

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 1 -

6. Februar 2005

Editorial

Moin Folks fassen wir doch das Slotracing Geschehen des Wilden Westens einmal in einer etwas anderen Form zusammen.

Da die Rennberichte oft und gern zum sonntäglichen Frühstück genossen werden, die Zahl der Veranstaltungen aber mittlerweile gigantisch ist, soll unter dem bereits länger verwendeten Namen „WILD WEST WEEKLY“ der Versuch einer mehr oder weniger regelmäßig erscheinenden Wochen(end)ausgabe gemacht werden.

Die heutige Ausgabe Nummer 1 hat die in den kommenden 2 Wochen anstehenden Rennserienstarts (die Vintage Slot Classic fährt kommenden Samstag ihren Auftakt und die Gruppe 2, 4 und 5 dann in 14 Tagen), die DTM vom Samstag sowie den ersten Teil der Vorberichterstattung zur 10. Le Mans Challenge 2005 zum Thema.

Noch kurz ein Wort in eigener Sache: die Berichterstattung des Jahres 2004 umfasste 3 bzw. 4 Schwerpunkte: die 12h von Trier, den Start der GT/LM-Serie 2004 sowie die 24h von Moers.

In 2005 sollen u.U. auch einmal andere Rennserien bzw. Großveranstaltungen zum Zuge kommen. Geplant sind bislang die Le Mans Challenge zu ihrem 10 jährigen Bestehen und evtl. auch die Heaven's Twelve im Mai . . . ansonsten gilt wie immer „schau'n mer mal“ . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- [DTM](#)
4. Lauf am 5.2. in Herzogenrath
- [Vintage Slot Classic](#)
Saisonauftakt am 12.2. in Gelsenkirchen
- [Gruppe 2, 4 und 5](#)
Saisonauftakt am 19.2. in Schwerte
- [10. Le Mans Challenge](#)
Vorschau für den 26./27.2. in Siegen

DTM

4. Lauf am 5. Februar 2005 in Herzogenrath

Die Beteiligung war mit 11 Startern bei strahlendem Frühlingswetter eher mäßig; nicht viele Racer fanden scheinbar den Weg über das Hildener Kreuz.



Mercedes CLK von Christian Grüttner, gelungener Freestyle mit 30 Concours Punkten

Die 4 Slotracer, die für einen Platz auf dem Treppchen in den beiden Klassen noch in Betracht kommen, waren jedoch anwesend. Die Positionen stabilisierten sich im wesentlichen, auch wenn Thomas Spicker in seiner 2. Heimat nicht zu halten war; nur ein Favorit scheint geschauchelt zu sein . . .

Die Ergebnisse sind bereits online. Der Rennbericht von Patrick erscheint erst Anfang der Woche.

Das große Finale wird am 5. März 2005 im Wuppertaler Slotcar Heaven gefahren . . .

Alles weitere gibt's hier:

www.rennserien-west.de/rennserien/west_rdtm.htm

Vintage Slot Classic

Saisonauftakt am 12. Februar 2005 in Gelsenkirchen

Sicherlich wird sich Nick Speedman den Vortbericht nicht nehmen lassen. Dennoch . . . die Vintage Slot Classic startet am kommenden Samstag auf den 2 Plastikbahnen mit je 4 Spuren von Slot im Pott in die 4. Saison.



Cheetah von Uwe Drevermann, auch ohne Concours Wertung gibt's in der Vintage schöne Slotcars

Das Reglement bleibt gegenüber 2004 stabil; nur der „Fahrplan“ ist weiter auseinander gezogen. Man fährt jetzt das ganze Jahr und nicht mehr nur das 1. Halbjahr (mit Ausnahme des Langstreckenrennens). Die Anzahl der gewerteten Läufe bleibt bei Sechs; hinzu kommt das klassische Teamrennen in Siegen im Dezember.

Alles weitere gibt's hier:

www.rennserien-west.de/rennserien/west_rvintage.htm

Gruppe 2, 4 und 5

Saisonauftakt am 19. Februar 2005 in Schwerin

Nach nur 9 Wochen Pause geht die Gruppe 2, 4 und 5 / West in 14 Tagen in die Saison 2005. Der Auftakt bei den Carrera Freunden Schwerin läutet die 5. Saison dieser Serie ein.

Es bleibt bei 7 gewerteten Rennen im Westen. Hinzu gesellt sich ein gemeinsamer Lauf mit der 245/Süd Ende Mai in Ochenbrück.



