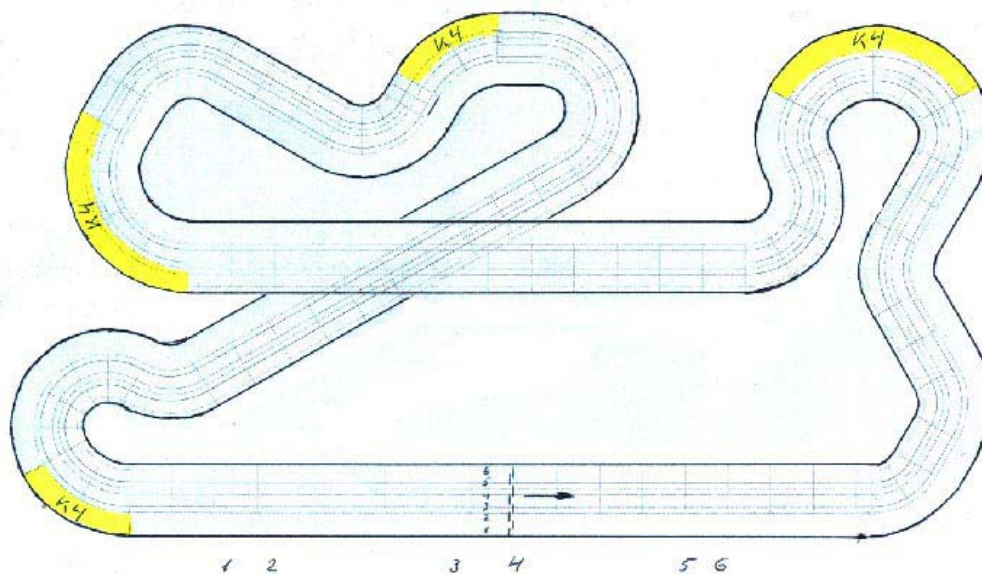


DTM 2004 / 2005 - 1. Lauf in Schwerte

Adresse Carrera Freunde Schwerte
Hellpöthstr. 12
58239 Schwerte

URL..... www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke 6-spurig, Carrera, 30,26m lang



Zeitplan **Freitag, 29. Oktober 2004**
ab 18:00h freies Training

Samstag, 30. Oktober 2004
ab 09:00h Training
ab 10:30h technische Abnahme
ab 12:30h Quali
ab 13:00h Rennen

Historie **DTM bis 1992**

DTM bis 1992		2003 (10 Starter)	
1. Christians, Ralf	Jaguar XJS	211,62	
2. Fischer, Patrick	Jaguar XJS	204,10	
3. Wondel, Marcel	BMW 635 CSi	211,12	
4. JanS	BMW 635 CSi	197,11	
5. Leben, Andreas	BMW 635 CSi	200,48	

2002 (17 Starter)		
1. Zingel, Uwe	Jaguar XJS	173,12
2. Bolz, Stephan	BMW 635 CSi	172,75
3. Bolz, Werner	BMW M3	167,49
4. Quadt, Hans	BMW 635 CSi	164,26
5. Durunkanli, N.	BMW 635 CSi	163,87

DTM ab 1993		2003 (17 Starter)	
1. Wondel, Marcel	Opel Calibra	230,49	
2. Christians, Ralf	Opel Calibra	218,68	
3. JanS	Mercedes CLK	218,81	
4. Jung, Siggi	Opel Calibra	225,47	
5. Fischer, Patrick	Mercedes C	216,61	

2002 (18 Starter)		
1. Zingel, Uwe	Opel Calibra	222,39
2. Bolz, Stephan	Opel Calibra	221,39
3. Nötzel, Thomas	Opel Calibra	218,09
4. Michels, Bernd	Opel Calibra	216,83
5. Bolz, Werner	Mercedes C	216,12

Training

Einerseits sind die Trainingsmöglichkeiten in Schwerte begrenzt, da hier normalerweise nur Planreifen gefahren werden (Artenschutz für die 1:32er). Andererseits muss der Kurs am süd-östlichen Rand des Ruhrgebietes eigentlich nicht mehr extensiv trainiert werden - man kennt ihn halt.

