

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 34 -

10. Oktober 2005

Editorial

Moin Folks . . . Action pur brachte das vergangene Wochenende - mit OGP in Mettmann, DPM und DSC-West Finale war gleich drei Mal Action angesagt . . .

Die Ausgabe 33 der „**WILD WEST WEEKLY**“ kann dies nur unzureichend abbilden. Neben Nicks Rückblick auf die Craftmans am vergangenen Sonntag in Köln geht's um das DSC-West Finale gestern im ScaRaDo sowie um die

Vorankündigung des DTM-Auftakts am kommenden Samstag im Neuwerk . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftmans Truck Series
6. Lauf am 2. Oktober 2005 in Köln
- DSC-West
4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund
- DTM
1. Lauf am 15. Oktober 2005 in Vohwinkel

Craftmans Truck Series

6. Lauf am 2. Oktober 2005 in Köln

geschrieben von Nick Speedman

Am ersten Sonntag im Oktober trafen sich die Truck-Racer zum vorletzten Lauf der Saison bei den Freunden des SRC Köln. Nezhir und seinen Mannen hatten nicht nur die Rennveranstaltung perfekt vorbereitet, sondern stellten auch ein Drittel des Starterfeldes.

Kompakt . . .

- Die Kölner nutzten Ihre Chance und belegten den zweiten und vierten Platz durch Nezhir + Ditmar.
- Manni Stork war diesmal ein überragender Sieger mit 5 Runden Vorsprung.

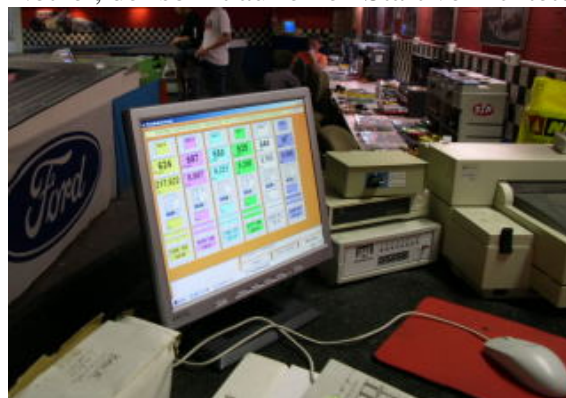


Einfahren und Gripp aufbauen . . .

Vorgeplänkel . . .

Wer in Köln die Nase vorne haben wird, ist eigentlich schon im Voraus sehbar. Es war für alle eine große Freude, dass die Kölner direkt mit sechs Fahrern am Wettbewerb teilnahmen.

Daher mussten einige Doppelstarts arrangiert und Leihwagen ausgehändigt werden. Dankenswerterweise wurde am Freitag bereits mit GP bereiften Fahrzeugen Grip auf die Bahn gefahren. Als Rennleiter fungierte Thomas Nötzel, der somit auf einen Start verzichtete.



an die neue Grafik der BEPFE wird man sich gewöhnen müssen . . .

Boxengasse . . .

Walter Schäfer übernahm wie so häufig die Aufgabe des technischen Leiters und prüfte mit großer Genauigkeit die vorgestellten Boliden. Keine gewollte oder unbewusste Unregelmäßigkeit entging den wachen Augen. Der Park Fermée füllte sich mit Fahrzeugen, so dass ab ca. 15:00h die erste Startgruppe auf die Reise gehen konnte.



die technische Abnahme erfolgt schnell und routiniert . . .

Truck-Race in 6 x 6 min. . .



die 6 Boliden aus der ersten Startgruppe . . .

Startgruppe 1 gebildet durch Jill Pasch, Ingo Vorberg, Nezh Durukanli, Ditmar Schortmann, Roger Schemmel und Tommy Eckel. Nezh gewann den Turn mit 239, 93 Rd. Wann Ditmar den Anschluss zu Nezh verloren hatte entzog sich der Beobachtung des Berichterstatters. Roger Schemmel konnte den dritten Platz sicher vor Tommy Eckel verteidigen.



das Fahrzeug auf der Spur 5 wurde als „Best of Show“ prämiert . . .

Die Startgruppe 2 startete mit Ingo Heimann, Bernd Hämmerling, Stefan Laub, Alfred Glasner, Markus Krings und Udo Schwellenbach. Konnte Udo seine Streckenkenntnisse in ein greifbares Ergebnis umsetzen. Die ärgsten Verfolger hießen Bernd und Markus. Für die Einsetzer wurde es jetzt auch noch zusätzlich schwierig, da Bernd und Udo einen ASE No:2 Ford fuhren. Die Startgruppe kam nicht an einigen Terrorphasen vorbei und nach 36 Minuten konnte Udo den Laufsieg mit 232,90 Rd.

und damit ca. eine halbe Runde vor Bernd verbuchen.



auch in dieser Startgruppe fuhren drei rot-weiße Chevies mit der Start No.: 6 . . .

