

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 28 -
29. August 2005

Editorial

Moin Folks . . . aus vielen Gründen wird mit dieser Ausgabe 28 für die „**WILD WEST WEEKLY**“ der Erscheinungstag immer jeweils erst der **Montag** sein. Dann ist zwar evtl. kein großes Lob von Ali mehr drin, aber Eure Tageszeitungen mit dem Sportteil sind auch nicht viel schneller . . . ☺ ☺

Klar, dass die 24h von Moers im Vordergrund dieser Ausgabe stehen. Dazu gibt's einen Bericht vom Auftakt des Porsche Cups in OWL von Lupo sowie einen Ausblick auf die Vintage Slot Classic am kommenden Samstag

im ScaRaDo von Nick. Dazu einen kurzen Trainingshinweis für die DSC-Westler in Vorbereitung des Finales am 9. Oktober 2005 . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 24h von Moers
vom 26. bis 28. August 2005
- Porsche Cup 2005
1. Lauf am 27. August 2005 in Herzebrock
- Vintage Slot Classic
6. Lauf am 3. September 2005 in Dortmund
- DSC-West
4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund

24h von Moers

vom 26. bis 28. August 2005

Einer der großen Klassiker des Wilden Westens ging ab Freitag Nachmittag in seine 9. Auflage. Die 24h von Moers sind wieder einmal ausgebrochen. 12 Teams mit jeweils 3 bis 6 Fahrern bestreiten zeitgleich auf 2 sechsspürigen Carrera Strecken ein Non-Stop-Rennen rund um (und gegen) die Uhr . . . Im Vorjahr legte das siegreiche Team in den 24 Stunden fast 236 Kilometer zurück; auf einem anderen Streckenlayout wurden in den Jahren 2002 und 2003 sogar um die 250km geboten . . .

Gefahren werden Slotcars nach Vorbildern der Marken-WM aus den Jahren 1963 bis 1971, die mit einem schwarzen Carrera Motor versehen sind. Als Chassis ist das Plafit Excel zwingend vorgegeben. Der Motor sowie drei Sätze vorbereiteter Räder mit 27,5mm Durchmesser werden ausgegeben. Somit besteht relative Chancengleichheit für alle Teams . . .

Kompakt . . .

- 12 Teams im 24h-Synchron-Flug . . .
- Kraner wieder nicht zu schlagen . . .
- Holländer mit Spar-Team . . .
- „Drinking“ verfehlt sowohl Team-Motto also auch den Sieg . . .
- Köln mit Licht, aber ohne Erfolg . . .

Strecke . . .

Adresse

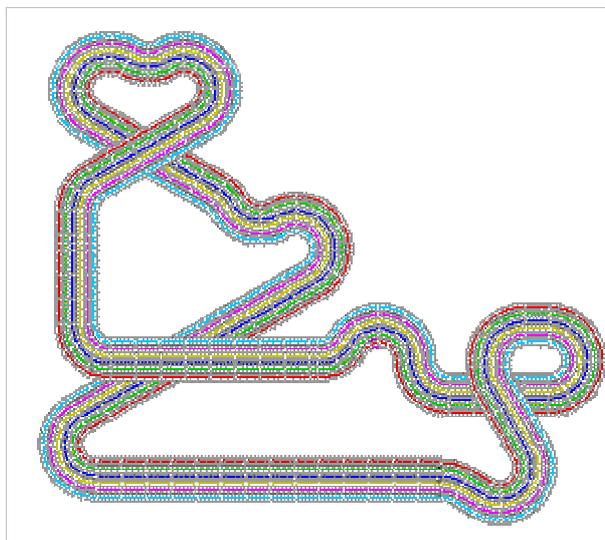
SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang
6-spurig, Carrera, 19,20m lang



Der große Kurs in Moers, befahren gegen den Uhrzeigersinn - anspruchsvoll, aber beherrschbar . . .

Vorgeplänkel . . .

Dauersieger der letzten 4 (oder mehr ??) Jahre ist das Team Kraner Racing, welches mit starken Heimascaris besetzt war und zwischen sich und die Verfolger jeweils eine unüberbrückbare Distanz legen konnte. Dabei liefen die „Kraner“ Slotcars - vorbereitet von Andreas Laufenberg - jeweils wie die sprichwörtlichen Uhrwerke . . .

Die Konkurrenz war erstakt; Drinking for Schwerte verpflichtete 3 Externe, SRC Köln hatte die Lichtenanlage lange erprobt. Racing for Holland steht immer auf dem Zettel und das Heimteam Scuderia Moers galt gar als Geheimfavorit.

Der Freitagnachmittag verging mit dem Aufbau der kleinen Bahn und dem Training. Besondere Vorkommnisse: die Lichtenanlagen in beiden Schwerte Slotcars rauchten spektakulär ab und mussten kurzfristig ersetzt werden, was Beschäftigung bis in die Nachtstunden brachte.

Das traditionelle Grillen begann ab 20:15h und etliche Teams übten starke Zurückhaltung im Bierkonsum. Besonders auffällig wurden hier die Schwerter Teammitglieder !! Was das nun wieder bedeuten sollte . . . ☺ ☺



Schwerte 1 und 2 (hier Team 2) ganz solide - die Ruhe vor dem Sturm . . . !? !?

