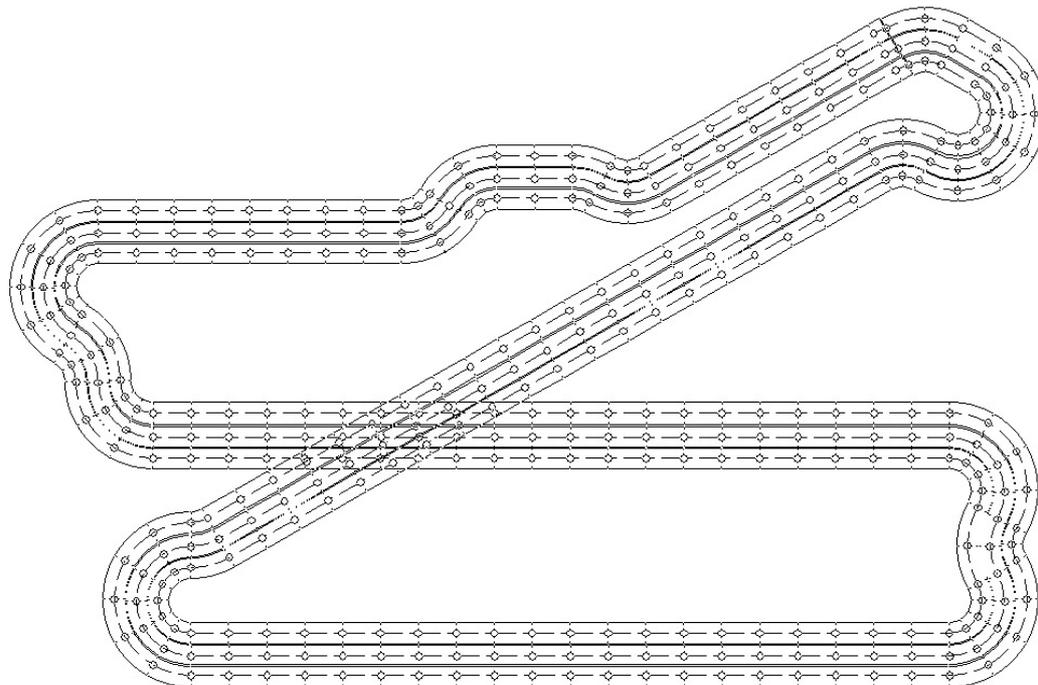


DTM 2004 / 2005 - 3. Lauf in Dortmund

Adresse ScaRaDo
 Köln-Berliner-Str. 75
 44287 Dortmund Aplerbeck

URL..... www.scarado.de

Strecke 6-spurig, Carrera, 37,5m lang



Zeitplan **Dienstag, 11. Januar 2005 und Freitag, 14. Januar 2005**
 ab 18:00h freies Training

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

Historie Fehlanzeige, da dieser Kurs das erste Mal im Rahmen der DTM gefahren wird.

Training

Die Jungs vom ScaRaDo räumen ihre Bahn i.d.R. bereits am Dienstag vor dem Rennen für die Hartgummifahrer; ansonsten dominiert auch in Dortmund die Plan-Bereifung, um den 1:32er „out-of-the-box“ Fahrern einen akzeptablen Grip zu bieten

Besagter Dienstag Abend war dieses Mal als Familientag definiert; lediglich die Familien S² und Fischer (Hellblau) nutzten diesen Abend

für ihre Zwecke. Dabei wurde dem CLK des Schleichenden die Kippneigung ausgetrieben; besten Dank für die Beratung, Patrick ;-)) Das Fazit war dennoch eher durchwachsen bis frustrierend, da die schmalere, alten DTM Slotcars genauso schnell oder schneller als die der neuen DTM Klasse unterwegs waren . . . eben irgendwie unbefriedigend, das Ganze ;-)) Aber zumindest blieben die Slotcars heil und die

Dame der Serie erwarb wertvolle Trainingskilometer.

Am Freitag Abend war dann deutlich mehr los. Etwa 15 Racer nutzen die Zeit, um am beliebten ScaRaDo Übersetzungssquiz teilzunehmen: „Fahre ich kurz, komm gut aus den Ecken und lass' mich auf der Geraden überholen - oder doch lieber lang . . . !?!?!?“ Es herrschte allgemeine Ratlosigkeit und zeitweise war rechter Frust zu verzeichnen. Familie Doppelbolz gehörte jedenfalls zu den eher gefrusteten - da waren doch glatt manche Folks schneller als die Wuppertaler Serienführenden . . . !?!?