BMW M1 Artcar von Hans Przybyl, in 2004 prämiert als schönster ProCar M1

Das Reglement bleibt stabil; allerdings müssen die Gruppe 2 Autos in den Hüften ein wenig

abnehmen und werden in ihrer Spurbreite auf 74mm beschränkt. Die Festlegung von maximal 80mm Spurbreite für die Gruppe 4 Slotcars betrifft auf Basis der 2004er Autos niemanden wirklich, soll aber künftigen „Überautos“ von vornherein einen Riegel vorschieben.

Die Rennorganisation liegt weiterhin in den bewährten Händen der IG245. Das Serienplakat ist zwischenzeitlich gedruckt (vielen Dank, Michael !!) und wird in den kommenden Tagen ausgehängt . . .

Eine Umbenennung der Gruppe 5 in „365 GT4 BB - Cup“ kam für 2005 noch nicht zustande. Wie aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen zu vernehmen war, sind auch weiterhin andere Typen in dieser Gruppe zugelassen - man munkelt sogar, der Pizzateller des Schleichen- den sei nicht der einzige 365er-Ärgerer der Saison 2005 . . .

Alles weitere gibt's hier:

www.rennserien-west.de/rennserien/west_rgrp245.htm

10. Le Mans Challenge

am 26./27. Februar 2005 in Siegen

Den ersten Teil der Vorberichterstattung zur Le Mans Challenge macht ein kurzer Rückblick auf die vergangenen 9 Jahre aus:

Im Jahr 1996 wurde die Le Mans Challenge zum ersten Mal in Frankfurt/Main gefahren. Der SRT Frankfurt war damals just gegründet und eine nagelneue sechs-spurige Holzbahn errichtet.



Alfa Romeo TZ2 von 1965 / Dieter Jens – Sieger Concours d'Elegance 2003

Die Idee zur Le Mans Challenge entstand aus der GT-Klasse beim Oldtimer Grand-Prix in Mettmann, wo teilweise nicht nur schnelle, sondern auch schöne Autos zu bewundern waren. Allerdings konnte es damals in Mettmann auch schon einmal vorkommen, dass 6 hellblaue Ford GT40 am Start standen. Die Auswahl an Bausätzen und Decals waren halt sehr beschränkt. Vor 10 Jahren waren Slotcars i.d.R. entweder schön und langsam, oder eben nur schnell - aber nicht gerade optisch ansprechend gemacht. Hier stellten sich Dieter Jens und etliche Bekannte die Frage: Warum sollten schnelle Slotcars nicht auch schön sein !?

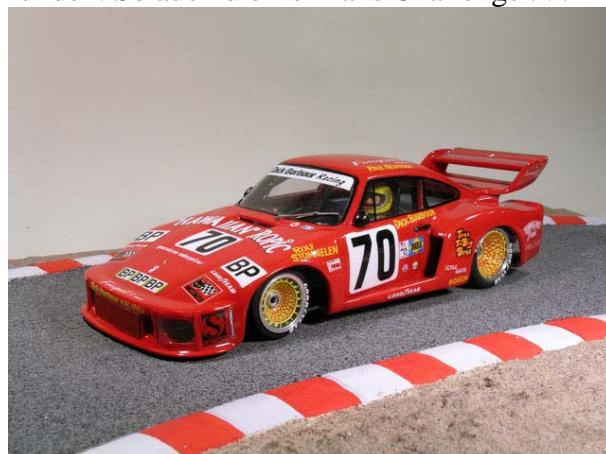
Damit entstand die Le Mans Challenge - als festes Event, immer zum selben Termin. Um nicht besagte 6 hellblauen Ford GT40 am Start zu haben, wurde gleich festgelegt, dass jeweils nur ein Modell eines konkreten Vorbildfahrzeugs startberechtigt war. Kennzeichnend für die „Challenge“ war von Beginn an die familiäre Atmosphäre und der Gedankenaustausch. So mancher Coup für Modelle oder andere

technische Entwicklungen wurde hier ausgeheckt.

Als der SRT Frankfurt umziehen musste, wurde die Holzbahn nach Siegen verkauft. Die Bahn passte leider nicht in die neuen Räumlichkeiten. Auf einer neuer Strecke des SRT Frankfurt wurde die Le Mans Challenge dann noch einmal durchgeführt. Leider platzten die Räumlichkeiten aus allen Nähten, sodass für 1999 (oder war es 2000 ?) der Umzug nach Siegen auf die altbekannte Bahn vollzogen wurde. Seitdem ist die Scuderia Wittgenstein bzw. Siegen Gastgeber für die Le Mans Challenge.