Am Freitag Abend - der einzigen Trainingsmöglichkeit mit „richtigen“ Reifen - ging's recht gemächlich zu. Ein knappes Dutzend Racer fand sich ein und verbrachte erst etliche Zeit im Stau auf der A1 und anschließend den gemütlichen Trainingsabend in den Räumlichkeiten der Carrera Freunde. Besondere Vorkommnisse - keine !

Am Samstag Früh warteten bereits ein gutes halbes Dutzend Racer auf den Mann mit dem Schlüssel - Andreas Rohmann. Nach akrobatischer Kletterpartie von ihm gab's pünktlich um 9:00h Strom auf der Bahn.

Das Training verlief - obwohl zahlreiche Neulinge anwesend waren - sehr entspannt und gesittet. Irgendwie schien wirklich kaum jemand ernsthaften Trainingsbedarf aufzuweisen. Da die Concours Wertung einige Zeit in Anspruch nahm, widmeten sich viele Racer lieber den Benzingesprächen und dem Essen als den Trainingseinheiten - ob das die richtige Entscheidung war, sollte erst der Rennerlauf zeigen

Abnahme und Concours



„Everybody's Darling“ - Mercedes CLK V8 von Dieter Sommer, im Concours 30 Punkte

Bereits am Freitag Abend führte Serienchef Patrick Fischer die ersten Concours Bewertungen durch, um den Samstag ein wenig zu entlasten. Den Samstag Vormittag ging's dann Non-Stop weiter. Erst gegen 13:00h war das Mammut Programm absolviert. Immerhin waren gute 40 Slotcars detailliert gemäß Checkliste zu bewerten.

Die bereits in den Vorjahren vorherrschenden Trends setzten sich auch in der neuen Saison unverändert fort. Die „alte DTM“ wies durchgängig schlechtere Concours Bewertungen auf als die „neue DTM“. Hier müssen halt oft Karosserien von Serien- bzw. Straßenautos entsprechend modifiziert werden. Hingegen gibt's für die „neue DTM“ eigentlich nur „Full-Ra-

cing“ Bausätze, welche inkl. Überrollkäfig alle erforderlichen Zurüstteile enthalten.

Der Durchschnitt für die Top 20 Fahrzeuge der „alten DTM“ lag bei guten 22,5 Punkten. Die „neue DTM“ verfehlte knapp die 25,0 Punkte für ihre Top 20 Slotcars.

30 Punkte vermochte in der „alten DTM“ kein Slotcar zu erzielen - aber es gab dennoch ein paar Slotcars, welche „dicht dran“ waren. Die Bestwerte sahen wir folgt aus:

29,0 Pkt.	Ford Sierra 500 RS	Der Schleichende
28,5 Pkt.	Toyota Supra 3.0	Christian Grüttner
28,0 Pkt.	Toyota Supra 3.0	JanS
26,5 Pkt.	BMW 635 CSi	Andreas Leben
25,0 Pkt.	Jaguar XJS	Stephan Bolz
25,0 Pkt.	Toyota Supra 3.0	Sascha Laukotter

Bei den Fahrzeugen der „neuen DTM“ fiel dafür gleich zwei Mal die magische 30; beide Slotcars stammen übrigens aus dem Sauerland. Die Top 6 der „neuen DTM“ stellten sich folgendermaßen dar:

30,0 Pkt.	Mercedes CLK	Dieter Sommer
30,0 Pkt.	Mercedes CLK	Christian Grüttner
29,0 Pkt.	Mercedes CLK	Der Schleichende
28,0 Pkt.	Opel Astra V8	Jörg Stephan
27,5 Pkt.	Mercedes C-Klasse	Andreas Leben
27,0 Pkt.	Mercedes CLK	JanS

