

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 26 -
14. August 2005

Editorial

Moin Folks . . . nach einer Woche Auszeit bietet die Ausgabe 26 der „**WILD WEST WEEKLY**“ wieder aktuelle Infos.

Freund Onno hat die 6h von Siegen vom vergangenen Wochenende souverän und kurzweilig aufbereitet und anschließend aufgrund der anstrengenden Arbeit gleich einen kurzen Erholungsurlaub angetreten . . . ☺ ☺

Freddy lieferte den Bericht vom 4. Trans-Am Lauf in Schwerte Dazu musste der Schlei-

chende wieder „ran“ und den Vorbericht zum 3. Lauf der DSC-West am nächsten Samstag im ostwestfälischen Herzebrock verfassen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 6h von Siegen
am 6. August 2005 in Siegen
- Trans-Am
4. Lauf am 14. August 2005 in Schwerte
- DSC-West
3. Lauf am 20. August 2005 in Herzebrock

6h von Siegen

am 6. August 2005 in Siegen

Dass Langstreckenrennen anspruchsvoll sind, war wohl allen Teilnehmern klar - welche Faktoren aber rennentscheidend sein würden, wurde von Manchem wohl eher spekuliert. Ein spannendes Rennen war auf jeden Fall zu erwarten bei den erstmalig ausgerichteten 6 Stunden von Siegen, einem Langstreckenrennen für Sportwagen und Prototypen, wie sie in den Markenweltmeisterschaften bis 1974 gefahren sind. Gemeldet waren sechs Teams, da die Anzahl der startenden Fahrzeuge entsprechend der Spurzahl der Siegener Bahn limitiert war. Das Rennen sollte am Samstag, den 6. August um Punkt 12 Uhr starten. Wie's denn kam, erzählt der folgende Bericht, geschrieben von Onno Tiemens und Günter Benecke.

Bereits am späten Freitagnachmittag trudelte schon **Oliver Gritzke** vom Team **Chaos-Köpfe** mitsamt Frau zum Training ein, was sich als lohnend herausstellen sollte: Olli nutzt konsequent die Zeit, sein gerade noch zum Termin hin passend aufgebauten Porsche 908/3 abzustimmen und zusammen mit seinen Teamkollegen **Stefan Grellert** und **Hartmut Spormann** erste Erfahrungen auf der Siegener Bahn zu sammeln. Eine Haltung, die sich noch auszahlen sollte. Die Reifen waren Dank einer von Onno per Post im voraus zugeschickten Vorlage gut geschliffen, sodass relativ zügig eine brauchbare Basis gefunden wurde.

Andreas Fehn kam aus Stuttgart, unmittelbar von der Arbeit weg, um das Team **Gießen Rookies**, bestehend aus **Doris Jurgovsky**, **Marcus Mühlhans** und **Onno Tiemens** zu verstärken. Er fand in Siegen Onno vor, der für den Ferrari 512 Spyder wacker beim Reifenschleifen war, da sich die eigentlich für das Rennen angedachten Reifensätze als unbrauchbar erwiesen haben - doch dazu später mehr. Da das Team von mindestens vier Sätzen für das Rennen ausging, ergab sich eine entsprechende Menge Abrieb.



„Uns Onno“ beim Erzeugen von jeder Menge Ab(t)rieb . . .

Erst spät abends, was angesichts der größeren Anreisewege verständlich war, kam das **Team**

Schlucke, bestehend aus **Freddy Külpmann, Björn und Dietmar Körner, Gerd van de Wiel** und **Yves Jeserich**, die sich für einen gelben Porsche 908/2 entschieden haben. Schnell zeigten sich die ihnen ganz eigenen Vorstellungen über eine optimale Rennvorbereitung.



60% des Teams Schlucke bei der mentalen Vorbereitung, welche bekanntlich 90% des Rennerfolges ausmacht . . .

Es sei dennoch darauf hingewiesen, dass der Titel „Schlucke“ sich aus dem Namen einer Filmfigur herleitet ! (Anm. des Schleichenden: der Onno glaubt aber auch alles . . . ☺ ☺)

Auch die **Scuderia Siegen** mit **Uli Hütwohl, Henning Reuter, Emanuel Vandenryt** und **Günter Benecke** war schon am Freitagabend vertreten, um ihrem Porsche 917 K Gulf (nach dem Vorbild aus Le Mans 1971) das Laufen beizubringen und zu schauen, was die Konkurrenz so treibt.

