kampf um die Plätze, den Dirk Schulz vor Uwe Drevermann und Bernhard Müller gewann. An dieser Stelle noch eine Entschuldigung an Uwe Drevermann, das der Leih-Taurus doch nicht so gut ging wie erwartet und er dadurch ein wenig gehandicapt war. Die Platzierung lautete wie folgt: Stephan Bolz (114,69 Rdn), Dirk Schulz (107,94 Rdn), Uwe

Drevermann (105,13 Rdn) Bernhard Müller (95,19 Rdn).

In der zweiten Startgruppe ging es nicht weniger spannend zu. Peter Licht konnte sich zunächst von Kai Christian absetzen, da dieser in den ersten Runden etwas über das Limit und somit auch über die Strecke hinausging. Olaf Leimbach, Ralf Ludorf und Tim Weber zogen zu Beginn erst einmal an Kai vorbei, der sich mühsam zurück kämpfen musste. Da Peter jedoch auch nicht immer die richtige Linie fand, kam es zum Schluss wieder zu einem spannenden Zweikampf zwischen Peter und Kai sowie zwischen Olli und Ralf. Peter konnte sich jedoch zum Ende hin durchsetzen und gewann in der Startgruppe vor Kai, Ralf, Olli und Tim. Die Platzierung lautete wie folgt: Peter Licht (108,35 Rdn), Kai Christian (108,10 Rdn), Ralf Ludorf (98,46 Rdn), Olli Leimbach (96,13Rdn), Tim Weber (91,44Rdn)

Nach einer kurzen Pause begann der zweite Lauf des Tages über 7 min. pro Spur. Bei dieser Distanz machte es sich bei Ralf jedoch schnell bemerkbar, dass er nicht mehr über die besten Reifen verfügte. Jedenfalls nahm er jede Kurve in solch einem Drift, das ein Überholen für Tim schier unmöglich wurde. Auch für Olli, der zu Beginn souverän führte, wurde es zum Schluss noch knapp, da auch er sich des öfteren mal neben der Ideallinie befand. Bernhard konnte den Rückstand trotz seiner kontrollierten Fahrweise nicht mehr wettmachen. So gewann Olli vor Bernhard, Ralf und Tim. Die Platzierung lautete wie folgt: Olaf Leimbach (236,03 Rdn), Bernhard Müller (229,64Rdn), Ralf Ludorf (227,47Rdn) und Tim Weber (224,96Rdn).

In der Zweiten Startgruppe standen sich nun Stephan Bolz, Peter Licht, Kai Christian, Dirk

Schulz und Uwe Drevermann gegenüber. Und es kam wie es kommen musste, Stephan war auf keine Weise beizukommen. Es war schon faszinierend mit anzusehen, wie sauber er den Dodge durch die Kurven prügelte. So begann dann der Fight um die Plätze, wobei Kai dieses Mal das bessere Händchen bei der Wahl der max. Kurvengeschwindigkeit hatte. Peter konnte zwar den Rückstand durch einen grandiosen Zwischenspurt ein wenig wettmachen, ihm blieb jedoch das Nachsehen. Er musste sogar aufpassen, dass ihn der grandios aufgehende Dirk Schulz nicht doch noch einfing. Olli kämpfte zwar bravourös, konnte den Speed aber nicht ganz mitgehen und wurde deutlich unter Wert geschlagen. Uwe Drevermann musste den zweiten Lauf leider frühzeitig beenden, war aber bis dahin in wunderbare Zweikämpfe mit den Anderen verwickelt. Und so lautete das Ergebnis: Stephan Bolz (255,13 Rdn) vor Kai Christian (252,35Rdn), Peter Licht (249,76Rdn), Dirk Schulz (247,17Rdn) und Uwe Drevermann (158,00Rdn).

Während des folgenden cooldown ließen alle noch einmal die Rennen Revue passieren und es wurde diskutiert, ob der Kampf um die Spitze bei den nächsten Läufen so weitergehen würde, oder ob Frank Scheid, der leider berufsbedingt fehlte, wieder in den Spitzenkampf eingreifen könnte. Aber das, wissen wir erst beim nächsten Lauf am 05.06.2005 in Moers.

Gruß  
Kai

Alles weitere gibt's hier:

[\*\*Rennserien West / Nextel Scale Cup\*\*](#)

## Craftmans Truck Series

### 3. Lauf am 4. Mai 2005 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

Im Vorbericht schilderte Sebastian Nockemann, wie im Jahre 2004 die Läufe beim SRC Niederrhein ausgegangen waren. Und warum die Terminauswahl für 2005, als Rennen in den Vatertag hinein zu einem feuchtfröhlichen

Rennen führen könnte.

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

- **Die Jungen Wilden waren nicht erschienen**
- **Manni Stork distanzierte das Starterfeld um 5 Runden bei seiner Siegesfahrt**
- **Andreas Thierfelder glücklicher Zweiter**

### Vorgeplänkel . . .

Nun lässt sich trefflich darüber fabulieren, warum dann doch nur 12 Fahrer an den Start gingen. Natürlich sind einige voll in den Vorbereitungen zu Heaven's 12, oder bereits auf dem Weg zum Nürburgring, um ihren Stammplatz beim 24 h Rennen zu verteidigen etc. Der Speedway Moers, als 14-tägiger Treffpunkt der Truck Freunde sah letzten Montag nur eine Kerntruppe, die auf dem Superspeedway die Temperaturfestigkeit der schwarzen Carrera Motore austesten wollten. Hier möchten wir Birgit und Hermann Pasch nochmals herzlich danken, dass sie für den Kreis die Möglichkeit bieten.