Das Training am Samstag Vormittag war dann ohne große Sensationen und somit stieg die Anspannung erst um 13:00h wieder spürbar an. Die Qualifikation wurde ausgefahren.

Die Quali vermittelte bereits einen guten Eindruck auf's anstehende Rennen - die Abstände waren mehr als eng. Pro Team waren 2 Minuten auf Spur 1 zu fahren. Die dabei zurück ge-

legte Wegstrecke ergab folgendes Bild - ausgedrückt in zurückgelegten Runden:

1. Racing for Holland	Porsche 917K	12,64
2. Kraner Racing	Porsche 917K	12,62
3. Checkered Flag	Ferrari 512S	12,59
4. Drinking f. Schwerte	Ferrari 512M	12,58
5. SRC Köln	Ferrari 512S	12,57
6. New-Man Racing	Ford GT40	12,45
7. HaJü Racing	Ford GT40	12,28
8. Slotdevil	Ford GT40	12,20
9. Scuderia Moers	Ferrari 512S	12,08
10. KHB Bombenleger	Porsche 917K	11,98
11. Speedboys	Ford GT40	11,53
12. Schwerte 2	Porsche 917/20	10,83

Somit stand fest, welche 6 beste Teams das Rennen auf der großen Bahn aufnahmen. Die verbleibenden Sechs gingen für die ersten 4 Stunden auf den kleinen Kurs.

Das Rennen . . .

Die Dauersieger der letzten Jahre, Kraner Racing, gingen tatsächlich nur zu Dritt an den Start und gerieten zu Beginn arg unter Druck. Nach der ersten Spur 1 (35 Minuten) lag gar Racing for Holland mit Nick de Wachter und gut 10 Runden Vorsprung in Front.

Nach 8 Stunden - zum Ende der ersten Sequenz, in welcher jedes Team je ein Mal die große und die kleine Bahn befahren hatte - sah die Sache wie folgt aus (alle Werte in Metern angegeben):

1. Kraner Racing	Porsche 917K	90.279,64
2. Racing for Holland	Porsche 917K	89.619,57
3. Scuderia Moers	Ferrari 512S	89.460,90
4. Drinking f. Schwerte	Ferrari 512M	89.381,96
5. SRC Köln	Ferrari 512S	89.318,85
6. Checkered Flag	Ferrari 512S	88.454,02
7. KHB Bombenleger	Porsche 917K	87.171,88
8. New-Man Racing	Ford GT40	86.753,58
9. Schwerte 2	Porsche 917/20	86.378,65
10. Speedboys	Ford GT40	86.054,30
11. HaJü Racing	Ford GT40	85.642,97
12. Slotdevil	Ford GT40	81.576,91

Damit war überhaupt noch nichts entschieden. Kraner Racing war zwar leicht enteilt, hatte aber hart zu fighten. Die Abstände zwischen Platz 2 und 5 betrug nur 4,4 - 2,2 - 1,8 Run-

den. Lediglich Checkered Flag war bereits deutlich abgeschlagen . . .



Checkered Flag bereits früh (ab-)geschlagen . . .

Ähnlich eng ging es in der zweiten Gruppe zu. Hier lauteten die Abstände auf den Positionen 7 bis 11 auf 11,7 - 10,5 - 9,1 - 11,5 Runden (bezogen auf die große Bahn) . . .

Lediglich das Team Slotdevil war bislang vom technischen Pech gebeutelt und hatte ein wenig den Anschluss an den Rest des Feldes verloren.



Früh vom technischen Pech verfolgt - Team Slotdevil . . .

Es begann die Nachtphase. Etliche Teams waren von Beginn an mit Licht unterwegs, um die Einschaltpannen, welche im letzten Jahr auftraten, heuer zu vermeiden. Drinking for Schwerte fuhr bereits nach 4 Stunden nur noch mit einer Frontleuchte, nahm sich aber nie die Zeit, die zweite LED wieder anzuschließen - man hatte einfach keine Zeit für so etwas.

Das Wichtigste vorweg: kein Team hatte große Probleme mit der Lichtanlage - lediglich den Kölnern wurde bei einem Auffahrunfall der im Heck befestigte Lichtschalter abgefahren und musste neu befestigt werden . . .

Nach dem Ende der Dunkelphase - weitere 8 Stunden waren bei leicht verkürzten Laufzeiten absolviert - hatte sich die Situation nur wenig entzerrt:

1. Kraner Racing	Porsche 917K	169.137,57
2. Drinking f. Schwerte	Ferrari 512M	167.592,56
3. Scuderia Moers	Ferrari 512S	166.272,76
4. Racing for Holland	Porsche 917K	166.221,26
5. SRC Köln	Ferrari 512S	166.039,67
6. Checkered Flag	Ferrari 512S	163.975,09
7. KHB Bombenleger	Porsche 917K	162.126,70
8. New-Man Racing	Ford GT40	161.595,22
9. Speedboys	Ford GT40	160.565,47
10. Schwerte 2	Porsche 917/20	160.458,49
11. HaJü Racing	Ford GT40	158.800,08
12. Slotdevil	Ford GT40	151.568,88

Kraner blieb also in Front. Dahinter war noch nichts klar. Drinking for Schwerte hatte sich zwar recht sicher auf P2 vorgeschoben. Die Abstände der folgenden Teams waren jedoch weiterhin denkbar gering: 43,1 - 36,8 - 1,4 - 5,1 Runden lauteten die Differenzen der Top 5 bezogen auf die große Bahn.

