

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 89 -

4. Dezember 2006

Editorial

Moin Folks . . . Atzwentz Team-Rennen im Heaven, Speed Classic Day in Siegen und Käfer-Cup in Bad Rothenfelde lauten die Veranstaltungen des Wochenendes im Westen . . .

Nächste Woche blockiert die Börse in Spengen den Samstag. Am Sonntag fahren die alten NASCAR bis Bj.59 in Moers und der Nextel Scale Cup finalisiert in Soest.

In 14 Tagen schließen das 245-Finale im Wuppertaler Slotcar Heaven und die Vintage Slot Classic Langstrecke in Siegen das Rennjahr 2006 endgültig ab . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 89 widmet sich dem Atzwentz Teamrennen, dem Käfer-Cup Finale (Andy schrieb hier) sowie einer ersten 245-Final-Vorschau . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Atzwentz Teamrennen
am 2. Dezember 2006 in Wuppertal
- Käfer-Cup
6. Lauf am 3. Dezember 2006 in Bad Rothenfelde
- **Gruppe 2 4 5**
7. Lauf am 16. Dezember 2006 in
- Termine 2007

Atzwentz Teamrennen

am 2. Dezember 2006 in Wuppertal

Nachdem das Wuppertaler Atzwentz Teamrennen im Vorjahr der Schneekatastrophe zum Opfer fiel, hatte die Crew des Slotcar Heaven für 2006 massiv Einfluss auf die Gestaltung des Wetters genommen: Schön kuschelig warm für den 1.Advent, aber regnerisch - so dass kaum wirkliche Alternativen zum Rennbetrieb übrig blieben . . . ☺ ☺



Das neue Maskottchen des Atzwentz Teamrennens im „Heaven“ . . . !?

Kuriosum: Gefahren wurde nach dem neuen Gruppe C / West Reglement, welches es immer noch nicht gibt . . . ☺ ☺

Die Mischung von $\frac{2}{3}$ Heimfahrer und $\frac{1}{3}$ auswärtiger Gäste versprach ein interessantes Rennen, liefen doch Samstag Früh plötzlich die Plastikquäler im Heaven ein und hatte S² erstmalig nach Jahren wieder einen Gruppe C aufgebaut . . .



Jede Menge Zucker für die Fahrer . . .

Im Westen ist es mittlerweile unvorstellbar, ein Teamrennen ohne ausgegebene Motoren zu starten. Folglich hatte Heaven-Boss Michael Wagner einen Schwung schwarzer Carrera Motoren einlaufen lassen, welche anlässlich der technischen Abnahme an die Teams ausgehändigt wurden.

Klar würden damit nicht die „Traumzeiten“ erzielt werden, wie dies im Training der Fall war. Aber allein das belegt schon, wie sinnvoll diese Maßnahme war . . . ☺ ☺

Bleiben wir bei den Traumzeiten: Die Quali wurde mit Daumenregler und einem Carrera Porsche 906 gefahren. Die Ersten auf der Strecke hatten arge Probleme; die Nachfolgenden konnten halt durch Zuschauen lernen.

So spülte es „Die Schluffen“ (Marcel Wondel/Jan Päßinghaus) und S² in die langsamere Startgruppe - und etliche andere stark eingeschätzte Teams erlebten mehr Nervenkitzel als bei einer Quali mit eigenen Autos . . . ☺ ☺



Das Werkzeug für die Quali . . .

Zuvor standen die technische Abnahme, nach deren erfolgreichem Passieren den Teams erst einmal ein Tütchen mit reichlich Zucker überreicht wurde. Achim Wondel hat die Tüten vorbereitet - und hoffte, dass die Folks durch die Verabreichung des Zuckers „etwas ruhiger ins Rennen gehen“ würden . . . ☺ ☺

Derweil ging's in ein ruhiges Mittagessen - der Zeitplan war sehr entspannt ausgelegt; Hektik kam zu keiner Zeit auf . . .