Die Fahrzeuge der ersten Vier . . .

### Boxengasse . . .

Aus dem Kreise der Moerser Clubkameraden hatte sich Wolfgang Eisenbarth als Gastronom über den Abend getätigt. Gleichwohl gehörte er zu den 5 Fahrern, die in dieser Saison erstmals am Truck-Race teilnahmen.

Durch Andreas Lippold, Hanns Stresius und Frank und Julian van Eyk wurde das Quintett vervollständigt.

Technische Revolutionen sind beim eng gefassten Reglement nicht zu erwarten; alle hatten solide gebaut, sodass diesmal kein Ausfall zu verzeichnen war.

Manni war als Rennleiter in seinem Element, da hier in Moers sein Lieblings-Auswertungs-Programm gefahren wird. Und somit waren die zwei Startgruppen schnell gebildet.



Das Startfeld vom Mittwoch Abend . . .

### Truck – Race in 6 x 6 min. . .

Startgruppe 1 gebildet durch Frank & Julian van Eyk, Wolfgang Eisenbarth, Andreas Lippold, Hanns Stresius und Jill Pasch. Vom Start weg fuhr Frank in einen konstanten Rhythmus und konnte ungefährdet die Startgruppe gewinnen. Julian sah vom Speed her auch sehr aussichtsreich aus, verwickelte sich und andere jedoch in eine Reihe von Abflügen, sodass Andreas mit seiner ihm eigenen Konzentration den Zweiten Rang der Gruppe belegte. Wolfgang sah mit seinem roten DiHard sehr schnell aus und konnte sich vor Hanns noch behaupten. Leider hatte Jill wieder das schwächste Familienauto zugewiesen bekommen, und wurde erneut unter Wert geschlagen.

Die Startgruppe 2 startete mit Manni Stork, Andreas Thiersfelder, Hermann & Justin Pasch, Walter Schäfer und Ingo Heimann. Die Rennleitung übernahm jetzt Frank und vom Start weg zog Manni seine Bahn. Justin und Andreas fighteten, um den Anschluss nicht zu verlieren. Hermann, Walter und Ingo blieben auch dicht beieinander und obwohl Hermann der deutlich schnellere war kam er doch gelegentlich vom Weg ab, sodass in Walter und Ingo gewisse Hoffnung keimte, Hermann nicht zu verlieren. Schon nach dem 4. Heat war klar, dass Manni eigentlich mit reduziertem Vortrieb hätte ungefährdet weiter fahren können, aber taktisches Geplänkel ist nicht Manni's Sache. Andreas philosophierte über seine verpassten Chancen, konnte sich aber bald über

seinen 2. Gesamtrang angemessen freuen. Justin hatte sich ebenfalls ein großes Polster herausgefahren und Walter war ausgebufft genug sich nicht von Ingo weiter bedrängen zu lassen.



**Der Serienchef zwei Glückliche und der Richterstatter . . .**

**Ergebnis . . .**

Die **TOP 5** in Kurzform M.Stork, A. Thierfelder, J.Pasch, F. van Eyk und H. Pasch

**Vorschau . . .**

Jetzt ist Manni unangefochten an der Tabellenspitze. Nun liegt es an den jungen Wilden ihre Kräfte zu bündeln und am 25. Mai 2005 in Kamp-Lintfort bei Peter Meister an den Regler zurückzukehren.

**Alles weitere gibt's hier:**

**Rennserien West / Truck**

**Heaven's Twelve**

am 6. und 7. Mai 2005 in Wuppertal

Die Einen fahren die WM in Belgien und die Anderen die Heaven's Twelve in Wuppertal. Beiden Veranstaltungen gemein war die Plasticschiene, ein volles Haus sowie die Einbeziehung von Modelleisenbahnen im „richtigen“ Maßstab . . .

**Kompakt . . .**

- 7 Teams mit 33 Fahrern am Start . . .
- Quali mittels Luftschraube gefahren . . .
- FRA-Killer wie erwartet (aber gebeutelt) vorn . . .
- BBBS unumstritten auf Zwei . . .
- harte Fights um die Plätze 3 und 5 . . .
- die Dicken unter Wert geschlagen . . .

**Strecke . . .**

Adresse

Slotcar Heaven  
Uellendahler Str. 406  
42111 Wuppertal

Url

[www.slot-car-heaven.de](http://www.slot-car-heaven.de)

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

**Vorgeplänkel . . .**

Ralf Christians, Sebastian Nockemann, Mirko Weber und Marcel Wondel in einem Team - es hieß merkwürdigerweise FRA-Killer . . . wer sollte bzw. besser wollte dieses Über-Team in den zwölf zur Verfügung stehenden Stunden ernsthaft in Bedrängnis bringen !?

Offiziell jedenfalls kein anderes Team - „ankommen“, „nicht letzter“, „olympischer Gedanke“ oder „Spaß haben“ waren die optimistischen Aussagen vor dem Rennen . . .

Jeder zweite Satz begann mit „Wenn die keine Probleme bekommen . . .“ - der oberste Platz auf dem Treppchen war also schon besetzt !?

Lesen wir doch einfach einmal nach, wie es der „Fantastischen Vier“ gestern so im Wuppertaler Slotcar Heaven erging . . .

**Slotcars und Technik . . .**

Schauen wir zuerst noch einmal im Schnelldurchlauf auf die Teams und die Technik Hier ergaben sich recht interessante, aber nicht explizit abgestimmte Gemeinsamkeiten:

Die beiden Wuppertaler Teams („**BBBS**“ und „**not fast but furious**“) traten im feinsten Einheitslook an. Als Chassis kam jeweils das alt-

bewährte Plafit Excel zum Einsatz und als Deckel der nicht minder bewährte Porsche 911 GT1 aus dem Hause Tamiya . . .