Der Samstag Morgen begann gleich mit einem Paukenschlag. Der 30-Punkte-CLK von Dieter Sommer rutschte beim Training in die Bande und zog sich schwere Schäden im Frontbereich zu. Ansonsten waren die Frühstücksgewohnheiten der lieber Kollegen einmal gut zu beobachten. Erst gegen 10:30h war die Belegschaft

halbwegs komplett und man bekam einen Eindruck vom Starterfeld. Mit 21 Leuts durfte Patrick zufrieden sein - das letzte Rennen in Solingen erwies sich als „Ausrutscher“ . . .



Erwies sich im Verlauf des Rennens der „neuen DTM“ als nebenberuflicher Kammerjäger - mit 11 Jahren der Jüngste im Feld, Dennis Hesse . . .

Abnahme und Concours

Nachdem nun 2 Rennen „durch“ sind, kehrte für den Concours- und Serienchef Patrick Fischer im ScaRaDo relative Ruhe ein. Das Gros der Slotcars war bewertet und wurde von den Teilnehmern auch nicht weiter für den Concours optimiert - die Möglichkeiten waren weitgehend ausgeschöpft

Dennoch musste die gute, alte Checkliste noch ein wenig strapaziert werden, um etlichen Mobilien gerecht zu werden. Im Zweifelsfall verursachten die Fischer's selbst einiges an Zusatzaufwand. Drei mehr oder weniger neue Audi TT-R standen am Start und Patrick kramte den Vorjahres Jag aus der Ecke, um die Anforderungen des gewachsenen Rennstalls abzudecken. Auch das Team Knobloch / Leutz hatte zwischenzeitlich kräftig geschafft und brachte vier neue bzw. stark modifizierte Slotcars an den Start.

Da zusätzlich auch Christian Grüttner krankheitsbedingt fehlte (gute Besserung, Christian !!), ergaben sich etliche Verschiebungen in der Concours Wertung Für die „alte DTM“ sah das Gesamtbild wie folgt aus:

29,0 Pkt.	Ford Sierra 500 RS	Der Schleichende
28,0 Pkt.	Toyota Supra 3.0	JanS
27,0 Pkt.	Jaguar XJS	Patrick Fischer

26,5 Pkt.	BMW 635 CSI	Andreas Leben
26,0 Pkt.	Jaguar XJS	Stephan Bolz
26,0 Pkt.	BMW 635 CSI	Werner Bolz



„Gedränge“ vor der technischen Abnahme . . .

Bei den Fahrzeugen der „neuen DTM“ blieb nur Dieter Sommer mit der magischen 30 übrig; dafür war die Zahl der 27er Slotcars stark angewachsen:

30,0 Pkt.	Mercedes CLK	Dieter Sommer
29,0 Pkt.	Mercedes CLK	Der Schleichende
28,0 Pkt.	Mercedes CLK	Mirco Leutz
27,5 Pkt.	Mercedes C-Klasse	Andreas Leben
27,0 Pkt.	Audi TT-R	Patrick Fischer
27,0 Pkt.	Mercedes CLK	Sascha Laukoter

27,0 Pkt. Mercedes CLK JanS
 27,0 Pkt. Mercedes C-Klasse Frank Silva-Wittf.

Die technische Abnahme führte erneut der große Angler (Jörg Fischer) durch. Überwiegend verzeichnete die Waage zu geringe Karosserie-

gewichte - aber ein Folk wollte doch glatt mit 81mm Achsbreite starten . . . da war der Maitre de Technique nun überhaupt nicht einverstanden ;-))

Quali

Die „alte DTM“ war im ScaRaDo genau gesehen die längste Quali der Saison. Zuerst wurde eine Minute auf Bestzeit gefahren, um die Startaufstellung für die DTM-Oldies zu ermitteln. Anschließend war lediglich ein Kurzstreckenrennen von 6 * 2 Minuten in der „alten DTM“ angesagt - quasi als Warm-Up für höhere Weihen. Das Ergebnis dieses Mini-Rennens legte nämlich wiederum die Startaufstellung für den 6 * 10 Minuten Marathon der großen Klasse fest.