Ausreichend Zeit für Gespräche mit Kollegen, Besuchern und Angehörigen . . .

Nachdem ein weiteres Team kurzfristig aus zwangsverpflichteten, anwesenden Racern gebildet war, konnten 12 Mannschaften in zwei

Startgruppen das Rennen über eine GT/LM-Distanz von 6*15 Minuten aufnehmen . . .



Das beinahe komplette Starterfeld . . .

„Not fast, but furious“ wurden Opfer der guten Quali. Andreas Päßinghaus und Hartmut Schur durften in der schnellen Startgruppe mitspielen und mussten die starken Teams immer wieder fair vorbei lassen. Das kostet halt Zeit und am Ende sollten nur 45 Teilstriche auf P11 fehlen (591,45 Runden) . . .

„Team Fußgänger“ war in 2005 im Schnee-chaos zu Fuß im Heaven erschienen und hatte so seinen Namen gefunden. Ruhig und zuverlässig absolvierten Hans Manegold und Olaf Seifahrt die 90 Minuten und hatten am Ende ein wenig Glück, dass sie sich vor „Not fast“ halten konnten . . .

„Hiroshima Racing“ waren die Zwangsverpflichteten Patrick Manegold/Claus Schnitzler. Claus hatte sich einen ruhigen Samstag vorgenommen und „ergab“ sich erst nach längerem Widerstand in sein Schicksal . . . ☺ ☺ Dass die Zwei nicht nur die 6. Spur sauber fuhren, belegten nachdrücklich die absolvierten 594,35 Runden . . .

„Team Langsam“ (Andreas Hahn und Manni Rösner) trat nicht so auf, wie der Teamname erhoffen ließ . . . ☺ ☺ Nachdem Andreas' Emotionen im Vorfeld ein wenig ob unterschiedlich gefertigter Hasegawa R89C Kits kochten, kehrte zum Rennen Ruhe ein und 605,81 Runden waren ein guter 9. Rang, für das Team, welches „nicht Letzte werden“ auf seine Fahnen geschrieben hatte . . .

„Schwerte 9“ war mit den 245ern Dirk Stracke und Ingo Vorberg besetzt, welche dem guten Rat des Schleichenden folgten . . . ☺ ☺ Man operierte mit ausreichend Abstand nach vorn und hinten auf P8 (608,92 Runden). Highlight war sicherlich das Duell von Ingo mit JanS auf den Spuren 5 und 6, welches das Potential von „Schwerte 9“ aufzeigte . . .

Break - kommen wir zu den Teams, welche im Vorfeld auf den vorderen Rängen vermutet

wurden.

Doch zuvor noch ein Exkurs ins Land des schwarzen Goldes: Im Unterschied zur GT/LM-Serie, wo mit dem ausgegebenen Reifensatz die gesamte Distanz durchgefahren wird, war beim Atzwentz Teamrennen das Räderwechseln erlaubt. „Die Schluffen“ und S² in der langsamen Startgruppe hatten identisch kalkuliert und wechselten bereits nach 2 Spuren (also 30 Minuten), was den Teams der schnellen Startgruppe (leider ☺) wertvolle Hinweise gab . . .

Schön zu sehen, dass jedes Team mindestens einen Radwechsel verweigerte - und so weitere Spannung aufkam . . . ☺ ☺



Den Reifen kam entscheidende Bedeutung zu . .

Jetzt weiter im Renngeschehen . . .

„**Die Hesse komme**“ (Dennis und Thorsten Hesse) hatten sich mehr als 622,72 Runden und P7 ausgerechnet - obwohl etwa 3,5 Runden Rückstand auf die Heaven-Größen Werner Bolz und Ralf Christians eine wirklich beachtenswerte Leistung sind . . .

„**Drückerbande Wuppertal II**“ hatte hingegen schon eher Grund zur Enttäuschung. Man hatte Werner und Ralf im Vorfeld auf dem Treppchen vermutet; auf Platz 6 hatte niemand gewettet. Zudem fehlten auf P5 gleich 7 Runden - das war mehr als deutlich . . .

