

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 40 -  
21. November 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . neue Superlative bietet die Ausgabe 40 der „**WILD WEST WEEKLY**“ !! Nr.1: neuer deutscher Rekord ist die Erstellung eines Rennberichtes unter Beteiligung von 10 Reportern. Das führt unmittelbar zum Superlativ Nr.2: Die Schreiberling stammten überwiegend aus dem Wilden Westen, welcher gut ein Drittel des Starterfeldes beim DSC-Cup Finale in Siegen stellte. In früheren Jahren hätte dieser Anteil ein kleines Teilnehmerfeld signalisiert - am Samstag waren aber (es folgt die Nr.3) sage und schreibe 59 Starter notiert !! Somit gibt's viel zu berichten vom Wo-

chenende in Siegen - zumal es auch einen ganzen Schwung Produktnews zu verarbeiten gilt.

Da am kommenden Wochenende nur zwei Veranstaltungen anstehen, kommt die WWW ansonsten mit News aus der Vintage Slot Classic sowie einem kurzen Vorbericht zum Atzventz-Rennen im Slotcar Heaven aus . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-Mitte / DSC-Cup  
4. bzw. 3. Lauf am 18./19.11.2005 in Siegen
- VSC Stammtisch  
am 18.11.05 in Gelsenkirchen
- 1. Atzventz-Teamrennen  
am 26. November 2005 in Wuppertal

## DSC-Mitte / DSC-Cup

### 4. bzw. 3. Lauf am 18./19.11.2005 in Siegen

geschrieben von Hans-Georg Aulbur, Ronald Eidecker, Hans-Jürgen Eifler, Patrick Fischer, Christian Grüttner, Rüdiger Krieger, Michael Rettler, Jan Schaffland, Dieter Sommer und dem Schleichenden  
Dass es voll werden würde in Siegen, war im Vorfeld anzunehmen. Allein die Vornennungen aus dem Westen lagen lange Zeit bei deutlich mehr als 20 Teilnehmern, bevor Arbeit und Krankheit ihren Tribut forderten . . .

Dazu kam eine Fußballmannschaft aus dem Norden, eine Skatrund aus Norditalien sowie ein Einzelkämpfer aus der Bundeshauptstadt. Ferner dabei: Eine Delegation aus dem Umfeld von Dr.Slot aus Trier sowie (zuständig für das internationale Flair) ein Schweizer. Damit war die Teilnehmerzahl eines typischen DSC-Rennens schon beinahe mit Gästen übertroffen.

Und dann war da noch die DSC-Mitte, die schließlich in Siegen ihr Saisonfinale fuhr . . . macht summa summarum 59 Nasen, die unbedingt DSC in Siegen in Norddeutschland am Rhein fahren wollten !!

Damit erreichte die DSC neue Dimensionen - die bisherigen Rekorde lagen bei 44 (Siegen) bzw. 45 (überhaupt) Startern und wurden somit mehr als deutlich übertroffen.

Lesen wir also im Folgenden nach, was die 10 kleinen Reporterlein alles so gesehen haben ☺

### Kompakt . . .

- 26 Folks der Top 32 der DSC-Rangliste am Start in Siegen . . .
- 59 Teilnehmer sind einsamer, neuer DSC-Rekord . . .
- mehr als 12 Stunden Racing non-stop . . .
- DiSo siegt zum dritten Mal in Folge . . .
- „Hellblau“ ist die Überraschung des Wochenendes . . . •

### Adresse

Scuderia Siegen  
Untere Dorfstr. 137  
57076 Siegen Bürbach

### Url

[www.scuderia-siegen.de](http://www.scuderia-siegen.de)

### Strecke

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



### Vorgeplänkel . . .

Der Bericht ist lang genug. Also halten wir das Vorgeplänkel kurz: Qualitativ war dieser Lauf besetzt wie selten ein DSC-Rennen zuvor. Mit ganz wenigen Ausnahmen waren die Top 30 der DSC vor Ort; dazu viele aufstrebende Talente . . . ☺ ☺

Auch regional war Vielfalt angesagt (vgl. Einleitung): Nord, West, Mitte und Süd waren angemessen repräsentiert. Es durfte zum Happing geblasen werden.

Dazu kam nackte Quantität: Nie sah ein DSC-Rennen bislang mehr als 45 Racer. Die anwesenden 59 Teilnehmer waren ein Zuwachs von runden 30 Prozent. Nicht dokumentiert den Aufschwung dieser Serie besser . . . !!

Bereits der Freitag Nachmittag und Abend war besser besucht, als manches Rennen. Und der Samstag Früh sprengte alle Dimensionen. Dennoch war im Vorfeld keine Missstimmung zu verspüren; viel mehr eher freudige Erwartungshaltung - fast ein wenig wie Weihnachten . . . ☺ ☺



**Bosse unter sich - die Chefs der Scuderia und der DSC-Mitte im trauten Zwiegespräch . . .**

Lesen wir also einfach nach, was und wie die 10 kleinen Reporterlein dieses Event wahrgenommen haben . . .

### Rennen der GT- und Tourenwagen-Klasse . . .

Glücklicherweise machte Dieter Jens seine Drohung, gegen 10:00h zu starten, nicht wahr. So blieb der Hälfte des Starterfeldes, welches erst am Samstag anreiste, noch etwas Zeit zur Vorbereitung. Immer noch früh für DSC-Verhältnisse ging's dann aber gegen 11:40h an's Eingemachte . . .



**Das Starterfeld der „kleinen“ Klasse - nicht komplett, aber dennoch imposant . . .**

### Gruppe 10

Uwe Wecke
Jörg Fischer
Michael Brinkmann
Michael Rettler
Kai-Uwe Schott
Hans-Jürgen Eifler

Hajü Eifler war Spätaufsteher und kam irgendwann gegen 10:30h um die Ecke - nix dabei außer guter Laune. Für den Gruppensieg reichte es dann aber immer noch: 189,88 Runden waren angesagt.

Zweiter wurde Uwe Wecke mit dem Jag, nur 11 Teilstriche zurück. Bis zu Kai-Uwe Schott war's dann schon ein 6-Runden-Loch (183,48) - weitere 2 Runden zurück Michael Brinkmann mit der nagelneuen Cobra. Für Jörg Fischer und Michael Rettler blieben die Ränge 5 und 6 dieser Gruppe.



**Corvette '53 von HaJü Eifler - nicht schlecht für einen alten Mann bei seiner DSC-Premiere: erste Führender des Tages . . . ☺ ☺**

**Gruppe 9**

Uli Hütwohl  
Kai Schaffranek  
Hans Georg Aulbur  
Ronald Eidecker  
Stefan Kuhn

Durchgang 2: Heimascari Uli Hütwohl setzte eine erste „Duftmarke“: 198,16 Runden mit der Corvette Grand Sport. 200 Runden wird man wohl mindestens fahren müssen, um den Gesamtsieg feiern zu können. Am nächsten kam Hans-Georg Aulbur mit 193,06 Runden - auch nicht schlecht !! Ronald Eidecker reihte sich mit 178,76 und seinem Panamericana Ferrari auf Platz 3 ein. 4. in dieser Gruppe mit 176,16 Runden wurde Kai Schaffranek; Fünfter - super knapp geschlagen - mit 175,99 Runden Stefan Kuhn.



Corvette von Uli Hütwohl - die 200 knapp verfehlt ...

