

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 14 -

15. Mai 2005

Editorial

Moin Folks . . . nachdem die letzte Ausgabe der „**WILD WEST WEEKLY**“ reichlich vielschichtig war, kehrt mit der lfd. Nr. 14 wieder etwas mehr Übersichtlichkeit ein:

- Die SOKO-Keller tobte sich am Dienstag auf Rallye-Pfaden aus - Nick Speedman hat ein paar Infos dazu . . .
- Vorgestern rannte die GT/LM-Serie den 2. Lauf im DO-Slot.
- Dann hatte die DSC-West ihre Premiere in Kamp-Lintfort. Der Bericht folgt weiter unten . . .
- Zur Thema Vorschau gibt es ebenfalls ein wenig. Die alten NASCARs fahren am

kommenden Wochenende in Höhr-Grenzhausen und die Vintage Slot Classic startet in Köln. Für die Vintage hat erneut Nick ein paar Zeilen formuliert . . .

Packen wir's also an . . . ;-))

Inhalt (zum Anklicken):

- **WRC Cup/05 (SOKO - Keller)**
WP 9 und 10 am 10. Mai 2005
- **GT/LM Serie**
2. Lauf am 14. Mai 2005 in Dortmund
- **DSC-West**
1. Lauf am 15. Mai 2005 in Kamp-Lintfort
- **Vintage Slot Classic**
3. Lauf am 21. Mai 2005 in Köln

WRC Cup/05 (SOKO - Keller)

WP 9 und 10 am 10. Mai 2005

geschrieben von Nick Speedman

Das SOKO-Keller Team war wie immer voller Erwartung über die mögliche Anzahl der WRC Racer. Im Laufe des Dienstag Nachmittag erhielten wir jedoch noch eine Reihe von Absagen, sodass zum Start der WP 9 nur sieben Racer ihre Boliden zum Start aufstellten.

Kompakt . . .

- **Markus (Meister) ist Laufsieger beider WP's . . .**
- **Sascha hat nun einen Werksregler, der jetzt feinfühliges Fahren ermöglicht . . .**
- **zwei neue WRC Cars ergänzten das Starterfeld . . .**

Slotcars und Technik . . .

Der unten gezeigte Tamiya Peugeot 206 vom Andreas und der Heller Citroen Xsara von Nick ergänzen jetzt das Starterfeld. Die Beleuchtungssets von unserem Oscar bewähren sich bei 20 Volt. Im Peugeot wurden erstmals die Auspuffflammen mit aktiviert. Sascha hatte, auch im Hinblick auf den kommenden Start bei der DSC West, bei Matthias Parke noch

den Werksregler geordert. Sein unzulässiger Stromverstärkungsregler (hihi) aus der Frühzeit des Slotracing hat jetzt ausgedient.



Ein Peugeot 206 und ein Citroen Xsara ergänzen jetzt das Starterfeld . . .

WP 9/05 . . .

Die erste Startgruppe bestand aus Andreas, Oscar, Dirk Th. und Ingo. Dirk hatte sich großes vorgenommen, war aber irgendwie zu müde und noch geschockt von seinem letzten Wartungskunden, sodass er sich ab und zu vor dem überrundungswilligen Ingo breit machte. Ingo erreichte trotzdem 115 Runden.

In Startgruppe zwei entschied sich Markus für das Handikap einen 911er Porsche zu fahren, konnte aber den WP Sieg mit 117 Runden einfahren. Dritter wurde Stephan mit 109 Runden.

WP 10/05 . . .

Jetzt drängte ein wenig die Zeit und es wurden nur 3 min je Spur gefahren. Sascha hatte erkannt, dass beim ersten Lauf die Reifen am Body schliffen. Markus sah, dass Ingo's Xsara Potential hatte und wählte für WP 10 den Focus. Damit wurde der WP Sieg zur klaren Sache für Markus.

Ergebnis . . .

Die **TOP 5** in Kurzform: M.Krings, I.Heimann, S. Laukotter, D.Theuring, St.Mars

PUNKTESTAND NACH WP 9 + WP 10

PILOT	PUNKTE
Meister Markus Krings	197
Nick Speedman	175
Lupo Sascha Laukotter	159
Dirk Theuring	155
Stephan Mars	151
Dirk Merten	104
Udo Schwellenbach	74
Oscar Hernandez	70
Andreas Filitz	46

Ende . . .