Die Startgruppe 3 startete mit Manni Stork, Andreas Thierfelder, Volker Schulte, Justin Pasch, Walter Schäfer und Hermann Pasch. Wie so häufig träumt Andreas vom ersten Sieg. In KL + Moers hatte er bereits zwei zweite Plätze eingefahren. Und auch dieses Mal konnte er in der Anfangsphase auf Spur zwei mit Manni auf Spur eins gut mithalten. Aber nach dem ersten Spurwechsel riss der Sichtkontakt schnell ab und Manni fuhr auch diesmal deutlich mit 235,00 Rd. davon. Andreas musste in der Abrechnung seinen möglichen zweiten Platz an Nezh abgeben.

Ergebnis . . .

die TOP 5 in Kurzform M.Stork, N. Durukanli, A. Thierfelder. D. Schortmann, V. Schulte



das Siegerfoto . . .

Vorschau . . .

Jetzt ist Manni weiter unangefochten an der Tabellenspitze. Der 7. Lauf ist auch gleichzeitig der Endlauf und startet am 31.10.05 beim Autoteam Pasch in Moers. Erfreulich ist, dass sich einige wieder von dem Virus, Truck Race zu fahren, haben anstecken lassen. Damit hoffen wir auch zum letzten Lauf der Saison auf ein respektables Starterfeld. Unser Dank geht für Heute an die Veranstalter beim SRC Köln.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Craftmans](#)

DSC-West

4. Lauf am 9. Oktober 2005 in Dortmund

Jetzt ist sie schon wieder vorbei - die erste Saison der DSC-West. Kurz war sie - beginnend am 15. Mai 2005 und bereits nach 21 Wochen und 4 Rennen Geschichte . . .

Mit Skepsis wurde sie begonnen: Wer benötigt schon eine zehnte clubübergreifende Rennserie im Westen - und dann noch mit „hartem“ Concours !? Und mit Zufriedenheit wurde sie abgeschlossen: insgesamt 195 Starts bei 4 Rennen, rundum begeisterte Gesichter und alle Slotcars Intakt geblieben.

Aber greifen wir dem Finale nicht vor und lesen in Ruhe nach, wie die DSC-West Story 2005 ausging . . .

Kompakt . . .

- 24 Teilnehmer finalisieren die erste DSC-West aller Zeiten . . .
- heftiger „Spät-Sommer“ im ScaRaDo . . .
- „Aule“ im Fahrstuhl . . .
- Tombola vom Feinsten . . .

Strecke . . .

Adresse

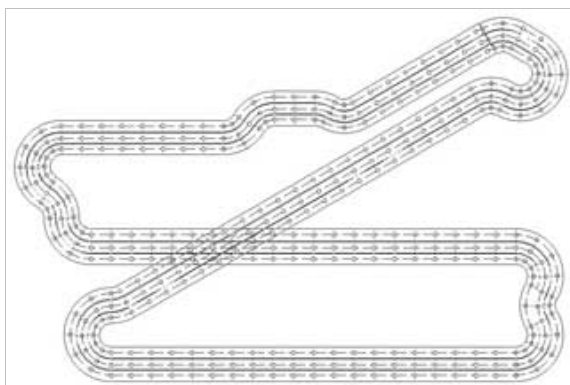
ScaRaDo
Köln-Berliner-Str. 75
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

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



ScaRaDo Track - flott, aber nicht ohne Tücke . .

Vorgeplänkel . . .

Die Jungs im ScaRaDo zählen zu den Wegbereitern des Fox Motors im Wilden Westen. Sowohl bei der Gründung der Vintage Slot Clas-

sic als auch bei der Einführung der Trans-Am Serie hatten sie ihre Finger im Spiel. Nur die DSC-West ist gänzlich ohne ScaRaDo Support ins Leben gerufen worden . . . ☺ ☺

Dennoch kam die DSC-West gerne nach Dortmund, um auf dem schnellen Kurs in Aplerbeck ihr Finale zu fahren. War doch den meisten Teilnehmern Strecke, Catering und Leute aus Veranstaltungen von Gruppe 245, Trans-Am und Vintage bestens bekannt . . .

Und Langeweile war ebenfalls nicht zu befürchten. Sowohl die ersten Drei der Serie als auch sämtliche Folgepositionen standen noch auszufahren . . .

Bereits das freie Training am Samstag Nachmittag belegte dies nachhaltig. Gut 10 Ambitionierte verbrachten einen sonnigen Nachmittag an der Strecke . . .

Slotcars und Technik . . .

Naturgemäß sind beim Finale nicht mehr so viele „Neuwagen“ zu bewundern wie beim Saisonauftakt. Dementsprechend hatte Concourschef Patrick Fischer endlich einmal ein leichteres Spiel im ScaRaDo. Dennoch gibt's das Ein oder Andere zu berichten:

Uli Hütwohl stellte einen Corvette Roadster vor, welcher gute 19 Punkte einheimste. Auch Sascha Laukotter hatte bei diesem Hersteller geordert - allerdings ein Coupé und schaffte auf Anhieb sogar 20 Punkte. Dieselbe Punktzahl schaffte auch Ronald Eidecker mit dem neuen Ferrari 340 Mexico. Gleich 4 neue Gesichter brachten selbstredend ebenfalls etwas Neues an den Start.



Eindrucksvolle Neuvorstellung - Corvette von Uli Hütwohl . . .