**Gruppe 8**

Patrick Fischer  
Robert Wagner  
Christian Grüttler  
Jürg Werber  
Lars Döbler  
Pit Schwaar

Das erste Highlight des Tages. Und dass nicht nur, weil in Startgruppe 3 gleich drei Concooursjuroren an den Start gingen. Pit Schwaar - lässig mit einer Hand in der Tasche - startete mit seinem Lotus 19 durch und übernahm schnell die Führung, die er aber nach zwei Abflügen ebenso schnell wieder abgab. Pit nach dem 2. Heat „Wie da ist einer vor mir“ !? Am Ende (190,31) waren sogar Zwei vor ihm !! Patrick Fischer steigerte sich von Spur zu Spur, kratzte in seinen Läufen stark an der 6

Sekunden Marke und sicherte sich mit seinem Datsun 240 Z souverän den Gruppensieg und bis dahin auch die Gesamtführung (199,61). Zweiter wurde auf der 67er Corvette Christian Grüttner mit guten 192,31 Runden. Lars Döbler (187,95), Robert Wagner (180,24) und Jürg Weber (176,41) - der aus der Schweiz kommend, die weiteste Anreise hatte - rundeten das Feld ab.

**Gruppe 7**

Michael Koch  
Werner Grund  
Jürgen Janke  
Emanuel Vandenryt  
Patric Hilgert  
Stephan Eder

Die Herren Vandenryt, Hilgert und Eder waren vom Start weg im Formationsflug unterwegs. Nach Ende des ersten Turns hatte alle 31 Runden auf der Uhr, wobei Stephan knapp vor Emu und Patric lag.

Im 3. Turn konnte sich Emu endlich absetzen und hatte eine Runde Vorsprung auf Stephan und Werner, der sich vor Patric geschoben hatte, dann JJ und Michael. Stephan konnte den Speed von Emu nicht mitgehen, obwohl er auf der recht schnellen Spur 6 unterwegs war. Werner machte weiter Druck und von hinten holte Patric wieder auf. Nach dem 4. Turn liegt JJ nur knapp eine Runde vor Werner, hier führen die beiden ihr eigenes Rennen.

Für Emu war hier schon fast alles klar. Sein Vorsprung betrug am Ende knapp 4 Runden (191,08) auf Stephan (187,31), der sich gut eine Runde Abstand auf Patric sicherte (186,20).

JJ musste im letzten Turn auf Spur 1 Federn lassen, war aber mit seinem Ergebnis zufrieden (183,30), obwohl ihm Werner doch noch eine Runde eingeschenkt hatte (184,37).

Michael lieferte eine solide Leistung ab: 7 Runden Rückstand sind zwar eine deutliche Sprache, aber für einen „Ortsunkundigen“ (175,24) eine ordentliche Leistung.

**Gruppe 6**

Sebastian Jens  
Thorsten Kahabka  
Gino Cervi  
Hanko Völkel



David Rietz  
Jan Schaffland

Die Startgruppe 5 sah eine Mischung aus etablierten DSC-Mitte Fahrern und den Junioren David Rietz und JanS.

JanS war mit der Motorleistung des 4-Zylinders in der Alpine A110 nicht zufrieden und haderte mit 3 Abschlüssen durch Fremdeinwirkung - mehr als 194,14 Runden war somit nicht „drin“ . . .

Thorsten Kahabka und David Rietz fuhren ein spannendes Duell auf Porsche 904. Am Ende konnte sich Thorsten mit 190,82 zu 189,94 Runden knapp vor dem Youngster der DSC behaupten.

Einen weiteren, spannenden Fight lieferten sich Hanko Völkl (Lotus Europa) und Sebastian Jens (Corvette). Auch hier setzte sich das Alter knapp gegen die Jugend durch (184,31 vs. 183,74 Runden). Aber die Junioren schworen einhellig: das war das letzte Mal !!

Blieb auf Rang 6 noch Gino Cervi, der mit dem schweren und behäbigen Dodge Challenger die Startgruppe nach hinten absicherte . . .



**Alpine A110 - JanS haderte mit der Gruppeneinteilung . . .**

**Gruppe 5**

Michael Ortmann  
Gerd van de Weil  
Karl Janda  
Michael Heinecke  
Frank Hermes  
Jörg Stephan

Im 6. Durchgang startete eine bunte regionale Vielfalt. Michael Ortmann wurde mit seinem Mittelmotor Nissan nicht gewertet, legte aber trotzdem ein gutes Rennen hin. Dagegen flog Karl Janda vor allem am Anfang zu oft ab und

konnte deshalb mit dem Jaguar E nicht recht überzeugen. Trotzdem kamen 189,57 Runden zusammen und somit der 2. Platz in dieser Gruppe.

Gerd van de Weil traute sich mit dem kleinen, hohen, nicht verbreiterten Käfer auf die Piste. Seine Vorstellung konnte sich sehen lassen, reichte aber nur zum 5. Platz der Gruppe fünf. Michael Heinecke fuhr die ersten beiden Turns mit kaputtem Regler. Und als er dann endlich einen anderen Regler benutzte, hatte er keinen Grip mehr. Aus diesem Grund musste er sich mit dem letzten Platz in dieser Gruppe zufrieden geben.

Jörg Stephan ließ mit seinem bildschönen Opel GT richtig fliegen und konnte auch mit dem ein oder anderen Konkurrenten mithalten.

Frank Hermes, der Spitzenfahrer aus Ostwestfalen, überzeugte mit einer sauberen, unauffälligen Leistung, die zum Sieg in der Gruppe 5 reichte.



**Ferrari GTO von Frank Hermes - noch sind die GTOs nicht ausgestorben . . .**

**Gruppe 4**

Beate Wiesel  
Ralf Schaffland  
Dieter Hartmann  
Ralf Seif  
Dieter Sommer  
Harald Mieth

Der 7. Lauf ließ mit gestandenen DSC-lern einiges an Spannung erwarten. Wird die magische 200 runden Grenze endlich geknackt !?

Von Rennbeginn an setzte sich Beate Wiesel mit der Corvette Coupe vor die Herrenriege. Doch so nach und nach wurde der Druck der Herren stärker und es zog der Schleichende mit der „Kanonenkugel“ Autobianchi (O-Ton R.S.) an Beate vorbei. Dieter Sommer (Corvet-

te Coupe) arbeitete sich langsam in führende Position, die nun häufig zwischen den beiden Weggefährten wechselte. Ralf Seif (Cheetah Roadster) und Dieter Hartmann (Corvette GS) folgten dem Spitzentrio in Schlagdistanz. Harald Mieth gab sich mit gutem fahrerischen Können alle Mühe mit dem Käfer, der aus der Gruppe 2 Serie stammte, dem Feld zu folgen. Zum Rennende schienen sich die Fronten an der Spitze zu verhärten, denn der Sommer, Dieter setzte sich mehr und mehr ab. Des Schleichenden Kanonenkugel küsste schon mal eine Bande und verlor zu allem Überfluss auch noch einen Schleifer, was ihn ca. 4 Runden kostete.

Finale: Dieter marschiert weiter und hat im letzten Stint seinen ersten Ausrutscher. Dabei blieb es auch. Und der Applaus der Menge donnerte ihm entgegen. **201,38 Runden**. Die magische Marke war geknackt. Auf den Plätzen folgten Beate, Ralf Seif, der Schleichende, Dieter Hartmann und Käferbezwinger Harald Mieth.



Corvette '68 von Dieter Sommer - knackte als erste die 200er Marke . . .