An dieser Stelle danken wir unseren mutigen Gästen und würden uns freuen, wieder Euer Gastgeber zu sein.

Den nächsten WRC Cup/05 Lauf mit der WP 11 werden wir im Juni nach Vorankündigung fahren. Die WP 12 ist anschließend als Danke schön unser Grillabend.

Alles weitere gibt's hier:

[SOKO - Keller](#)

GT/LM Serie

2. Lauf am 14. Mai 2005 in Dortmund

Der Saisonstart Anfang April in Schwerte war ein Auftakt nach Maß - zumindest für die Teams aus Schwerte . . . Nach der Euphorie war im DO-Slot wieder „Handwerk“ angesagt; die Früchte des Erfolges mussten erst erarbeitet werden - wie für die anderen Teams auch ...

Kompakt . . .

- 19 Teams beim 2. Durchgang . . .
- Nockemann/Wondel wieder Top . . .
- „Urlaubsregelung“ und Mehrfachstarts sorgen für Diskussionen . . .

Strecke . . .

Adresse

do-slot

Westfälische Str. 169

44309 Dortmund Brackel

Url

www.doslot.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,0m lang



Ende . . .

Den Bericht lieferte Sebastian bereits im Forum ([vgl. hier](#)).

Die Ergebnisse sind mittlerweile Online. Nockemann/Wondel übernahmen die Führung in der Gesamtwertung - Uhlig/Weber verlieren durch die taktischen Spielchen wertvolle

Punkte, bleiben aber die wichtigsten Verfolger. Christian/Boldt schieben sich auf Rang 3 vor.

Serienchef Werner Bolz kündigte gestern in Kamp-Lintfort wesentliche Änderungen bei den Mehrfachstarts bzw. der Urlaubsregelung an. Eine entsprechende Regelung wird beim 3.

Lauf in Siegen bekannt gegeben, welche dann ab dem 4. Lauf Gültigkeit erhalten wird . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / GT/LM-Serie](#)

DSC-West

1. Lauf am 15. Mai 2005 in Kamp-Lintfort

Nachdem die DSC-West im Januar dieses Jahres mit einem rasanten „Schnellschuss“ aus der Taufe gehoben wurde, gab's gestern am Pfingstsonntag das Auftaktrennen bei Meisters in Kamp-Lintfort.

Der 44m-Kurs, welchen Peter Meister und sein Family-Club designt haben, entspricht mehr als alle anderen Strecken im Wilden Westen einer Holzbahn - obwohl das altvertraute Carrera-Plastik verbaut wurde . . . Flüssig und mit ultra-langen Geraden kommt die Strecke ganz ohne das beliebte Zippel-Zappel aus . . .

Auch dank der großzügigen Räumlichkeiten bei Meister Service-Dienst war Kamp-Lintfort also die richtige Plattform für den Auftakt der DSC-West in ihre erste Saison . . .



„Holzbahn-like“ - die schnellen 44m Plastik in Kamp-Lintfort . . .

Kompakt . . .

- gelungener Auftakt der neuen Serie . . .
- 23 Teilnehmer trotz Pfingsten . . .
- jede Menge Überraschungen . . .
- JanS überlegen in der GT- und Tourenwagen . . .
- eBay C6, die Zweite . . .

Strecke . . .

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

www.carrera-erlebnis.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Vorgeplänkel . . .

Endlich muss man in einem Vorgeplänkel kein Wort über die vermeintlich sicheren Sieger schreiben !! Sieht man einmal von den Jungs der IG DSC-West ab, war im Vorfeld nahezu flächendeckend die Abteilung „unbeschriebenes Blatt“ angesagt.

Viele etablierte Racer aus dem WW blieben zu Hause und mochten entweder nicht mit „Spielzeugmotoren“ fahren oder gebrauchten andere (faule) Ausreden wie „falsche Reifen“, „kein Urlaub“ bzw. „Urlaub !!“ . . .

Dass Concours Wertung und der „etwas andere“ Ansatz die wirklichen Hauptgründe waren, muss nicht weiter erläutert werden . . .

