

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 15 -

22. Mai 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . nach der heiß begehrten letzten Ausgabe der „WILD WEST WEEKLY“ ist mit der lfd. Nr. 15 wieder der Alltag im Wilden Westen eingekehrt.

Am gestrigen Samstag fuhren die Nascar Oldtimer in Höhr-Grenzhausen. Aus dieser Serie gibt es traditionell keinen Bericht. Ferner war die Vintage Slot Classic beim SRC Köln unterwegs. Auch dazu fehlt ein Bericht . . .

Im Ausgleich dazu hat aber der Wuppertaler Slotcar Heaven in Gestalt von Michael Wagner ein wenig zur just beendeten IROC Serie geschrieben . . .

Bleibt die Abteilung „Vorschau“. Am kommenden Samstag reist die Gruppe 2, 4 und 5 zu einem „Auswärtsspiel“ bei der Süd-Staffel nach Ochenbrück und es werden - in Ergänzung zur Vintage - die ersten Classic Formula

Days ausgerichtet. Am darauf folgenden Sonntag fährt dann Freddy Külpmann's Trans-Am den Auftakt in ihre 3. Saison im ScaRaDo . . . Dazu leiten die Craftmans am Mittwoch Abend das vielschichtige Slotracing Wochenende mit ihrem 4. Lauf (dieses Mal in Kamp-Lintfort) ein. Leider gibt's dazu jedoch keinen Vorbericht . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
  - 1. Lauf am 15. Mai 2005 in Kamp-Lintfort
- IROC Serie im Heaven
  - oder „wir fahren die Ostereier“
- Gruppe 2, 4 und 5
  - 4. Lauf am 28. Mai 2005 in Ochenbrück
- Classic Formula Days
  - 1. Lauf am 28. Mai 2005 in Solingen
- Trans-Am
  - 1. Lauf am 29. Mai 2005 in Dortmund

## DSC-West

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

Der DSC-West Auftakt am vergangenen Sonntag ist noch ein paar „Nachworte“ wert . . .

Zum einen kamen etliche Nachfragen nach den Fotos vom Fuhrpark. Sämtliche Fotos sind aufbereitet und zur Integration in die DSC Cup Seiten auf den Weg nach Hamburg gegangen. Sie werden alle veröffentlicht; nur bedeutet dies eine Menge Arbeit und Ihr müsst deshalb noch ein wenig Geduld haben . . .

Dann soll's noch eine kurze Nachbetrachtung zur „Chassis- und Motorenfront“ geben. Die Rennsiege fuhren brüderlich ein MoMo SW1 Classic in der GT- und Tourenwagenklasse sowie ein Schöler Stahl in der offenen Klasse ein. Platz 3 in dieser Klasse ging an ein Plafit Excel, welches also auch noch nicht zum alten Eisen zählt. Im Detail wurden folgende Chassis verwendet:

	Eigenb.	MoMo	Plafit	Sakatsu	Schöler	Slotvision
GT/Tw	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>1</b>
offene	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	-	<b>11</b>	<b>1</b>

Bei den Motoren teilten sich je 2 neue Fox-10 und 2 Sakatsu F10 die Top-Platzierungen. Hier kann Matthias' Statement bezüglich der Qualität des neuen Fox-10 also nur bestätigt werden . . .

Den Skeptikern der Plastikschiene sei ansonsten noch mitgeteilt, dass zumindest die S<sup>2</sup> Autos im „Siegen-Trimm“ (sprich in Holzbahn-Ausführung) liefen - einzige Modifikation waren die geringfügig angehobene Bodenfreiheit sowie das ebenso minimale Absenken des Leitkiels . . . Gewichtsverteilung, Reifen (Konus und Schliff) sowie andere Einstelldaten blieben hingegen absolut unverändert . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)