Dazu verbesserten sich Günter Grabow (Porsche 917K) und Dieter Sommer (dto.) auf volle 20 Punkte. Auch Michael Kaltenpoth brachte die unfertige Corvette Roadster auf 19 Punkte (mit Perspektive auf 20). Dass die Jungs nicht aufgeben, belegten weitere Teilnehmer, die ebenfalls ihre Slotcars aufrüsteten und so ihr Punktekonto in die Höhe brachten . . .

Technikchef JanS hingegen lief „volles Programm“ und wurde deshalb wieder einmal durch Freddy Külpmann und Ronald Eidecker unterstützt. Dabei knackte Björn Körner den einsamen Ali-Rekord mit den meisten Loops – immer nach der Devise: „die Slotcars waren doch das ganze Jahr immer OK !!“ . . . ☺ ☺

Rennen GT- und Tourenwagen . . .

Gefahren wurden in beiden Klassen die üblichen 6*5 Minuten. 24 Slotcars waren am Start. Die Gruppierung richtete sich nach dem Gesamtstand der Klasse. Gäste und schlechter platzierte Fahrer durften zuerst loslegen; die Entscheidung fiel hingegen erst in der letzten und schnellsten Startgruppe . . .

Den Auftakt in Startgruppe 1 machten folgende 6 Fahrer:

1. Laukotter, Sascha..... Chevrolet Corvette '68
2. Miebach, Willi Hemi Cuda
3. Heimann, Ingo Lancia D24
4. Rettler, Michael Ford Mustang
5. Simsek, Mehmet Chevrolet Corvette '58
6. Middeldorf, Andreas Porsche 911



geschonte 20 Concours Punkte - Chevrolet Corvette '68 von Sascha Laukotter . . .

Sascha Laukotter ließ es mit der neuen Corvette ruhig angehen. 20 Concours Punkte mussten halt geschont werden . . . ☺ ☺ Dennoch reich-

te es am Ende zum Sieg in der Startgruppe mit 169,50 Runden.

Nick Speedmann war hoch empört: „Immer, wenn ich in einer Kurve stehe, gibt's Terror!!“ Nick wollte auch einmal so richtig lang ausrollen. Ob dies aber der einzige Grund war, dass der schmale Lancia D24 sich um eine knappe Runde geschlagen geben musste !?

Michael Rettler zählte ebenfalls zum Team „hätte“ . . . hätten die Schleifer nicht mehrfach gerichtet werden müssen, hätte er locker die Startgruppe gewonnen. So blieb für den Mustang nur Platz 3 mit 168,56 Runden - nur 10 Teilstriche hinter Nick.

Mehmet Simsek bewegte die Corvette im ungewohnten Maßstab ruhig und sicher - und konnte mit guten 167,37 Runden mehr als zufrieden sein.

Willi Miebach setzte seinen eigenen Hemi Cuda ein und absolvierte problemlose 161,12 Runden - nicht schlecht für einen alten Mann, der bald in (Un-)Ruhestand gehen will . . ☺ ☺ Blieb Rang 6 für Andreas Middeldorf., der sein erstes Rennen im ScaRaDo und in der DSC-West absolvierte.

Startgruppe 2 bot folgende Stars:

1. Eidecker, Ronald Ferrari 340 Mexico
2. Körner, Björn..... Cheetah Roadster
3. Schweizek, Thomas Ferrari Dino 246 4 GT
4. Külpmann, Freddy Cheetah Coupé
5. Grabow, Dennis Chevrolet Camaro
6. Brocke, André Alpine A110

Heimascari Björn Körner ließ die Cheetah fliegen und absolvierte tolle 181,56 Runden. Das war eine 1A Messlatte für den Rest des Feldes. Eine etwas zu hohe Fehlerrate kostete Björn jedoch einige zusätzliche Runden . . .

Thomas Schweizek ließ den Dino 246 GT am Samstag Abend noch kurz durch die S² Revision laufen. Das zahlte sich aus: 176,88 Runden - bis dahin Rang 2.

Selbst Freddy Külpmann hatte mit der Cheetah das Nachsehen. Mehr als 173,37 Runden waren nicht drin.

Auf Rang 4 dieser Gruppe folgte Dennis Grabow mit dem Camaro und 167,58 Runden.

André Brocke - in Herzebrock noch toll mit der Alpine A110 unterwegs - hatte technische Probleme: der Vorderachsträger löste sich. Die erforderliche Instandsetzung ließ nur 161,88 Runden zu.



Trans-Am Chef auf Abwegen !? - Cheetah Coupé von Freddy Külpmann . . .

Blieb Ronald Eidecker mit dem neuen 20-Punkte Ferrari 340 Mexico. Der ABC Brienza Body war arg schwer geworden, sodass nur vorsichtig zurück gelegte 160,34 Runden mit dem schmalen Flitzer möglich waren.

Die dritte Startgruppe bot spannenden Sport in folgender Zusammensetzung:

1. Stephan, Jörg..... Ford Mustang
2. Fischer, Jörg..... Chevrolet Corvette '53
3. Kaltenpoth, Michael Chevrolet Corvette
4. Schott, Kai-Uwe Ferrari 275 GTB
5. Grabow, Günter Cheetah Coupé
6. Aulbur, Hans-Georg Chevrolet Corvette GS

Hans-Georg Aulbur ging am Samstag ins Trainingslager - und kassierte die Rendite am Sonntag. Mit 182,51 Runden war seine Corvette Grand Sport neuer Spitzenreiter.