Racing for Holland hatte - wie geplant - gegen Mitternacht Verstärkung durch Gert Mertens erhalten, der sich naturgemäß schwer tat, im Dunkeln die ersten Runden auf den beiden Strecken zu fahren. Folglich blieb die Hauptlast im holländischen Team bei Nick und Tamar . . .



Waren two Flying Dutchman zu wenig . . . !? !?

Auch weiter hinten war noch nichts geklärt. Lediglich HaJü Racing hatte während der Nacht diverse Zipperlein zu verzeichnen (u.a. defekter Regler) und fuhr leicht abgeschlagen auf Rang 11. Unmittelbar davor aber fehlten Schwerte 2 nur drei Runden auf die Speed-

boys. Hier musste also bis zum Schluss mit Volldampf gefightet werden . . .



„Zipperlein“ während der Nacht - Team HaJü Racing . . .

Die letzten 8 Stunden waren wieder als Tagphase definiert und sollten die Entscheidung bringen. Werner Bolz entfernte mit zwei präzisen Schnitten die gesamte Lichtanlage am Checkered Flag Ferrari 512 S; das Teil war mit 13g einfach zu schwer; der Bomber aus Wuppertal aber immer noch übergewichtig. Ob das noch etwas bringen würde . . . !?

Die letzten 8 Stunden sind erfahrungsgemäß die Schwersten, da sich der Schlafmangel - insbesondere bei den personell schwach besetzten Teams - erheblich bemerkbar macht. Das Racing for Holland Teamchef Tamar Nelwan schon 'mal beim Einsetzen einnickt, ist nicht neu. Premiere feierte aber sein Teammate Nick de Wachter: er schlief sogar beim Fahren kurz ein und musste durch laute Rufe erst einmal „wiedererweckt“ werden . . . ☺ ☺

Konsequenterweise war SRC Köln nach weiteren 4 Stunden auf der großen Bahn an Racing for Holland vorbei gezogen und machte sich an die Verfolgung der Scuderia Moers, welche auf dem kleinen Kurs die stärksten Fahrer einsetzte, um diese Attacke abzuwehren.

In der zweiten Gruppe verlor Schwerte 2 auf der kleinen Bahn viel Boden auf die Speedboys und New-Man fuhr erst auf Schlagdistanz zu KHB Bombenleger heran und anschließend sogar vorbei.

Am Ende brach das Team des SRC Köln die Attacke auf die Scuderia Moers ab. Insbesondere dem Scuderianer Tim Gürtzgen war einfach nicht beizukommen.



Attacke abgebrochen - SRC Köln mit solider Leistung auf P4 . . .

Dafür gelang es aber Schwerte 2 auf der großen Bahn, an den Youngstern vom Team Speedboys vorbeizuziehen. Die Kiddies waren zuletzt doch sichtbar angeschlagen . . . ☺ ☺

Dazu fuhr Walter Schäfer auf der schlechtesten Spur 6 die Defensivschlacht seines Lebens gegen die Speedboys auf der recht schnellen Spur 1 und gab in der letzten halben Stunde des Rennens nur eine einzige Runde her . . . !!



Akku leer - Team Speedboys . . . !? !?

Kommen wir zum Endstand:

1. Kraner Racing	Porsche 917K	244.070,58
2. Drinking f. Schwerte	Ferrari 512M	242.239,33
3. Scuderia Moers	Ferrari 512S	239.827,58
4. SRC Köln	Ferrari 512S	239.408,37
5. Racing for Holland	Porsche 917K	237.414,23
6. Checkered Flag	Ferrari 512S	236.501,72
7. New-Man Racing	Ford GT40	228.389,63
8. KHB Bombenleger	Porsche 917K	227.438,95
9. Schwerte 2	Porsche 917/20	226.169,79
10. Speedboys	Ford GT40	226.082,77
11. HaJü Racing	Ford GT40	224.355,26
12. Slotdevil	Ford GT40	214.858,87

Ende...

Das Fazit der neunten 24h von Moers: spannend war's !! Deutlich spannender und mit deutlich höherer Leistungsdichte als im Vorjahr !! Aber aus Sicht des Schleichenden noch nicht spannend genug ... ☺ ☺



Die Geheimfavoriten belegen P3 - Scuderia Moers (links Meister Tepass: „ich kann also doch noch Slotcars bauen !!“) . . .