Dass sich die Klientel der DSC-West ein wenig von denen anderer Rennserien unterscheiden würde, war also im Vorfeld schon klar. Dass sich ein paar „Fox“-Fahrer aus der Vintage oder der Trans-Am einfinden würden, ebenfalls. blieb als große Unbekannte, inwieweit es der DSC-West gelingen würde, andere Slotracer zum Mitfahren zu motivieren !?

(Kurzes Statement vorweg: es ist gelungen !!)

Slotcars und Technik . . .

Die GT- und Tourenwagenklasse bot ein recht uneinheitliches Bild. Das Spektrum reichten von 50er Jahre Oldies á la MB 300, Ferrari 375 Plus und Porsche 550 Coupé über einige 60er Jahre Autos bis hin zu Grenzgängern der frühen Siebziger wie Käfer 1303S oder Porsche 911 RS . . . Natürlich dürfen die konkurrenzfähigen Corvetten und Cheetahs nicht vergessen werden - genauso wenig die Boliden der Trans-Am . . .

Auffällig war, dass nur knapp die Hälfte des Feldes 15 und mehr Concours Punkte einheimste; hier waren also etliche Gebrauchtwagen aus anderen Rennserien (i.e. Vintage oder Trans-Am) am Start . . .

Dafür hatten sich eine Menge Jungs viel Mühe mit den Slotcars der offenen Klasse gegeben. Insbesondere die Can-Ams hatten es den Startern angetan. Fast alle der 11 Big Banger lagen zwischen 15 und 20 Concours Punkten. Wie allgemein das modellbauerische Niveau in dieser Klasse deutlich höher lag . . .

Für eine harte, aber gerechte Concours Bewertung sorgte Patrick Fischer. Es wurden keine Geschenke verteilt, aber fair die Kriterienkataloge des DSC Cup abgearbeitet. Das dämpfte etliche Erwartungshaltungen, kann bei objektiver Betrachtung aber nur als „fair“ bewertet werden.

Der Schleichende bastelte pro Teilnehmer einen „Fahrzeugpass“, in welchen jeder einzelne Concourspunkt eingetragen wurde. Damit gibt es für die Slotracer eine saubere Übersicht, was an welchem Slotcar noch verbessert werden kann . . .



Ferrari 612p von Kai Schaffranek - einziges 20 Punkte Slotcar des Tages . . .

Die 20 Punkte waren schwer zu erringen. Lediglich der Can-Am Ferrari 612P von Kai Schaffranek schaffte diese Perfektions-Hürde. Weiteren vier Slotcars fehlten nur 0,5 Punkte auf den „Concours Himmel“ . . .

Die Abteilung Technik lag in den Händen der Herren Freddy Külpmann, JanS und Dieter Sommer. Kurzweilig wurde die Abnahme durchgeführt, aber überaus sachlich wurden die „Loop“-Karten (gehe zurück in die Boxengasse; wenn Du über „Los“ kommst, ziehe keine 4.000 EUR ein !!) verteilt. Auch etablierte Slotracer, welche die Aussagekraft von Waagen diskutieren oder die Mindest-Bodenfreiheit nur für Chassis, nicht aber für Karosserien gelten sehen mochten, erhielten ihr „Loop“ in harter, aber herzlicher Manier . . .

Rennen GT- und Tourenwagen . . .

Die GT- und Tourenwagenklasse ging mit voller Besetzung auf den Weg - 23 Starter fuhren in 3 Startgruppen á 7 bzw. 8 Teilnehmern.

Startgruppe 1

Robert und Thomas Willner setzten voll auf amerikanischen Typen - Junior Robert auf eine Cheetah, der Vater auf eine Corvette Roadster. Die Vorbereitungszeit war zu kurz und mehr als die Ränge 21 und 18 waren im Rennen nicht „drin“ . . .



59er Scarab von Johannes Kipp - vertraute als Einziger auf Sakatsu Chassis . . .

Auch der große Angler war knapp in der Vorbereitung. Der Body der Corvette war zwar noch nicht ausgereizt; dafür aber das Chassis. Mit Slotvision und S² Rädern bedeuteten 161,15 Runden eine beachtliche Richtmarke. Johannes Kipp setzte bei seinem 59er Scarab hingegen als Einziger auf Sakatsu Technik und

musste bei der technischen Abnahme noch den Motor umrüsten. Damit blieb dann nur der letzte Rang in dieser Startgruppe . . .