Am Samstag ab 9 Uhr wurde dann das Training fortgesetzt. Hier tauchte dann auch das Team **No-Time-Racing**, bestehend aus **Harald Mieth** sowie **Lukas und Andreas Hofmann** auf. Spektakulär war das von ihnen mitgebrachte Fahrzeug, ein Lola T 280 in der als „Schweizer Käse“ bekannt gewordenen LeMans-Version von 1972, gebaut von Harald: natürlich auf den allerletzten Drücker, wie es landläufig für den Renneinsatz so üblich ist.

Harald hatte am Mittwoch angefangen, der Mipa musste in einem Rutsch drauf, die Anbauteile wurden noch bis kurz nach 11 Uhr am Samstag angeschweißt.

Auch die **IG DSC West** mit **Dieter Sommer, Claus Uebach** und **Patrick Fischer** ließ es sich nicht nehmen, ein paar Kleinigkeiten zu überprüfen, um später mit einem blitzsauber

vorbereiteten Ford GT 40 ins Rennen zu gehen.

Punkt 10 Uhr erfolgte dann die Motorenabgabe - jedes Team durfte sich zwei Motoren aus dem Pool ziehen. Unmittelbar darauf heulten die ersten Maschinen auf den Prüfständen auf, wurden eingelaufen und mit dem Getriebe auf die Bahn abgestimmt.

Als dann um 11 Uhr der Bahnstrom abgeschaltet wurde, erfolgte die technische Abnahme, sicher durchgeführt von Günter Benecke und die Concours Bewertung aller sechs Boliden, die ohne Zwischenfälle ablief.



„that man Günter“ bei der technischen Abnahme der Fahrer - von Slotcars ist jedenfalls nichts zu sehen . . . ☺ ☺

Nach der Zahnstochermethode, bei der jeder Fahrer eine Stimme erhält, wurde das schönste Auto des Tages gewählt:

Der Sieg ging mit großer Mehrheit an Harald Mieths Lola, was angesichts der so unglaublich termingerechten Vorbereitung den souveränen Modellbauer hervorhebt.



Schönstes Slotcar nach basisdemokratischer Wahl - „last minute“ Lola T280 aus Ffm . . .

Beim Abschreiten der Rennstrecke, ein Ritual, das Andreas Fehn aus seinen Motorradsportaktivitäten übernommen hat, musste dieser feststellen, das Teile der Fahrbahn beschädigt waren. Sofort sprangen Uli Hütwohl und Dieter Sommer in die Werkstatt, um die notwendige Gerätschaft zu holen, mit dem die Strecke rennbereit gemacht wurde. Dank ihres Einsatzes stand einem pünktlichen Start nun nichts mehr im Wege.



Von Andreas endlich ans Arbeiten gebracht: Dieter und Uli verdienen das Mittagessen . . .

Zum Rennen . . .

Um genau Punkt 12 Uhr erfolgt der Start 6 Stunden von Siegen. Der erste Langstreckenwettbewerb mit Sportwagen und Prototypen aus den 60er und 70er Jahren beginnt damit pünktlich!



„Jetzt geht's los !!“ sagte der Hamster - und . . .

Björn Körner bringt seinen Porsche 908 des Teams Schlucke in Führung, gefolgt von **Harald Mieth** mit dem wunderschönen „Schweizer Käse“ Lola T 280 Le Mans 1972, welcher die Concourse-Wertung eindeutig für sich entschied. Dritter ist **Patrick Fischer** auf Ford GT 40.

Aber das Rennen ist erst wenige Minuten alt, da verpasst Björn eine Kurve, worauf Patrick sofort seine Chance nutzen kann, vorbeizuziehen und in Führung geht, weiterhin scharf verfolgt vom Lola des No-Time-Racing Teams.

Um 12³⁰ erfolgt der erste Spurwechsel mit folgendem Zwischenstand: 1. Team JG DSC West, 2. No Time-Racing, 3. Gießen Rookies, 4. Chaos-Köpfe, 5. Team Schlucke, 6. Scuderia Siegen.

Das Rennen ist mittlerweile 45 Minuten alt und **Dieter Sommer** führt mit drei Runden Vorsprung vor **Andreas Hofmann** vom Team No-Time-Racing. Dritter ist **Marcus Mühlhans** von den Gießen Rookies gefolgt von **Stefan Grellert**, Team Chaos Köpfe, **Henning Reuter** von der Scuderia Siegen, und zuletzt **Dietmar Körner**, Team Schlucke. Nach einer knappen Stunde Renndauer hat das Team Schlucke erste Probleme am Porsche 908. Man arbeitet am Chassis, die Mechaniker des Teams bringen den gelben Prototypen schnell wieder ins Rennen.