„**W meets W**“ war ein Joint Venture von Andi Baum (Wuppertal) und Frank Scheidt (Witten) - schließlich sollten ursprünglich keine „Überteams“ aus dem Wuppertaler Clubleben gebildet werden . . . ☺ ☺ Andi und Frank „verkauften“ sich bestens und absolvierten 633,38 Runden, was einen sicheren 5. Rang bedeutete.

„**Napalm Duo**“ war eines dieser „Überteams“ und vor dem Rennen ein Favorit auf den Tagessieg. Aber irgendwie bewiesen Stephan

Bolz und Christian Schnitzler am Samstag wenig Sprengkraft. Man hatte zwar $\frac{2}{3}$ des Feldes locker im Griff, schaffte es aber mit 638,70 Runden nicht einmal auf's Treppchen. Nein, nein - die zwei hatten keine Instandsetzungspause zwischendrin . . . !!

Michael Wagner hatte im Vorbericht „**Team S²**“ als Anwärter auf's Treppchen bezeichnet. Der RI und der Schleichende hatten den Kopf geschüttelt, Michael den Vogel gezeigt und gegen die doch recht starken Heimteams auf's Mittelfeld spekuliert. Am Ende standen satte 640,83 Runden auf dem Monitor und S² zeigte sich zwar happy, aber ein wenig fassungslos ob der langsamen Gegner . . .

„**Die Schluffen**“ waren Jan Pöppinghaus, ein Heaven-Nachwuchs-Youngster, und „Altmeister“ Marcel Wondel - sie schlufften jedoch nicht wirklich über die ca. 37m Plastik. Man schüttete S² ca. 8,5 Runden ein, kam auf gute 649,36 Durchläufe und musste damit nur noch einen Gegner fürchten . . .

Anmerkung am Rande: Sowohl „die Schluffen“ als auch S² waren voll des Lobes für die restlichen Teams in der langsamen Startgruppe ob deren mehr als fairen Fahrstils !!

„**Die Plastikquäler**“ hatten sich am Samstag Abend gegen 23:00h zum Start entschieden - Vorschlag für den neuen Teamnamen: „Blitzmerker“ ☺☺ Aber auch ohne Vorbereitung sah man gewohnt gut aus (auf der Strecke natürlich !!). Jan Uhlig legte top vor und lediglich Sebastian Nockemann ließ kurzfristig Unsicherheit am Ausgang des Rennens aufkommen, als er Spur 1 befuhr (oder auch nicht). 650,50 Runden reichten dann knapp zum Sieg für die Gäste aus Dortmund und Schwerte . . .



Die Plastikquäler in doppelter Hinsicht im Vordergrund . . .

Anschließend führte Michael Wagner die Siegereverehrung durch. Logischerweise nahmen die „Pokale“ das Adventsmotto auf und sorgten noch einmal für das richtige, vorweihnachtliche Flair am Ende des Renntages . . .



Stilechte, gelungene Preise . . .

Der Dank der Teilnehmer geht an den ausrichtenden Slotcar Heaven. Die Veranstaltung lief voll entspannt ab, der Spaß kam nicht zu kurz und das „Elke-Catering“ war wie immer über jeden Zweifel erhaben . . .