Ein Alfaristi geht fremd - Ferrari 275 GTB von Kai-Uwe Schott . . .

Jörg Fischer konnte mit seiner Corvette Roadster dieses Tempo nicht gehen. Dennoch waren 175,12 Runden eine solide Leistung - und zwar erneut ohne technische Probleme . . . ☺ ☺

Michael Kaltenpoth hielt sich in Jörg's Windschatten und vollendete das Corvette Triumvirat mit 174,62 Runden.

Günter Grabow runzelte die Stirn ob des knappen Rückstands auf die letztere Corvette. Der ersten Cheetah in der Gruppe fehlten nur 26 Teilstriche.

Kai-Uwe Schott hatte ein wenig aufgerüstet und auf Ferrari V12 Power gesetzt. Der 275 GTB lief prima und Kai-Uwe endete etwas unglücklich auf Platz 5 dieser Startgruppe. Auch ihm fehlten nur eine halbe Runde auf Günter.

Jörg Stephan hatte mit dem Mustang etwas zu wenig trainiert und kam nur auf 168,40 Runden. Platz 6 . . .

Es folgte das Finale um den Gruppensieg:

1. Schaffland, Jan Cheetah Coupé
2. Sommer, Dieter Chevrolet Corvette '68
3. Schaffland, Ralf Chevrolet Corvette GS
4. Fischer, Patrick Datsun 240Z
5. Drevermann, Uwe Cheetah Coupé
6. Hütwohl, Uli Chevrolet Corvette

Dieter Sommer brannte mit der Corvette ein Feuerwerk ab, welchem JanS mit der Cheetah nicht zu folgen wusste. In der 2. Rennhälfte geriet Dieter überflüssigerweise auf der Strecke mit Patrick in Konflikt, sodass JanS vor der letzten Spur auf eine halbe Runde auf die Corvette aufschließen konnte. Am Ende entschied JanS' höhere Fehlerrate am heutigen Tag das Rennen. Dieter brachte 189,88 Runden zustande und JanS nur 189,11 Runden . . .

Auch der Schleichende vermochte Dieter nicht zu folgen und etablierte sich mit der Grand Sport locker auf Platz 3 - selbst die vertändelte letzte Spur änderte daran nichts (184,34 Rd.).



Team S² mit vier verschiedenen Chassisfabrikanten in der DSC-West; hier die Nr.4 - Corvette GS des Schleichenden . . .

Uli Hütwohl setzte die neue Corvette effektiv ein und überflügelte im letzten Heat sogar noch Patrick Fischer, der am Schluss in Linkskurven mit dem Fahrverhalten des 240Z zu kämpfen hatte. Uli 182,50 - Patrick 182,37 Runden . . .

Uwe Drevermann erwies sich einmal mehr als Pechvogel. An der Cheetah löste sich das Motorritzel, was Uwe ca. 6 Runden kostete. Mit 173,13 Runden war ein deutlich besseres Ergebnis beim Teufel . . .

Nach Addition der Concours Punkte sahen die Top 6 wie folgt aus:

D.Sommer - JanS - Schleichender - H.G. Aulbur - U.Hütwohl - P.Fischer

Die Gesamtwertung der GT- und Tourenwagen-Klasse entschied somit Dieter Sommer klar (mit einem halben Punkt Vorsprung !!) für sich. 1 Rennsieg und 2 zweite Plätze reichten dazu knapp aus.

JanS (mit 2 Rennsiegen) musste sich mit Platz 2 zufrieden geben. Es folgen der Schleichende auf Rang 3 sowie Patrick Fischer, Hans-Georg Aulbur und Uli Hütwohl auf den Plätzen . . .

Rennen Sportwagen, Prototypen und Can-Am . . .

Auch in der „offenen“ Klasse wurden die 24 Teilnehmer in Reihenfolge des aktuellen Gesamtergebnisses gestartet. Die Führenden in der Serie bildeten dabei erneut die letzte Startgruppe - die Entscheidung im Kampf um den Titel - in dieser Klasse und in der Gesamtwertung - sollte also erst ganz zum Schluss fallen.

Die erste Startgruppe setzte sich wie folgt zusammen:

1. Laukotter, Sascha.....Porsche 917K
2. Miebach, WilliPorsche 908/03
3. Heimann, IngoLotus 30
4. Rettler, MichaelFerrari 612P
5. Simsek, MehmetPorsche 906
6. Middeldorf, Andreas.....Porsche 917K

Michael Rettler nahm Rache für die kleine Klasse und drosch den 612P unumstritten an die Spitze. 186,40 Runden waren ein Wort !!

Sascha Laukotter lag mit dem Porsche 917K weit zurück, konnte sich aber knapp vor seinem Erzrivalen Ingo Heimann mit Lotus 30 halten. Sascha 177,63 vs. 176,88 Runden.

Mehmet Simsek platzierte den Porsche 906 im

luftleeren Raum auf Platz 4; seine 172,64 Runden boten ausreichend Abstand nach hinten.