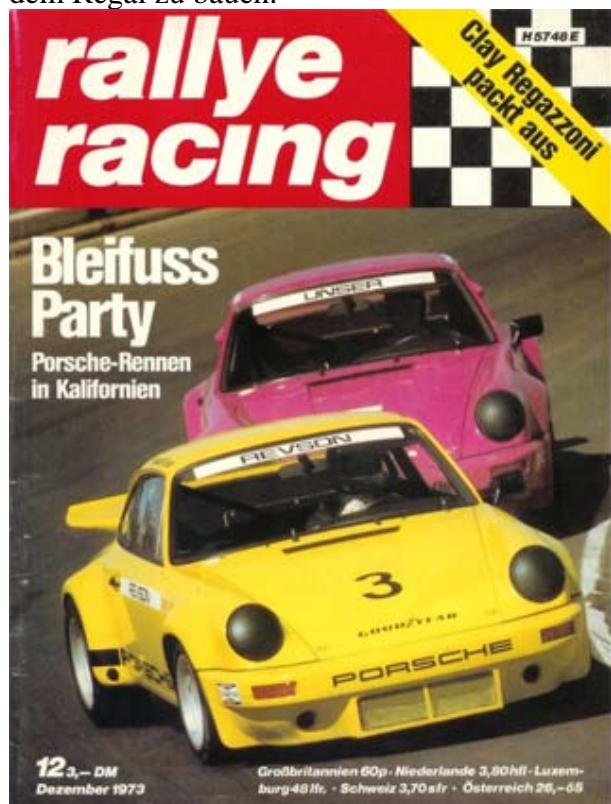
## IROC Serie im Heaven

- oder „wir fahren die Ostereier“

geschrieben von Michael Wagner

Schon vor fast drei Jahren hatten Michael und ein paar andere Jungs aus dem Heaven die Idee zu einer besonderen Rennserie. Es wäre doch schön, wenn mal alle mit dem gleichen Auto fahren würden. Es sollte eine historische Rennserie sein und so fiel Michael bei dem Studium seiner Porscheliteratur eine Rennserie aus dem Jahr 1973 auf, bei der viele bekannte Namen aus dem Motorsport der 70er Jahre mit baugleichen Wagen fuhren.

Für eine Scale-Rennserie eignet sich der 74er Porsche RS von Fujimi, er weist alle Details auf, um einer IROC-Porsche zu bauen. Sogar die Sportsitze und der Überrollbügel mit Abstützung sind im Bausatz vorhanden. Die Decals hatte es in den 90ern mal von Umi gegeben. Diese Decals waren aber beim Start der Rennserie im Heaven nicht mehr zu bekommen. So hat Michael Wagner die Decals für die Rennserie neu bei DMC drucken lassen. So ist es jetzt möglich, einen IROC Porsche aus dem Regal zu bauen.



**Titel der Rallye Racing aus 12/1973 ...**

Für die Vergabe der Startnummern und Wagenfarben wurde von Michael eine Liste recherchiert, in der alle bekannten Farb-Startnr.-

Fahrerkombinationen eingetragen sind. So ist für ein buntes Starterfeld gesorgt, bunt wie Ostereier eben.

Wissenswertes zur Vorbildrennserie im Winterhalbjahr 1973/74:

Die Rennserie wurde von Roger Penske in Zusammenarbeit mit Mike Phelps und dem Riverside Promoter Les Richter aus der Taufe gehoben und das Porsche Werk, immer an für Porsche werbewirksamen Rennen in den USA als Absatzmarkt interessiert, sagte die Unterstützung sofort zu. Die Rennserie ging über 4 Rennen. Drei Rennen wurden in Riverside gefahren und der Finallauf in Daytona. Die Abkürzung IROC steht für: International Race of Champions. Die besten Fahrer der Welt sollten sich in völlig gleichwertigen Fahrzeugen gegeneinander messen und in 4 Rennen ihren wirklichen Meister ausfahren.

Die Wagen waren 911 RSR 3,0 vom Werk, die im Jahr 1973 ausschließlich für diese Events gebaut wurden. Die Wagen wiesen besondere Spezifikationen auf und waren mit den großen Heckspoilern versehen, die dann ab 1974 in die Porsche Serienfertigung einfließen sollten. Die neuen großen Heckspoiler wurden in den USA als „teatray“ oder im Gegensatz zum „Burzel“ nun „Whaletail“ genannt.



**Starterfeld in Riverside mit 914 Pace Car ...**

Weiterhin wurden die Wagen im Gegensatz zu den zur Zeit als Standard verkauften 2,7 RS an beiden Achsen verbreitert, so dass vorne 9 Zöller und hinten 11 Zöller verbaut werden konnten. Es wurden insgesamt 15 Wagen gefertigt, 12 für die Rennen und 3 für die Trainings.

Alle 15 Wagen waren unterschiedlich in den

zu dieser Zeit üblichen Werksfarben lackiert und so sprach man in den USA von Osterei-Rennen. George Follmer, Mark Donahue, Denny Hulme und Emerson Fittipaldi waren die bekanntesten Teilnehmer zur damaligen Zeit; liest man jedoch heute die Starterliste, hat man einen repräsentativen Querschnitt durch die Fahrerelite in den USA der 70er Jahre.