Die zweite Stunde ist angebrochen und **Andreas Fehn** fährt erneut den 512er des Gießener Teams. Mit konstant schnellen Rundenzeiten schiebt er sich wieder an der Scuderia Siegen vorbei, wo jetzt **Emanuel Vandenryt** den 917 K fährt. Weiterhin in Führung ist die IG DSC West mit **Claus Uebach** am Gashahn. Platz zwei geht an No-Time-Racing vor den Gießener Rookies, Platz vier an die Scuderia Siegen vor den Chaos-Köpfen und Team Schlucke.

Die Fahrer haben ihren Rhythmus gefunden und drehen ihre Runden mit Zeiten zwischen 7,550 und 7,900 Sekunden, einzig Andreas Fehn knallt weiterhin Zeiten zwischen 7,450 und 7,480 auf die Spur 5. In der 659 Runde geht der Porsche 908/2 von den Chaos-Köpfen an die Box zum ersten Reifenwechsel, wodurch das Team 1 Minute und 10 Sekunden verliert.

Beim Start zum vierten Turn kommt es in Kurve 1 nach Start und Ziel zu einem Massencrash, der zum Glück nur mit geringen Folgen bleibt. Der Scuderianer **Uli Hütwohl** fährt nun auf der Bahn 5 die schnellsten Zeiten mit 7,317s als Bestzeit. Rund ein Zehntel langsamer dreht Patrick Fischer auf Spur 3 seine Kreise.

In der 750ten Runde geht der Ferrari 512 von den Gießen Rookies an die Box, um neue Pneu aufzuziehen. Dank des schnellen Reifenwechsels innerhalb von knapp 25 Sekunden verliert das Team nur drei Runden. Nach dem Reifenwechsel zieht der 512 Spyder mit 7,350er Rundenzeiten sofort mit hoher Geschwindigkeit auf Bahn 6 davon. In der 895ten Runde beschließt auch das No-Time-Racing-Team einen Reifentausch, der aber viel Zeit kostet, da die Hinterachse komplett gewechselt werden muss. Der Lola fällt dadurch auf den fünften Platz zurück. Der Ford GT 40 der IG DSC West geht ebenfalls zwecks neuer Schluffen an die Box, nach einer Minute geht er noch immer in Führung liegend wieder ins Rennen.

Um 15³⁰ ist die erste Halbzeit vorbei, alle Boliden sind bis dahin noch von größeren technischen Problemen verschont geblieben. In Führung liegt der GT 40 mit 1.444 Runden gefolgt von dem 917 der Scuderia Siegen mit 1.423 Runden. 1.397 Runden erreichten die Gießen Rookies vor dem No-Time Racing Team mit 1.356 Runden. Noch knapp dahinter das Team Schlucke mit 1.352 Runden, und last but not least die Chaos-Köpfe mit 1.313 Runden.

Wir schreiben die 1.525te Runde, als Hektik im Team Schlucke aufkommt. Der Porsche 908 mit Dietmar Körner am Regler verliert nach einem Abflug seinen Fahrer, was zwangsläufig zu einem Stop führt, den schließlich fährt man auch in Siegen nur mit Fahrer! Freddy Külpmann gelingt es, den verwundeten Fahrer wieder ins Cockpit zu platzieren, sodass der 908 wieder auf die Jagd gehen kann. Leider hat dieser Crash am Chassis seine Spuren hinterlassen, oder der Fahrer ist verwirrt. Immer wieder ist der Porsche neben der Spur und sucht sich Abkürzungen über die Strecke. Als dieses nicht den gewünschten Erfolg bringt, drängt er sich den anderen Wagen auf, nimmt sie mit aus dem Slot, wahrscheinlich, um die Kollegen nach dem Weg zu fragen.

Das Rennen geht in die letzte Stunde und der 512 Spyder der Gießen Rookies hat immer größere Reifenprobleme. Da hat der Monteur beim Aufziehen der Gummis auf die Felge gemurkst. Der Ferrari muss nun öfters an die Box, um neue Räder zu fassen. Teamchef On-

no sitzt verzweifelt an der Hudy und fertigt neue Radsätze an, die sich aber auch immer wieder von den Felgen lösen, sodass nur noch mäßige Rundenzeiten möglich sind.