Ansprechende Leistung für's erste Mal - Porsche 906 von Mehmet Simsek . . .

Dafür machten es Andreas Middeldorf (917K) und Willi Miebach (908/03) extrem spannend. Andreas hielt sich mit 161,88 Runden nur eine halbe Runde vor dem Gentleman Driver Willi.

Die zweite Startgruppe umfasste viele der Teilnehmer, welche bislang zwei Mal an den Start gegangen waren:

1. Eidecker, Ronald McLaren M8B
2. Külpmann, Freddy..... Lola T160
3. Schweizek, Thomas..... Ford GT40
4. Grabow, Dennis..... Chaparral 2C
5. Schott, Kai-Uwe Alfa 33/3
6. Brocke, André Ford GT40

André Brocke belegte beim letzten Lauf in Herzebrock einen tollen 2. Platz. Daran wollte er nun im ScaRaDo mit 189,57 Runden gleich wieder anschließen. Man durfte gespannt sein, ob das klappen würde . . .



Zweiter dieser Klasse in Herzebrock; und heute !? - Ford GT40 von André Brocke . . .

Kai-Uwe Schott hatten den Alfa 33/3 nicht nur im Concours aufgerüstet. 177,49 Runden

reichten ihm, um auf Platz 2 dieser Gruppe zu fahren (bis dahin Rang 4 insgesamt).

Um nur 14 Teilstriche musste sich ihm Thomas Schweizek mit dem GT40 geschlagen geben. Viel enger geht's kaum . . .

Zu Dennis Grabow mit dem Chaparral 2C war der Abstand dann schon größer (175,11 Runden).

Und Trans-Am Chef Freddy ließ sich auf seiner Heimbahn außergewöhnlich viel Zeit. Nur 167,96 Runden waren weniger als erwartet; aber Freddy meinte, er wolle die anderen auch einmal vorne fahren lassen . . . ☺ ☺



Die Carrera Bahn in 1:24 unterwegs - McLaren M8B „Autoworld“ von Ronald Eidecker . . .

Ronald Eidecker hatte heftig den 50. Geburtstag eines Bekannten gefeiert. Das bekam dem Rennergebnis überhaupt nicht - auf die 162,51 Runden hätte die Rennleitung evtl. den Restalkoholgehalt schlagen sollen . . . ☺ ☺

Die dritte Startgruppe sah folgende Folks am Drücker:

1. Drevermann, Uwe.....Ford GT40
2. Grabow, GünterPorsche 917K
3. Kaltenpoth, MichaelFord GT40
4. Fischer, Jörg.....Ford GT40 Mk IIB
5. Körner, Björn.....McLaren M8A
6. Aulbur, Hans-GeorgFord GT40

„That man“ Aule war heute Nachmittag wie beflügelt unterwegs. Nach Platz 4 in der kleinen Klasse legte er mit dem GT40 blitzsaubere 189,50 Runden hin und verfehlte den bis dahin geltenden Bestwert von André Brocke nur um 7 Teilstriche . . . !!

Björn Körner kam mit dem McLaren besser zurande als mit der Cheetah, zog aber dennoch kein glückliches Gesicht. Ob 188,11 Runden seinen Erwartungen nicht entsprachen, ist nicht überliefert . . .



Zu Hause im ScaRaDo, aber stärkste Leistung in Siegen !? - McLaren M8A von Björn Körner

Auch Günter Grabow ließ sich nicht lumpen und legte 187,37 Runden auf das Plastik Parkett. In dieser Gruppe vielleicht „nur“ Rang 3, aber so viele Bessere sollten nicht mehr folgen . . .

Jörg Fischer strahlte hingegen über alle „Backen“: der GT40 rannte solide 185,38 Runden, was ihn am Ende noch vor seinen hellblauen Bruder spülen sollte. Damit war für Jörg der Tag gerettet . . . ☺ ☺

Uwe Drevermann hatte mit seinem GT40 am Freitag Abend noch beim Oldie GP in Mettmann gegläntzt. Aber ganz so toll wie dort war der Ford in Dortmund nicht unterwegs. 181,88 Runden kamen zusammen. Platz 5 in dieser Gruppe . . .

Bleibt Michael Kaltenpoth, der mit dem GT40 ein Fernduell gegen seinen ewigen Rivalen Jörg Stephan fahren musste. Jörg hatte es in die 4. Startgruppe verschlagen. Ob die gefahrenen 175,96 Runden ausreichen würden, dem Jörg erneut eine Nase zu drehen !? Lesen wir 'mal nach . . .

Diese Startgruppe - die Nr. 4 - sollte den Tag und die Saison entscheiden:

1. Schaffland, Jan Porsche 917/10
2. Schaffland, Ralf..... King Cobra II
3. Sommer, Dieter Porsche 917K
4. Fischer, Patrick..... Ford GT40
5. Hütwohl, Uli..... Matich SR3
6. Stephan, Jörg Porsche 917K

Fangen wir mit dem fernduell an. Jörg Stephan war mit dem 917K gut unterwegs. Nur mochten die Schrauben zur Karosseriebefestigung nicht halten und mussten verschiedentlich nachgezogen werden. Erst Uwe Drevermann löste diese Aufgabe nachhaltig . . . ☺ ☺ Damit

war's eigentlich aus mit dem Fernduell: 173,88 Runden waren zu wenig, um hier vorne zu sein . . .