Was am Abend und in der Nacht noch viel Action versprach, reduzierte sich im letzten Drittel des Rennens auf einen wirklich packenden Fight um Platz 9 . . . die **Flying Dutchman** zollten dem Zwei-Personen-Team Tribut und die **Kölner Jungs** kamen im Finale gegen die Two-Man-Show der **Scuderia Moers** nicht an, die ihrer Geheimfavoriten Rolle wirklich gerecht geworden sind . . .



Nix „Drinking“, nur „Racing“ - Team Schwerte 1 mit dem beinahe Allstars Team . . .

Der Ansatz von **Drinking for Schwerte**, den Allstars Gedanken aus dem Schlusswort des Schleichenden von 2004 aufzunehmen, war löblich - aber es reichte immer noch nicht, um **Kraner Racing** ernsthaft in Bedrängnis zu bringen. Man verlor die entscheidenden Run-

den während der hellen Tagesstunden auf der kleinen Bahn - und hatte nicht einmal die Ausrede, die Nacht zum Samstag sei anstrengend gewesen . . . ☺ ☺

Die Jungs des Teams **Checkered Flag** - im Vorjahr immerhin Dritte - waren höher eingeschätzt worden. Obwohl technische Probleme ausblieben (das kann sich niemand erlauben, der vorne fahren will), lief's nicht so rund. Ein gravierendes Problem war nicht auszumachen - also war's wohl die Summe der Kleinigkeiten . . . !? !?



In Moers heißen Rookies schlicht „New-Men“ - Team New-Man als Best of the Rest . . .

Dafür lief's bei **New-Man Racing**, dem Team der neuen Männer aus dem SRC Niederrhein (woanders heißt das Rookies !!), die mit Unterstützung von zwei alten Hasen den Titel „Best of the Rest“ errangen und in einem furiosen Schlusspurt die erfahrenen Heimascaaris von **KHB Bombenleger** niederrangen, welche am Ende ein wenig demotiviert wirkten (aber doch sicherlich nicht deshalb !? !?) . . .



Hier war mehr „drin“ - Team KHB Bombenleger . . . !? !?

Kommen wir zu den Stimmungskanonen der 24h . . . die Jungs von **Schwerte 2** sind vielleicht nicht die Schnellsten, aber i.d.R. immer die Lustigsten. Wie im Vorjahr sorgten sie wieder für den letzten Rest Spannung bis zur Abschaltung des Stroms nach 24h. Dieses Mal hatten sie allerdings das bessere Ende für sich und konnten die Kiddies vom Team **Speed-boys** auf Rang 10 verdrängen. Das hatten die eigentlich nicht verdient, denn sie waren so aufgedreht, dass die Reserven am Sonntag Früh noch zu einer Partie Fußball reichten (was die übernächtigten Ruhesuchenden auf dem Parkplatz nicht wirklich begeisterte) . . . Leider war dann der Akku zum anstehenden Finale gegen Schwerte 2 leer - und man ging als Letzter der Top 10 nach Hause . . .

Bleiben die Unglücklichen: **HaJü Racing** und **Slotdevil**. Beide Teams wurden immer wieder von Problemchen aufgehalten - nichts Gravierendes, aber die fehlenden Runden summierten sich und fehlten halt in der Endabrechnung. Da beide Teams dabei den Humor nicht verloren und auch zur Siegereverenz noch gut drauf waren, galt auch hier das Prinzip Hoffnung: beim nächsten Mal wird alles anders . . . ☺ ☺



Die Besten ganz zum Schluss: Team Kraner Racing nur zu Dritt und dennoch wieder nicht aus der Ruhe zu bringen . . . Sieger der neunten 24h von Moers . . .

Die Rennorganisation und die Zeitnahme in Moers sind in 2004 eigentlich genug für die nächsten 10 Jahre gelobt worden . . . ☺ ☺ Aber zumindest sei an dieser Stelle gesagt, dass die Jungs und Mädels gegenüber dem Vorjahr nicht nachgelassen haben und 48h lang einen tollen Job hingelegt . . .

Was man sich wünschen soll für 2006 . . . !? !? Noch mehr Spannung mittels eines noch ausgeglicheneren Starterfeldes; auch bezogen auf die verfügbaren Karosserien - hier hatten sicherlich die auf 3 Stück limitierten 917K ihre Vorteile - auch wenn's das Rennergebnis so nicht widerspiegelt . . .

Und - nicht nur bezogen auf die 24h von Moers - vielleicht auch eine andere Regelung der Mindestfahrzeiten. Es ist auffällig, dass die Entscheidungen i.d.R. von den „Spitzenkräften“ ausgefahren werden und am Ende nicht immer das Team die Erfolge erringt . . .



Das Starterfeld 2005 - 12 Slotcars, die ohne gravierende Schäden die 24h Hatz überstanden . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / 24h von Moers](#)

Porsche Cup 2005

1. Lauf am 27. August 2005 in Herzebrock

geschrieben von Lupo

Das Renncenter „Slotpoint“ in Herzebrock richtet in der zweiten Saison den Porsche Cup als offene Clubserie aus. Im Vorjahr wurde der Porsche Cup zusammen mit den Jungs vom ScaRaDo aus Dortmund ausgetragen, wo 2 von 7 Rennen stattfanden. Der Porsche Cup 2005 wird dieses Jahr mit 5 Rennen im „Slotpoint“ in Herzebrock gefahren.