**Gruppe 3**

- Norman Grund
- Uwe Schöler
- Uwe Drevermann
- Stephan Wiesel
- Thomas Spicker
- Alex Ortmann

Zum Ende hin durften auch die Cracks mit-spielen. Die Startgruppe 3 war hochkarätig mit dem Best of the Rest besetzt, da die folgenden zwei Gruppen den Spitzenleuten der DSC-Mitte (Gruppe 2) und des DSC-Cup (Gruppe 1) vorbehalten war:

Thomas Spicker grub den berüchtigten Le Mans Challenge 904 aus. Stephan Wiesel - Altmeister der DSC - brachten den Opel GT an den Start Uwe Schöler setzte auf neue 300 SL Power - dieser Typ lief schon vor ein paar Jahren bei ihm traumhaft. Dazu gesellten sich mit Norman Grund (Cheetah Roadster), Alex Ortmann (Porsche 904) und Uwe Drevermann (Cheetah Coupé) drei weitere Geheimfavoriten.

Uwe Schöler machte von Beginn an die Pace, welcher nur Thomas Spicker ansatzweise zu folgen wusste. Aber bereits zeitig wurde anhand der Rundenzeiten klar, dass Dieter Sommers Bestwert nicht wackeln würde. Uwe Schöler schaffte letztlich „nur“ 199,29 Runden, was bis dahin Platz 3 bedeutete (Patrick blieb knapp davor). Thomas Spicker kam auf 198,31 Runden - nur 15 Teilstriche vor Uli Hütwohl !!

Anschließend klaffte eine beachtliche Lücke zu Alex Ortmann (192,38) und Stephan Wiesel (192,29). Stephan's Wert freute wiederum Beate, die sich somit knapp im familieninternen Duell vorn hielt. Eine Runde zurück folgte Norman Grund - und Dr.Evermann blieb damit nur der sechste Rang.

**Gruppe2**

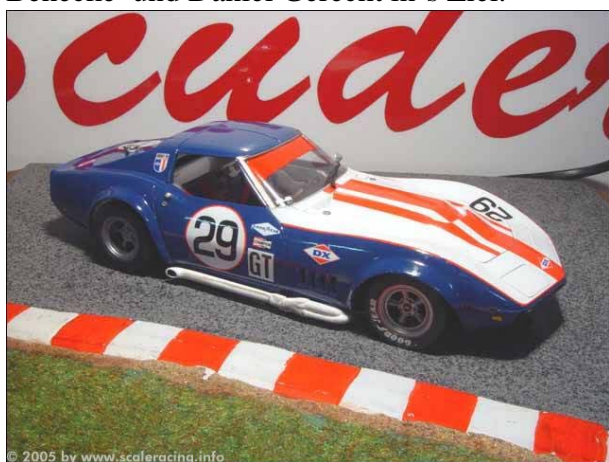
- Alexander Jens
- Dieter Jens
- Harald Wittke
- Günter Benecke
- Daniel Gerecht
- Onno Tiemens

Im verletzten Lauf fuhren nun einige Heimas-caris und die Führenden der DSC Mitte - und die Spannung stieg . . . Onno Tiemens startete mit dem Leihwagen von Uli Hütwohl super ins Rennen. Er übernahm von Anfang an die Führung. Diese wurde ihm aber in der 100'sten Runde von Dieter Jens abgenommen.

Daniel Gerecht steckte nach einem unruhigen zweiten Turn auch noch den Regler falsch. Ir-gendwie ist dieser Tag nicht spurlos an ihm vorübergegangen . . . ☺ ☺

Im Rennen passierte allerdings nicht mehr all-zu viel, Dieter Jens gewinnt die Gruppe mit 198,55 Runden und 2 Runden Vorsprung auf Harald Wittke, der ruhig und besonnen sein Auto mit ins Ziel brachte. Hinter Ihm kamen

Alex Ortmann, Onno Tiemens sowie Günter Benecke und Daniel Gerech in's Ziel.



Corvette DX von Dieter Jens - schön und schnell, aber schnell genug . . . !?

200,60 Runden vor Peter Berg mit 194,86 und Parke mit 194,80 Runden.



Lotus 19 von Jürgen Stüdemann – flott auf Rang 2 der Wertung . . .

### Gruppe 1

Albrecht Rietz
Peter Berg
Jürgen Stüdemann
Matthias Parke
Andreas Keck
Rüdiger Krieger

Endlich, die Uhr zeigt faktisch 17:30h, als die Schnellsten des DSC-Cups im 10. Durchgang antraten. Mit M. Parke auf Bahn 1 und Cheetah, Jürgen Stüdemann mit dem Lotus 19 auf Bahn 4 zwei Topmarker. Turbulent geht es zu, denn mit Reglerwechsel bei A. Keck und etlichen Terrorphasen zeigen auch diese Jungs Nerven.

Da Matthias Parke über die Bahnen Schwierigkeiten mit der Stromaufnahme kriegt, kann sich Jürgen Stüdemann nach dem 2. Heat mit mehr als 3 Runden absetzen. Allerdings ist keiner der Aspiranten mehr in der Lage, Zeiten unter 7 Sekunden in die Siegener Bahn zu brennen.

Im 3. Heat muss Parke die Cheetah mehrfach aus dem Slot nehmen, um seine Schleiferprobleme in den Griff zu kriegen (oder besser ins Klebeband). Das ganze Rennengeschehen wird zusehens ruhiger, die Zeiten stabilisieren sich, und vor dem letzten Heat liegt der Lotus von Stüdemann 4 Runden vor den Cheetahs von Alifumi und 5 Runden vor Parke seiner.

Peter Berg zeigt eine fulminante Aufholjagd auf Bahn 4 und fängt Parke und Alifumi noch ab. Stüdemann fährt ungefährdet zum Sieg mit

Hier die Top 10 in der Zusammenfassung:

Fahrer	Slotcar	Conc.	Runden
Dieter Sommer	Corvette '68	19	201,38
Jürgen Stüdemann	Lotus 19	20	200,60
Patrick Fischer	Nissan 240Z	17	199,61
Uwe Schöler	Mercedes 300SL	19	199,29
Dieter Jens	Corvette DX	20	198,55
Thomas Spicker	Porsche 904	20	198,31
Uli Hütwohl	Corvette GS	19	198,16
Harald Wittke	Corvette GS	17	196,25
Peter Berg	Porsche 904	20	194,86
Matthias Parke	Cheetah Coupe	20	194,71

Schlussbetrachtung für die GT- und Tourenwagenklasse: In der Cup-Wertung hat sich der Abstand zwischen Matthias Parke und Peter Berg auf 6 Punkte verringert (vorher 7 !!). Die Spannung bleibt also erhalten. Jürgen Stüdemann hat Albrecht Rietz „überholt“ und liegt nun 12 Punkte vorn.

In der „großen“ Klasse tragen Rüdiger Krieger, Karl Janda und Andreas Keck den Fight um Platz 5 im DSC-Cup im direkten Vergleich aus. Die Vorteile liegen bei Rüdiger; der im Unterschied zu den zwei Letztgenannten kein Haustier vom Vorabend und dazu noch 5 Punkte Vorsprung hat . . . ☺ ☺

### Rennen der Klasse Sportwagen, Prototypen und Can-Am . . .

Nach dem Abschluss der GT- und Tourenwagenklasse erfolgte ein Regrouping anhand der Rennergebnisse und nur noch 56 Fahrer gin-



gen auf den zweiten Teil der Reise, die zur besten Sportschau-Zeit begann . . .