Mark Donohue gewann diesen Wettbewerb und erhielt dafür 54.500\$ Preisgeld. Nach dem Final-Rennen wurde die IROC - RSR's an Privatpersonen verkauft und zum Großteil in der IMSA GT Meisterschaft gefahren.

Die IROC RSR werden teilweise bis heute in Rennen gefahren. So konnten wir im Oldtimer-Rahmenrennen zu den 1000 km vom Nürburgring Photos vom Acid-blauen ex-Hulme Auto machen.



**Starterfeld im Heaven ohne Pace Car ...**

Von diesen Fakten und der schönen Vielfalt an Vorbildfarben ließen sich die Jungs aus dem Heaven infizieren und es wurden die ersten Wagen gebaut und die Rennserien startete mit ein paar Anlaufschwierigkeiten im Januar. Nach den ersten Rennen mit wenigen Startern und noch weniger Einsetzern hat sich die Serie für eine einst als reine Clubserie gedachte Veranstaltung gemausert und bei jedem Rennen kommen Zuschauer hinzu und sagen: da werde ich auch mitfahren. Die ersten Rennen waren noch von Sätzen geprägt, wie „ich hab keine Zeit zum Bauen“ oder „ich muss noch ein Auto für..... bauen“ usw. ....

Doch die kleinen Starterfelder ließen uns nicht entmutigen und mit der Zeit wurde die Resonanz immer größer. Die letzten Rennen hatten dann Starterzahlen über 12 Fahrer und so konnten wir auch mit kompletter Einsetzeranzahl spielen.



**Die Fahrer und Wagen des Finales ...**

Der letzte Lauf ist am Mittwoch, dem 19.05., mit insgesamt 15 Startern ausgetragen worden und wir haben einen IROC-Champion für 2005, der den Wanderpokal nun bis nächstes Jahr mit nach Hause nehmen durfte: Stephan Bolz hat die Clubserie für diese Saison gewonnen, dicht gefolgt von Ralf Christians (gebeutelt durch das Handicapgewicht der Siege bei den ersten Rennen) und Andi Baum. Für die Teilnehmer an der Rennserie gibt's kleinere Sachpreise, die man wiederum beim Bau eines neuen Einsatzwagens gebrauchen kann. Nach einhelliger Meinung wird die Clubserie ab Oktober nach gleichem Reglement weitergefahren. Nur die Themen Inlett und Überrollkäfig werden im neuen Reglement genauer beschrieben, damit mehr Rechtssicherheit im Reglement besteht.



**Sieger 2004/2005: Stephan, Ralf und Andi ...**

Die neue Saison wird aus sechs Läufen immer am 3. Mittwoch im Monat Oktober bis März 2006 gefahren. Als Startzeit der Rennen wird 19:30h angestrebt, was nicht immer eingehalten werden kann. Aber wir sind ja flexibel.

**Alles weitere gibt's hier:  
[Slotcar Heaven / IROC](#)**

## Gruppe 2, 4 und 5

### 4. Lauf am 28. Mai 2005 in Ochenbruck

Nach der Weltpremiere der DSC-West geht's am kommenden Wochenende gleich mit einer Ebensolchen weiter. Gruppe 245/West meets Gruppe 245/Süd - und zwar in der Geburtsklinik der 245/Süd, dem 6-spurigen Carrera Kurs in „Ochendings“.

Zusammen mit diesem Meeting bestreitet die „Süd“ gleichfalls ihr Saisonfinale; muss also noch zusätzlich die Meister der Saison 2005 finden. Wobei dies in den Gruppen 2 u. 4 quasi bereits „gegessen“ ist: Ralf Grüning (Gr.2) und Reiner Bergheimer (Gr.4) sind eigentlich kaum noch zu gefährden - jeweils 50 Punkte Vorsprung sollten ihnen einen geruhsamen Samstag gewährleisten.

Bleibt noch, die Entscheidung in der Gruppe 5 auszufahren - hier liegen die Herren Oelschlegel, Bergheimer und Schmeusser - nach 4 Rennen nur durch ca. 2,5 Punkte getrennt - bestens im Rennen.