Vater und Sohn Grabow betrieben „last minute“ Racing. Erst gestern erfuhren sie von ihrem Start; was Sohn Dennis „noch eben“ zum Bau eines neuen Klasse-2-Slotcars bewegte . . .

Der Custom Käfer von Dennis lief auf Platz 22 ein und die bewährte Cheetah des Vaters Günter auf Rang 14 - wenige Concours Punkte ließen insbesondere Günter in der Endabrechnung noch ein wenig abrutschen. Blieb als Nr. 7 dieser Startgruppe Sascha Laukotter, der den Lotus Europa „rollen“ ließ und am Ende damit Platz 20 verzeichnete. Da der Europa recht gut gelungen war, ging's aber im Fahrstuhl noch hinauf auf Platz 18 . . .



VW Käfer 1303S „Custom“ von Dennis Grabow - machte Juror Patrick F. sprachlos . . .

Startgruppe 2

Ronald Eidecker bändigte das springende Pferd. Ein alter Ferrari 375 Plus - selbstredend im Carrera Panamericana Outfit - errang 19,5 Punkte im Concours, was zusammen mit einem guten Rennergebnis (Platz 13) im Gesamt einen 11. Platz bedeutete. Andreas Huth vertraute auf das altbewährte Porsche 550 Coupé und kam nach guter Fahrt einen Platz im Rennen eine Platz davor ins Ziel und „over all“ einen Platz dahinter. Der 550er muss halt noch ein wenig für den Concours optimiert werden . . .

Freddy Külpmann's Laubfrosch stammte von VW und hieß ursprünglich 1303S - im Rennen ging's recht flott zur Sache. Platz 16 lässt aber noch Spiel für Tuningmaßnahmen. Kai-Uwe Schott brachte ein schönes Erstlingswerk -

einen Alfa GTam (17,5 Punkte Concours) - mit und konnte mit Platz 17 im Rennen und Platz 16 in der Abschlusstabelle recht zufrieden sein . . .



Alfa Romeo GTam von Kai-Uwe Schott - doppelt ausgelegt für DSC und Trans-Am . . .

Auch Michael Kaltenpoth fuhr seine Premiere - ein IROC Porsche wurde flugs umgerüstet und erntete sogar noch 13 Concours Punkte. 158,13 Runden (Platz 9) kamen trotz technisch bedingtem Verlust von 2 Runden im Rennen zustande und waren ein tolles Ergebnis für den Auftakt. Sie brachten am Ende den guten 10. Platz ein . . .

Der Schleichende setzte auf altbekannte Carrera RS Plattform und legte 170,09 Runden vor, die den nachfolgenden Jungs arg zu knacken geben sollten . . .



Ford Mustang von Jörg Stephan - Überraschung auf Platz 5 der Gesamtwertung . . .

Blieben Kai Schaffranek's Chevrolet Camaro - mit ebenfalls 19,5 Punkten im Concours einer der Tagessieger in der GT- und Tourenwagenklasse sowie Jörg Stephan mit dem 17,5-Punkte Ford Mustang. Jörg schaffte gute 159,59 Runden und landete damit auf den Plätzen 8 (Rennen) bzw. 5 (Gesamtergebnis). Kai fuhr

hingegen etwas gemächlicher und hielt 2 Plätze Abstand zu Jörg in beiden Wertungen.

Startgruppe 3

Die dritte, stark eingeschätzte Startgruppe sollte das Rennen der GT- und Tourenwagen entscheiden . . .

Thorsten Szugger brachte einen Leih-300 SL an den Start. Platz 11 bzw. 12 (Gesamt) war ein brauchbares Ergebnis für den Mercedes im Taxi-Look. Björn Körner hingegen erwischte keinen guten Tag - die Bremspunkte stimmten vorne und hinten nicht und die Cheetah errang den Tagessieg im Abfliegen . . . leider gab's dafür keine Punkte, sodass am Ende nur Platz 19 bzw. 20 blieb.

Rolf Krause belegte nachhaltig, dass man auch Cheetahs schön bauen konnte und heimste für den Crosal 17,5 Concours Punkte ein. Zusammen mit tollen 162,68 Runden im Rennen (Platz 5) reichte das für den Gesamtrang 4 in dieser Klasse. Uwe Drevermann setzte mit der schnellen, aber diffizil zu bewegendem Alpine A110 (19 Punkte Concours) den Joker - und verlor. Mit vielen Abflügen und 153,10 Runden blieb nur Rang 15 bzw. 14.