Der letzte Turn steht an und das Team Chaos-Köpfe hat sich mit schnelleren Rundenzeiten und einigen Abflügen weniger an den Porsche 908 der Schlucke-Mannschaft herangeschoben. So konnten die Chaosköpfe den Schluckes im vorletzten Turn 21 Runden abnehmen, im letzten Turn dann auch noch einmal 18 Runden. Am Ende des Rennens sollte das Team Chaos-Köpfe Dank der saubereren Fahrweise mit 1,23 Runden Vorsprung einen achtbaren 5ten Platz belegen.

Alle Rennboliden ziehen weiterhin ihre Bahn, da plötzlich helle Aufregung bei **Doris Jurgovsky**, die gerade den F 512 Spyder steuert. Nach einem verhältnismäßig harmlosen Abflug beschließt Nino Vaccarella, der Fahrer des Ferrari, im Cockpit auf Fehlersuche zu gehen. Kopfüber hängt er in der Fahrerzelle, mit den Beinen weit aus dem Cockpit baumelnd. Dass das bei den hohen Geschwindigkeiten nicht gut gehen kann, war klar, so fliegt er dann doch auch tatsächlich raus, der Ferrari rollt nun wie von Zauberhand gesteuert alleine weiter.

Die Zuschauer sind von den artistischen Einlagen begeistert, nur Doris findet keinen Gefallen daran. Der Teamchef wird mehrfach kurz angefunkelt und nach einem kurzen Boxenstop, bei dem Onno den Nino auf die Heckhaube platziert, ist dieser Dank der ihn nun umströmenden Frischluft bei Sinnen und dreht ruhig die letzten Runden, die Fans grüßend.



Dem Onno sein Nino verbessert die Fahrzeugbalance entscheidend und behält dazu den totalen Überblick . . .

Schnell nähert sich das Rennen dem Ende. Einige Teams machen nun noch einen Boxenstop, um die Mindestbodenfreiheit zu überprüfen.

fen: dann fällt nach sechs Stunden die Zielflagge:

1. **IG DSC West**, Ford GT 40 2.889,41 Rd
2. **Scuderia Siegen**, Porsche 917K 2.848,11 Rd
3. **Gießen Rookies**, Ferrari 512 Sp. 2.802,59 Rd
4. **No-Time-Racing**, Lola T 280 2.736,14 Rd
5. **Chaos-Köpfe**, Porsche 908/2 2.646,50 Rd
6. **Team Schlucke**, Porsche 908/3 2.645,27 Rd



Das Starterfeld der 6h von Siegen 2005 . . .

Insgesamt waren die ersten 6 Stunden von Siegen eine erfolgreiche Veranstaltung, die doch einiges an Spaß gebracht hat. Für das Catering sei an dieser Stelle noch einmal den Clubmitgliedern der Scuderia Siegen für die Vorbereitung gedankt - insbesondere **Doris**, die vormittags den Tresen übernahm und am Nachmittag **Bärbel Hütwohl**, welche extra zum Aushelfen kam, damit Doris das Rennen fahren konnte.

Im Rahmen der Siegerehrung erhielt jeder Teilnehmer eine Urkunde sowie jedes Team von den Rennleitern Onno Tiemens und Günter Benecke eine CD-ROM mit Bildern von Markenweltmeisterschaftsfahrzeugen, damit der nächste Einsatzwagen schon mal in Angriff genommen werden kann...

Der letzte Platz des Team Schlucke, das sich trotz mehrfacher Aufforderung seitens der Rennleitung und Mitfahrer nicht dazu bewegen ließ, sein verzogenes Fahrwerk zu richten und weniger offensiv zu fahren, wäre nicht nötig gewesen. Die zahllosen Abflüge beruhigten das Renngeschehen nicht gerade und auch das Material wurde nicht geschont. Teilweise konnten keine 3 Runden in Folge gefahren werden. Das ist schade, denn eigentlich ist das fahrerische Potential des Teams doch höher eingeschätzt worden.

Der fünfte Platz vom Team Chaos-Köpfe mit Oliver Gritzke, Hartmut Spormann und Stefan

Grellert ist eine tolle Leistung, gerade wenn man die Voraussetzungen bedenkt. Für alle drei Racer war die Siegener Bahn neu, für Stefan sogar der erste 124er- und Holzbahnkontakt überhaupt. Allzu viele 124er Metallfahrwerke hat Olli noch nicht gebaut, die Dickelreifen waren bisher gänzlich unbekannt. Und trotzdem, es ist ihm gelungen ein auf Antrieb fahrbereites Auto auf die Räder zu stellen. Die frühzeitige Anreise am Freitag hat sich ausgezahlt. Mit einem recht ordentlich vorbereiteten Auto gelang es dann auch, so manch erfahrenem Slotter gelegentlich Paroli zu bieten. Die Jagd nach persönlichen Bestzeiten führte leider dann doch zu Abflügen, derer das Team insgesamt noch deutlich zu viele hatte, um weiter vorne mitfahren zu können. Gerade im Langstreckenrennen zahlt sich doch ein sauberer Stil aus. Da fehlt es dann halt noch ein wenig an Rennerfahrung. Auch hat der Olli beim nächsten Mal bestimmt einen weiteren Satz Reifen im Koffer, dann sind bestimmt auch viele Runden mehr drin . . .