Parallel zur Concours Wertung nahm am Samstag Früh „der große Bruder“ Jörg Fischer (der große Angler) die technische Abnahme in Angriff. Die Jungs bauten ordentlich, sodass Jörg kaum Reklamationen anbringen konnte. Dennoch wurde alles säuberlich in eine Kladde eingetragen - der Sage nach wird's zum Serienfinale aus dem roten und dem schwarzen Buch vorgelesen ;-))

Jedenfalls wurden etliche Jungs zurück geschickt, weil die Vorderräder meilenweit über dem Boden schwebten . . . unverständlich für den Schleichenden; hätte doch die konkrete Fahr-Erfahrung mit derlei Einstellung einen bleibenden Eindruck hinterlassen



„Leader of the pack“ der alten DTM - Ford Sierra 500 RS des Schleichenden, im Concours 29 Punkte

Quali

Die Quali wurde nur für die „alte DTM“ gefahren. Für die „neue DTM“ sollte das Rennergebnis des Rennens der „alten DTM“ zählen. Im Unterschied zum Vorjahr wurde die Quali nicht in einer nervenaufreibenden schnellen Runde gefahren, sondern die beste Rundenzeit aus einer Minute wurde notiert. Vorteil ist sicherlich, dass stärkere Fahrer immer die Chance haben, in die schnellen Startgruppen vorzufahren. Nachteil ist, dass der Nervenkitzel so ziemlich auf der Strecke bleibt.

Bei der Gruppe 2, 4 und 5 hat sich Patrick das Würfel-Orakel abgeschaut. Allerdings würfelte er mit dem 245-Schicksalswürfel nur die Spur für die Quali aus - es erwischte die 6

Am Ende platzierten sich die üblichen Verdächtigen in der schnellsten Startgruppe:

1. Jan Uhlig	Jaguar XJS	7,786s
2. Jan Schaffland	Toyota Supra	7,830s
3. Patrick Fischer	Toyota Supra	7,893s
4. Stephan Bolz	Jaguar XJS	7,961s
5. Werner Bolz	BMW 635 CSi	8,017s
6. Björn Körner	Toyota Supra	8,123s

Dahinter sortierten sich weitere 17 Slotcars ein. Also immerhin 23 Starter bildeten einen schönen Rahmen für den Auftakt der DTM unter neuer Leitung.

Besonders bemerkenswert: unter Einsatz nur eines Leihwagens brachten alle Teilnehmer 2 Slotcars an den Start. Der Trend aus dem Vorjahr, nur die Slotcars der „neuen DTM“ einzusetzen, scheint also gestoppt zu sein.

Rennen „alte DTM“ (bis Vorbildbaujahr 1992)



Gefahren werden sollten lange 6 x 5 Minuten - auch in der „alten DTM“. Gerade für die Rookies schon eine arge Konzentrationsübung, die letztlich aber recht gelungen absolviert wurde.

Den Auftakt fuhren in der schwächsten Startgruppe David Bachor (Audi Coupé), Sandra Knobloch (die einzige Dame im Feld mit einer

Toyota Supra)), Ingo Heimann (unser Nick Speedman mit einem Ford Sierra 500 RS), Andi Baum (BMW 635 CSi) sowie Thorsten Hesse (ebenfalls 635 CSi).

Ingo, Sandra und Thorsten lieferten sich über alle Spuren einen tollen Dreikampf. David Bachor, der sein erstes Rennen fuhr, konnte mit

dem Audi Coupé hier nicht folgen. Andi Baum stellte den 635 CSi nach einer Spur entnervt ab - das Coupé kippte mehr als es fuhr. Am Ende siegte Ingo mit 198,69 Runden vor Thorsten (196,25) und Sandra (194,62).

Die nächste Startgruppe sah einen sauberen 6-Kampf zwischen BMW 635 CSi und Toyota Supra 3.0 turbo:

Jörg Fischer (Supra), Andreas Leben (635 CSi), Dennis Hesse (mit „bald 11“ der Youngster im Feld, ebenfalls 635 CSi), Gregor Resczynski (635 CSi), Andreas Lippold (Supra), Sascha Laukötter (ebenfalls Supra) bestritten diesen Lauf.