JanS hielt der Werks-Cheetah „fundamentally revised by S²“ (mit dem Werk muss man ja neuerdings englisch sprechen) die Treue . . . müden 11 Concours Punkten standen ein Bombenrennergebnis gegenüber - 173,13 Runden waren der Tagesbestwert; reichten aber aufgrund der Concours Wertung im Gesamtergebnis „nur“ zu Platz 3.



Chevrolet Corvette von Dieter Sommer - Platz 3 im Rennen und Rang 2 in der Gesamtwertung !

Patrick Fischer war mit der Uralt-Corvette ähnlich flott unterwegs, verzeichnete aber et-

was mehr Abflüge in der Anfangsphase. 165,59 Runden waren das viertbeste Rennergebnis und bedeuteten insgesamt Platz 6.

Blieb last but not least Dieter Sommer mit der Corvette auf Basis eines Werkskits. 18 Punkte im Concours waren eine gute Ausgangsbasis, die er durch 168,57 Runden und Platz 3 im Rennen souverän festigte. Platz 2 in der Gesamtwertung war der gerechte Lohn für diese Leistung.

Uli Hütwohl wurde in der ersten Startgruppe irgendwie vergessen bzw. war beim Essen (reimt sich !). Deshalb durfte er als laufende Nr. 8 am Ende mitmischen. Für einen Carrera Schienen Rookie machte er seine Sache mehr als gut. Der MB 300 SLR ging wie Hölle und nur eine etwas überdurchschnittliche Abflugrate verhinderte eine bessere Platzierung als den erzielten 7. Rang im Rennen - eine tolle Premierenleistung Uli !!



Mercedes 300 SLR von Uli Hütwohl - eine der zahlreichen Überraschungen des Tages . . .

Tja Jungs - es ist schwer zu formulieren . . . und somit fing der Schleichende den Tagessieg in der GT- und Tourenwagenklasse bei der „Weltpremiere“ der DSC-West . . .

Die **Top 6** in Kurzform: Schleichender - D. Sommer - JanS - R.Krause - J.Stephan - P. Fischer

Rennen Sportwagen, Prototypen und Can-Am . . .

Einige Teilnehmer hatten noch andere Verpflichtungen und mussten das Rennen der offenen Klasse leider auslassen. Immerhin blieben 19 Jungs bis zum Ende, sodass erneut 3 Startgruppen gebildet werden konnten.

Startgruppe 1

Die nagelneuen Lola T160 von Andreas Huth und Freddy Külpmann (13 und 16,5 Concours Punkte) trafen auf den Spuren 1 und 2 direkt aufeinander. Andreas bekam technische Probleme und nicht mehr als 149,44 Runden zusammen. Das bedeutete Rang 17 bzw. 18. Freddy lief hingegen mit 158,22 Runden auf Rang 11 im Rennen ein. Die Addition der Concours Punkte ergab dann Platz 10 . . .



Lola T160 von Freddy „Trans-Am“ Külpmann - Platz 10 war doch nicht verkehrt . . . ;-))

Uli Hütwohl brachte seinen Match Can-Am an den Start und verlor ca. 3-4 Runden durch einen sich lösenden Leitkielhalter. Somit war bereits bei 157,14 Runden für ihn Schluss (jeweils Platz 13). . .

Kai Schaffranek bewegte das einzige 20 Punkte Slotcar des Tages - den Can-Am Ferrari 612P - ruhig und gelassen um den Kurs. Das reichte immer noch zu Platz 14 im Rennen. Insgesamt war's dann Rang 13.

Vater und Sohn Grabow waren nicht ganz so gut aussortiert. Dennis' Porsche 904 hätte auch in der GT- und Tourenwagen starten können und war „über Nacht“ entstanden. Die Fahreigenschaften des 904 waren dementsprechend noch leicht überarbeitungsbedürftig und mehr als Platz 19 von 19 war einfach nicht drin. Günter bekam den alten Külpmann Lotus 30 verordnet und schlug sich damit recht beachtlich (Platz 15 bzw. 17) . . .

Startgruppe 2

Die Startgruppe 2 sah die ersten Favoriten auf den Tagessieg am Start und war eine reine Big Banger Veranstaltung. Gleich drei McLaren M8 in Orange traten an, angereichert um je

einen Ferrari 612P, March 707 und Porsche 917/10 . . .