„SRG Neuwerk“ (mit neuem Logo) und „IG-245“ (mit neuen 245-Aufklebern) setzten hingegen auf Motor Modern SW2 . . .

Bei den Karosserien liebten es beide Teams italienisch: Neuwerk mit Ferrari Enzo (Revell) und IG245 mit Lamborghini Murcielago (Fuji-mi) . . .

Die Schöler Fraktion vertraten „FRA-Killer“ sowie die beiden Schwerter Teams „Drinking for Schwerte“ und „die Dicken und der Belgier“. Während die Drinking-Jungs ebenfalls auf einen Porsche 911 GT1 von Tamiya vertrauten, reichten die anderen zwei Teams jeweils Karosserien nach japanischen bzw. besser Nissan Vorbildern. „FRA“ war mit dem Evergreen R390 GT1 unterwegs und „die Dicken“ vertrauten auf einen aufgelasteten Nismo Z - beide aus dem Bodyshop von Tamiya bezogen . . .

Vielleicht sollten noch kurz die Rahmenbedingungen genannt werden:

Großserienchassis zu min. 150g; serienmäßige Karosserien zu min. 60g; Motor Bison wurde ausgegeben; Räder min. 26mm musste jedes Team selbst mitbringen.

Gefahren wurden die im WW üblichen 20 Volt - war also nichts für Weicheier ;-)) Pro Spur wurden jeweils 10 Minuten gebrummt, sodass ein Durchgang bei 7 Parteien inkl. Umsetzpausen und Regrouping knapp 1 ¾ Stunde dauerte. Das Ganze 7 Mal ergaben ziemlich genau die angepeilten 12 Stunden . . .



Mittwoch Abend war Bahnputzen angesagt; das Wuppertaler Staubsaugergeschwader kam nach kurzen Anlaufschwierigkeiten groß in Fahrt . . .

Das Training begann am Freitag Nachmittag und wurde am Samstag Früh noch einmal kurz wieder „angepiffen“. Besondere Vorkommnisse: Keine - jedoch haderten einige Teams mit der qua Reglement verordneten batterieversorgten Lichtenanlage . . .

Die technische Abnahme führten am Samstag Früh Andi Baum und Ralf Christians durch. Wie für Langstrecke üblich, ergaben sich keine Ungereimtheiten - die berühmten 1mm-Unterschreitungen würden sich erst im Laufe des Renntages ergeben . . .

### Quali . . .

Für die Qualifikation wurde die Gesamtfahrzeit für 5 Runden auf einem völlig neu konzipierten Qualifikations-Kurs ermittelt. In der Startaufstellung standen die Schnellsten ganz vorne - und die Lahmsten der Quali mussten gleich zu Beginn aussetzen . . .

Ach ja - gefahren wurde nicht auf Plastik sondern auf Messing . . . und - es kam kein Slotcar zum Einsatz sondern ein mittels Luftschraube angetriebenes Schienenfahrzeug . . .

Im Vergleich zum Slotcar lag der Schwerpunkt ein wenig höher und die Räder bauten vergleichsweise geringen Grip auf. Somit war eine Menge Fein- bzw. Fahrgefühl erforderlich, um den „Turboprop“ über das Messing zu treiben . . .



Quali einmal anders - die beste Fahrzeit für fünf Runden spült auf die Pole . . .

Am besten gelang dies dem Team „die Dicken und der Belgier“ (mit Walter Schäfer am Regler). Mit satten 0,05 Sekunden Vorsprung und ohne Abflug ging das Team auf Pole - gefolgt vom Team BBBS-Racing, Fahrer Andi Baum, der nach den Zwischenzeiten noch vorn lag

und in der letzten Runden „auf Sicherheit fahrend“ diesen Vorsprung verspielte. Marcel Wondel griff für die FRA-Killer zum Regler und scheiterte ein Mal an der berühmten Brückeneinfahrt, sodass „nur“ 52,22 Sekunden zusammen kamen. Position 4 belegte SRG Neuwerk mit Jörg Fischer als Fahrer, der ebenfalls ohne Abflug durch kam. Anschließend klaffte eine größere Lücke zu „not fast but furious“ (62,07s) sowie zu IG245 (71,57s) und Drinking for Schwerte (72,61s).

### 1. Durchgang . . .

Für FRA begann das Rennen gleich mit einem soliden, aber völlig überflüssigen Heckschaden. Auch BBBS mussten den GT1 gleich zwei Mal wegen Schleiferproblemen nach zu wilden Stunts von der Bahn nehmen. Deshalb führte zu Mitte des dritten Heats überraschend SRG Neuwerk, bei denen Patrick und Andrea Fischer bis dahin rund und zuverlässig über den Kurs kamen. „Not fast“ legten ebenfalls eine solide Leistung hin und fuhren die schwere Spur 5 fast fehlerfrei und konnten sich dicht an IG245 halten. „Die Dicken“ hatten schon früh mit dem Grip zu kämpfen und rangierten auf Platz sieben.

Nächstes Highlight servierte IG245 als der Murcielago nach Crash Probleme mit dem H-Träger bekam und zu Ende von Heat 4 und zu Beginn von Heat 5 in die Boxen musste.

Team „BBBS-Racing“



**Porsche 911 GT1 auf Plafit Excel Pro, gebaut von Andi Baum**

Der Porsche lief nach (zu) stürmischem Beginn problemlos und sicher über den Kurs. Fuhr als einziges Slotcar die gesamte Fahrzeit mit Licht.