Dennoch wollen wir nachfolgend nur kurz die Quali beleuchten und dem Kurzstreckenrennen der „alten DTM“ einen eigenen Abschnitt zu widmen:

Gefahren wurde die Quali auf Spur 2 und die Spitze (heute die Top 7) brachte keine Überraschungen:

1. Stephan Bolz	Jaguar XJS	8,822s
2. Jan Schaffland	Toyota Supra	8,935s
3. Werner Bolz	BMW 635	8,996s
4. Patrick Fischer	Jaguar XJS	9,191s
5. Andi Baum	BMW 635	9,200s
6. Andreas Leben	BMW 635	9,246s
7. Der Schleichende	Ford Sierra	9,376s

Patrick Fischer brachte hierbei das Kunststück fertig, binnen einer Minute Qualifying nur eine gezeitete Runde zu absolvieren. Anschließend löste sich das Achsritzel vom Alukern und Patrick durfte die restliche Zeit zur Instandsetzung nutzen.

Weitere 14 Slotcars - heuer ohne Doppelstarts - komplettierten das Starterfeld aus 21 Fahrzeugen, was rein rechnerisch 3 schöne Startgruppen á 7 Slotcars bedeutete.

Rennen „alte DTM“ (bis Vorbildbaujahr 1992)

Den Auftakt bei den 6 * 2 Minuten machten die Fahrer, welche die schwächste Quali hingelegt hatten. Björn Körner fuhr den neuen BMW M3 auf Resine Basis - genannt Börn-Out Resine. Jörg Fischer, Sascha Laukötter, Dieter Sommer und Sandra Knobloch setzten alle auf Toyota Supra. Somit blieben noch Thorsten Hesser (BMW 635 CSi) und Ingo Heimann (Ford Sierra), welche die Non-Supra Fahne hochhielten.

Wie immer ist es bei 7er Gruppen schwer, den Überblick zum Stand der Dinge zu behalten. Aber Dieter Sommer's Supra lag nach 4 Heats mit sauberer 12er Schlagzahl deutlich in Front. Dahinter kämpften die Herren Fischer (Jörg), Heimann und Körner - ein zweiter Sieger war jedoch nach 5 Heats noch nicht auszumachen. Sandra Knobloch warf zwischenzeitlich die

Heckscheibe der Supra ab; das Fahrverhalten wurde davon jedoch kaum verändert ;-))



BMW M3 E30 von Björn Körner, 25 Punkte im Concours - aus ein Börn-Out Resine-Kit . . .

Am Ende blieb Dieter mit 72,62 Runden vorn. Björn konnte den Heimascari-Status knapp vor Jörg ins Ziel retten (71,11 vs. 70,50 Runden).

Die nächste Startgruppe erlebte wiederum einen sauberen BMW gegen Toyota Fight. Die BMW Fraktion bildeten Sascha Schulte-Wilkes (M3 E30) sowie Dennis Hesser und Claus Uebach (635 CSi). Die Supra Übermacht bestand aus Frank Silva-Wittfoot, Mirco Leutz, Andrea Fischer und Andreas Lippold.

Nach 4 Heats führte Mirco Leutz mit + 1 Runde; dahinter bildeten Andrea Fischer, Dennis Hesse und Sascha Schulte-Wilkes das Verfolgerfeld. Die Schlagzahl dieser Drei war zu diesem Zeitpunkt nicht besser als die von Dieter Sommer.

Am Ende war's dann nur noch ein Dreikampf zwischen dem Youngster Dennis Hesse, Sascha Schulte-Wilkes und Mirco Leutz um den Startgruppensieg. Mirco absolvierte schließlich 74,62 Runden; Sascha fehlte nur eine halbe Runde mit dem S²-Leih-M3 und Dennis konnte nicht ganz aufschließen und sortierte sich mit 72,57 Runden nur knapp hinter dem Besten der ersten Startgruppe ein . . .



BMW 635 CSi von Thorsten Hesse, 24,5 Punkte im Concours

Bleibt, über die schnellsten Sieben zu berichten: 2 Jags, 3 BMW 635 CSi, eine Supra sowie ein Sierra. Stephan Bolz und Patrick Fischer bewegten die Jags; Werner Bolz, Andi Baum und Andreas Leben setzten auf BMW Power und die „Sonderlinge“ waren JanS mit der Supra 3.0 turbo sowie der Schleichende mit dem Ford Sierra 500 RS.

Stephan und JanS setzten sich von Beginn an ab und überließen das restliche Feld seinem

Die Top 5 in Kurzform: St.Bolz - JanS - W.Bolz - A.Baum - M.Leutz

Schicksal. Stephan wurde leicht nervös, als sich JanS bis Heat 5 nicht recht abschütteln ließ und der Abstand nur eine halbe Runde betrug. Durchgang 6 brachte dann die Rennentscheidung als JanS mehrfach Probleme im Eingang Start/Ziel hatte und sich der Motorhalter nach Crash verschob. Stephan 77,94 Runden; JanS 76,11 Runden.