Toyota Supra 3.0 turbo von Sascha Laukötter, 25 Punkte im Concours

Nach der ersten Spur hatten sich die BMW Coupés von Andreas (Leben) und Gregor leicht abgesetzt. Die beste Supra (von Jörg) folgte bereits 2 Runden zurück. Gregor schied im 2. Heat aus der Spitze aus, als das Getriebe nachgestellt werden musste. Damit lag er sofort im Clinch mit den zwei Supras von Andreas (Lippold) und Jörg. Auch Dennis hielt sich wacker und folgte nach 4 Heats nur eine Runde hinter den Dreien zurück. Sascha bildete das Schlusslicht in dieser Gruppe, fuhr aber dennoch ein prima Rennen mit der Supra.

Im 5. Heat geriet Andreas (Leben) an der Spitze dann wieder unter Druck durch Gregor, der sich mit dem kurzfristig umgebauten „Sommer“-Gruppe-2-Coupé wieder heran gearbeitet hatte. Für ein spannendes Finale war also gesorgt. Am Ende hielt Andreas schließlich die 635er Niere knapp 2/3 Runden vorn.



BMW 635 CSi von Andreas Leben, 26,5 Punkte im Concours

Zwischenzeitlich etablierte sich Andreas (Lippold) als schnellster Supra-Fahrer auf Rang 3 dieser Startgruppe und Jörg geriet unter Druck vom Youngster Dennis - die Zwei fuhren die letzte Spur im heftigen Infight und lagen nie mehr als eine drittel Runde auseinander. Letztlich konnte sich Jörg mit der größeren Routine knapp durchsetzen. Aber Dennis war sicherlich mit seinem ersten „Auswärtsrennen“ sehr zufrieden.

Die zweit-schnellste Startgruppe bestand dann aus dem Schleichenden (Ford Sierra 500 RS), Dieter Sommer (Toyota Supra), Ingo Vorberg (ur-alt BMW M3 aus dem Hause S²), Jörg Stephan (BMW 635 CSi), Christian Grüttner (Toyota Supra) und Mirko Leutz (Chevrolet Camaro). Hier war also echte Markenvielfalt angesagt.



Toyota Supra 3.0 turbo von Christian Grüttner, 28,5 Punkte im Concours

Ingo übernahm mit dem platt-gekloppten M3 sofort die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Dahinter rangelten Dieter und der Schleichende - letztlich behielt die Supra

den Leitkiel vorn und der Schleichende musste auf den nächsten Durchgang in der „neuen DTM“ warten. Christian behauptete sich mit der Supra am Ende nur 6 Teilstriche vor Jörg und dem 635. Mirko kämpfte erst mit den Tücken des just fertig gewordenen Camaros und später mit dem Getriebe - der Sound des Getriebe-Camaros war ab Heat 4 jedenfalls überirdisch.

Patrick Fischer, Jan Schaffland und Björn Körner (alle Toyota Supra), Jan Uhlig und Stephan Bolz (beide Jaguar XJS) sowie Werner Bolz durften - als Schnellste der Quali - schließlich das Finale der „alten DTM“ fahren.



Toyota Supra 3.0 turbo von JanS, 28 Punkte im Concours

Die Top 5 in Kurzform: St.Bolz - JanS - J.Uhlig - P.Fischer - W.Bolz

Patrick geigte gewaltig auf und ging in Heat 1 in Führung. SteBolz folgte dichtauf. Heimasari und Mitfavorit Jan Uhlig lag mit dem Do-Slot Jag nach einem Abflug „nur“ auf Rang 5. Anschließend dreht Stephan den Spieß um und übernahm problemlos die Führung. Kurz vor Schluss wurde Patrick dann auch noch von Jan (Uhlig) eingeholt. JanS blieb am Ende noch eine Runde dahinter. Werner Bolz brachte den 635 nicht weiter als Platz 5 und Björn hatte mit zuviel Grip und abschließend mit einer Blase am Finger zu kämpfen.