Die Starter für die Le Mans Challenge kamen immer aus allen Ecken Deutschlands, aber auch internationale Starter aus Österreich, Schweiz und dem BeNeLux-Raum waren regelmäßig vertreten. Den „harten Kern“ machten - neben Dieter Jens - auch Uwe Geissler, Matthias Parke, Thomas Spicker und Stephan Wiesel aus. Besagte Herren waren quasi Abo-Starter im Laufe der Jahre . . .

Das technische Reglement blieb über die Jahre stabil; leichte Anpassungen wurden vorgenommen - andere Leute haben halt manchmal gute Ideen . . . In den letzten Jahren erfolgte eine Annäherung an das Reglement der NDSC (Norddeutsche Slot Classic). Mittlerweile haben sich alle Classic-Veranstaltungen und -Rennserien unter dem deutschland-weit gültigen Reglement des DSC-Cup zusammen gefunden. So auch die Le Mans Challenge . . .



Porsche 935 von 1970 / Kai Schaffranek - Sieger Concours d'Elegance 2004

Die technische Grundlage in den Anfängen war das Plafit Chassis - es gab noch nichts anderes. Dann gesellten sich zusätzlich Slotcars auf Sakatsu Chassis dazu und ab 2002 sind auch Chassis von Motor Modern und Schöler im Rennen - und in diesem Jahr sicherlich auch Slotvision . . .

Karosserie-seitig gab der Markt zu Beginn nur eine geringe Anzahl an Bausätzen her - so z.B. die Ferrari 250 GTO und 330 P4 oder den Ford GT40. Die heute bekannte Vielfalt bei den Plastik Kits, ergänzt um die unzähligen Resine Modelle, fehlte noch weitgehend. Erst Ende der 90er Jahre tauchten die ersten „Sahnestückchen“ in Form von Resine Kits aus Japan und den Staaten auf. Mittlerweile umfasst die Liste der „baubaren“ Modelle für den Classic Bereich im Maßstab 1:24 mehrere Hundert (eine entsprechende Liste befindet sich übrigens in Vorbereitung) . . .



Ferrari GTO von 1964 / Stephan Wiesel - echte 12-Zylinder an Bord

Highlights der Baukunst waren z.B. der Jaguar D-Type von Uwe Geissler mit komplett nachgebautem Frontmotor oder der Ferrari 250 GTO von Stephan Wiesel, welcher nach Aufklappen der Motorhaube ebenfalls seinen 12-Zylinder vorzeigte Darüber hinaus waren häufiger Schmankerl wie z.B. eine

funktionierende Armaturenbrettbeleuchtung zu bewundern.

Zum Schluss noch ein paar Anekdoten rund um die Challenge:

- Beim ersten Rennen fuhren Fritz Motschmann aus Nürnberg mit einem roten Ford GT40 und Dieter Jens mit einem hellblauen Ford GT40 exakt 6 * 5 Minuten im Synchronflug neben einander her. Den Sieg in diesem Duell und in dieser Klasse konnte Dieter erst im Ausrollen erringen. Dies war wohl eines der spannendsten Rennen der Le Mans Challenge Geschichte.
- Der Chef im Ring hatte anlässlich einer späteren Le Mans Challenge eine größere Menge an Testprodukten der Firma Asbach im Gepäck - einen Vorläufe der heute so beliebten Alko-Pops. Das Ganze soll unbestätigten Meldungen zufolge auf einem Smirnov Chassis gebaut worden sein. Die Überlieferung hält fest, dass anlässlich dieser Le Mans Challenge „alle gut drauf“, allerdings auch „hacke voll“ gewesen seien.
- Zwangsläufig nahm auch das Wetter immer wieder Einfluss auf die Le Mans Challenge - bei einem Termin Ende Februar im deutschen Mittelgebirge unausweichlich. So galt z.B. sowohl in 2002 als auch in 2004 die Devise „der mit dem Schneepflug kämpft“, bevor an's Thema Slotracing gedacht werden konnte.

Im Vorjahr verbrachten z.B. die holländischen und belgischen Gäste rund 17 Stunden auf der schneebedeckten Autobahn und der Autor träumt immer noch von einer 3-spurigen Autobahn ganz für ihn allein (nachdem just die Vollsperrung aufgehoben ward).

Alles weitere gibt's hier:

www.rennserien-west.de/rennserien/west_rx_lmc.htm