**Das Starterfeld der „großen“ Klasse - nur gut die Hälfte der Slotcars stehen auf der Strecke; wo ist der Rest . . . !?**

### Gruppe 9

Michael Rettler
Jürg Werber
Kai Schaffranek
Stefan Kuhn
Michael Koch
Michael Heinecke
Gino Cervi

Endlich mal ne 7er-Gruppe am Start !!

Während die ersten Sechse sich auf die Hatz machten, hatte Gino noch Zeit zur mentalen Vorbereitung. Michael K und Kai konnten sich leicht vom Rest des Feldes lösen. Leider kam es in den ersten drei Turns zur mehreren Unfällen, die zum Glück alle glimpflich ausgingen. Das brachte die Reihenfolge mehrfach gründlich durcheinander.

Michael, „The Börliner“ Heinecke brauchte noch ein paar Anlaufunden, um in Tritt zu kommen; dann ging's aber auch zügig voran. Mit konstanten 30 bzw. 31 Runden pro Turn war ein recht ordentliches Ergebnis zu erwarten.

Die beiden Ferraris (Michael Rettler und Kai Schaffranek) lieferten sich mit dem 917K von Michael) eine jener legendären Schlachten, die jeder gerne sieht . . .

In einer 7er Gruppe den Überblick zu behalten ist gar nicht so leicht. Letztlich behauptete sich Michael Rettler (188,10) mit deutlichen 3 Runden Vorsprung vor Jörg Werber (185,10). Auf dem nächsten Platz Michael „The Börliner“ Heinecke (183,47), der Stefan Kuhn mit dem Porsche 908/03 (177,22) deutlich auf Abstand hielt. Kai Schaffranek (176,13), mit Original Heckspoiler auf seinem 612, zeigte eindrucksvoll, wie man einen Top-Scaler im beherzten Drift bewegt. Gino Cervi (173,40) ließ es ruhig angehen und war ob des Ergebnisses

recht zufrieden. Michael Koch (164,55) wurde hingegen weit unter Wert geschlagen. Ein Reglerdefekt bremste seinen Tatdrang rundenlang erfolgreich ein. Schade, da wäre bestimmt noch ,ne Menge mehr drin gewesen . . .



**Lotus 30 von Jürg Werber - lange Anreise aus der Schweiz und bei der Premiere gut unterwegs . . .**

### Gruppe 8

Jörg Stephan
Robert Wagner
Gerd van de Wiel
Harald Mieth
Jörg Fischer
Ronald Eidecker
Michael Ortmann

In dieser 7er-Gruppe setzten sich sofort die Favoriten Michael Ortmann (Porsche 917K) und Harald Mieth (Ferrari 612P) an die Spitze. Michael Ortmann hatte sich bestens auf das herbstliche Wetter vorbereitet: Dauerlicht bei einbrechender Dunkelheit und man munkelt, mit neuen Winterreifen ☺ ☺.

Die Positionen schienen eindeutig verteilt, bis, ja bis sich im 5. Heat der Porsche von Michael Ortmann auf der Zielgeraden an einer Schraube im Schlitz verding und ca. 1m hoch durch die Luft wirbelte. Diesen spektakulären Abflug überstand das Auto nicht unbeschadet und eine zwangsläufige Reparatur machte eine bessere Platzierung zunichte. Trotzdem gehörte er anschließend wieder zu den Schnellsten, obwohl der Vorderachshalter krumm und das Licht ausgefallen war.

Somit gewann Harald Mieth (192,68) souverän den Lauf vor Gerd van de Wiel (188,73) und Jörg Stepan (186,43), der wiederum knapp vor Ronald Eidecker (185,32) blieb. Auf weiteren

Plätzen folgten Michael Ortmann (178,30) und Jörg Fischer (174,34), der während des gesamten Rennens mit Grip-Problemen zu kämpfen hatte . . .

**Gruppe 7**

- Werner Grund
- Hanko Völkel
- Daniel Gerecht
- Sebastian Jens
- Jürgen Janke
- Michael Brinkmann

Ein ruhiges und sehr ausgeglichenes Rennen zeichnete den nächsten Lauf aus. Youngster Sebastian Jens übernahm zunächst mit seinem Carrera 6 die Führung, dicht gefolgt vom Nordlicht „JJ“ Janke und Dag`s „Pink Stamps“ Lotus. Am Ende musste Sebastian aber dem Speed seiner Konkurrenten Tribut zahlen.

186,21 Runden standen auf Sebastians Habenseite. Janke führte das Sechserfeld bis zum 3.Heat an. Zu diesem Zeitpunkt waren alle Fahrer maximal durch eine Runde voneinander getrennt.

Im 4. Heat aber übernahm Hanko Völkel die Spitze, um sie erst im vorletzten Heat an Werner Grund abzutreten. Im entscheidenden letzten Lauf konnte sich Völkel die Führung erneut erkämpfen (192,86). Kontrahent Grund blieb mit 192,29 Runden Platz 2. Jürgen lief mit 191,28 Runden als Dritter ein, gefolgt von Michael Brinkmann (190,97) und Dag, der auf 188,14 Runden kam.

**Gruppe 6**

- Stephan Eder
- Dieter Hartmann
- Rüdiger Krieger
- Andreas Keck
- Patric Hilgert
- Karl Janda

In der Gruppe 6 wurde um den 5. Platz im DSC-Cup gefightet. Am Ende blieb jedoch alles wie gehabt: Rüdiger Krieger (193,26) baute seinen Vorsprung vor Andreas Keck (188,26) aus, der weit weniger Terrorphasen benötigte als in seinem ersten Rennen.

Karl Janda (188,55) platzierte sich zwar vor Andreas Keck, aber das reichte nicht mehr, um im Cup Plätze gut zu machen.

Gewonnen wurde der Lauf von Stephan Eder

(193,97), der zum Schluss des Rennens immer schneller wurde und im letzten Lauf am bis dahin führenden 917K von Rüdiger Krieger vorbeizog.

Patrick Hilgert hatte hingegen Pech mit dem bildschönen Porsche 917/10 und musste das Rennen vorzeitig aufgeben.



© 2005 by www.slotracing.info  
**Porsche 917/10 von Patric Hilgert - 20 Punkte im Concours, aber Pech im Rennen . . .**

**Gruppe 5**

- David Rietz
- Hans-Jürgen Eifler
- Uwe Wecke
- Frank Hermes
- Kai-Uwe Schott
- Lars Döbler

Die ausgeglichene Gruppe (am Ende 3 Fahrer in einer Runde) um den Junior-Fumi spulten fast unauffällig die 6x4 Minuten auf der Bahn ab. Erst im letzten Heat ließ dann allerdings teilweise die Kondition nach; es ging schließlich schon auf 22.00 Uhr zu und viele hatten an diesem tag den Keller in Siegen nicht verlassen . . .

Bei Hans-Jürgen Eifler häuften sich die Abflüge und er räumte daher schon einmal seine Mitfahrer ab. Vor allem Frank Hermes zeigte, dass sich vorausschauendes Fahren lohnt und er konnte mindestens einmal einem gefährlichen Crash entgehen.