In der Endabrechnung des Rennens der „alten DTM“ blieben die ersten 5 dieser Startgruppe ebenfalls vorn. Platz 6 ging dann an Ingo Vorberg mit dem M3 E30 vor Dieter Sommer, dem Schleichenden, Andreas Leben und Gregor X.

Unter Hinzurechnung des Concours Ergebnisses ergaben sich etliche Verschiebungen in der Reihenfolge. U.a. rückte JanS auf Rang 2 vor und Andreas Lippold schob sich noch in die Top 10.

Rennen „neue DTM“ (ab Vorbildbaujahr 1993)



Ab 16:30h ging dann die „neue DTM“ auf die 6 x 5 Minuten Reise.

Den Auftakt bestritten Andi Baum (Mercedes CLK), David Bachor (Audi TT-R), Mirko Leutz (Mercedes CLK), Thorsten Hesse und Ingo Heimann (beide Mercedes C-Klasse). Mirko Leutz konnte sich mit dem CLK besser in Szene setzen als mit dem Camaro in der „alten DTM“ und ging deutlich in Führung - die zurück gelegten 223,67 Runden hätten im Vorjahr zu Platz 3 gereicht. Auch Andi Baum kam mit seinem CLK ebenfalls viel besser zurecht und etablierte sich dauerhaft auf Rang 2. Die Abstände zu Ingo Heimann (Rang 3), Thorsten Hesser (Platz 4) und David Bachor waren am Ende recht deutlich.

Startgruppe 2 bildeten Sascha Laukotter (Opel Calibra), Dennis Hesse (Mercedes C-Klasse), Jörg Fischer (Toyota Cerumo), Sandra Knobloch und Jörg Stephan (beide Opel Astra V8) sowie Christian Grüttner (Mercedes CLK). Hier ging zu Beginn es recht unruhig zu. Eine Menge Abflüge ließen keinen rechten Fahrfluss aufkommen. Interessanterweise profitier-

ten Sandra und Youngster Dennis von dieser Situation am meisten und konnten sich auf den eher ungünstigen Spuren locker in Führung setzen. Christian und Jörg folgten mit je einer weiteren Runde Rückstand nach 2 Heats. Im Verlauf des Rennens schob sich Dennis auf Pole und konnte sich deutlich von Sandra absetzen - dies ist umso bemerkenswerter, als er auf „gebrauchten“ Rädern unterwegs war (die C-Klasse lief im Doppelstart).



Opel Astra V8 von Jörg Stephan, 28 Punkte im Concours

Nach Heat 4 kabbelten sich Jörg und Jörg um Rang 3; keine Runde trennte die Zwei. Ähnlich eng beieinander lagen Christian und Sascha - jedoch bereits deutlich weiter zurück. Am Ende blieb Jung-Dennis locker vorn und Sandra ebenso locker auf Rang 2. Im Duell der zwei Jorgs blieb Stephan knapp vor Fischer und Christian platzierte den CLK vor dem Calibra von Sascha.



Mercedes CLK V8 von Christian Grüttner, 30 Punkte im Concours

Björn Körner (Mercedes C-Klasse), Andreas Lippold (Opel Calibra), Gregor X (Mercedes CLK), Andreas Leben (Mercedes C-Klasse), der Schleichende (Mercedes CLK) sowie Dieter Sommer (ebenfalls CLK) führen in Startgruppe 3 das Mercedes Duell schlechthin aus.

Der Schleichende hatte für den erst in der Nacht fertig gestellten CLK den Joker gesetzt - und ging mit fliegenden Fahnen unter ! Da üblicherweise in Schwerte der Grip im Verlauf des Rennens weniger wird, war Max.Grip angesagt, was zwar zu permanenter Zweirad-akrobatik, aber weder zu guten Rundenzeiten noch zu zuverlässigem Fahrverhalten führte.