Schrauben los, Fernduell entschieden - Porsche 917K von Jörg Stephan . . .

Der Hellblaue (Patrick) muss wohl für 2006 einmal ein neues Slotcar für die große Klasse bauen. So schön der Datsun 240Z auch läuft; mit dem GT40 ist irgendwie kein Dixie zu stürmen . . . 183,56 Runden waren nur ein Runde mehr als mit dem 240Z - und der hatte bekanntlich massive Probleme . . . Platz 5.

Uli Hütwohl war da mit dem Matich besser aufgestellt und war ob zurück gelegter 186,02 Runden sehr zufrieden . . .

Zufrieden war der Schleichende nicht. Erst blieb am Start eine Runde liegen, als die King Cobra nicht anlaufen wollte - dann lagen die Kollegen im Weg und ein Einsetzer, der sich auf dem Track abstützte wurde „überfahren“. So läpperten sich die Zeitverluste, dass am Ende nur müde 187,34 Runden heraus kamen . . .

Blieb der Kampf um den Titel - in dieser Klasse und überhaupt. Den sollten erneut JanS und Dieter Sommer austragen. Einfache Regel: wer vorne fährt gewinnt. Und vorne fuhr zuerst einmal Dieter. Der 917K bekam im Training einen S² Motor spendiert und rannt seitdem recht flott . . . Nach 3 Heats konnte JanS gleich ziehen; aber zum Ende hin behielt Dieter die Nase um eine knappe Runde vorn . . .

Die Addition der Concours Punkte brachte wenig Änderung in den Top 6.:

D.Sommer - JanS - A.Brocke - H.G.Aulbur - G.Grabow - Schleichender

Die Gesamtwertung Klasse „Sportwagen, Prototypen und Can-Am“ ging damit ex-aequo an Dieter Sommer und JanS, die beide auf 196,5

Punkte kamen. Der Schleichende komplettiert das Treppchen und erzielte 188,5 Punkte. Hans-Georg Aulbur eroberte noch Platz 4 und ließ Björn Körner sowie Günter Grabow nur die Ränge 5 und 6 . . .

Die Tagesgesamtwertung für diesen 4. Lauf errang eindeutig Dieter Sommer mit 2 Siegen. Zum vierten Mal in Folge belegte JanS den Rang 2. Als Überraschung schlechthin schob sich Hans-Georg Aulbur auf den dritten Platz vor - noch vor dem Schleichenden. Uli Hütwohl und Björn Körner belegten die Ränge 5 und 6.



Germany, 20 Points - beflügelter Ford GT40 als Erstlingswerk von Hans-Georg Aulbur . . .

Ende . . .

Der letzte **Tagessieger** der Saison erhielt wie üblich eine Lithografie. Als vierter Preisträger trug sich heute erneut Dieter Sommer in die Siegerlisten ein.



Die Kandidaten - Fuhrpark für den Preis „Best of Show“ . . .

Auch der Titel „**Best of Show**“ wurde zum vierten Mal vergeben und mit einer weiteren Lithografie belohnt. Den Schlussakkord setzte

Ronald Eidecker mit dem Ferrari 340 Mexico, womit die DSC-West drei unterschiedliche Preisträger in dieser Saison zu verzeichnen hatte; Ronald schaffte als Einziger das Double.



Schon wieder ! - Ferrari 340 Mexico sichert Ronald Eidecker den zweiten „Best of Show“ . . .

Es folgt die große Schluss-Siegerehrung inkl. ebenso großer Tombola. Exakt 22 Sponsoren hatten zum Gelingen Letzterer beigetragen (vgl. Liste am Ende des Berichtes). Der herzliche Dank aller Teilnehmer ist ihnen gewiss !!



Die Strecke - Preise für die Tombola von 22 Sponsoren . . .

Der Gesamtsieg der ersten DSC-West ging an Dieter Sommer. Platz 2 blieb für JanS und der dritte Rang dem Schleichenden. Hans-Georg Aulbur fuhr mit der tollen Leistung vom Tage fahrstuhlartig auf Platz 4 vor und verdrängte Patrick Fischer noch auf Gesamtrang 5. Uli Hütwohl sicherte mit dem heutigen Schlusspurt endgültig Rang 6 !!

Die Top 10 komplettierten Uwe Drevermann, Björn Körner, Jörg Stephan und Michael Kaltenpoth . . .

Der Fairnesspreis der DSC-West ging verdienstermaßen an Uli Hütwohl. Den Preis „Rookie of the Year“ nahm Hans-Georg Aulbur entgegen, der André Brocke nur knapp auf Distanz hielt . . .



Die Preise - Urkunden & Co für die Top 3, den Rookie und den Faisten . . .

Der Dank geht an die Jungs vom ScaRaDo, die wie immer perfekte Gastgeber waren und für einen rundum gelungenen Rahmen beim DSC-West Finale sorgten !! Dietmar war federführend im Catering und wurde von Uwe prima unterstützt. Björn, Uwe und Freddy kümmerten sich um die Zeitnahme. Herzlichen Dank Euch, Jungs !!