Der vierte Platz des Team No-Time-Racing wäre sicherlich nicht zustande gekommen, wenn der Mechaniker etwas mehr Zeit gehabt hätte, sein Auto abzustimmen. Das passiert das nächste Mal bestimmt nicht wieder, so kurzfristig noch eben ein Auto aufzubauen, gelle Harald; hattest aber die Schönste . . .

Onno als Teamchef wird das Reifenkleben üben. Schließlich haben die sich immer wieder ablösenden Gummis und die damit verbundenen Reifenwechsel doch so einige Runden gekostet . . .

Der zweite Platz der Scuderia Siegen freut deren Mitglieder um so mehr, als dass sie dem klassischen Porschegegner Ferrari die Hinterachse haben zeigen können . . .

Souverän der Gesamtsieg der IG DSC West: Zu der astreinen Vorbereitung gesellte sich das fahrerische Können von Dieter, Claus und Patrick. Es dürfte schwer werden, ihnen beim nächsten Mal den Sieg abzunehmen . . .

Jedenfalls freut sich die Scuderia Siegen darauf, erneut ein solches Rennen zu veranstalten.

Allgemeine Infos zum Club gibt's hier:

[Scuderia Siegen](#)

Trans-Am

4. Lauf am 14. August 2005 in Schwerte

Nach dem „Demolition“ Rennen in Siegen, gab's gestern ein entspanntes Rennen bei den Carrerafreunden Schwerte. Mit 16 Startern war die Schwerte Räumlichkeit gut ausgelastet.

Leider hatte außer der „Rennkugel“ Hans Bickenbach kein weiterer Schwerter Fahrer die Trans-Am Boliden aus der Vitrine genommen. Die Fahrzeugabnahme gestaltete sich relativ ruhig und nur 2 Autos mussten nachgestellt werden und so konnte pünktlich um 12 Uhr das Rennen der „kleinen“ Klasse gestartet werden.

Klasse bis 2 Liter . . .

Mit Olaf Lieske, einem Heimbahnfahrer um Michael Woitas, stand auch ein waschechter Rookie an der Bahn um sein erstes „echtes“ Rennen zu starten. Olaf bemühte sich sein Leihfahrzeug im Schlitz zu halten und nicht der Abflugkönig zu werden, ein Titel der auch von Willi Miebach und Martin Kranefuß angestrebt wurde. Ergebnis:

Andreas Rehm	124,12 Runden
Gerd Kestenus	116,51 Runden
Michael Moes	115,68 Runden
Dennis Grabow	113,22 Runden
Olaf Lieske	109,23 Runden

Im 2. Rennen fand mal wieder das alte Duell Woitas vs. Külpmann statt, welches Michael Woitas für sich entscheiden konnte. In den ersten Turns hatte Freddy Külpmann seinen „waidwunden“ Käfer zu oft neben der Bahn, so dass erst ab dem 3. Turn die Aufholjagd beginnen konnte. Ergebnis:

Michael Woitas	118,12 Runden
Jürgen „Skip“ Berster	117,67 Runden
Freddy Külpmann	113,14 Runden
Günter Grabow	111,17 Runden
Martin Kranefuß	105,73 Runden

Im letzten Rennen der „kleinen“ Autos war wieder das bekannte Starterfeld angetreten um die Platzierung für die „große“ Klasse zu festigen. Bis auf Hans Bickenbach kamen alle mit den alten Fahrzeugen. Hans hatte sich einen schönen Capri I aufgebaut und setzte ihn zum ersten Mal ein. „Das Auto fährt wie ein nasser

Schwamm“ O-Ton Hans B. was ihm in dieser Gruppe den 3. Platz einbrachte. Ergebnis:

Thomas Strässer	130,52 Runden
Dirk Schulz	129,61 Runden
Hans Bickenbach	122,59 Runden
Bernd Hämmerling	121,58 Runden
Thomas Schweizek	118,50 Runden
Willi Miebach	108,68 Runden

Klasse über 2 Liter . . .