Summa summarum eine eher gemütliche Einstimmung auf den slotracingmäßigen Endspurt des Jahres 2006 mit dem Prädikat „empfehlenswert“ . . . ☺ ☺

Fassen wir am Ende das Ergebnis nach 6*15 Minuten Fahrzeit noch einmal in der Übersicht zusammen:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Plastikquäler	Jaguar XJR-9	650,50
2.	Die Schluffen	Toyota 88C	649,36
3.	S ²	Nissan R89C	640,83
4.	Napalm Duo	Porsche 962C	638,70
5.	W meets W	Sauber C9	633,38
6.	DBW II	Mazda 787	626,36
7.	Die Hesse komme	Sauber C9	622,72
8.	Schwerte 9	Porsche 962C	608,92
9.	Team Langsam	Nissan R89C	605,81
10.	Hiroshima Racing	Porsche 962C	594,35
11.	Team Fußgänger	Nissan R89C	591,90
12.	Not fast, but . . .	Sauber C9	591,45

Alles weitere gibt's hier:

[Slotcar Heaven - Adzwentz Teamrennen](#)

Käfer-Cup

6. Lauf am 3. Dezember 2006 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andy



Der Endlauf der Käfer Cup West Saison 2006 stand an diesem Wochenende an gleicher Stelle auf dem Programm, wo am 12. März der Auftakt stattgefunden hatte: Die 32,15 Meter Bahn der SRIG-Teuto. Eine knappe Woche zuvor war dieser Ort Schauplatz des „Ashville Hearse Race“ gewesen. Ein Nebeneffekt des Gaudirennens war, dass alle beim Käfer Cup vorn platzierten Teilnehmer noch mal ausgiebig Gelegenheit hatten, die Strecke kennen zu lernen. In der Tabelle waren die ersten Drei nur durch jeweils zwei Punkte voneinander getrennt, was bei dem angewandten Punktesystem mit Abstufungen von immer zwei Punkten gar nichts bedeutet. Die Heimascaris belegten in der Tabelle nur die Plätze vier und fünf, so dass die Chance den Titel ins Teutoland zu holen doch eher gering waren.



Der Renntag begann zunächst einmal mit einem Missverständnis. Immer wieder hatten Teilnehmer gefragt, wann es denn losgehen würde. Einmal meinte ein Fragesteller die Öffnungszeit des Renncenters, der Antwortende dachte aber, der Rennstart wäre gemeint und sagte: „So gegen 13 Uhr.“ Leider machte diese Info bei einigen Teilnehmern die Runde. Die Halle war natürlich wie üblich ab 9 Uhr öff-

net und man wunderte sich, dass kaum ein Fahrer auftauchte. Auch ein paar Besucher, die sich das Rennen mal anschauen wollten zogen zunächst unverrichteter Dinge wieder davon, denn bis 12 Uhr hatten sich nur sechs potentielle Teilnehmer eingefunden. Ab dann ging es allerdings Schlag auf Schlag und nun klärte sich auch das Missverständnis mit der Öffnungszeit auf. Als Thorsten Florijan und Andreas Lippold gegen 14 Uhr mit der technischen Abnahme fertig waren, standen 15 Käfer aufgereiht im Parc Fermé.



Für's Rennen wählte man die komfortable Variante. Das heißt, eine Achter, und eine Siebenergruppe. So sparte man sich den Einsatz von Dummyfahrern. Noch vor dem Start des eigentlichen Rennens schied gleich einer der Topfavoriten aus. Sigggi Jung hatte das Chassis seines Käfers beim „Hearse Race“ unter den Bulli des Schwerter Teams geschraubt. Leider hatte das Fahrwerk bei diesem Einsatz etwas mitbekommen, jedenfalls lief die Kiste nicht mehr richtig, als Sigggi den Käfer wieder zusammensetzte. Genauer gesagt war das Handling so grottenschlecht, dass man damit keinen Blumenpott geschweige denn das Rennen gewinnen konnte. So beschloss Sigggi dem Finale nur als Zuschauer beizuwohnen.