Adresse

Slotpoint Thomas Schweizek
Quenhorner Straße 9
33442 Herzebrock
Tel.: 05245-9221800

Url

www.slotpoint.de



Porsche Cup 2005 – Slotpoint in Herzebrock

Kompakt . . .

- 16 Starter an den Reglern . . .
- Die ersten 3 des Qualifying lagen nur 0.003 sec. Auseinander . . .
- Andre Brocke siegte im 1. Rennen des Porsche Cups 2005 . . .

Bereits am Vorabend wurde mit 10 Racern die DSC Slotpoint ausgetragen. Die drei Erstplatzierten: Brinkmann vor Hermes und Brocke. Spannend ging es auch auf den Plätzen 4-6 zu. In der gleichen Runde endeten Aule 277,92 vor Grabow 277,50 und Schweizek 277,41. Weitere Ergebnisse findet ihr auf der HP des Slotpoints.

Das Renncenter „Slotpoint“ bzw. deren Mannen nehmen regelmäßig im Wilden Westen (WW) an den diversen Rennserien teil. So hat sich „Mr. Slotpoint“ Thomas Schweizek auf die Fahne geschrieben, dass sie nicht nur die Boliden in den Rennserien bewegen sollen, sondern auch in offenen Clubserien im Slot-

point. An denen nicht nur Clubmitgliedern sondern auch alle interessierten Slotracer teilnehmen können. So fand „Lupo“ Sascha Laukotter als weitest angereister auch den Weg zum Porsche Cup.

Vorgeplänkel . . .

Wie kommt man auf den Porsche Cup, wo es doch keine Rennserie im WW gibt, die sich ausschließlich mit den Zuffenhausenern befasst ???

Klar, jeder, der einen 911er in der DSC West, GT/LM oder in der Trans Am oder in Clubserien wie z.B. die IROC in Uppervally (Wuppertal - Checkered Flag - bei Michael Wagner) oder der Porsche GT2 Cup beim AMS in Solingen (Andreas Meier) usw. bewegt, kann diesen ebenfalls auch in dieser Clubserie pilotieren.

Als Reglement richtet sich die Clubserie an das Sport- und Tourenwagenreglement der DSC, wobei hier keine Concours Wertung stattfindet. Die Teilnehmer wählen jedoch den „Best of Show“ aus.

So nun aber genug vom Vorgeplänkel, wollen wir uns einmal dem eigentlichen Renntag widmen.

Das Training . . .

Für die Teilnehmer begann das Training ab 10.00 Uhr. Bereits im Vorbericht wurde über die Anwesenheit der ONS Streckensicherung spekuliert. Lupo stellte einen Porsche 928S der ONS Streckensicherung. Thomas prüfte mit dem ONS Porsche die Sicherheit der Strecke. Auslaufzonen sind in ausreichender Menge vorhanden, so konnte das Training freigegeben werden.



Porsche 928 S - ONS Streckensicherung

Während des Trainings testen alle das Fahrverhalten ihrer Boliden mit den neuen Reifen. Letztes Jahr wurden noch GP-Tyers

gefahren. Nun wird wie im WW meist üblich Dickel, Ortman bzw. Wieselreifen gefahren.

„Aule“ Hans Georg Aulbur hatte sich letzten Samstag bei dem DSC-West Lauf in die Kunst des Reifenschleifens einweisen lassen. Jetzt schleift er bis die Reifen glänzen. Man muss sich fragen ob sich sein bisheriger Rufname von Aule in Mr. Tyre Polish ändert ???



Aule beim polieren der Pneus

Slotcars und Technik . . .

Alle Slotcars wurden zur Abnahme gebeten. Die Verantwortlichen Frank Hermes und Lupo kontrollierten und monierten gemäß dem Reglement, welchem alle Slotcars soweit entsprechen. Es gab nur Ermahnungen, die sich auf die Größe der Felgen bezog. Da auch im Porsche Cup der Scalegedanke umgesetzt wird, sind hier die Mindestgrößen für die Felgen zu beachten. Entsprechende Größen findet man auf der Seite www.rennserien-west.de.

Vor der Qualifikation wurde aus allen Autos seitens der Teilnehmer der „Best of Show“ gewählt. Das Ergebnis ist mit 5 vor zwei mal 4 Stimmen denkbar knapp ausgefallen.



„Best of Show“ - 911 GT2 von Andreas Rehm

Die Qualifikation. . .