Nach einer halbstündigen Pause, in der viel gefuttert, gepafft und noch mehr Unsinn gelabert wurde, ging's wieder auf die Piste.

Die letzten werden die ersten sein !!

So will es das Reglement und so starteten die 5 schlechtesten Fahrer der „kleinen“ Klasse mit den Fahrzeugen über 2.000ccm. Martin, Willi und Günter fuhren von Start weg wie entfesselt. Freddy hielt sich erst einmal aus allen Gemetzel raus und drehte im 2. Lauf so richtig auf. Die drei wehrten sich mit allen Kräften gegen den losgelassenen Camaro von Freddy. In den Umsetzpausen wurde lauthals über die Drehzahlmesser-Attrappe von Freddy's Camaro diskutiert. Von Ventilator bis Gegensprechanlage wurde alles vermutet. ☺

Ein technischer Defekt (Leitkiel) zwang Günter Grabow fast zur Aufgabe, jedoch die Finger seines Filius verhinderten schlimmeres. Die Autos der Fam. Grabow sehen nicht nur schön aus sondern sind auch technisch auf dem besten Stand. ☺ ☺ ☺ Ergebnis:

Freddy Külpmann	238,84 Runden
Martin Kranefuß	227,53 Runden
Willi Miebach	225,85 Runden
Olaf Lieske	199,87 Runden
Günter Grabow	185,68 Runden

Beim 2. Lauf hatte Siggie Jung den Rechner ins Nirvana geschickt und fast hätte alles auf einen Neustart hingedeutet aber wir konnten die Runden noch retten, editieren und locker weiterfahren.

Da Freddy in der ersten Gruppe war, hatte Michael Woitas ein leichtes Spiel das Rennen für sich zu entscheiden. Ergebnis:

Michael Woitas	240,62 Runden
Michael Moes	233,83 Runden
Jürgen Berster	227,68 Runden
Dennis Grabow	225,66 Runden
Gerd Kestenus	218,87 Runden

Der 3. Lauf wurde wie immer mit den üblichen Verdächtigen ausgeführt, wobei Hans Bickenbach seine Schmach vom 1. Lauf wieder glatt machen konnte. Thomas Schweizek war den Profis nicht gewachsen was er mit zahlreichen Abflügen unterstrich. Ergebnis:

Hans Bickenbach	253,74 Runden
Thomas Strässer	253,53 Runden
Dirk Schulz	249,35 Runden
Bernd Hämmerling	245,29 Runden
Andreas Rehm	239,87 Runden
Thomas Schweizek	229,07 Runden

Ein besonderer Dank geht an die Leute von den Carrerafreunden, die wie immer ein gutes Catering angeboten haben.

Der nächste Lauf (Nr. 5) findet am 18. September 2005 im Rahmen der American Racing Days in Wuppertaler Slotcar Heaven statt.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

DSC-West

3. Lauf am 20. August 2005 in Herzebrock

Tja Leute, vor dem Auftakt der DSC-West herrschte bei der ausrichtenden IG schon einige Skepsis vor, wie diese neue Serie im concours-allergischen Wilden Westen wohl akzeptiert würde . . .

Nach den erfolgreich absolvierten Rennen in Kamp-Lintfort und Siegen (23 bzw. 34 Starter) ist der Schleichende jetzt optimistisch, auch zum 3. Lauf in Herzebrock die magische „20“ zu knacken - tempora mutantur . . . ☺ ☺

Ein Grund für diese optimistische Grundhaltung ist der Fahrerstamm von rund 20 Slotraccern, welchen sich die DSC-West binnen kurzer Zeit erworben hat. Weitere Gründe sind das Ende der Sommerferien in NRW sowie die solide Basis, welche die DSC im Slotpoint im ostwestfälischen Herzebrock aufweist.

Die Heimascaris haben beim ersten Lauf zur DSC-Slotpoint ausreichend bewiesen, dass sie wissen, wo der Bartel den Most holt und dürfen zahlreich sowie selbstbewusst in das anstehende Rennen am kommenden Samstag starten . . .