Da einige der Jungs aus dem Westen den alten Kurs in Ochendings bereits ein wenig kannten, trifft es sich gut, dass das Saisonfinale im Uhrzeigersinn gefahren wird. Somit reist zumindest niemand der Westler mit einem Trainingsvorsprung an; die Jungs aus dem Süden dürften hingegen eher austrainiert sein . . .

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

#### Adresse

IG slotconnection  
Bahnhofsstr. 8a  
90592 Ochenbruck

#### URL

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

#### Strecke

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

#### Zeitplan

**Freitag, 27. Mai 2005**  
ab 14:00h freies Training

**Samstag, 28. Mai 2005**  
ab 09:00h Training  
ab 10:15h technische Abnahme  
ab 12:30h Rennen

Ferner werden im Süden „nur“ 18 Volt an der Bahn anliegen, sodass die zuletzt im ScaRoDo bzw. in Siegen verwendeten, relativ langen Getriebe-Setups verbaut bleiben können . . .

Nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse reist die 245/West in Fußballmannschaftsstärke an und bringt einen repräsentativen Querschnitt der Serie mit - also ganz jung und ganz alt sowie ganz schnell und ganz langsam ;-))

Schaut man sich die Vorjahresergebnisse der 245/Süd so an, dürfte ein spannendes Rennen quasi „vollautomatisch“ gewährleistet sein - womit die erste hinreichende Bedingung für ein gelungenes 245-Meeting schon einmal erfüllt wäre . . .

Bleibt die Sache mit den **Vornennungen** !! Die Süd-Jungs melden sich bitte wie üblich bei Bernd an und sparen jede Menge Kohle . . . die West-Jungs machen dies beim Schleichenden, soweit das nicht durch die Hotel-Reservierung bereits erledigt ist . . .

**Alles weitere gibt's hier:**

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

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

#### Historie (im Uhrzeigersinn befahren)

Klasse 1	2004 (16 Starter)	
1. Grüning, Ralf	Pontiac Trans-Am	104,82
2. Steindl, Michael	Ford Capri RS	104,74
3. Reinschlüssel, H.	Ford Mustang	104,32
4. Grüning, Kilian	BMW 635 CSi	103,33
5. Oelschlegel, Martin	Datsun 160J	101,83

Klasse 2	2004 (17 Starter)	
1. Langer, Thomas	BMW M1 ProCar	109,40
2. Bergheimer, Reiner	BWM M1 ProCar	109,24
3. Oelschlegel, Martin	BMW M1 ProCar	108,95
4. Steindl, Michael	BMW M1 ProCar	108,40
5. Reinschlüssel, H.	Porsche 934	107,59

Klasse 3	2004 (17 Starter)	
1. Steindl, Michael	Ford Capri turbo	109,78
2. Bergheimer, Reiner	Toyota 2000 GT	109,19
3. Grüning, Ralf	Toyota 2000 GT	109,17
4. Oelschlegel, Martin	Toyota Celica LB	109,13
5. Langer, Thomas	Lancia Stratos	108,61

## Classic Formula Days

1. Lauf am 28. Mai 2005 in Solingen

geschrieben von Lupo

An die Freunde des historischen Formel-Rennsports richtet sich diese neue Veranstaltung. Sie soll zunächst in loser Folge, das heißt, nicht als Rennserie, sondern in Einzelwertung stattfinden. Gestartet wird am kommenden Samstag, den 28. Mai 2005, mit dem ersten von zwei Renntagen in diesem Jahr. Das Renncenter Solingen wurde für die Premiere als Austragungsort gewählt.

Die „Classic Formula Days“ verstehen sich als Ergänzung zur „Vintage Slot Classic“ Serie von Thomas Willner. Es wird in zwei Formelwagenklassen gestartet.



**Cooper T73**

Die Klasse 1, Vintage Formula Frontmotor, entspricht technisch dem VSC-Reglement. An Vorbildfahrzeugen gehen ausschließlich Frontmotorrennwagen an den Start (Ausnahme: Auto-Union). Die Vorbilder sollen aus den 30er bis 50er-Jahren stammen.

**Klasse 2**, Vintage Formula Heckmotor, umfasst alle Heckmotor Formelrennwagen (auch Indycars) bis Baujahr 1965. Das technische Reglement basiert auf dem VSC-Formelwagen-Reglement, mit folgenden Unterschieden: Reifenbreite: ..... vorne mindestens 8 mm, hinten höchstens 12mm

Raddurchmesser: . vorne mindestens 25mm, hinten mindestens 26mm

Spurbreite: ..... bis maximal 70mm

Bodenfreiheit: ..... mindestens 2mm !!