Werner Bolz haderte zu Beginn des Rennens mit dem 635 CSi, den Einsetzern und nicht zuletzt mit sich selbst. Erst im Rennverlauf griff diese Kombination wie gewohnt und Werner konnte sich noch knapp auf Rang 3 retten (75,29 Runden). Dichtauf folgte Andi Baum (74,87 Runden) mit einer prima Leistung. Patrick Fischer war mit der Einsetzerleistung nicht einverstanden und endete bei 74,11 Runden, sein Co-Pilot Andreas Leben folgte dichtauf mit 73,88 Runden. Der Schleichende litt an der S² Krankheit - auch hier verschob sich der Motorhalter; da ist wohl eine Improvement der Technik fällig (72,31 Runden).



Jaguar XJS von Stephan Bolz, 26,0 Punkte im Concours - zum dritten Mal in Folge Klassensieger . . .

Die Endabrechnung der „alten DTM“ - und somit auch die Startaufstellung der „neuen DTM“ - sah Stephan Bolz auf Platz 1, es folgen JanS , Werner Bolz, Andi Baum, Mirco Leutz, Patrick Fischer, Sascha Schulte-Wilkes, Andreas Leben, Andy Lippold und Dieter Sommer. Verschiebungen der Platzierungen aufgrund des Concours Ergebnisses waren jedoch nicht zu verzeichnen.

Rennen „neue DTM“ (ab Vorbildbaujahr 1993)

Um 15:00h wurde der Ring freigegeben für die große Reise. Die „neue DTM“ fuhr erstmals Langstrecke, was faktisch ein 6 * 10 Minuten Rennen bedeutete.

Jörg Fischer (Audi TT-R), Ingo Heimann, Frank Silva-Wittfoot und Thorsten Hesse (jeweils Mercedes C), Sascha Laukötter (Opel Calibra V6) und Sandra Knobloch (Mercedes CLK) machten den Auftakt.

Dass Stephan Bolz, der freiwillig in diese Startgruppe wechselte, vornweg fahren würde, stand zu erwarten. Dass aber Nick Speedman (Ingo Heimann) so stark unterwegs sein würde, kam eher überraschend. Er setzte sich mit der C-Klasse schnell hinter Stephan und distanzierte das restliche Feld deutlich. Jörg Fischer hatte falsches Reifenmaterial und musste gleich im ersten Heat wechseln, sodass er von Anfang an dem Feld hinterher hetzte. Damit aber nicht genug - Sascha Laukötter baute im 3. Heat kurzer Hand die Getriebeübersetzung des Calibra um, was auch nicht gerade wenig Runden kostete.

Nach 3 Heats schob sich Frank Silva-Wittfoot auf Rang 3 der Startgruppe vor. Derweil tobte zwischen Sascha und Jörg der Kampf um die goldene Ananas. Man schenkte sich nicht, konnte sich aber auch nicht einigen. Nach 5 Heats fuhren die 2 Chefmechaniker ergo exaequo ;-)) Thosten Hesse und Sandra Knobloch fuhren dazwischen recht unauffällig und sicherten die Positionen 4 und 5 nach vorne und hinten sauber ab



Opel Calibra V6 von Stephan Bolz, 26 Punkte im Concours - heute „nur“ Zweiter

Am Ende bedeuteten Stephan Bolz' 388,74 Runden die Messlatte für die folgenden 2

Startgruppen, welche sich ab ca. 16:45h auf den Weg machten.

Zu berichten bleibt, dass sich Ingo Heimann vor Frank Silva hielt und Jörg Fischer vor Sascha Laukötter - Thorsten Hesse behauptete Platz 4; Sandra Knobloch wurde im Schlusspurt aber noch von Jörg eingeholt.

Die Startgruppe 2 bildeten Andreas Lippold (Calibra V6), Dieter Sommer, Dennis Hesse, der Schleichende (alle Mercedes CLK), Andrea Fischer (Audi TT-R), Björn Körner (Mercedes C) und Claus Uebach (Opel Calibra V6). Im Unterschied zur Vorgruppe gab's wenig Berichtenswertes. Dieter Sommer, Claus Uebach, Dennis Hesse und der Schleichende rangelten lange Zeit heftig um die Führung. Heimascari Björn Körner hatte dazu eine zu hohe Fehlerrate; Andy Lippold fehlte das entscheidende Zehntel und Andrea Fischer hatte bei ihrem allerersten Langstreckenrennen eine anderslautende Boxenregie.