**Werner und Stephan Bolz, JanS und Andi Baum - austrainiertes Team ohne Schwächen**

. . .

Am Ende des ersten Durchgangs lagen die FRA-Killer gute 10 Runden in Front. Dahinter lieferten sich BBBS und Drinking ein Duell um ein bis zwei Runden - jedoch schon über 10 Runden zurück. SRG Neuwerk fuhr sicher mit guten 5 Runden Vorsprung vor „not fast“ auf Platz 4. IG245 fehlten auf Letztere ca. weitere 5 Runden und „die Dicken“ mussten sich vorläufig mit Platz 7 zufrieden geben.

### 2. Durchgang . . .

Ein recht misslungener Reifenwechsel warf BBBS zu Beginn des 2. Durchgangs gleich um 2 Runden hinter Drinking zurück, welche Ste-Bolz anschließend wieder mühsam „abknabbern“ musste.

Nach 5 Heats lieferten sich Drinking, Neuwerk und IG245 ein Duell um Platz 4 - jeweils nur um eine Runde getrennt. Drinking musste nach einer technischen Zwischenkontrolle die Spurweite korrigieren und „die Dicken“ waren aufgrund des „Tech-Pass“-Labels knapp mit der Bodenfreiheit dran. Davor fuhren unangefochten FRA und BBBS ihr eigenes Rennen. „not fast“ hielt sicher Platz 6 und „die Dicken“ kamen von Rang 7 nicht weg.

Dementsprechend sah es nach 2 von 7 Durchgängen wie folgt aus:

1. FRA-Killer	854,43 Runden
2. BBBS-Racing	828,93 Runden
3. Drinking for Schwerte	819,01 Runden
4. SRG Neuwerk	811,73 Runden
5. not fast but furious	799,43 Runden
6. IG245	795,32 Runden
7. die Dicken und der Belgier	756,39 Runden

„Die Dicken und der Belgier“



**Nissan Nismo Z auf Schöler Stahl, gebaut vom ganzen Team**

Der Nissan kam in Wuppertal nie recht ans Laufen und machte dem Team wenig Freude - irgendwie mochte der Japaner die Wuppertaler Ecken nicht recht (der Schleichende hatte übrigens richtig vermutet: man baute und testete am Freitag bis in den frühen Morgen) . . .



**Gregor Resczynski, Jörg Gerbracht, Ingo Vorberg und Walter Schäfer (es fehlte schon wieder Uwe Buchs) - eindeutig unter Wert geschlagen . . .**

Uwe Buchs kam spät und ging früh, sodass er nur als Aushilfe gelten konnte. Ergo trugen die o.a. Vier die Hauptlast der Sorgen. Trotz des nicht so gut laufenden Slotcars verloren „die Dicken“ nie so recht den Humor - super . . . !!

**3. Durchgang . . .**

„All quiet on the western Front“ war die Devise für den 3. Durchgang. Vorn weg nach wie vor FRA, gefolgt von BBBS. Drinking unter Druck von Neuwerk; mit nur noch 1,5 Runden Vorsprung am Ende. IG245 hatte erneute Pech und musste den Motor nach Crash neu ausrichten - auch „die Dicken“ bekamen Trouble: die Motorbefestigung verschwand in den Wupper-

taler Weiten und zwang zu aufwändiger Neubefestigung. Davon unberührt führen weiterhin „not fast“ und sicherten Platz 5 vor der IG245:

- |                               |          |        |
|-------------------------------|----------|--------|
| 1. FRA-Killer                 | 1.279,75 | Runden |
| 2. BBBS-Racing                | 1.244,28 | Runden |
| 3. Drinking for Schwerte      | 1.227,08 | Runden |
| 4. SRG Neuwerk                | 1.225,61 | Runden |
| 5. not fast but furious       | 1.193,34 | Runden |
| 6. IG245                      | 1.192,79 | Runden |
| 7. die Dicken und der Belgier | 1.109,73 | Runden |

„SRG Neuwerk“



**Ferrari Enzo auf Motor Modern SW2, gebaut von Patrick Fischer**

Der Enzo lief als „MoMo-Werkswagen“ und war in den Farben des Chassis Herstellers gehalten. Bis auf Probleme mit der Stromaufnahme zum Rennende zuverlässig unterwegs . . .



**David Bachor, Andrea Fischer, Mark Hohaus, Jörg Fischer (treibt Spässe) und Patrick Fischer - eine tolle Vorstellung . . .**

Der erfahrene Andreas Leben fehlte, sodass das Team mit 3 Langstrecken-Rookies im Vorfeld nicht so hoch gehandelt wurde. Zur Rennmitte wuchsen alle über sich hinaus und brachten Drinking massiv in Verlegenheit . . . !!

**4. Durchgang . . .**

FRA-Killer verlieren erneut das Heck und haben Probleme mit dessen Befestigung. Und alles nur, weil der R390 abgeschossen, anschlie-

Bend falsch eingesetzt wurde und ihm dann zu allem Überfluss ein weiteres Slotcar ins Heck donnerte . . . Letztlich kostete der Spaß ca. 45 Runden im zweiten Heat und noch einige weniger Runden in Heat Nr. 1 . . . Damit waren BBBS vorne und die FRA Jungs unter Druck von Drinking und Neuwerk . . .

Ebendiese vollzogen gleichfalls einen Positionswechsel. Neuwerk übernahm mit gut 2 Runden Vorsprung den Platz 3 und Drinking musste somit im 5. Durchgang etwas mehr Gas geben.