Sieger des Laufs wurde der „bunte Vogel aus dem Norden“ Uwe Wecke mit seinem modifizierten 917K (191,30) vor Junior-Fumi David Rietz (188,88), der mit dem 906 wieder mal ein starkes Rennen fuhr. In der gleichen Runde kamen Jürgen Eifler’s GT40 (188,76) und Lars Döbler’s 330 P4 (188,31) zu stehen . . .



**Gruppe 4**

- Ralph Seif
- Günter Benecke
- Norman Grund
- Thorsten Kahabka
- Pit Schwaar
- Ralf Schaffland

Es geschah kurz vor HaJü-Corner, (Capri in 2 Teilen bei der 245) als der Schleichende seinen Porsche neben die Spur setzte. Dies sollte für den weiteren Verlauf des Rennens bedeutsam sein. In der Folge schnupfte er nach und nach einen Gegner nach dem anderen auf (7,0XX sek. auf Spur 6). Fast wieder in Führung liegend erwischte er Pit eingangs der „Nordschleife“ und musste wieder das halbe Feld aufrollen. Schaffte er auch... fast. Bis kurz vor Schluss, diesmal strandete er in HaJü-Corner zusammen mit, na? Richtig: Pit. Runde um Runde lagen Ralf und Ralph (Sef) „nebeneinander“. Am Ende entschieden wenige Teilstrieche zugunsten von Ralph Seif diesen Lauf (199,18 vs. 199,05 Runden).

Bei diesem spannenden Duell verblassten ein wenig die anderen Vier:

Pit Schwaar nahm „Rache“ für das Ergebnis der kleinen Klasse und legte mit dem McLaren M8B beachtliche 196,75 Runden hin. Super, Pit !! Es folgte Thorsten Kahabka (GT40) mit einer ebenso tollen Leistung und 194,24 Runden vor Günter Benecke (ebenfalls GT40 und 193,25 Runden). blieb Platz 6 für Norman Grund's 917K bei immer noch guten 192,86 Runden.



Ford GT40 von Thorsten Kahabka - tolle Steigerung gegenüber dem Vorjahr ...

**Gruppe 3**

- Onno Tiemens
- Hans Georg Aulbur
- Beate Wiesel
- Alex Ortmann
- Christian Grüttner
- Stephan Wiesel

Die Dramaturgie der „großen“ Klasse war deutlich spannender ausgelegt, da sämtliche schnellen Jungs erst zum Ende aufeinander trafen. Die letzten drei Startgruppen sollten folglich den Höhepunkt des Tages bilden, zumal Ralph & Ralf mit jeweils guten 199 Runden eine nette Hürde aufgestellt hatten, an welcher Manche der besten 18 kläglich scheitern sollten . . .

Nicht scheiterte allerdings Alex Ortmann, der mit seinem renn-mäßig optimierten Porsche 917K satte 201,48 Runden zurück legte. Eine tolle fahrerische Leistung, jedoch führte besagte Optimierung zu einer geringen Anzahl an Concourspunkten, womit Alex für den Sieg keinesfalls in Frage kam.

Selbstverständlich setzte Stephan Wiesel den neuen King Cobra II Kit als „Deckel“ ein. Jedoch gelang es ihm erneut nicht, sich gegen seine Herzdame durchzusetzen, die mit dem „Sommerwagen“ (Porsche 906) gnadenlos dagegen hielt. Erst das bessere Rollvermögen rettete den Wiesel-schen Familienfrieden: Staphan 195,26 - Beate 195,24 und bewahrte Stephan vor der zweiten „Packung“ des Renn-tages . . . ☺ ☺



King Cobra II von Stephan Wiesel - neuer Kit bereits auf der Strecke . . .

Aber auch Onno Tiemens ließ sich mit dem Matich SR3 lange Zeit nicht abschütteln und legte gute 194,83 Runden zurück. Mittelschwer zufrieden war „DSC-West Rookie of

the Year“ Hans-Georg Aulbur. Einerseits harderte er ein wenig mit den Fahreigenschaften seines GT40 und andererseits fand er die erzielten 193,93 Runden wieder recht gut. Slotracing ist halt nicht immer einfach . . ☺ ☺  
 Blieb Christian Grüttner, der einen weiteren „Sommerwagen“ (GT40) pilotierte. Nach einer längeren Rennpause machte Christian einen tollen Job und fuhr ein ruhiges Rennen, welches ihm immerhin 192,24 Runden einbrachte.  
Zwischenstand: Dr.Slot mit Alex (Ortmann) und Ralph vor dem S<sup>2</sup>-Ralf . . . ☺ ☺

**Gruppe 2**

- |                |
|----------------|
| Alexander Jens |
| Harald Wittke  |
| Peter Berg     |
| Matthias Parke |
| Albrecht Rietz |
| Jan Schaffland |

Die Stargruppe 8 sollte die Vorentscheidung vor dem großen Finale bringen: Die zwei Junioren Alex Jens (Chevron B19) und JanS (Porsche 906) trafen auf den Lokalmatadoren Harald Wittke (Ford GT40) und die drei DSC-Cup Champs Albrecht Rietz (Ferrari 612P), Peter Berg (Alfa 33/3) und Matthias Parke (Ford GT40) . . .

Den Werkschef Matthias Parke können wir schnell abhandeln . . . : Fehlerfreies Rennen, ordentlicher Speed, 197,23 Runden und Sieg in dieser Startgruppe. Das wäre in 2004 noch ein lockerer Sieg in der „großen“ Klasse gewesen. Und das alles bei angeschlagener Gesundheit . . .

Doch hinter Matthias tobte die Wuzz durch den Wald . . . ☺ ☺ Alex Jens geigte auf der schlechten Spur 1 los, als gäbe es kein Morgen bzw. keine 24 Minuten zu fahren. Sieben-Einser-Zeiten reihenweise trieben dem zusehenden Vater die Tränen hinter die Brille.

Dann Heimascari Harald Wittke, der den Ford GT40 ruhig und zügig um den Kurs trieb - dabei den Junior-Jens jedoch nie aus den Augen verlor. Dem wiederum folgte JanS auf leisen Sohlen - der Start auf der Spur 6 war eher mäßig, da der Teamchef zur Mäßigung riet (dort hatte er vergeigt) und der Schönheitsschlaf des Juniors noch nicht ganz überwunden war.

In der Anfangsphase geigten AliFumi und Peter Berg in diesem Reigen ebenfalls locker mit,

verloren aber ab der zweiten Hälfte des Rennens Zentimeter um Zentimeter an Boden. Von den Zuschauern weniger beachtet lieferten sich die zwei Routiniers ebenfalls ein packendes Duell, welches am Ende denkbar knapp zugunsten des Alfaristi (Peter Berg) ausfiel: 195,23 zu 195,14 Runden . . .

Rest 3: Vor dem letzten Heat führte Alex Jens diese Dreiergruppe an - Harald und JanS lagen eine halbe Runde zurück, jedoch nur wenige Zentimeter voneinander getrennt. Was folgte, war ein Nervenspiel sondergleichen: der GT40 und der 906 flogen - i.d.R. direkt nebeneinander - im Schlussheat mit Sieben-Zweier-Zeiten um den Kurs. Keiner der Beiden gab nach; keiner konnte sich mehr als 30cm absetzen; je nach Kurvenverlauf schob entweder Harald oder JanS die Nase seines Slotcars vor. Als Nebeneffekt holten die Beiden kontinuierlich auf den Chevron von Alex auf - der Abstand wurde merklich geringer. Dieser Fight zog sich über die gesamten 4 Minuten hin und sorgte für Ruhe im Bahnraum . . .