Als erstes nahm die Achtergruppe die Bahn unter die Räder. Auf Spur eins startete Hermann Pasch. Neben ihm Willie Knigge. Ilja und Nicola Tubes belegten die Spuren drei und vier. Jill Pasch fuhr die Spur fünf und Ulf Setzepfand, der heute den „Flame Bug“ Käfer von Dennis Körbitz als Leihwagen pilotierte startete auf Spur sechs. „Slawa“ Portnjagin und

Mike Möller rückten beim Spurwechsel in diese Gruppe nach. Der erste Heat ging relativ ausgewogen über die Bühne. Nicola setzte sich an die Spitze des Feldes und verteidigte diese Position knapp vor Willie und Ilja. 25 Runden wiesen die Zähler des Trios auf, als nach vier Minuten der Bahnstrom abschaltete. Ulf folgte leicht abgeschlagen mit 24 Umläufen vor Jill und Hermann, die beide 22 Runden auf der Uhr hatten. Ab dem zweiten Heat übernahm Willie die Führung in dieser Gruppe. Bis zum fünften Durchgang balgte sich das Ehepaar Tubes um Platz zwei. Erst dann gelang es Ilja sich von seiner Frau abzusetzen. Am Ende standen für Willie 154,63 Runden zu Buche. Ilja folgte mit 152,39 Umläufen vor Nicola (151,38), Ulf (150,28), Hermann (145,14), Jill (140,45), Slawa (139,20) und Mike (138,25). Beachtenswert auch die Leistung von Mike Möller, der heute sein erstes 1:24 Rennen und sein zweites Slotcarrennen überhaupt fuhr. Wenn man bedenkt, dass er vorab kaum Zeit zum trainieren gehabt hatte ist diese Leistung schon beachtlich.



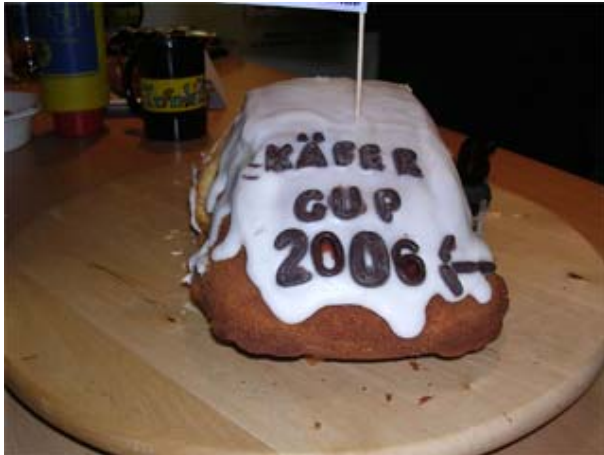
Mit Spannung erwartete man dann den Start der Spitzengruppe. Durch Siggis Ausfall rückten nun alle Teilnehmer in der Startaufstellung auf, was bedeutete, dass Justin Pasch auf Spur eins, Walter Schäfer auf Spur zwei, Andreas Lippold auf Spur drei, Hans Bickenbach auf Spur vier, Thorsten Florijan auf Spur fünf und Dirk Stracke auf Spur sechs an den Start gingen. Wolfgang Ullrich setzte im ersten Turn aus um dann ins Renngeschehen einzugreifen. Das Tempo in dieser Gruppe war deutlich höher. Andreas rollte im ersten Durchgang nach 27 Runden aus. Thorsten und Walter schafften 26 Runden, eine Distanz, die dann auch noch Wolfgang in seinem ersten

Turn fuhr. Hans folgte mit 25 Umläufen vor Dirk, der 23 Runden auf seinem Zähler hatte. Richtig Pech hatte Justin. Bei seinem Käfer löste sich plötzlich das Kronrad. Die Reparatur warf Pasch Junior stark zurück und damit aus dem Rennen um die Meisterschaft 2006. Nur 21 Runden, dieser Rückstand war einfach nicht mehr aufzuholen. Ab dem dritten Heat entwickelte sich an der Spitze ein Dreikampf, den die Teutonen Andreas, Thorsten und Wolfgang untereinander ausfochten. Walter hatte verständlicherweise auf taktisches Rennen umgeschaltet und fuhr ohne unnötiges Risiko. Ab dem fünften Durchgang war klar, dass Andreas und Thorsten das Rennen unter sich ausmachen würden. Auf der Bahn trennten die beiden nur wenige Schienen voneinander. Als Andreas sich in diesem fünften Durchgang nicht von Thorsten absetzen konnte, war klar, dass, falls Letzterer im Schlusstrun keinen Fehler mehr machen würde, das Rennen zu dessen Gunsten entschieden werden würde, denn da fuhr Thorsten auf der schnellen Spur drei während Andreas die schwierige Spur eins zu absolvieren hatte. So kam es am Ende dann auch. Thorsten siegte mit 162,19 Runden und stellte mit dieser Distanz einen neuen Distanzrekord für Käfer auf. Platz zwei ging an Andreas, der 161,24 Runden fuhr. Dahinter folgten Wolfgang (159,19), Walter (154,83), Hans (152,65), Justin (149,30), und Dirk (144,52).