Mercedes CLK V8 des Schleichenden, 29 Punkte im Concours

Deutlich besser vorbereitet waren da Gregor und Andreas. Der Schwerter CLK von Gregor brachte 217,55 Runden zusammen und gewann die Startgruppe überlegen. Andreas fuhr den Calibra ruhig auf Rang 2 und legte einen deutlichen Abstand von 2,5 Runden zum anderen Andreas (Leben) hin. Dieter trug den CLK um den Kurs, was immerhin zu Rang 4 in dieser Startgruppe reichte - auch wenn er zuvor mit der Supra 2 Runden mehr geschafft hatte. Björn flog im letzten Heat Maximum Attack und übertrieb es dabei ein wenig, so dass nur Platz 5 übrig blieb.

Ingo Vorberg, Stephan und Werner Bolz sowie Jan Uhlig setzten in der schnellsten Startgruppe auf Opel Calibra V6 - den Vorjahres Dominator. Patrick Fischer (Audi TT-R) und JanS (Mercedes CLK) waren Vertreter der Minderheiten hier.



Mercedes C-Klasse von Andreas Leben, 27,5 Punkte im Concours

Jan (Uhlig) ließ in der „neuen DTM“ nichts anbrennen und setzte sich sofort in Führung; Stephan jedoch immer auf den Fersen. Zu keinem Zeitpunkt konnte er mehr als eine Runde Vorsprung heraus fahren. Mit etwas Sicherheitsabstand fuhr Werner schnell auf Platz 3; den TT-R von Patrick zumeist im Rückspiegel. Ingo und JanS konnten den Vieren nicht so recht folgen und richteten sich komfortabel auf den Rängen 5 und 6 ein.

Im Bestreben Werner zu folgen, flog Patrick „letzte Rille“ und damit öfters einmal ab. Dabei löste sich der mehrteilige TT-R Body auf Höhe der Gürtellinie in der Verklebung. Zwar wurde der Schaden mittels Gewebeklebeband gerichtet - dennoch waren etliche Runden und auch das Fahrverhalten beim Teufel. Dem Wunsch des Großen Anglers den „Leukoplast-

Bomber“ abzulichten, kam der Schleichende jedoch nicht nach.

So richtig spannend wurde es dann im 6. und letzten Heat noch einmal. Die Reifen von Jan (Uhlig) waren am Ende - der Calibra rutschte nur noch über den Kurs. Die Reifen von Stephan's Calibra waren hingegen noch Top - ergo kam Stephan mit Siebenmeilenstiefeln auf und schob sich wenige Sekunden vor Rennende auf Platz 1 der „neuen DTM“. Auch ein geringer Vorteil im Ausrollen reicht Jan Uhlig nicht mehr aus - sodass er mit 7 Teilstri-

chen Rückstand unglücklich auf Platz 2 landete.

Die Gesamtwertung des Rennens der „neuen DTM“ sah nur die ersten Drei der schnellsten Startgruppe vorn. Auf Rang 4 platzierte sich schon Mirko Leutz, gefolgt von Ingo Vorberg, Andi Baum, JanS, Gregor X, Andreas Lippold und Ingo Heimann.

Die Addition des Concours Ergebnisses brachte keine wesentlichen Verschiebungen in den Top 10. Lediglich JanS und Gregor X tauschten die Plätze.

Die Top 5 in Kurzform: St.Bolz - J.Uhlig - W.Bolz - M.Leutz - I.Vorberg

Schlussbetrachtungen

Übrigens fuhr die „alte DTM“ in diesem Jahr deutlich schneller als in den Vorjahren: Die Rundenzahlen der Top 10 hätten sowohl im Vorjahr als auch 2002 (rechnerisch) zu einem Platz auf dem Treppchen gereicht !!