Auch IG245 schob sich in einem problemlosen Run an „not fast“ vorbei und etablierte sich auf mit 12 Runden Vorsprung auf Rang 5 . . .

„FRA-Killer“



Nissan R390 GT1 auf Schöler Stahl, gebaut von Sebastian Nockemann

Der Nissan war erwartet schnell und zuverlässig. Lediglich mit dem Licht stand das Team ein wenig auf Kriegsfuß. Im 4. Durchgang wurde das Auto nach einem unverschuldeten Crash allerdings kurzfristig neu aufgebaut . . .



Mirko Weber, Marcel Wondel, Sebastian Nockemann und Ralf Christians - erneut unschlagbar . . .

Zu den Fahrern und ihren Leistungen gibt es wenig zu schreiben - die Jungs waren einfach überirdisch unterwegs. Beispielsweise fuhr

Heimascari Wondel 3 Runden hintereinander auf der Außenspur 1 exakt 7,945s - einen Wert, den die anderen Teams nicht mal auf den Mittelspuren zustande brachten . . . !!

1. BBBS-Racing	1.658,38 Runden
2. FRA-Killer	1.654,47 Runden
3. SRG Neuwerk	1.635,04 Runden
4. Drinking for Schwerte	1.632,84 Runden
5. IG245	1.596,98 Runden
6. not fast but furious	1.584,37 Runden
7. die Dicken und der Belgier	1.488,91 Runden

5. Durchgang . . .

Der 5. Durchgang sah zwei erneute Positionswechsel. FRA atmete BBBS - wie erwartet - wieder ein. Auch Drinking kam zurück ins Rennen und überflügelte erneut Neuwerk.

IG245 kam halbwegs problemlos durch; allerdings wollte das Licht kurz vor Ende nicht recht anspringen. Viel Vorteil konnte „not fast“ nicht daraus ziehen, da auch hier ein großer Service anstand. „Die Dicken“ behaupteten weiter hin Rang 7:

1. FRA-Killer	2.082,19 Runden
2. BBBS-Racing	2.074,57 Runden
3. Drinking for Schwerte	2.044,96 Runden
4. SRG Neuwerk	2.039,08 Runden
5. IG245	1.995,35 Runden
6. not fast but furious	1.982,05 Runden
7. die Dicken und der Belgier	1.859,60 Runden

„Drinking for Schwerte“



Porsche 911 GT1 auf Schöler Stahl, gebaut von Sigggi Jung und Jan Uhlig

Der „Drinking“ Porsche wurde eigentlich im Design einer Brauerei erwartet. Dafür gibt es ja nun wirklich ausreichend Produkte am Markt. Stattdessen wurde schnödes „Champion“ Design geliefert - eine herbe Enttäuschung !!

Technisch haderte man im Training zwar mit den Fahreigenschaften, war aber pünktlich zum Rennen auf dem richtigen Speed . . .





**Siggi Jung, Andreas Rohmann, Jan Uhlig und Ingolf Weber - nix Drinking, nur Racing ...**

Das die Jungs fahren können, war schon im Vorfeld klar - dass dies aber weitgehend „trocken“ über die Bühne gehen würde nicht. O-Ton eines Fahrers: „immer wenn ich ein Bier aus dem Kühlschrank holen wollte, war Jan da und sagte: nimm' ,ne Fanta !!“. Ob das wohl die Neuwerker in Schuld waren ... !?

### 6. Durchgang ...

Der 6. Durchgang sah nach dem 1. Heat die Einleitung der Dämmerungsphase - nach 2 Minuten Instandsetzung war auch IG245 wieder voll im Bilde.

Die Positionen waren weitgehend bezogen. FRA hatten zwar „nur“ 21 Runden Vorsprung, waren aber im letzten Durchgang ohne weitere technische Probleme von BBBS nicht mehr einzuholen.

Drinking lag - weitere 30 Runden zurück - auf Rang drei und hatte mittlerweile viel Luft nach hinten auf Neuwerk. Besagte Neuwerker bekamen zu allem Übel Probleme bei der Stromaufnahme, die ca. 10 Runden kosteten.

Somit blieben nur noch die leicht problemgeschüttelten IG245er und die „not fast“ Truppe, die ein richtiges Rennen führen. Der Rückstand von „not fast“ täuschte insofern, als diese ihren letzten Service bereits hinter sich hatten und IG245 noch ein Mal an die Box musste ...

1. FRA-Killer	2.503,69	Runden
2. BBBS-Racing	2.482,58	Runden
3. Drinking for Schwerte	2.452,55	Runden
4. SRG Neuwerk	2.409,80	Runden
5. IG245	2.378,43	Runden
6. not fast but furious	2.365,51	Runden
7. die Dicken und der Belgier	2.236,29	Runden

„IG245“



**Lamborghini Murcielago auf Motor Modern SW2, gebaut von JanS und Dieter Sommer**

Der Lambo war recht früh fertig und lief bereits recht erfolgreich in der GT/LM. Leider hatten einige Unfälle recht drastische Folgen, deren Beseitigung viel Zeit und Nerven kostete ...



**Dieter Sommer, Claus Uebach, Dennis Hesse, der Schleichende und JanS - durch letzten Einsatz noch auf die Fünf ...**

Zwei Youngster als Starfahrer sowie zwei - vom Arbeitsstress der Vorwoche - ziemlich erschöpfte Jungs aus den sieben Bergen als Defensivabteilung sicherten durch einen tollen Fight am Ende noch knapp Rang 5 ... !!

### 7. Durchgang ...

In Durchgang 7 hatten die Neuwerker weiterhin mit Stromproblemen zu kämpfen und verloren weitere Runden - dennoch drohte von hinten keine Gefahr.