Nach einer kurzen Zeit des Rechnens wurde gleich an Ort und Stelle die Siegerehrung vorgenommen. Der erste Meistertitel des Käfer Cup West geht nach Belgien. Walter Schäfer ist ein würdiger Meister. Er nahm schon von Anfang an an den Käfer Rennen der SRIG-Teuto teil. Immerhin war er bei 19 bis jetzt

gefahrenen Käfer Rennen zwölfmal am Start. Eine stramme Leistung, wenn man bedenkt, was der Belgier dabei für Anfahrtswege hat. Spaß an der Freud. Das ist der Grundgedanke beim Käfer Cup und dieses Motto wird von den Teilnehmern ausgelebt. Logisch, dass man sich bei der Siegerehrung etwas besonderes für die Teilnehmer ausgedacht hatte. So erhielt jeder Fahrer, der in der Saison an mindestens fünf Rennveranstaltungen teilgenommen hatte, zum Andenken ein T-Shirt.



Die Bilanz der ersten Käfer Cup West Saison fällt durchaus positiv aus. Insgesamt nahmen 32 Personen an den einzelnen Rennen teil. Zusammen absolvierten sie 108 Starts. Das bedeutet im Schnitt 18 Teilnehmer pro Rennveranstaltung. Mit diesen Zahlen blickt der Käfer Cup West, der im kommenden Jahr unter der Regie von Christoph Müller, Ilja Tubes und Thorsten Florijan stattfindet optimistisch in die Zukunft.

Auch 2007 wird die Rennserie wieder an sechs Sonntagen auf den Bahnen in Bad Rothenfelde, Moers und Schwerte gastieren und trotz Mehrwertsteuererhöhung wird das Startgeld

weiterhin nur einen Euro betragen. Der Ablauf wird geändert. So wird man dann pro Veranstaltungstag zwei Rennen fahren, wobei die Fahrzeit pro Spur auf 3 Minuten gekürzt wird. Mit dieser Maßnahme wird dem Wunsch einiger Teilnehmer nachgekommen, die lieber etwas mehr Rennen fahren wollten. Auch beim Reglement gibt es leichte Veränderungen. So sind ab dem kommenden Jahr H-Träger aus Karbon erlaubt. Diese bringen in der Praxis keinen Vorteil was die Performance des Fahrzeugs angeht. Allerdings besteht mit diesen Teilen nicht mehr die Gefahr, dass sich der H-Träger bei einem Crash verbiegt. Es bleibt also jedem selber überlassen ob er sich einen teuren Karbon H-Träger kaufen will. Die weitere Änderung betrifft die Chassis-Grundplatten. In der Vergangenheit waren diese oftmals bearbeitet worden, weil im ersten Augenblick immer der Eindruck entsteht, das eine originale Grundplatte gar nicht unter den schmalen Käfer passen kann. Nun, sie passt schon und um leidlichen Diskussionen, ob ein Teilnehmer seine Platte nun bearbeitet hat um das optimale Chassisgewicht zu erzielen, oder ob es wirklich nur Anpassungsarbeiten waren aus dem Wege zu gehen sind ab sofort alle bearbeiteten Grundplatten verboten.