In der „neuen DTM“ wurde die Spitzenleistung von Marcel Wondel aus dem Vorjahr (230,49 Runden) zwar nicht erreicht; dennoch wären auch hier die Top 6 im Vorjahr auf dem Treppchen gelandet

Auf die Frage, wo denn Slotracer XYZ abgeblieben sei, wusste **Nick Speedman** zu berichten: „Er durfte nicht ! Er schafft es nicht, seiner Frau 3 Tage am Stück so auf die Nerven zu gehen, dass sie froh ist, wenn er einen Tag weg ist. Das ist bei mir anders ☺ ☺ ☺“

Serienchef Patrick Fischer führte neue Moden ein: es gab' spezielle DTM-Spurmarkierungen für das Rennen.



Die Zielsetzung war für Insider offenkundig; die Schwerter fühlten sich nicht betroffen und

freuten sich ob der Entlastung des Club-Budgets

Der Ehrentitel „Jammerlappen des Jahres“ gehörte ein-eindeutig **Werner Bolz**. Im Vorfeld beschwerte er sich bitter-böse über das neue Reglement, welches ihn zwang, neue und größere Reifen für den Jag und die Calibras zu fertigen und beide Autos annähernd unfahrbar machten. Die Rennergebnisse der „Unfahrbaren“ sprachen für sich und ein mit Monogramm versehenes, großzügig dimensioniertes Taschentuch wird ihm zur Siegerehrung im März wohl gewiss sein

„Hochmut kommt vor dem Fall“, **der Schleichende** nach dem Rennen der „neuen DTM“. Der gern geäußerte Spruch „wir bauen das Auto, setzen es auf die Bahn und es läuft“ traf am Wochenende nur für die Supra von JanS zu. Der Sierra lief zwar ganz nett, aber noch nicht zufriedenstellend und vom CLK mochte der Herr gar nicht reden

Dazu passt auch noch **Ingo Vorberg**: „Ralf, ich glaub', Du hast ein Problem mit den Kurven ! Das Teil fährt schon auf der Geraden nur auf 2 Rädern ☺“ - das ist der Dank im WW, wenn man ein Platz-6-Slotcars verleiht

Die Änderungen am Reglement haben sich im wesentlichen bewährt. Die Slotcars sehen - mit wenigen Ausnahmen - nicht mehr aus, als habe man mit der flachen Hand drauf gehauen. Für 2005/06 sollten ggf. Mindestwerte für die Rad-durchmesser aller Fahrzeuge vorgesehen werden, denn derzeit können im Austausch gegen

nur wenige Concours Punkte weiterhin extrem abgeflachte Slotcars eingesetzt werden

Zur DTM 2004 (im Maßstab 1:1) erschien vor wenigen Tagen ein eigenständiges Buch. In der Tombola am Rennende wurde bereits ein Exemplar verlost. **Andreas Lippold** nahm es als kleine Entschädigung für die weite Anreise gern in Empfang

Schön ist, dass die Namen in den Top 10 nicht immer dieselben waren, sondern dass die Reihenfolgen teils kräftig durcheinander gewirbelt

wurden.

So sehr sich **Stephan Bolz** auch über den Doppelsieg gefreut hat; schöner im Sinne der Serie wäre ein Sieg von Jan Uhlig in der „neuen DTM“ gewesen - knapp genug war es ja

„Geschafft !!!“ Neu-Serienchef **Patrick Fischer** so gegen 19:45h an der Theke der Carre-ra-Freunde. Das erste Rennen war reibungslos über die Bühne gegangen, die Beteiligung war prima und das Gebotene teilweise richtig spannend

Ergebnisse http://www.rennserien-west.de/rennserien/west_dtm.htm

Credits.....

Es war wie immer zu Rennen in Schwerte muss eigentlich nicht mehr viel geschrieben werden. Am Freitag Abend sorgte Ralf für die Gäste; den Samstagsdienst übernahmen Andreas, Britta, Gregor und weitere fleißige Helfer. Kuchen gab's reichlich, damit Werner nicht auch hier noch ein Taschentuch benötigte und Ingo „Dr.Bepfe“ war wie immer der Virtouse für die Zeitnahme.

Ausblick.....

Nächster Termin für die DTM Serie ist der **4. Dezember 2004** im AMS Solingen bei Andreas Meier.

In diesem Sinne
SrS