Uwe Pfaffenbach sorgte mit einem neuen, faltbaren Diorama für eine mehr als ansprechende Fotokulisse, um die schönen Slotcars in Szene zu setzen !! Vielen Dank Uwe für die termingerechte Fertigstellung !!



Luftaufnahme vom faltbaren Diorama - die Details erfordern einen eigenen Bericht; und nicht alle sind jugendfrei . . . ☺ ☺

Fazit . . .

Die erste Saison der DSC-West sah viele Superlative:

- Einen Rookie als ersten und zweifachen Preisträger „Best of Show“ . . .
- Die kürzeste Bauzeit für ein DSC-Slotcar - Samstag Nachmittag den Kit gekauft, Sonn-

tag Früh pünktlich um 9:00h zum Training am Start . . .

- Einen Rookie, der bereits in seinem 2. Lauf zwei Mal 20 Punkte im Concours hinlegt . . .
- Den frischesten Klarlack - bei der Concours Bewertung wurden noch Fingerabdrücke hinterlassen . . .
- 3 verschiedene „Best of Show“ Preisträger - Ronald Eidecker, Jörg Stephan und Kai Schaffranek . . .
- Den allerletzten Zuspätkommer - atemlos ca. 20 Minuten vor dem offiziellen Rennstart eingetroffen . . .
- Ein Routiniers-Team mit insgesamt 37 DSC-Starts mit den meisten „Loops“ in der technischen Abnahme . . .
- Den jüngsten Technikchef, welcher cool diese und viele weiter „Loops“ einleitete . . .
- Einen weiteren Rookie, der gleich auf Platz 3 einer Tageswertung vor fuhr . . .
- 3 verschiedene Tagessieger - Schleichender, Uwe Schöler und gleich zwei Mal Dieter Sommer . . .
- 51 Starter mit 195 Slotcars bei 4 Rennen. Und scheinbar ein ganze Menge davon wollen in 2006 wieder mitmischen . . . ☺ ☺

Das Fazit der IG DSC-West zur Premieren-Saison fällt durchgängig positiv aus. DSC auf der Hartplastikschiene funktioniert ohne Einschränkung !! Die IG war ob Quantität (Teilnehmerzahl) und Qualität (Concours, Rennen und Fairness) hoch zufrieden und sprach bei der Siegerehrung allen Startern ein dickes Lob aus . . .



Merkwürdige Sichtweise - beide Klassen der DSC-West stehen einander gegenüber: „mach' doch 'mal Strom auf die Bahn !!“ . . . ☺ ☺

Glaskugel . . .

Auch in 2006 wird es wieder eine DSC-West geben. Es bleibt bei 4 Rennen, welche erneut zwischen Mitte Mai und Ende September ausgetragen werden. Auch der regionale Ansatz mit Rennen jeweils in der Mitte, im Westen, im Süden und im Osten von NRW wird unverändert fortgesetzt. Die Termine stehen fest, die Austragungsorte auch.

Im Unterschied zur abgelaufenen Saison rückt der Lauf in Kamp-Lintfort auf den Herbst Termin. Die Begründung ist plausibel: hier wird die DSC-West ihren Lauf zum DSC-Cup ausgetragen. Dafür wird der Auftakt in der Mitte gefahren. Siegen im Süden bleibt bei Anfang Juli und Herzbrock im Osten bei Mitte August . . .

Um die Wartezeit bis zum Frühjahr 2006 ein wenig zu überbrücken, wird unter DSC-West Regie am 18. Februar 2006 ein Teamrennen für 2 Fahrer mit ≥ 2 Stunden Fahrzeit ausgetragen. Der Name dieser Veranstaltung lautet **Wild West Team Classics**. Ihr Austragungsmodus orientiert sich weitgehend am 5-Liter-Rennen - jedoch sind sämtliche Fahrzeuge teilnahmeberechtigt, deren Vorbilder in der Marken-WM starteten. (vgl. ausführlich die [Web-Seite der WW Team Classics](#)).

Als nächsten Termin sollte man das **DSC-Mitte Finale in Siegen am 19. November 2005** notieren. Dieses Rennen ist gleichzeitig das Finale des DSC-Cup.

Für die DSC-West geht's mit der o.a. **Wild West Team Classics am 18. Februar 2006** im ScaRaDo weiter.