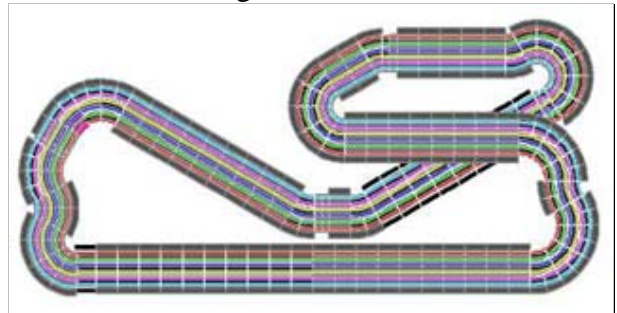
Starterfeld des 1. Laufs zur DSC-Slotpoint - ein starker Auftritt der Heimascaris . . . (Foto: P. Fischer)

Der Kurs

Die Strecke in Herzebrock dürfte zumindest den Vintage- und Trans-Am Fahrer geläufig sein, da beide Serien dort bereits gastierten. Die Schwierigkeitsgrade des Kurses sind nicht allzu hoch; dennoch sollten die Slotcars möglichst zuverlässig liegen, da erstmalig in der DSC-West auch gegenläufige Kurvenpassagen auf dem Programm stehen.

Als Ausgangsbasis für die weitere Suche nach der passenden Übersetzung hatten P. „Lightblue“ Fischer sowie Team S² eine Wegstrecke

um die 21,5mm vorgeschlagen, welche zuletzt auch von DiSo abgenickt wurde.



Der Kurs im Slotpoint - befahren entgegen dem Uhrzeigersinn . . .

Die Unterbringung.

Anreisen kann man mit dem Wohnmobil, Wohnwagen oder dem Zelt. Stellplätze sind auf dem Slotpoint Gelände reichlich vorhanden. Auch Sanitäre Anlagen inkl. Dusche stehen zur Verfügung.

Wer es etwas nobler mag, kann eines der nachfolgend aufgeführten Hotels vor Ort buchen:

Kevekordes Hotel Restaurant Partyservice

Clarholzer Straße 43
33442 Herzebrock-Clarholz

Fon (05245) 2338
Fax (05245) 180 078

Einzelzimmer 40 Euro inkl. Frühstück
Doppelzimmer 60 Euro inkl. Frühstück
(Sonderpreise Slotpoint)

Restaurant Hotel Reckord

Gildestraße 4
33442 Herzebrock-Clarholz

Fon (05245) 8414-0
Fax (05245) 8414-84

Einzelzimmer 52 Euro inkl. Frühstück
Doppelzimmer 83 Euro inkl. Frühstück

Der Kaffeesatz

Nachdem die ersten zwei Rennen mit dem Schleichenden und Uwe Schöler zwei unterschiedliche Tagessieger sahen, wird für Herzebrock ein geeigneter dritter Kandidat gesucht, um diese Serie fortzusetzen . . .

Frank Hermes hinterließ beim ersten Lauf zur DSC-Slotpoint einen starken Eindruck und fuhr einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg mit

dem Porsche 917K ein. Hoffen wir also, dass er nicht wirklich die abwegige Idee umsetzt und tatsächlich in Urlaub fährt . . . ☺ ☺



Porsche 917 K von Frank Hermes – überlegener Sieg beim 1. Lauf zur DSC-Slotpoint . . .

Mit **Hans-Georg Aulbur**, **André Brocke**, **Michael Brinkmann** sowie **Dennis** und **Günter Grabow** müssen weitere Lokalmatadore auf die Rechnung gesetzt werden, die den Kurs im Slotpoint in 30 Minuten ohne große Fehler und in flotter Fahrt absolvieren können. Hier werden sicherlich die Tagesform sowie die Beherrschung der Fahrzeuge der „kleinen“ GT- und Tourenwagenklasse die Rangordnung bestimmen. Mit den „Großen“ waren eigentlich alle dieser Jungs sehr flott und sicher unterwegs . . .

Altmeister **Patrick „Lightblue“ Fischer** war bei der DSC-Slotpoint mit dem einzigen echten Fahrzeug der GT- und Tourenwagen Klasse am Start und verzeichnete einen beeindruckenden 4. Rang - nur knappe 4 Runden hinter dem Tageszweiten. Wir sollten ihn also ebenfalls mit auf die Rechnung nehmen, insbesondere, wenn der lang erwartete GT40 Nachfolger endlich an den Start rollt . . .

Dann darf der aktuell Führende in der GT- und Tourenwagenklasse, **Dieter Sommer**, nicht außer Acht gelassen werden. Seine Corvette lief sowohl in Kamp-Lintfort als auch in Siegen überirdisch - warum also nicht auch in Herzebrock !? Ein Ersatz für den Ferrari 612P - ein Ford GT40 - wurde dazu auch bereits bei den Tests im Slotpoint gesichtet . . .