Widmen wir uns zuerst den McLaren M8A/B. Thorsten Szugger baute auf Basis des Academy Kits ein Modell M8A (16 Punkte im Concours); Björn Körner und Ronald Eidecker hatten hingegen das B-Modell als Vorbild gewählt. Björn ging den steinigen Weg, den Accurate Miniatures Plastik-Kit aufzubauen (17,5 Punkte) und Ronald setzte auf die Basis des Phoenix Racecar Trans-Kits auf (18 Punkte) . . .



McLaren M8A von Thorsten Szugger - einer der drei „Bruce-Brothers“ . . .

Im Rennen war's gar nicht so einfach, die drei Slotcars in McLaren Orange auseinander zu halten. Am besten gelang dies Björn Körner mit Platz 7 im Rennen, gefolgt von Thorsten Szugger (eine Runde zurück, Platz 8) und Ronald (Platz 12). Nach Addition der Concours Punkte ergaben sich für die „Bruce-Brothers“ die Plätze 7, 8 und 11 . . .

Dieter Sommer hatte es dem Werk gleich getan und 486 Nieten (oder so) in den Ferrari 612P geschossen. Leider gab's nicht einen Concours Punkt pro Niete, sondern „nur“ 16,5 Punkte für den nach schwerem Crash in Siegen komplett neu aufgebauten „Bleheimer“. Dies wurde aber durch 172,59 Runden mehr als kompensiert und war unangefochtener Platz 4 im Rennen und Rang 3 in der Gesamtwertung.

JanS brachte den brandneuen Porsche 917/10, gebaut auf Basis des Fein Design Kits, an den Start. 18,5 Punkte im Concours erhielt das in Weiß gehaltene Siffert-Präsentationsauto. Leider warf ein Hinterreifen Blasen, was zu einem känguruh-haften Fahrverhalten führte. Dennoch fuhr der 917/10 als einziges Slotcar des

eine Runde unter 10 Sekunden und brachte 173,50 Runden zustande. Das war zumindest der moralische Rennsieg . . . und Platz 2 in der Gesamtwertung.



Porsche 917/10 von JanS - trotz Reifenschaden die schnellste Rennrunde und Platz 2 . . .

Blieb als Startnr. 6 Rolf Krause, der einen Academy March 707 in mühevoller Kleinarbeit verbreitert und rennfertig gemacht hatte. 19 Concours Punkte waren ein toller Lohn für diese Mühen. Leider war Rolf mit der Leistung des verbauten Motors nicht ganz zufrieden und kam im Rennen nicht über Platz 10 hinaus. Dies war in Summe dann Rang 9 . . .



March 707 von Rolf Krause - in mühevoller Kleinarbeit aus einem Academy umgebaut . . .

Startgruppe 3

Das Finale des Tages war den Sportwagen vom Schlage eines Ford GT40, Porsche 906 und 917 vorbehalten. Drei GT40 und je zwei der Porsche-Typen trafen in der 3. Startgruppe aufeinander . . .

Patrick Fischer - natürlich mit einem hellblauen GT40 unterwegs - geigte gewaltig auf und absolvierte 173,44 Runden. Damit fehlten

ihm auf JanS nur magere 6 Teilstriche, was Rang 3 im Rennen gleichkam. Die Addition der Concours Punkte brachte ihm abschließend den guten Platz 4 ein . . .

Sascha Laukötter hatte sich extra vom werk einen neuen 12-Zylinder für den Porsche 917K (17,5 Concours Punkte) zusenden lassen. Der Fox-10 ging wie Hölle und der 917K war nach dem JanS Porsche das zweitschnellste Auto im ganzen Starterfeld. Leider brach die Lötverbindung am Leitkiel gleich zwei Mal, sodass Sascha nur 145,06 Runden absolvieren konnte und auf Platz 18 bzw. 16 „endete“ . . .



Porsche 917K von Sascha Laukötter - eines der schnellsten Autos im Feld; leider hielt die Technik nicht . . .