Der Auftakt der eigentlichen DSC-West 2006 ist dann am **13. Mai 2006 im Neuwerk**. Diese Strecke wechselt sich künftig jährlich bei der WW Team Classics und dem DSC-West Lauf mit dem ScaRaDo ab.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DSC-West](#)

Sponsoren



[Car-On-Line](#)

Dag-Tool

[Slotfreaks](#)



[eMail - K.H.Hornberg](#)

Fischer - Modellbau
 Profiprodukte für die Modellbauindustrie
 Slotracing Teile und Zubehör

[Fischer-Modellbau](#)

Manfred Förster

Motorsport-Fotoarchiv
 Tel. 02463 / 1870

[eMail - M.Förster](#)



[GD-Cartuning](#)



[H+T Motor Racing](#)



[Jens Scalercing](#)



[Motor Modern](#)



[Meister Service Dienst](#)



[Phoenix Racecars](#)



[Rennserien West](#)



[Schöler Slotcarchassis](#)



[Skipspeed](#)



[Slotcars-Fehn](#)



[Slotpoint](#)



[slotvision](#)



[Team Fumi](#)



[Umpfi's Slotbox](#)



[Das Werk](#)

DTM

1. Lauf am 15. Oktober 2005 in Vohwinkel

Die abgelaufene DTM Saison 2004/2005 sah mit dem Auftakt in Schwerte und der „Langstrecke“ im ScaRaDo gleich zwei Highlights; nicht nur Teilnehmerzahlen > 20 sondern auch spannende, gut besetzte Rennen waren zu verzeichnen. Die drei restlichen Rennen waren etwas weniger gut besucht, aber immer noch spannend ausgelegt.

In der Klasse „alte DTM“ (bis Vorbildbaujahr '92) wurden die Jag wirksam eingebremst, sodass auch 635er und Supras wieder vorne mitmischen konnten. Am Ende gewann SteBolz zwar mit dem XJS, aber zumindest die beiden Jans konnten ihm ab und an Paroli bieten . . .



Der Champ der „alten DTM“ 2004/5 - Jaguar XJS von SteBolz . . .

Die „neue DTM“ sah hingegen drei Sieger, darunter sogar einmal einen Mercedes CLK. Grundsätzlich schien aber der Calibra das Maß der Dinge zu bleiben - der Bolz Clan gewann die große Klasse im Doppelpack (und ein großes Taschentuch für Werner) . . .



Noch'n Bolz . . . der Sieger Calibra der „neuen DTM“ 2004/5, ebenfalls von SteBolz . . .

Jedenfalls sah Serienchef Patrick Fischer keine Notwendigkeit, für die Saison 2005/6 etwas Gravierendes zu ändern. Sowohl die Concours Wertung als auch das technische Reglement blieben unverändert . . .

Auch bei den Strecken tat sich nicht viel. Die „Heimbahn“ Neuwerk löste Herzogenrath ab - ansonsten bleibt's bei den Kursen in Solingen, Schwerte, Dortmund und Wuppertal. Auch die Langstrecke wird wieder im Dortmunder ScaRaDo ausgefahren . . .

Konstanz aller Orten also . . . ☺ ☺

Kaffeesatz . . .

Bleibt die Frage nach dem Kaffeesatz. Dass Doppel-Bolz erneut zu den Favoriten zählt, ist anzunehmen. Da sich im Reglement nichts geändert hat, wird aber Werner wohl nicht erneut ein großes Taschentuch erringen . . . ☺ ☺



Das Corpus Delicti - keine Chance auf Wiederholung für Werner in 2005/6 . . . !?

Andi Baum, der sich in der abgelaufenen Saison zum schärfsten Bolz-Jäger entwickelte und sogar ein Rennen der „neuen DTM“ gewinnen konnte, wird wohl ebenfalls wieder am Start sein. Auch sein Teampartner aus der GT/LM, Junior Dennis Hesse ist mit von der Partie. Er hat im vergangenen Jahr in 245 und GT/LM einiges gelernt, sodass auch Dennis mit zum erweiterten Favoritenkreis zu zählen ist.



Der Sieger CLK aus dem ScaRaDo - mit Andi Baum am Regler . . .

Dann wird sicherlich die Neuwerk-Truppe ein gewichtiges Wort um die Vergabe des Titels mitsprechen wollen - allen voran die Routiniers Patrick Fischer und Andreas Leben. In der zweiten Reihe stehen sicherlich Andrea Fischer und der große Angler angriffsbereit. Gerade im Neuwerk sollten diese Zwei ver-

Für das Auftaktrennen hier schon mal die erforderlichen Infos:

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

URL

www.lightblue-racing.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

schärft im Auge behalten werden.

Wie aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen verlautet, plant der große Angler sogar den Angriff auf die magische 25 Concours Punkte Grenze . . . wenn das man gut geht . . . ☺ ☺

Eher mager sieht's mit dem Engagement von Team S² aus. Frühestens zum 3. Lauf darf mit dem Eingreifen der zwei DTM-Fahrer der ersten Stunde gerechnet werden . . .

Bei vielen anderen Aspiranten ist eine Woche vor dem Saisonstart noch reichlich unklar, wo die konkrete Absicht beginnt und die Absichtsweltmeisterei aufhört - lassen wir uns also einmal mehr überraschen, wer am 15. Oktober 2005 um 12:30h im Neuwerk an der Startlinie zum Qualifying steht . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / DTM](#)

Zeitplan

Freitag, 14. Oktober 2005

ab 18:00h freies Training
ab 20:00h Concours Wertung

Samstag, 15. Oktober 2005

ab 09:00h Bahnöffnung und freies Training
ab 10:30h technische Abnahme und Concours Wertung
ab 12:30h Qualifikation „alte DTM“
ab 13:00h Rennen „alte DTM“
anschließend Rennen „neue DTM“

Historie

keine, da Premiere