Die Entscheidung fiel erst in den letzten Runden. JanS konnte sich um max. einen Meter von Harald absetzen und Alex kurz flog ab, als ihm das Duo im Nacken saß. Bis zur Stromabschaltung versuchte er nun seinerseits Druck auf die (ehemaligen) Jäger auszuüben . . . letztlich entschied dann das Ausrollen über die Platzierungen: JanS war zu weit weg und belegte Rang 2 dieser Gruppe (196,70 Runden). Alex jedoch schob sich noch wieder an Harald vorbei: 196,66 bzw.196,64 Runden . . .



**Zwar der falsche Chevron (der von Dieter Jens) - aber eine der fliegenden Kisten muss halt mit in den Bericht . . . ☺ ☺**

Zwischenstand: Das war gaaaanz großes Tennis !! Aber keine Änderung in den Top 3 !!

**Gruppe 1**

Dieter Sommer
Jürgen Stüdemann
Patrick Fischer
Uwe Schöler
Dieter Jens
Uli Hütwohl

Wer nun meinte, das sei die Show des Tages gewesen - sah sich getäuscht !!

Die Top 6 der „kleinen“ Klasse wollten und sollten das Ganze noch toppen. Drei Heimascaris (die Herren Hütwohl, Schöler und Sommer) traten mit zwei Matich SR3 und einem Porsche 917K gegen drei Gäste an. Der erste Gast stammte aus dem Norden: Jürgen Stüdemann mit dem DSC-Nord Sieger McLeagle. Der zweite Gast gehört in die DSC-West: Patrick Fischer mit dem nagelneuen Porsche 908/03 und die Nummer 3 der Gäste repräsentierte die DSC-Mitte: Dieter Jens und sein Chevron B16 . . . Alles in allem also eine tolle Ausgangsposition für ein gelungenes Rennen !!

Schnell bildeten sich Zuschauergruppen, welche sich in der Vorhersage des Rennausgangs versuchten - selbst der Rasende und der Schleichende wurden sich zur Halbzeit nur in einem einig: Dieter Jens würde diese Startgruppe nicht gewinnen . . . Sie behielten Recht: dem Chevron fehlte das entscheidende Quentchen Speed und er „strandete“ bei guten 198,25 Runden. Rest 5 !!

Bei besagter Halbzeit hatten gleich drei Fahrer 101 Runden auf dem Zählwerk stehen; zwei weitere brachten's auf 100. Zu den 101ern zählte Uwe Schöler, der auch vor der letzten Spur (Nr.6 !!) noch zu den Siegaspiranten zählte. Aber auch Uwe tappte in die Falle, welche bereits dem Schleichenden zum Verhängnis geworden war: die Bremspunkte stimmten nicht und zwei - drei Abflüge sorgten trotz des enormen Einsatz des Einsetzers (Gudi Dickel) für Klarheit und „nur“ 197,49 Runden. Uwe meinte, es könne auch am Regler gelegen haben - quien sabe !? Fest steht: Rest 4 !!

Als nächster wurde der „Felgendreher“ aus dem Kreis der Favoriten katapultiert. Ähnlich wie bei Dieter Jens fehlten einfach die letzten Zehntel, welche sich im Verlauf der Minuten ansammelten. Um's für Jürgen Stüdemann erträglich zu halten stand folgende Bilanz: Mit

198,26 Runden hat er sich einen Teilstrich vor Dieter Jens gehalten und dazu den Werkschef erneut abgebügelt . . . ☺ ☺ Rest 3 !!

Dieter Sommer war der überlegene Sieger der „kleinen“ Klasse und sein 917K wurde ebenfalls hoch gehandelt . . . Aber wahrscheinlich war Dieter schon „satt“ vom ersten Sieg - nicht, dass es schlecht lief; aber irgendetwas fehlte in diesem Lauf. Die absolvierten 199,60 waren toll, aber eben nicht toll genug . . . ☺ ☺ Rest 2 !!

Reden wir über Uli Hütwohl: Uli ist einer der Stillen im Siegerlande. Ferner profilierte er sich dieses Jahr als universeller Fahrer (gut auf Plastik und Holz unterwegs) sowie als fairer Sportsmann ( Fairness Preis der DSC-West). Und Uli gilt gemein hin als „Assistent“ vom Siegener Boss Uwe Schöler. Dem gab er im Rennen allerdings mächtig Zunder und ließ verschiedentlich die Frage aufkommen, wer denn nun Chef im Siegener Ring sei . . . ☺ ☺ Jedenfalls war bis zu Uwe's Problemen auf Spur 6 längst nicht klar, wer die schnellste Maus in Mexico (hier Siegen) sei - Uli und Dieter hingen Uwe permanent am Auspuff des Matich SR3.

Mit Uwe's „Rückfall“ musste sich Uli nur noch mit Dieter herumschlagen - und Uli schaffte das unmöglich geglaubte: 15 Teilstriche mehr konnte er nach 24 Minuten verzeichnen; das sind 199,75 Runden. Rest 1 !!

Nee Jungs - hier läuft nichts schief; hier wurde die Reihenfolge nicht durchbrochen: Übrig bleiben nur Patrick „Lightblue“ Fischer und sein Porsche 908/03 . . . !! Das Augenmerk richtete sich in der Anfangsphase ausschließlich auf die etablierten Stars und Favoriten. Derweil wurde das Grinsen im Gesicht von Lightblue immer breiter. Nicht er wurde abgehängt, sondern die Herren Jens und Stüdemann fielen langsam aber sicher ein wenig zurück.

Der 908 zählte zur Hälfte zu den 101ern. Vor dem letzten Heat hatte er auf dem Zählwerk gar fast eine Runde Vorsprung. Jedoch galt es nun, die schlechteste Spur 1 zu bewältigen - und das mit zu diesem Zeitpunkt noch 3 schnellen Siegenern auf den Spuren 2, 5 und 6 im Nacken. Kleiner Exkurs: Patrick verfehlte in der kleinen Klasse die magische 200er Marke, weil ihm im letzten Heat ein kurzer Konzentrationsfehler unterlief, der einen Abflug zur Folge hatte . . .



Ok - die Reihenfolge im Bericht nimmt das Ergebnis vorweg: Mit 200,56 Runden verteidigte Patrick seinen Vorsprung fast gänzlich und schaffte den Sieg in dieser Gruppe und damit nicht nur die zweitmeisten Runden des Tages, sondern auch den Klassensieg !!