Opel Calibra V6 von Claus Uebach, 19 Punkte im Concours - schnell unterwegs

Vor dem letzten Heat lautete die mutmaßliche Reihenfolge Uebach, Schleichender, Hesse und Sommer. Durch ein Problem mit der Zeitnahme waren jedoch noch ca. 1:45 Minuten nachzuholen, sodass die Führung von Claus ggf. noch in Gefahr kommen konnte. Letztlich reichten 376,10 Runden für Claus zum Sieg in dieser Startgruppe. Der Schleichende behauptete sich knapp vor Dennis Hesse (374,78 vs. 374,10 Runden). Platz 4 ging an Dieter Sommer mit dem 30-Punkte-CLK. Dann klaffte eine 5,5 Runden Lücke zu Andy Lippold, der Björn Körner weitere 3,5 Runden auf Distanz hielt. Andrea Fischer siegte in der Damenwer-

tung (es waren ZWEI Damen am Start !!!!) und war mit 357,20 Runden recht zufrieden.

Die schnellsten Jungs des ersten Rennens (mit der „alten DTM“) durften das letzte Rennen des Tages bestreiten:

JanS, Andi Baum, Mirco Leutz und Sascha Schulte-Wilkes vertraten dabei die zahlenmäßig starke Mercedes CLK Fraktion. Übrigens waren pfiffigerweise gleich 3 der 4 CLKs im schwarzen Warsteiner Design gehalten - das sollte wohl den Einsetzertag ein wenig anreichern ;-)) Werner Bolz (Calibra V6), Patrick Fischer (Audi TT-R) und Andreas Leben (Mercedes C) galten hier nur als „Randgruppe“ ;-))

Werner Bolz musste in dieser Gruppe als Favorit gelten und ging entsprechend in Führung. Nach einem Fahrfehler übernahm Andi Baum die Spitze, gab sie aber später an Werner zurück - denn wer legt sich schon gern mit Werner an !? ;-)) Dahinter folgte Mirco Leutz mit dem zweiten CLK. Nach 4 Durchgängen hatte Andi dennoch Chancen auf den Sieg in dieser Startgruppe - Klarheit würde erst nach Durchgang 5 herrschen, weil dann alle führende Fahrer einmal ausgesetzt haben sollten. Hinter den Top 3 lagen Patrick Fischer eine Runde vor Andreas Leben, der wiederum 2 Runden vor JanS lag. Und Sascha Schulte-Wilkes verteidigte eisern Platz 7.



Mercedes CLK V8 von Mirco Leutz, 27 Punkte im Concours - nur knapp geschlagen . . .

Nach besagtem Heat 5 sah die Sache wir folgt aus: Andi Baum eine Runde vor Werner Bolz; Mirco Leutz bereits deutlich zurück - und ggf.

Die Top 5 in Kurzform: A.Baum - St.Bolz - W.Bolz - P.Fischer - M.Leutz

noch durch Patrick's TT-R unter Druck zu setzen. Aber auch Andreas Leben ließ sich nicht abschütteln und folgt dem TT-R wie der berühmte Schatten

Nach dem 6. Durchgang herrschte dann beinahe volle Transparenz, da Sascha Schulte-Wilkes sein Rennen beendet hatte und die 6 Schnellsten den Schluss-Heat fuhren: Baum 2 Runden vor Bolz; 5 Runden Lücke; Leutz eine Runde vor Fischer; 5 Runden Lücke, Leben eine Runde vor JanS . . . mehr Spannung braucht der Mensch nicht nach einer Stunde non-stop Rennbetrieb ;-))

Falsch !! Weit gefehlt !! Es ging noch spannender; die Herren Fischer und Schaffland Junior setzten den Joker und fuhren 'Attacke auf Teufel komm' 'raus. Rund eine Minute vor Ende ging Patrick an Mirco vorbei und JanS, der kurz zuvor die Frontpartie des CLK an der C-Klasse von Andreas eingebüßt hatte, revanjierte sich und atmete Andreas ein . . . nur Werner schaffte Andi Baum nicht mehr, der somit einen souveränen Tagessieg nach Hause fuhr !!