Die neue Saison beginnt am Sonntag, dem 4. Februar mit den Rennen auf dem Speedway Moers. Alle weiteren Informationen zum Käfer Cup West 2007 gibt es ab sofort unter www.rennserien-west.de

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Käfer-Cup](#)



Gruppe 245

7. Lauf am 16. Dezember 2006 in Wuppertal
 Die Gruppe 245 im Heaven (s. Foto oben) bedeutet traditionell Finale, jährliches Sattessen und vorgezogenes Weihnachten . . .

Deshalb nachfolgend zur Einstimmung eine kurze Bildgeschichte.

Der reguläre Vorbericht folgt dann am kommenden Montag . . .



Ne Menge Folks wollen racen . . .



Es wird mutmaßlich voll im Heaven . . .



Ein Abendessen (gratis für TN) wird serviert . .



Die Tombola will bestückt sein . . .



Reichlich Zuschauer werden erwartet . . .



Also hilft bei der Vorbereitung / Planung - und nennt zeitig vor . . .

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Samstag.16. Dezember 2006 :

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

URL

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang



Dann wird's eine gelungene Veranstaltung . . .

Und noch einmal in Textform:

Die Anmeldung . . .

Für das Finale ist die **Vornennung obligatorisch** !! Schließlich müssen die Abendessen entsprechend geordert, der Zeitplan erarbeitet - und die Tombolapreise zusammengestellt werden . . . !!

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

Wichtig: Die Vornennung weist eine verkürzte Nennfrist auf - Ablaufdatum ist **Mittwoch, der 13. Dezember 2006, 24:00 Uhr . . . !!**

Vornennung an IG245  zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 245](#)

Zeitplan

Mittwoch, 13. Dezember 2006
ab 16.00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 15. Dezember 2006
ab 16:00h freies Training

Samstag, 16. Dezember 2006
ab 09:00h Training
ab 10:00h technische Abnahme
ab 12:30h Rennen

Historie

Gruppe 2	2005 (23 Starter)	
1. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	127,68
2. Wondel, Marcel	Firebird Trans-Am	127,35
3. Christians, Ralf	Firebird Trans-Am	125,71
Gruppe 4	2005 (23 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	130,89
2. Christians, Ralf	BMW M1	130,67
3. Bolz, Stephan	BMW M1 Procar	127,76
Gruppe 5	2005 (24 Starter)	
1. Christians, Ralf	Ferrari 365 GT4 BB	131,11
2. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	131,02
3. Bolz, Stephan	Ferrari 365 GT4 BB	130,31

Gruppe 2	2004 (23 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	127,66
2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	125,46
3. Christians, Ralf	Chevrolet Camaro	125,18
Gruppe 4	2004 (23 Starter)	
1. Christians, Ralf	BWM M1	128,56
3. Bolz, Werner	BWM M1 ProCar	128,14
1. Wondel, Marcel	Chevrolet Camaro	127,19
Gruppe 5	2004 (23 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	130,71
2. Christians, Ralf	Ferrari 365 GT4 BB	128,93
3. Bolz, Werner	Ferrari 365 GT4 BB	126,77

Termine 2007

Keine wirklichen Neuerungen verzeichnet in dieser Woche der Terminkalender für 2007 in den „Rennserien West“ . . .



Die Jahresplanung 2007 steht jetzt für folgende **zwölf** Rennserien:

- 245 easy*
- Craftsman Truck Series
- DSC-West
- DTM (Saison 2006/7)
- Gruppe 2 4 5
- GT/LM
- LM'75
- Käfer-Cup
- NASCAR Grand National
- NASCAR Winston Cup
- Trans-Am
- Vintage Slot Classic

Neu: Die GT/LM weicht in 2007 der Slotmania aus und wechselt für ihr Finale im Heaven auf den 20. Oktober 2007.

Hier geht's direkt zum Terminkalender 2007:
[Rennserien West / Termine](#)