**Porsche 908/03 von Patrick Fischer - Überraschungssieger in der „großen“ Klasse . . .**

Damit lauteten die Top 10 in der Zusammenfassung wie folgt:

Fahrer	Slotcar	Conc	Runden
Patrick Fischer	Porsche 908/3	17	200,56
Dieter Sommer	Porsche 917K	20	199,60
Uli Hütwohl	Matich SR3	17	199,75
Alex Ortmann	Porsche 917K	9	201,48
Jürgen Stüdemann	McLeagle	20	198,26
Ralf Schaffland	Porsche 906	18	199,05
Dieter Jens	Chevron B16	20	198,25
Uwe Schöler	Matich SR3	20	197,49
Pit Schwaar	McLaren M8B	20	196,75
Matthias Parke	Ford GT40	19	197,23

**Zusammenfassung . . .**

Mit den Ergebnissen der beiden Klassen konnte das Gesamtergebnis gebastelt werden, welches wie folgt aussah:

# Fahrer	Pkt. GT	Pkt. Prot.	Pkt. Total
1Dieter Sommer	69,0	62,0	<b>131,0</b>
2Jürgen Stüdemann	67,0	59,0	<b>126,0</b>
3Patrick Fischer	61,0	64,0	<b>125,0</b>
4Dieter Jens	61,0	58,0	<b>119,0</b>
Uli Hütwohl	58,0	61,0	<b>119,0</b>
6Uwe Schöler	61,0	57,0	<b>118,0</b>
7Matthias Parke	56,0	55,0	<b>111,0</b>
8Jan Schaffland	54,0	53,0	<b>107,0</b>
9Peter Berg	57,0	49,0	<b>106,0</b>
Alexander Jens	53,0	53,0	<b>106,0</b>

Damit hat Dieter Sommer sein drittes DSC-Rennen in Folge gewonnen. Da müssen wir uns für 2006 aber einiges an Gegenargumenten gegen die Fortsetzung dieser Serie einfallen lassen . . . ☺ ☺



**Full House - Gedränge wie im Winterschlussverkauf: die DSC in Siegen 2005 . . .**

Für die DSC-Mitte hatte das Gesamtergebnis ernste Folgen: Zwar behaupteten Dieter und Alex Jens ihre Positionen 1 und 2 - Chef Daniel verlor hingegen Rang 3 an Harald Wittke und musste gar noch die Siegener Onno Tiemens, Uli Hütwohl und Günter Benecke passieren lassen . . .

Die Top 10 der DSC-Mitte Wertung komplettierten dann Stephan Eder, Thorsten Kahabka und Dieter Hartmann.

Auch im DSC-Cup ergaben sich kleinere „Erdbeben“. Werkschef Matthias Parke errang den Titel zwar vor Peter Berg - beide hielten ihre Positionen. Albrecht Rietz wurde aber noch von Jürgen Stüdemann auf Platz 4 verdrängt. Rüdiger Krieger behauptete hingegen sicher den Rang 5 . . .

**Ende . . .**

Nach Rennende gegen Mitternacht standen Auswertung, Siegereverenz und Tombola. Die Champs haben wir oben bereits erwähnt, sodass gleich ein paar Takte zur Tombola geschrieben werden können:

Vorab - alle „Zurückgebliebenen“ haben etwas bekommen. Zuerst die Jungs aus der Mitte, dann der Rest . . . eine wirkliche noble Geste der Verantwortlichen aus der DSC-Mitte !!

Möglich machten dies aber erst die zahlreichen und freigiebigen Sponsoren, welche den Preistopf reichhaltig bestückten. Ihnen sei der Dank der Empfänger gewiss - und hoffentlich auch deren Geld beim nächsten Einkauf . . . ☺ ☺



**Siegerverehrung - der Werks-Chef bekommt „den Pott“ von Rüdiger Krieger . . .**

Es gab soviel bemerkenswertes rund um dieses Event, dass weder der Schleichende alles schreiben, noch Ihr alles lesen könnt !! Aber dem Thema „Schlafen“ soll ein kurzes Special gewidmet werden, da es erstmalig in der DSC-Geschichte ein wirkliches Thema war ☺ ☺ . . .

- Pit tat es lang am Samstag Früh, um wieder auf die Beine zu kommen. Die Concours Bewertung erfolgte derweil durch eine Vertretung.
- Die Bewohner der Wagenburg taten es wenig. Die Teams Wiesel und S<sup>2</sup> waren Samstag Früh gegen 1:30h noch im trauten Zwiegespräch unter dem Ausstoß von Qualmwolken im nächtlichen Siegen zu beobachten.
- Manche taten es heimlich - und verschwanden einfach für ein paar Stunden im Hotel oder dem Wohnwagen / -mobil.
- Manche taten es offensichtlich; vorzugsweise auf den bequemen Sofas der scuderianischen Sitzgruppe - so z.B. Karl oder JJ. Die wirklich harten Kerle taten es aber direkt am Schrauberplatz, mit aufgestütztem Kopf - gell, Christian !?
- Den Einen hat's geholfen, die anstrengende Freitag Nacht zu überwinden - den Anderen half nicht einmal das.
- Die Junioren hielt es fit für ihre späten Auftritte; nur JanS übertrieb's ein wenig und war im ersten Heat seines zweiten Rennens noch nicht ganz wach.
- Andere wieder taten's gar nicht und kamen dennoch einigermaßen durch diesen Tag, der für Viele bis zu 24 Stunden lang war. Darunter waren auch viele Scuderianer, die für den reibungslosen Ablauf des Ganzen sorgten.

Interessanterweise verbreiten sich im Forum bereits diejenigen, die nicht dabei gewesen sind, wie man's denn künftig besser machen müsste . . . ☹ ☹ ☹

Deshalb vielleicht abschließend noch ein paar Takte zu Organisation und Stimmungslage:

Wäre jeder Slotracing Samstag so, würde es sicherlich auf Dauer ziemlich anstrengend. Nur haben wohl alle Anwesenden die Einmaligkeit bzw. das Besondere ebendieser Veranstaltung wahrgenommen !!

Die Stimmung war über den gesamten, ca. 17 Stunden andauernden Renntag bestens; es kam kein Murren auf; alle wussten deutlich im Vorfeld, was auf sie zu kam und hatten sich darauf eingerichtet. Es waren tolle 12 Stunden Slotracing non-stop. Wer nicht irgendwo ausgeholfen hat, konnte sich köstlich unterhalten. Diejenigen, welche sich - aus welchen Gründen auch immer - vorzeitig ausklinken mussten, haben eine Menge verpasst. Denn das Beste kam definitiv zum Schluss . . . ☺ ☺

Von daher gilt auch für den Schleichenden die kompakte Aussage von „RoWa“: **Für mich DER Slot-Event des Jahres !!!!!**



**„Experten fahren Carrera“ - die Chiefs von DSC-West, -Mitte und -Cup im angeregten Dialog . . .**

**Credits . . .**

Es gibt so Viele zu bedenken und sich bei so Vielen zu bedanken, welche den reibungslosen Ablauf dieser Mammut-Veranstaltung erst möglich gemacht haben . . . also fassen wir uns kurz:

Die **DSC-Mitte Organisation** mit vielen Helfern (auch aus anderen Regionen). Federführend waren hier Daniel Gerecht sowie Dieter und Alex Jens !! Sie sollen stellvertretend für alle erwähnt werden . . .

Die **DSC-Cup Institution** Rüdiger Krieger, der den fotografischen Bereich und die Auswertung bestens im Griff hatte.





Nein, nein - DSC-Mitte Chef-Organisator Daniel Gerecht leitet hier nicht den Kids-Club der Serie . . . die Kids - insbesondere Alex Jens - waren ihm eine echte Hilfe . . .

Die DSC-West Schreiberlinge, welche ebenfalls durch Rüdiger verstärkt wurden.

## DSC Siegen

### Produktnews

Im Vorbericht vom letzten Montag fehlten etliche Fotos. Das ist nach dem WE in Siegen nun kein Thema mehr. Deshalb gibt's nachfolgend einen Schwung an Nachträgen . . .

### DSC-Cup

Neben den selbstklebenden Aufklebern im Format 10 \* 3cm für den DSC-Cup und die regionalen Ableger gibt's ab sofort auch DSC-Cups und Shirts. Bezugsadresse sind die üblichen Verdächtigen. Weitere Infos gibt's in Kürze auf der Cup-Seite . . .