Weitere Kandidaten aus den Reihen der Top-Platzierten in der DSC-West sind die Herren Drevermann, Hütwohl und Körner. **Uwe „Dr. Evermann“** muss allein schon aufgrund seiner

großen Erfahrung und der gut gehenden Slotcars mit auf den Zettel. **Uli Hütwohl** hinterließ zuletzt in Kamp-Lintfort auf der Plastikschiene einen starken Eindruck und für **Björn Körner** ist der Slotpoint die zweite Heimat, in welcher er sicherlich die Grundlage für den Schlusspurt auf seiner Heimbahn im ScaRaDo legen will . . .

Bleibt Team S². **Der Schleichende** ist zuversichtlich, das Team auch in Ostwestfalen wieder in die erweiterten Top 5 zu bringen. **Der Renningenieur** stapelt wie üblich tief und vermag diese Einschätzung überhaupt nicht zu teilen. Derzeit bastelt man mit Hochdruck an mehr Concours Punkten für das Cheetah Coupé von JanS sowie an einer völlig neu aufgebauten Corvette Grand Sport, welche somit das fünfte Slotcar wäre, welches S² in der „kleinen“ Klasse an den Start bringt . . .



King Cobra II von Team S² in Siegen vorgestellt - eher ausgelegt für die Plastik Schiene . . . !?

Am Ende stehen wir immer die großen Unbekannten . . . Der Austragungsort in Ostwestfalen liegt in gut erreichbarer Nähe für die Jungs der DSC-Nord. Bis Hannover sind es nur rund 140 km, ins Oldenburgische etwa 175 km und selbst Hamburg liegt mit gut 275 km nicht außer Reichweite. Ob sich aber tatsächlich Nordlichter - nur eine Woche vor dem großen 5 Liter Rennen in Neumünster - auf den Weg in den nahen Süden machen . . . das kommende Wochenende wird's zeigen . . . ☺ ☺

Die Sachlage

Die DSC-West kennt für die aktuelle Saison ein Streichresultat; sowohl für die Wertung als auch für die Tombola beim großen Finale !! 15 Jungs haben bislang beide Rennen absol-

viert und für ein weiteres gutes halbes Dutzend ist davon auszugehen, dass sie im Slotpoint ihr Rennen Nr. 2 angehen werden, um sich ihre Chancen nicht zu verbauen . . .

Die **GT- und Tourenwagenklasse** sieht ein Triple - bestehend aus Dieter Sommer, JanS und dem Schleichenden - nur durch 6 Punkte getrennt in Front. Dahinter rangiert mit Patrick Fischer, Uwe Drevermann und Uli Hütwohl ein weiteres Verfolger-Triple, ebenfalls nur 6,5 Punkte auseinander . . .

Die Klasse der **Sportwagen, Prototypen und Can-Am** ist bislang von S² dominiert - es führt JanS vor dem Schleichenden. Dann folgen - oft nur mit einem Punkt Abstand - Björn Körner, Uli Hütwohl, Uwe Drevermann, Patrick Fischer, Jörg Stephan und Dieter Sommer. Zwischen Platz 3 und Platz 8 liegen aktuell nur 11 Punkte . . .

Die **Gesamtwertung** sieht ebenfalls Team S² vorn. Dieter Sommer, Uwe Drevermann, Patrick Fischer und Uli Hütwohl komplettieren hier die Top 6. Die drei Letztgenannten liegen wieder nur 3,5 Punkte auseinander.

Die Spannung hinsichtlich der Ergebnisse ist also allemal gegeben. Denn auch auf den Plätzen sieht es kaum anders aus . . .



Jörg Stephan's B.R.M. P154 errang beim 2. Lauf in Siegen den Titel „Best of Show“ und steht dementsprechend im Slotpoint nicht mehr zur Wahl . . .

Am Ende steht die übliche Aufforderung, eine formlose Vornennung bis Donnerstag Mitternacht abzugeben. Einerseits spart Euch das ein wenig Nenngeld und andererseits erleichtert es dem Slotpoint Team und der IG DSC-West die Planung für das anstehende Rennwochenende erheblich !!

Und wenn Ihr der Vornennung dann noch die mutmaßlich eingesetzten Slotcars zufügt, können sogar die bebilderten Fahrzeugpässe für Euch vorbereitet werden . . .

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

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Slotpoint
Quenhorner Str. 9
33442 Herzebrock

URL

www.slotpoint.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang

Zeitplan

Freitag, 19. August 2005

ab 15:00h freies Training - Ende offen

Samstag, 20. August 2005

ab 08:00h Training

ab 11:00h technische Abnahme / Concours

ab 13:00h Rennen

Historie

keine, da Premiere