Die Qualifikation wurde auf der Spur 3 mit einer Fahrzeit von 1 Minute im Zufallsmodus

durchgeführt. Alle fuhren ihre Minute. „Aule“ Hans-Georg Aulbur legte mit 7.586s die Zeit vor. Andre Brock verbesserte diese auf 7.514s. Keiner konnte bis zum vorletzten Qualifikanten diese Zeit knacken. Nun sollte „Lupo“ Sascha Laukotter mit seinem UPS Porsche GT2 auf Zeiten jagen gehen. Der Strom wurde geschaltet und der Porsche setzte sich in Bewegung. Jedoch war kein Vorwärts zu sehen, sondern er fuhr rückwärts. Nach schneller Umpolungsphase kam dann doch noch eine Qualifikationszeit zustande. Als letzter setzte Thomas Schweizek seinen GT2 in fahrt. Seine Zeit konnte die Bestzeit leider nicht toppen. Mit 0.001 sec. hinter der Bestzeit erreichte er die zweite Startposition. Auch der Dritte lag mit nur 0.001 sec. hinter dem Zweiten. Ein so knappes Qualifying sieht man selten.



Das Starterfeld des Porsche Cup's

Hier die TOP 5 der Qualifikation:

Andre Brocke, Thomas Schweizek, Andreas Rehm, Frank Hermes, Hans-Georg Aulbur

Das Rennen. . .

In der ersten Startgruppe machten sich Lupo, Dennis Kranefuß, Detlef Timm, Günter Grabow, und Werner Lorenzmeier auf die 6 x 7 Minuten Hatz. Dennis mit seinen 11 Jahren übernahm die Führung der Startgruppe.



Porsche 911 GT2 „UPS“ von Lupo

Lupo haderte mit dem Fahrverhalten seines GT2, da sich beim überprüfen des Autos - vor dem Einsetzen in die Startspur - der rechte Karohalter von der Karosse ablöst hatte. So

musste Lupo sich die Ausrufe „Ups“ gefallen lassen, wenn sein GT2 die Auslaufzonen nutzte. Nach 6 Turns stellte er mit 279,92 Runden den „Ups“ GT2 unbefriedigend ab.

Dennis als einer der zwei Youngstars zeigte, dass er über Talent verfügt. Er ließ sich selbst durch die Zurufe seitens der Streckenposten sowie der Zuschauer nicht aus der Ruhe bringen, zog souverän und vor allem gleichmäßig seine Runden. Erst am Ende sollte sich zeigen wie gut er gefahren ist.

Günter kämpfte mit dem Grip der Reifen seines Coca Cola 911 Turbos. Nein es war nicht mangelnder Grip, der Günter verzweifeln ließ. Sein Reifenpapst hatte es einfach zu gut mit ihm gemeint. So sagte Günter im Vorgriff auf die Siegerehrung: „Der Grip reicht für die nächsten drei Rennen“. Günter zog zwar mal an Dennis vorbei, jedoch war dies mehr ein zurückrunden als ein überholen. Keiner konnte Dennis über die gesamte Distanz gefährden, so dass er einen Startzielsieg mit 307,64 Runden vorgab. Werner und Detlef führen ein eher ruhiges und defensives Rennen.



GT2 Taisan von Werner Lorenzmeier

Für Detlef war es das erste Porsche Cup Rennen. Sein herausgefahrenes Ergebnis mit 289,53 Runden und damit knapp 1 Runde vor Werner (288,74 Runden) ist ausbaufähig. Günter Grabow (GG, oder wird er jetzt Good Grip genannt ??) konnte trotzdem noch mit 300,77 Runden als Zweiter die Startgruppe beenden.

Mit weiteren 5 Slottern wurde die zweite Startgruppe auf die Reise geschickt, um die gesetzte Marke von Dennis zu überbieten. „Holle“ Holger Sarnow kam mit seinen 911er Targa (geschlossenem Dach) eigentlich nicht direkt vom Start weg in Fahrt und musste Martin Kranefuß mit seinem 24 Stunden GT2 die Führung überlassen. Ab dem zweiten Turn kämpfte sich Holle an Martin vorbei und übernahm die Führung. Im weiteren Rennverlauf

sollte er seinen Vorsprung dann weiter ausbauen.



Holles Porsche 911 Targa

Martin konnte im ersten Turn seine Mitstreiter hinter sich lassen. Jedoch wohl durch Konzentrationsfehler; oder hat er hier optimistisch neue Bremspunkte gesucht; konnte er die Führung im 2. Turn gegenüber Holle nicht verteidigen und musste ihn ziehen lassen. Im Nachgang klagte er über etwas zu wenig Grip. Hatte er, da er Günter die Reifen vorbereitet hatte, einen Grossteil seines Grips an die Reifen der 911ers von Günter abgegeben ???

Andreas Middeldorf, der den Trans Am 911 von Thomas ausführte, zog im ersten Turn gut in der Spitzengruppe mit. Da es ja über 6 Turns á 7 Minuten ging, machte Andreas langsamer, um sich Reifen für den Schlusspurt zu schonen. Ob dies die richtige Entscheidung war ??? Durch seine sanfte Fahrweise, waren die Rundenzeiten nicht mehr die Besten, und er büßte über die Distanz wertvolle Runden ein. Thomas Gellenbeck mit seinem Taisan GT2 fuhr eigentlich ein ruhiges Rennen und mit bzw. um Andreas herum.

Fabian Richter, der jüngere der Youngsters, verpasste teilweise die Bremspunkte und konnte somit trotz guter Einzelzeiten nie ins Rennengeschehen eingreifen.