FRA spielte nur noch mit BBBS, die mit unvermindertem Speed durchfuhren. Die geringe Rundenzahl von FRA im 7. Durchgang täuscht somit ein wenig.

Auch Drinking schaltete einen Gang zurück bzw. wurde Opfer der Dunkelheit ...

Deshalb - und aufgrund der Tatsache, dass kein Boxenstop mehr anstand - fuhr „not fast“ in der Wertung von Durchgang 7 auf dem dritten Platz. Man setzte die besten Jungs non-stop ein, um die IG245 am Ende doch noch einzufangen. Eine wirklich beachtenswerte Leistung in der Dunkelheit für die Heimascaris, die sonst überwiegend Slotcars im „falschen“ Maßstab bewegen . . .

„not fast but fourious“



Porsche 911 GT1 auf Plafit Excel Pro des Teams „not fast“

Der in den Lieblingsdecals von Sponsor Michael Wagner gehaltene 911er lief wie das sprichwörtliche Uhrwerk . . .



Holger Schimmelpfennig, Carsten Hempel, Hartmut Schur, Patrick Manegold sowie Andreas und Jan Päppinghaus - trotz toller Leistung Platz 5 knapp verfehlt . . .

Mit einer grundsoliden Leistung, welche man ihnen im Vorfeld nicht so recht zugetraut hatte, waren die 6 Wuppertaler Jungs zuverlässig unterwegs.

Die weniger vertraute Technik führte zu teilweise recht langen Boxenstops, die anschließend aber immer wieder durch eine weitgehend fehlerfreie Fahrt kompensiert wurden . . .

Der Teamchef von IG245 grübelte etwas länger und ließ - im Unterschied zu „not fast“ - die gesamte Belegschaft fahren - denn alle waren müde nach einer langen Woche und einem noch längeren Renntag. Der Boxenstop wurde ohne Hast am Ende des 2. Heats absolviert und jeder im Team kämpfte mit letztem Einsatz. Am Ende wurden 3 Runden Vorsprung nach Hause „geschaukelt“.

Bleiben „unsere Dicken“ . . . die kamen in der Dunkelheit erst so richtig in Fahrt und fuhren hier so schnell wie im Hellen. Leider platze der technische Knoten für die netten Jungs aus Schwerte und Ost-Belgien also ein wenig zu spät . . .

1. FRA-Killer	2.909,65	Runden
2. BBBS-Racing	2.895,57	Runden
3. Drinking for Schwerte	2.845,23	Runden
4. SRG Neuwerk	2.790,80	Runden
5. IG245	2.765,35	Runden
6. not fast but furious	2.762,53	Runden
7. die Dicken und der Belgier	2.608,92	Runden

### Ende . . .

Mit nur ca. 15 Minuten Verzug gingen die Heaven's Twelve 2005 in den 8. und letzten Durchgang. Bei der Siegerehrung gab's endlich Bier für Drinking und lobende Worte vom Heaven's Chef Michael Wagner.

Der Schleichende schließt sich diesen lobenden Worten der Einfachheit halber an, klopft der Rennorganisation (Andi Baum und Michael Wagner) auf die Schulter, ehrt die zahlreichen Jungs an der Zeitnahme und träumt bis zum nächsten Rennen von Elke's - wie immer bestens gelungenen und mit 15h Freundlichkeit angereicherten - Catering !! Die vortrefflichen Kuchen stammten übrigens von Angelika, Birgit, Gisela, Renate und Uschi . . .

Neben den Pokalen zur Siegerehrung - dieses Mal wurden Uhren überreicht, gab es zum Abschluss noch eine Tombola für die Aktiven, deren Bestückung die Sponsoren Peter Kehrmann und Mobil Oil übernahmen . . .

Dann schauen wir mal, ob und wann dem 2. Wuppertaler 12-Stunden-Rennen die laufende Nummer 3 folgt . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Heaven's Twelve](#)

## 24h Slot am Ring

7. und 8. Mai 2005 in Nürburg

von Ronald Eidecker

Am 7. und 8. Mai 2005 veranstaltet das Rennbahncenter Aachen wieder sein 24h Langstrecken-Rennen. Zeitgleich mit dem ADAC 24-Stundenrennen der „Großen“ findet an diesem Wochenende ein Langstrecken-Slotcar-Rennen auf einer 8-spurigen, 28 Meter langen Carrera Exclusiv Bahn in der Nürburgring-Erlebniswelt statt.

In diesem Jahr am Nürburgring mit dabei; zwei befreundete Rennteams aus dem Pott: Slot im Pott aus Gelsenkirchen und das Team Rennpiste aus Duisburg. Beide Teams nutzten den Vatertag, um auf ihren Heimbahnen das letzte Feintuning durchzuführen. Außerdem stellte man sich mit entsprechenden Regenkits schon auf mögliche feuchte Schlachten ein.



**Köpi Team der Rennpiste beim Regentraining**

Wie schon bei den gemeinsamen 4h- bzw. 12h-Rennen in Duisburg, ist auch dieses Mal wieder ein spannender Kampf beider Teams um die Plätze zu erwarten, die in der vergangenen Saison übrigens immer Spitzenpositionen einnahmen. Ob es in der grünen Hölle auch zu vorderen Plätzen reicht und der Pott in diesem Jahr ebenfalls wieder im Pott landet, bleibt allerdings abzuwarten.

Die nationale und internationale Konkurrenz ist groß und mit Ausnahme von Michael Pottmeyer (sprang im letzten Jahr stundenweise als Nachtersatzfahrer ein, als er eigentlich nur das „große“ Rennen verfolgen wollte), hat keiner der insgesamt 14 Fahrer Praxiserfahrung auf dieser Bahn.