Die Wertung erfolgt als Tageswertung, je nach Teilnehmeranzahl wartet entweder auf den Tagessieger oder auf die Einzelsieger jeder Klasse ein Pokal.

Im Vorfeld haben bereits einige der Teilnehmer der VSC den Veranstaltern Peter Hartmann und Taffy Ulrich ihr Interesse bekundet. Beim VSC-Lauf am 21. Mai 2005 präsentierten bereits Günther Benecke und Taffy Ulrich ihre Einsatzfahrzeuge für die Klasse 2 (Ferrari 156 und Cooper T73). Der Wagen von Veranstalter Peter Hartmann blieb noch in der Box, dafür versprach er, zum Renntag einen weiteren Wagen als Leihfahrzeug bereitzustellen.



**Ferrari 156 + Porsche 804**

Die Veranstalter würden sich jedoch sehr freuen, möglichst viele Teilnehmer auch mit eigenen Fahrzeugen der Klasse 2 am Start zu sehen. Wer noch kurzfristig vom Bastelfieber überfallen wird, kann sich eine Fahrzeugliste bei Taffy Ulrich abrufen ([vonHayn-Ulrich@t-online.de](mailto:vonHayn-Ulrich@t-online.de))

Ausblick: Das Reglement wurde bewusst erweiterungsfähig gehalten, bei entsprechendem Zuspruch wurde bereits über eine weitere Formelfahrzeugklasse bis 1968 intensiv nachgedacht .....

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

### Adresse

AMS Solingen  
Gasstr. 54a  
42657 Solingen

### URL

[AMS Rennbahn Shop Solingen](http://AMS Rennbahn Shop Solingen)

### Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,0m lang

## Zeitplan

**Freitag, 27. Mai 2005**  
ab 18:00h freies Training

**Samstag, 28. Mai 2005**  
ab 09:00h freies Training  
ab 11:00h Fahrzeugabnahme  
ab 12:00h Start des ersten Rennens

## Trans-Am

### 1. Lauf am 29. Mai 2005 in Dortmund

geschrieben von Freddy Külpmann

Noch eine lange Woche, eine Woche des Wartens, eine Woche der Ungewissheit, ob die Autos vernünftig laufen und konkurrenzfähig sind - noch eine Woche . . . dann ist es endlich so weit ! Die Trans-Am geht in die neue Saison.



**Bereits am vergangenen Wochenende unterwegs - Trans-Am Alfa von Kai-Uwe Schott . . .**

Im dritten Jahr ihres Bestehens wurden einige Änderungen durchgeführt, um diese Rennserie noch interessanter zu machen.

Das sind im einzelnen: Anpassung an das deutschland-weit gültige DSC-Reglement, die Wahl der Reifen wurde zu Gunsten der Dicke/Ortmann-/Wiesel-Reifen entschieden und last but not least wurde - ganz wie in der echten Trans-Am - auch eine Klasse mit „kleinen“ Fahrzeugen bis 2.000ccm Hubraum eingeführt.

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Sonntag:

## Adresse

ScaraDo  
Köln-Berliner-Str. 75  
44287 Dortmund Aplerbeck

## URL

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

## Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Wir sind alle gespannt, ob die kleinen Fahrzeuge genauso einen Spaß machen werden wie die Großen.



**Ebenfalls bei der DSC-West gesehen - Sunoco Camaro von Kai Schaffranek . . .**

Da die Jungs vom ScaRaDo wieder ein 1a Catering servieren werden, wäre es sehr nett, wenn Ihr Euch vorher kurz bei mir anmelden würdet, damit für jeden genug zu futtern da ist.

Am Freitag, dem 27. Mai steht die Bahn übrigens ab 18:00 Uhr zum freien Training zur Verfügung.

Am Samstag kann die Bahn zu den regulären Öffnungszeiten/Gebühren genutzt werden.

Ich hoffe wir sehen uns am Sonntag !

**Alles weitere gibt's hier:  
[Rennserien West / Trans-Am](#)**

## Zeitplan

**Freitag, 27. Mai 2005**  
ab 18:00h freies Training

**Sonntag, 29. Mai 2005**

ab 09:00h freies Training  
ab 11:00h Fahrzeugabnahme  
ab 11:45h Briefing  
ab 12:00h Start der kleinen Klasse  
anschließend Start der großen Klasse  
Ende offen