Günter beim bergren von Fabians 911er

Holle setzte sich mit 319,42 Runden an in Spitze. Martin rangierte mit 314,89 Runden auf der 2. Position in der Startgruppe und er-

reichte den Sieg im Vater und Sohn Duell mit Dennis. Thomas kam mit 304,41 Runden ins Ziel, wurde zwar dritter seiner Startgruppe, musste dafür aber Dennis im Gesamtklassement passieren lassen. Auch Andreas konnte mit 301,87 Runden Dennis nicht halten, setzte sich aber dennoch vor Günter. Lupo hatte sich bereits mit dem letzten Platz angefreundet, jedoch nahm Fabian ihm die Freude und setzte sich mit 276,8 Runden auf die letzte Position.

Jetzt sollte es schnell werden. Die ersten drei waren nicht einmal einen Wimpernschlag in der Qualifikation auseinander. Andre Brocke hatte wie bereits erwähnt 7.514 sec. vorgelegt. Thomas Schweizek mit 7.515 sec. und Andreas Rehm mit 7.516 sec. zogen nach. Es folgten Frank Hermes, Aule und Michael Brinkmann. Nun nahm die dritte und schnellste Startgruppe die Strecke unter die Räder, um zu schauen, ob die 320 Rundenmarke doch noch geknackt werden könne.

Andreas Rehm setzte sich von Beginn an langsam ab. Die anderen 5 folgten nur durch einige Zentimeter getrennt im Rudel.



Das Rudel ist dicht beieinander

Zum Ende des 1. Turns hatte sich Andreas mit seinem „Best of Show“ GT2 knapp 1 Runde Vorsprung erarbeitet und Michael Brinkmann musste auf der schlechteren Spur 6 zwei Runden auf den Führenden einbüßen.

Im 2. Turn trennte sich das Rudel. Andre Brocke holte sich den Anschluss zum Führenden. Aule wurde nach hinten gereicht und Brinkmann konnte den Anschluss an Thomas und Frank finden.

Im dritten Turn holte Thomas mächtig auf und war nur noch eine Runde vom Führenden und dem Zweiten entfernt. Es wurde eine hohe Schlagzahl gefahren. Nur Aule konnte nicht

mithalten. Sein GT2 hatte unbekannte Probleme und wurde weiter und weiter nach hinten gereicht. Die anderen vier fuhren gleichmäßige aber auch schnelle Runden. So waren sie alle fast gleichschnell unterwegs.

Im 4. Turn erkämpfte sich Thomas den Anschluss an den die Führenden. In der letzten Minuten übernahm Thomas die Führung und lag am Ende des Turns gerade einmal 3 Teilstriche vor dem Zweiten und Dritten.

Im fünften Turn sollte Thomas nun mit der Spur 6 um seine Führung kämpfen. In der ersten Runde konnte er sie noch halten aber in der Zweiten setzte sich Andre Brocke in Führung und Andreas Rehm auf den 2. Platz.

Frank Hermes kam nun auf Spur 5 näher an den Dritten (Thomas) heran. Die ersten 4 waren nun nur mit einer Runde von einander getrennt. Aule kämpfte mit seinem Auto, es wollte einfach nicht mehr laufen. Die Zeiten fielen in den Keller und er hechelte mit min. 2 sec. pro Runde hinter seinen Mitstreiten her. Andre konnte seinen Vorsprung bis zum Ende des 5 Turns auf 2 Runden ausbauen.

Der letzte Turn wurde von Andre dominiert, der seine Führung bis zum Schluss nicht abgab. Mit 323,80 Runden erreichte er somit den Tagessieg.

Andreas Rehm scheuchte zwar, auf der Hatz nach Andre, seinen Boliden um die Strecke, blieb jedoch mit etwas mehr als 1 Runde hinter dem Führenden. Genauer gesagt kam er mit 322,24 Runden ins Ziel.

Michael Brinkmann war zwar am Anfang nicht so schnell wie seine Mitstreiter, konnte im Rennverlauf mit dem dritten Platz seine Position mit 320,96 Runden zementieren. Thomas fiel bereits im vorletzten Turn auf den 5. Platz seiner Startgruppe zurück. Im letzten Turn nahm er es, wie der Sponsor seines GT2, bei den Hörnern und machte sich auf die Jagd.



Jägermeister GT2 von Thomas Schweizek

Es war jedoch kein Meisterjäger, sonst hätte er noch den 3. Platz erreichen können. Mit

320,41 kam Thomas 5 Teilstiche vor Frank (320,46) über die Zeit. Frank hatte im Gegensatz zu Thomas im letzten Turn die schlechtere Spur so musste er sich mit dem 5. Platz zufrieden geben.

Ja was war eigentlich mit Aule los ??? Schleiferprobleme, Motorprobleme, Kangeroosprit, Reglertausch oder oder oder..... Aule fuhr das Rennen bis zum bitteren Ende und konnte sich durch seine Probleme mit 272,93 Runden leider nur auf dem letzten Platz wiederfinden.