Die Gesamtwertung des Rennens der „neuen DTM“ sah Andi Baum vorn. Stephan Bolz platzierte sich „nur“ auf Rang 2 und Werner Bolz verfehlte es einmal mehr, seinen Sohn einzuseifen. Patrick Fischer und Mirko Leutz komplettierten die Top 5. Es folgten JanS, Andreas Leben, Claus Uebach, der Schleichende und Dieter Sommer



Audi TT-R DTM von Andrea Fischer, 23 Punkte im Concours - Sieger im Ladies-Cup . . .

Schlussbetrachtungen

Die Langstrecke war kein Langweiler und schreit nach Wiederholung in der kommenden Saison. Die Protagonisten hatten sichtlich Spaß an der Sache und auch die durchgängig knappen Rennergebnisse belegen, dass „Sprit“ nicht immer alles ist. Allerdings ist Langstrecke auch mit „lang weg von zu Hause“ gleichzusetzen; der Rennbetrieb war erst gegen 20:00h beendet

„Entweder man kann es - oder man muss es noch üben!“ - der **Serienchef** zum Fahr- und Abstimmungstalent einiger Kollegen am Rennwochenende

„Ich habe gerade eine Motte überfahren!“ - Youngster **Dennis Hesse** wird demnach wohl keinen Aufkleber „Ich bremsen auch für Tiere“ für seinen CLK erhalten

„Ich sollte nur noch Nachts mit kleinen Augen schrauben!“ - so lautete **Claus Uebach's** persönliches Fazit für den sehr gelungenen Calibra Auftritt

„Das aller-erste Serienchassis aus der MoMo SW2 Serie mit handschriftlicher Widmung!“ - Serienchef **Patrick Fischer** zum heutigen Tombola Preis (vgl. Foto)
Übrigens war **Sascha Laukötter** Gewinner des aufbewahrenswerten Einzelstücks



Das erste Serien MoMo SW2 vom 02.1.2.04 . . .

„Heut' gibt's keine Mett-Brötchen!“ - der Besucher **Hans Bickenbach** gab' direkt Entwarnung an JanS . . . will wohl heißen, dass ein Mundraub an Minderjährigen ausnahmsweise nicht zu befürchten war . . .

„Lief prima; wahrscheinlich besser als mein CLK!“ - Serien-Neuling **Sascha Schulte-Wilkes** zum S²-Leih-M3 . . . bist aber auch gut damit umgegangen, Sascha . . . (btw: Platz 6, ex-aequo mit dem Fischer-Jag !!) . . .

„Andi, Du bist heute Klasse gefahren !! Du könntest eigentlich noch einen ausgeben !!“ - **Werner Bolz** zum Tagessieger **Andi Baum**. Andi ließ sich tatsächlich nicht lumpen und ließ zu seinem allerersten Rennsieg in einem clubübergreifenden Rennen eine Lokalrunde springen

Dem Vernehmen nach konnte die ScaRaDo Küche auf die Schnelle der Bestellung eines 7-Gänge-Menüs auf Andi's Kosten jedoch nicht nachkommen



BMW 635 CSi von Werner Bolz, 26 Punkte im Concours - die rasende Musikbox . . .

„Im Dezember hat er Geburtstag; da gibt's 'nen Neuen!“ - der **Rabenvater von JanS**, nachdem dessen CLK Front an der herausgefallenen Leben C-Klasse nachhaltig onduliert war

„So - jetzt noch 'mal kurz 5 Minuten die Beine hochlegen !!“ Chef in Ring **Patrick Fischer**, nachdem das erste Langstreckenrennen der DTM-Geschichte im Wilden Westen reibungslos absolviert und die Sieger entsprechend würdig geehrt waren

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

Credits

Auch das ScaRaDo ist immer eine Reise wert Catering und Küchendienst sind vorbildlich und man speist wie immer von edlem Thomas-Geschirr. Dietmar und Uwe hatten die Sache allzeit im Griff - und wenn die Folks halt zum Austrinken des Kaffees angehalten werden mussten; Papp- oder Plastikkram kommt jedenfalls nicht auf den Tisch !!!

Was Dietmar und Uwe hinter der Theke, war Freddy an der Zeitnahme. Er absolvierte seinen persönlichen Marathon und hatte nach eigenem Bekunden am Abend wohl Schwielen am Allerwertesten. Darüber hinaus geht ein besonderes Merci vom Schleichenden an ihn für die gelungene Zusammenarbeit

Ausblick

Nächster Termin für die DTM Serie ist der **5. Februar 2005** in Herzogenrath beim SRC Eurode.

In diesem Sinne
SrS