Es folgte die zweite Auflage des Bühnenstücks „der alte Mann und sein C6“. Wie angedroht, stellte S² den zweiten der preiswert im eBay ersteigerten Porsche 906 fertig. Der LMC Sieger 906 blieb in der Box und sein roter Bruder fuhr zuerst 18,5 Concours Punkte ein und anschließend in ruhiger Fahrt auch noch 175,18 Runden. Dies war Tagesbestwert und somit Platz 1 in der Wertung der offenen Klasse . . .

Jörg Fischers Porsche 906 war noch nicht so recht fertig geworden. Dennoch lief der C6 auf Platz 9 im Rennen ein, wobei Jörg's entspannte Fahrhaltung mit übereinander geschlagenen Beinen besondere Beachtung fand (zur Info: in Kamp-Lintfort wird komfortabel im Sitzen gefahren). Das magere Concours Ergebnis spülte Jörg dann aber auf Platz 14 zurück . . .

Michael Kaltenpoth war Nächster der GT40-Streiter. Er lag mit dem 19 Punkte Renner im ganzen Rennen im Clinch mit Jörg Stephan und musste sich am Ende diesem nur Knapp beugen. Dennoch war Platz 6 im Rennen und

in der Gesamtwertung eine sensationelle Leistung von ihm . . .



Ford GT40 von Michael Kaltenpoth - Platz 6 bei seiner Rennpremiere . . .

Dr. Evermann hatte ebenfalls einen GT40 am Start und haderte mit der gewählten Übersetzung. Kurzfristig baute er diese im Rennen um und brachte dennoch gute 150,76 Runden zustande. Zusammen mit den 19,5 Concours Punkten ergab dies noch Platz 15 in der Gesamtwertung . . .

Bleibt als letzter Fahrer des Tages besagter Jörg Stephan, der den Porsche 917K mit viel Spaß um den Kurs fliegen ließ. Ein nie erwarteter 5. Platz im Rennen stimmte Jörg mehr als glücklich. Die 18 Concours Punkte reichten dann locker aus, diesen 5. Rang auch in der Gesamtwertung zu verteidigen - Hut ab, Jörg !



Porsche 906 von Team S² - „der alte Mann und sein C6“; Teil II der eBay Saga . . .

Die **Top 6** in Kurzform: Schleichender - JanS - D. Sommer - P.Fischer - J.Stephan - M.Kaltenpoth

Ende . . .

Der Ehrenpreis für den ersten, historischen Tagessieg der DSC-West ging folglich an den Schleichenden, der in beiden Klassen die Gesamtwertung gewann.

JanS fuhr die meisten Runden des Tages und lief in der Addition beider Klassen auf Rang 2 ein. Dieter Sommer verbuchte in der Tageswertung den 3. Platz und machte sich frohen Mutes auf den langen Heimweg.

Patrick Fischer und Jörg Stephan folgten - nur durch 0,4 Punkte getrennt - auf den Plätzen 4 und 5, bevor Rolf Krause die Top 6 des Tages abrundete . . .

Zusätzlich wurde aus den Slotcars, welche mit 19 bis 20 Punkten im Concours bewertet waren, der Preis „Best of Show“ ausgelobt. Diesen nahm Ronald Eidecker für seinen Ferrari 375 Plus mit nach Hause. Die Entscheidung fiel mit nur einer Stimme Unterschied zu Kai Schaffranek äußerst knapp aus . . .



Die schönsten 7 Slotcars aus dem Concours für die Wahl des „Best of Show“ . . .

Die Tombola bestückte der Hausherr Peter Meister sehr großzügig, sodass 5 Gewinner zusätzlich bepackt nach einem langen Tag Kamp-Lintfort glücklich verließen . . .

Damit können wir nahtlos zu den „Credits“ übergehen:

Dass **Magdalene und Peter Meister** die perfekten Gastgeber sind, ist im Westen nicht unbekannt - nicht umsonst erhält die Bahn z.B. bei der Gruppe 2, 4 und 5 Abstimmung regelmäßig die meisten Stimmen. Auch gestern war's wieder rundum gelungen; das Catering war überragend, die Rennleitung durch Peter super . . . es war wirklich der optimale Rahmen für den Auftakt dieser neuen Rennserie !! Deshalb geht der herzliche Dank von IG DSC-West sowie aller Teilnehmer an diese Beiden für den gelungenen Renntag !!