Hier nun die TOP 5:

Andre Brocke, Andreas Rehm, Michael Brinkmann, Thomas Schweizek, Frank Hermes

Danken möchten wir nochmals allen 16 Teilnehmern dieses Laufes, die trotz anderer Veranstaltungen an diesem Wochenende den Weg ins Renncenter „Slotpoint“ gefunden haben. Besonderer Dank geht an das gesamte Team des Slotpoint, welches allen Teilnehmern einen klasse Renntag bereitet hat.

Der nächste Lauf der Porsche Cups 2005 findet am Samstag, den 10. September 2005, wieder in den Räumlichkeiten des Slotpoints statt. Naheres werdet ihr an dieser Stelle zu einem späteren Zeitpunkt lesen können.

Alles Weitere gibt's hier:

[Slotpoint / Porsche Cup 2005](#)

Vintage Slot Classic

6. Lauf am 3. September 2005 in Dortmund

geschrieben von Nick Speedman



Fahrerlager im ScaRaDo . . .

Jeder der langjährigen VSC Slotter erinnert sich gerne an das Abschlussrennen 2004, bei welchem der VSC Master Wanderpokal erstmalig überreicht wurde. Nun richten die Jungs von ScaRaDo den 6. Saisonlauf der VSC am kommenden Samstag aus. Und ich denke mal, dass wir alle aus dem Urlaub zurück sind, und somit das Starterfeld wieder eine stattliche Zahl ergibt.



Rennatmosphäre im ScaRaDo . . .

Vorgeplänkel . . .

Die gute Seele des Clubs informierte mich im Vorfeld darüber, dass es diesmal sehr schön wäre, wenn die beiden Trainingsabende am kommenden Dienstag und Freitagabend durch die VSC und DSC-West Racer gleichzeitig genutzt würden. Betrachtet man in der Website von ScaRaDo die Renntermine für die nächsten Wochen, so ist erkennbar, dass die ScaRaDo Jungs mit vielen Clubserien starten. Da bleibt für ausgedehnte Trainingsfahrten nicht mehr viel Raum. Die VSC Racer würde es freuen, wenn die DSCLer auch zum Training eintreffen würden.

Slotcars und Technik . . .

Mir liegen keine Informationen über neu erstellte Slotcars vor. Aber wenn ich in den Kaffeesatz schaue, könnte ich mir vorstellen, dass besonders im Hinblick auf die DSC einige 75 mm Boliden neu erstanden sind.



VSC-Master Wanderpokal - wer erkämpft ihn 2005 . . .

Also jetzt ist die Zeit des taktieren vorbei, wer jetzt noch Punkte sammeln will, oder den bisher Führenden in Bedrängnis bringen will, sollte am kommenden Samstag an den Start gehen. Wir wünschen allen eine gute Anreise und viel Spaß und Erfolg am Renntag. Vielleicht können wir am kommenden Sonntag bereits über den neuen VSC Master berichten.

Vielleicht bleibt uns sogar auch ein wenig Zeit, einen kleinen Stammtisch einzulegen, oder die Themen für den Endlauf bei der Scuderia Siegen vorzubereiten.

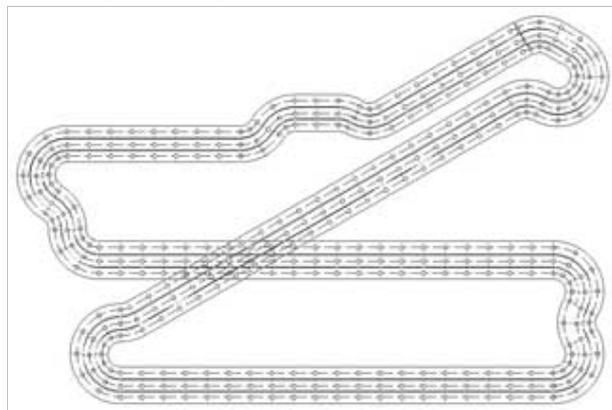
Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

DSC-West

4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund

Auch wenn das Finale am 9. Oktober im Dortmunder ScaRaDo noch recht weit weg ist . . . Jungs, fasst das Training bitte bereits jetzt und vorzeitig ins Auge !!



Der schnelle Kurs im ScaRaDo - nur begrenzt trainierbar . . .

Auf dem Plan-Reifen-Kurs in Dortmund gibt es traditionell wenig Chancen zu trainieren. Für die Vintage Slot Classic wird die Strecke jedoch in der kommenden Woche für den Betrieb mit Hartgummi Reifen frei gegeben. Ergo nutzt die Chance und setzt die DSC-Flitzer auf die Bahn - die VSCLer trainieren eh nicht allzu eifrig und es sollte ausreichend Platz verfügbar sein !

Über weitere Trainingsmöglichkeiten im ScaRaDo halten wir Euch dann informiert . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Training für das DSC-West Finale am 9. Oktober 2005:

Adresse

ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

URL

www.scarado.de

Strecke

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

Historie

gibt es noch nicht ;-))

Zeitplan

Dienstag, 30. August 2005

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit (bis ca. 21:30h)

Freitag, 2. September 2005

ab 18:00h Trainingsmöglichkeit (bis ca. 21:30h)