Zum Einsatz kommen in beiden Teams Honda NSX Fahrzeuge.

Während das Gelsenkirchener Team auf dem

neuen gefederten Schöler Fahrwerk unterwegs sein wird, vertraut das Duisburger Team auf altbewährte Plafit Excel Pro Fahrwerkstechnik. Auch das Sponsoring viel nicht zu kurz aus: Duisburgs Heimatverbundenheit zur König-Pilsener-Brauerei ist auch bei diesem Auto wieder deutlich zu erkennen. Wobei die Devise ausgegeben wurde, das Köpi erst nach hoffentlich erfolgreichen 24h zu vernichten.



**Honda NSX „Rennpiste“ - im unverkennbaren Rennpiste-/Köpi-Design . . .**

Die Gelsenkirchener fahren ein wenig Reklame für Uwe Schöler und die ESR Fahrzeugtechnik aus Bottrop.



**Honda NSX „Slot im Pott“ - made in GE . . .**

Als Nachtrag lieferte Ronald noch die startenden Teams mit den beteiligten Fahrern:

**Team 1: Slot im Pott - Honda NSX**

Michael Pottmeyer, Michael Traudt, Christoph Lademann, Christian Hilbck, Klaus Gemballa, Jörg Reese, Marcus Wicklein und Hans Bickenbach

**Team 2: Rennpiste Duisburg - Honda NSX**

Pascal Kißel, Jan Nowicki, Holger Nowicki, Sebastian Laux, Dirk Haushalter und Thomas Reich

**Team 3: Renncenter Herborn - BMW M3**

Ralf Wittig, Michael Müller, Torben Benner, Kai Weber, Uwe Weber, Paul Heimerl, Andreas Jesse, Ronni Bartels und Klaus Paunt

**Team 4: Euregio - Audi TT-R**

Frank Wüstenfeld, Oliver Reinsold, Hans van Uffelen, Math. Adrians, Delano Damoiseaux und Richard Adrians

**Team 5: R.O.T. Urtack NL - Porsche GT2**

Olaf Grünwald, Rob Worms, Roger Crol, Twam Streukens, Kay Klauke

**Team 6: SRC Köln - Honda Nsx**

Thomas Nötzel, Nezi Durakanli, Dietmar Schartmann, Hans Quadt, Udo Schwellenbach, Roger Schemmel

**Team 7 Skipspeed - Honda Nsx**

Thomas Stässer, Kai Christians, Alex Ortmann, Dirk Wolf und Bernd Hämmerling

**Team 8: Rennbahncenter Aachen - Audi TT**

Jörg Flücken, Guido Karge, Patrick Kentatz und Markus Kever

**WRC Cup/05 ( SOKO - Keller )**

WP 9 und 10 am 10. Mai 2005

geschrieben von Nick Speedman

Das SOKO-Keller Team startet am kommenden Dienstag die WP 9 + WP 10 und lädt dazu die Fans des WRC Cup's zum Wettstreit ein.

Zu klären an diesem Abend sind die Fragen:

- kann unser führender Markus (Meister) noch gestoppt werden . . . ?
- werden die Bauprojekte unserer Gäste bis Dienstag noch rennfertig . . . ?



**Die einzige Deutsche Hoffnung bei der WRC - Armin Schwarz auf Skoda Fabia . . .**

Leider waren zu den wunderbaren Überschlagen von Grönholm und Duval bei der letzten WRC Rallye in Sardinien keine Fotos im Netz verfügbar, sodass wir für den nächsten

Nachfolgend die Detailinformationen zu den WPs am kommenden Dienstag:

**Adresse**

SOKO - Keller  
im Keller der Astrid-Lindgren-Grundschule,  
Leuthenstraße 1  
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

**URL**

[www.soko-keller.de](http://www.soko-keller.de)

Dienstag keine Vorschläge für gelungene Abflüge zeigen können.

Wie vielen bekannt ist, wird bei der SOKO nichts bierernst genommen und der Spaß steht an erster Stelle. Daher sollten alle, die mal Bekanntschaft mit uns machen möchten, sich auf den Weg zur Leuthenstr. machen. Wir würden uns über bekannte und neue Gesichter freuen - ausreichend Leihwagen für mutige Gastfahrer stehen jedenfalls zur Verfügung . . .



Bei SOKO-Keller ist ein solcher Aufschrieb zur Streckenerkundung nicht erforderlich . . .

**Alles weitere gibt's hier:**

**[SOKO - Keller](#)**

**Strecke**

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang, mit Sprungkuppe

**Zeitplan**

**Dienstag, 10. Mai 2005**

ab 18:00h Training

ab 19:00h Start WP9

anschl. Service für Fahrer und Fahrzeuge

ab 21:00h Start WP10 unter Flutlicht

## GT/LM Serie

### 2. Lauf am 14. Mai 2005 in Dortmund

Nach dem vielbesuchten Auftakt in Schwerte nehmen die Piloten der GT/LM-Serie - ausgerichtet von Werner Bolz und Sigggi Jung - am kommenden Samstag im Dortmunder DO-Slot zum zweiten Mal die Regler in die Hand . . .



Das Siegerfahrzeug vom 1. Lauf in Schwerte - Courage C52 Peugeot von Uhlig/Weber . . .