Auch wenn's merkwürdig klingt . . . die **Bahn in Kamp-Lintfort** muss ebenfalls in den Credits erwähnt werden. Sie stellt - im Unterschied zur WM-Strecke - einen würdigen Rahmen für ein DSC-Rennen auf Plastik-Untergrund dar. Auch Teilnehmer, die ohne Vorab-Training erst am Sonntag anreisen, kamen mit dem Streckenlayout schnell zurecht. Dennoch bot der Kurs ausreichend Schwierigkeitsgrade, um die Unterschiede in der Fahrzeugvorbereitung bzw. dem Fahrkönnen hervortreten zu lassen . . .

Bleiben die Mitwirkenden der **IG DSC-West** - allen voran Patrick Fischer. Das Concourse Programm bewältigte er schnell, exakt und fair - konnte jedoch den WM-Rekord in der Beurteilung eines Slotcars, der bei 10 Sekunden stehen soll, zu keiner Zeit gefährden . . . Dazu kam noch eine gelungene Auftaktrede sowie die Stehgreif-Ehrung des Gesamtsiegers . . . Die Technik-Abteilung - bestehend aus Freddy „Trans-Am“ Kulpmann, JanS und Dieter Sommer konnte sich den Job zwar teilen, brachte aber ebenfalls eine gute Leistung und ließ sich zu keiner Zeit auf Diskussionen ein . . . Danke, Jungs !!



Ronald Eidecker wusste wohl schon, was kam und brachte das passende Diorama für den ersten „Best of Show“ der DSC-West mit . . .

Bleibt am Ende der Dank an die **Teilnehmer**, die sich zu allen Zeiten diszipliniert verhalten haben und damit die Weltpremiere der DSC-West ohne größere Schäden über die Bühne gebracht haben !!

Der 2. Lauf der DSC-West findet am **2. Juli 2005** im Rahmen der American Racing Days bei der Scuderia Siegen in Siegen statt.

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

Sponsoren



[Car-On-Line](#)

Dag-Tool

[Slotfreaks](#)



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

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

[eMail - M.Förster](#)



[GD-Cartuning](#)



[Jens Scaleracing](#)



[Motor Modern](#)



[Meister Service Dienst](#)



[Phoenix Racecars](#)



[Rennserien West](#)



[eMail - U.Schöler](#)



[slotvision](#)



[eMail - Team Fumi](#)



[Umpfi's Slotbox](#)



[Das Werk](#)

Vintage Slot Classic

3. Lauf am 21. Mai 2005 in Köln

geschrieben von Nick Speedman

Lang ist es her, als die Fahrer der VSC zum zweiten Rennen der Saison in Herzebrock miteinander zum Wettstreit antraten. Wie den interessierten Lesern dann häppchenweise mitgeteilt wurde, waren die Mitglieder des SRC Köln so freundlich, den Termin am 21. Mai 2005 zu übernehmen. Somit kann ein jeder am Sonntag zu Wahl gehen, sofern er denn in NRW wohnt . . .

Vorgeplänkel . . .

Zur Freude aller wurde im Zuge der jetzigen Terminkoordination ein siebter gewerteter Lauf in den Terminkalender eingefügt. Gleichzeitig sind in dieser Saison 2 Streichresultate möglich.

Die VSC war bisher noch nicht Gast beim SRC Köln und daher gibt es keine Erkenntnisse über die Fahrbarkeit des Kurses mit den 12 Volt Motörchen. - aber das erhöht auch die Chancen aller.

Slotcars und Technik . . .

In meinem Umfeld sind eine ganze Reihe von VSC bzw. DSC Fahrzeuge fertig gestellt wor-

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

URL

www.src-koeln.de

den. Ob der eine oder andere beide Termine wahrnimmt bleibt z.Z. im Nebulösen. Sicher ist, dass die Motorenfrage im VSC Reglement eindeutig gelöst ist und keiner mit einer zusätzlichen Motorkennzeichnung aus HH, WI, MYK oder W sich Sorgen um die Abnahme haben muss.



Beispiel für Fahrzeuge der drei VSC Klassen - Formula, Sports 62 mm & 75 mm

Wir wünschen allen eine gute Anreise und viel Spaß und Erfolg am Renntag !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang

Zeitplan

Samstag, 21. Mai 2005

ab 09:00h - 11:00h Training

danach Fahrzeugabnahme aller Klassen

ab 12:30h Rennen, Formula

ab 14:00h Rennen, VSC Sport 62 mm

etc.