Nach dem Auftaktsieg des Courage C52 von Jan Uhlig und Mirko Weber vor heimischer

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

#### Adresse

do-slot  
Westfälische Str. 169  
44309 Dortmund Brackel

#### URL

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

#### Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,0m lang

#### Historie

##### 2004 (12 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	653,89
2. Jung / Uhlig	Nissan R390	644,41
3. Barm / Boldt	BMW V12 LMR	640,75
4. Bonnekoh / Draht	Dome S101 Judd	637,41
5. Bolz / Bolz	BMW V12 LM	632,00
6. Christians / Rehse	Audi R8	628,93

Kulisse in Schwerte darf man gespannt sein, wie der Fight gegen den Audi R8 von Sebastian Nockemann und Marcel Wondel auf der Heimstrecke von Sebastian ausgeht - zumal die Letzteren noch einen Neubau in petto haben. Wetten werden also angenommen ;-))

Auch der Vorjahreszweite Ralf Christians erwischte in Schwerte keinen guten Start und muss sich im DO-Slot sputen, wenn er - zusammen mit Tobias Boldt - das Treppchen der Gesamtwertung noch erreichen will . . .

Und die Schwerter Teams auf den folgenden Plätzen werden in Dortmund belegen müssen, was die Heimerfolge beim 1. Lauf wert sind - zumindest Bolz / Bolz und Laufenberg / Nötzel wollen sicherlich die Maßstäbe ein wenig zurecht rücken . . . ;-))

Alles weitere gibt's hier:

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

#### Zeitplan

##### Dienstag, 10. Mai 2005

ab 17:00h Trainingsmöglichkeit

##### Freitag, 13. Mai 2005

ab 17:00h freies Training

##### Samstag, 14. Mai 2005

ab 09:00h Training

ab 11:00h technische Abnahme

ab 13:00h Rennen

##### 2003 (13 Teams)

1. Nockemann / Wondel	Audi R8	633,42
2. Christians / Rehse	Courage C-52	626,75
3. St.Bolz / Weber	Porsche 911 GT1	620,21
4. Draht / Riese	Nissan R390	609,33
5. W.Bolz / Michels	BMW V12 LM	608,24
6. Uhlig / Weber	Nissan R390	607,99

## DSC-West

### 1. Lauf am 15. Mai 2005 in Kamp-Lintfort

So . . . in einer Woche wird's richtig Ernst mit der DSC-West. Folglich müssen sämtliche offenen Bauprojekte so langsam auf die Zielgerade einmünden ;-))

Der kommende (Pfingst-)Sonntag sieht also den absolut aller-ersten Premierenlauf dieser Serie im Wilden Westen. Stilecht geht's zunächst auf Plastik zu Werke, bevor Anfang Juli in Siegen das einzige Mal „Holz“ angesagt ist. Reglement und Concours Wertung der DSC-West folgen 1:1 dem deutschlandweit gültigen DSC Reglement - dieses dürfte auch im Westen hinlänglich bekannt sein . . .



**Starterfeld der offenen Klasse - am WE hoffen selbstredend alle, dass Ihre eigenen Slotcars von den Konkurrenten nur in dieser Weise gesehen werden . . .**

Wichtig ist den Ausrichtern dieser Serie - also der IG DSC-West, dass es in Kamp-Lintfort ein gemütliches Wochenende wird; ganz ohne Hektik auf oder neben der Strecke. Ich zitiere einen leicht abgehangenen E-Mail Text von mir:

. . . für die Abteilungen „Kampf bis auf's Messer“ und „mein Slotcar deck' ich ab“ haben

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

#### Adresse

Meister Service Dienst  
Oststraße 31  
47475 Kamp-Lintfort

#### URL

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

#### Strecke

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

#### Historie

gibt es noch nicht ;-))

*wir ausreichend andere Rennserien im Wilden Westen. Das ist keine Wertung, sondern eine Feststellung. Zielsetzung der DSC-West ist das Bauen und Fahren schöner historischer Slotcars in einem angenehmen Umfeld. Dementsprechend sollte oberster Grundsatz sein, möglichst alle eingesetzten Slotcars nach Ablauf der Saison unversehrt für einen erneuten Start 2006 zu erhalten. Wer diese Zielsetzung nicht zu 100 Prozent unterschreiben kann, möge sich im Vorfeld den Start in der DSC-West bitte gründlich überlegen . . . . .*

Damit sollte eigentlich alles geschrieben sein und wir freuen uns auf ein entspanntes Wochenende bei Meisters in Kamp-Lintfort . . .

Apropos Wochenende - wer mag, kann bereits am kommenden Samstag Nachmittag vorbeischauen. Ab 14:30h ist geöffnet; spätestens ab 16:00h kann gefahren werden. Magdalenas Waffeln sind allein die Reise wert - und für Freiwillige kann bereits am Samstag „der Concours“ durchgeführt werden; dann hat's am Sonntag mehr Ruhe . . .

Dann bleibt zum Schluss noch, die ersten „Geheimtrainingsergebnisse“ hinsichtlich einer geeigneten Achsübersetzung kund zu tun - 22,5 bis 23,0mm Wegstrecke pro Motorumdrehung wurden als geeignet bezeichnet. Mit dem Wert sollten die Jungs, welche nur Sonntag Urlaub bekommen, keinen Stress haben . . .

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien West / DSC-West](#)**

### Zeitplan

**Dienstag, 10. Mai 2005**

ab 20:00h Trainingsmöglichkeit

**Samstag, 14. Mai 2005**

ab 14:30h Einkaufen, Plauschen und Waffeln  
ab 16:00h freies Training  
und Concours für Freiwillige

**Sonntag, 15. Mai 2005**

ab 09:00h Training  
ab 11:00h technische Abnahme / Concours  
ab 13:00h Rennen