## Jens Scaleracing

Dieter Jens lüftete unverzüglich sein geheimes Projekt - einen Chaparral 2, der ebenfalls als Komplett-Kit ausgelegt ist. Von den Fotoätzteilen über die Fahrerfigur wird alles bis auf's Chassis enthalten sein.



Chaparral 2 von Jens Scaleracing - der Trend zum Komplettkit hält an . . .

Die Scuderia Siegen Zeitnahme Crew mit den Freiwilligen: Claus Uebach, Harald Wittke, Uwe Schöler und Patrick Fischer !!

Die Scuderia Siegen Catering Frau- und Mannschaft, welche die Speisung der 10.000 locker abwickelte. Auch hier nur stellvertretend die Teamleads: Elke Schöler und Doris Jurgovski !!

Last but not least: Die 59 Teilnehmer sowie die zahlreichen Besucher !!

Mädels und Jungs, das war tolle Atmosphäre und rundum gute Laune bzw. „DSC at it's very best" !!!! Das kann man jedoch nicht organisieren - das habt Ihr selbst geschafft . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

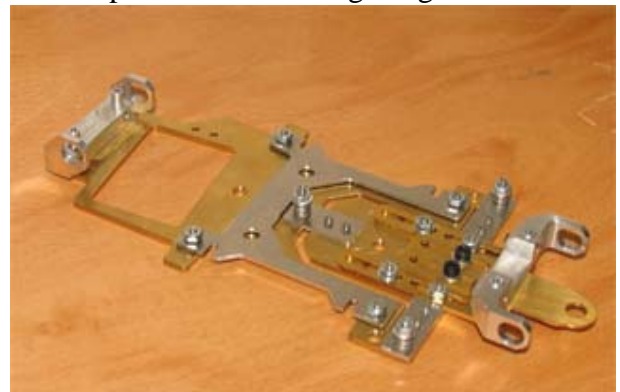
[Rennserien Mitte / DSC](#)

[Deutscher Slot Classic Cup](#)

Bemerkenswert an diesem Kit: ein Modell von diesem, in nur 3 oder 4 Rennen gefahrenen Fahrzeug hat es bislang noch nie gegeben - weder in der Hochzeit des Slotracings (den 60er Jahren) noch in den zurück liegenden Jahren. Eine echte Formneuheit also . . .

## Metris

Rüdiger Krieger brachte eine neue Variante des Metris Chassis mit nach Siegen. Die Federung sah deutlich klassischer aus als beim Mk I und wanderte nach vorn. Erfrischend: Zumindest Metris ist noch nicht bei motorspezifischen Spezialversionen angelangt.



Metris - der Typ Mk 2, eine weitere Chassis Novität aus Österreich . . .



**Motor Modern**

Die DSC-Fahrer stehen bei den Chassis Herstellern hoch im Kurs - wie wir im Folgenden lesen werden. Beginnen wir mit Motor Modern:

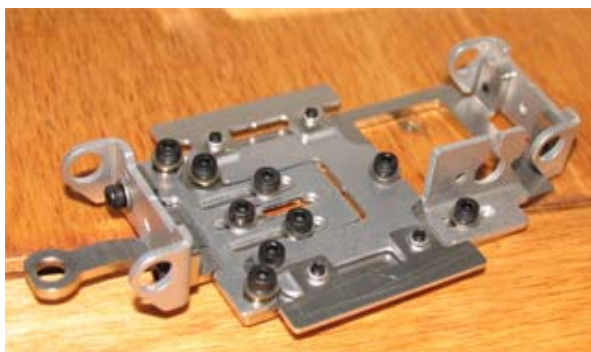
Karl Janda hatte die Prototypen der beiden neuen Chassis MP4 und TC5 im Gepäck und durfte sich dieses Mal nicht über mangelnde Nachfrage beschweren . . . ☺ ☺

Das Chassis MP4 ist eine Weiterentwicklung des SW2 Classic, richtet sich an die wirklichen High-End Fans und wird in limitierter Auflage erscheinen. In dieses Chassis wird nur ein Fox-Motor bzw. ein in den Abmessungen identischer Kraftspender installiert werden können.



**Motor Modern MP4 - High-End für die DSC . .**

Das TC5 ist ebenfalls nur für die „kleinen“ Motoren vorgesehen und zielt auf den Markt der 1:32er bzw. der kleinen 1:24er. Konstruktiv ist es ein Mittelding zwischen dem bekannten SW2 Classic und dem neuen MP4. Von beiden Geschwistern finden sich Elemente wieder . . .



**Motor Modern TC5 - für die Kleinen unter den Großen . . .**

**Phoenix Racecars**

Gleich mit vier Neuheiten reiste Pit Schwaar nach Siegen an. Anhand von drei fertig gebauten Modellen konnte man sich einen guten Eindruck zu Aston Martin DBR 1, Atlas Cheetaah sowie Lotus 19 V8 verschaffen.

Highlight war aber sicherlich der Chaparral 2H, der - zeitgerecht zum Weihnachtsgeschäft - ab kommender Woche ausgeliefert wird . . .



**Phoenix Racecars - die fantastischen Vier in der Übersicht . . .**

**Schöler Chassis**

Auch Uwe Schöler hat so seine Geheimnisse. Er kündigte für den Vorbericht neue, breite Chassisgrundplatten und breitere Achshalter an - und präsentierte dann vor Ort eine komplett neue Chassis Serie, welche ebenfalls nur für den DSC-Einsatz vorgesehen ist. Das Kind wird mutmaßlich den Namen „Striker“ tragen.



**Schöler Chassis - das Striker für die „kleine“ DSC-Klasse hat ein Loch für den Motor . . .**

Beide Chassis sind quasi gewichtsoptimiert für die jeweiligen DSC-Klassen aufgebaut und ebenfalls nur für die Aufnahme des Fox Motors und seiner Derivate vorgesehen.

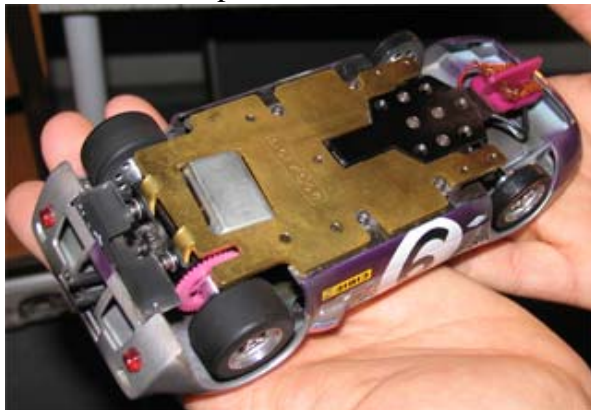


**Schöler Chassis - das Striker als „großer Bruder“ für die Prototypen und Can-Am Klasse . . .**

Interessant: die kleine Variante ist mit Loch für den Motor versehen; die Große kommt ohne Öffnung daher . . .

**Slotvision**

Auch slotvision optimiert seine Produkte weiter und stellte die neue Grundplatte der "Sinus" Serie vor. Hier gelten ähnliche Aussagen wie bereits für Motor Modern und Schöler Chassis: Hauptziel ist eine weitere Optimierung des Gewichtes. Die Grundplatte füllt gegenüber der Standardvariante weitere Lücken mit Messing aus. Entsprechend werden auch hier Grundplatten für beide DSC-Klassen angeboten, die ebenfalls ausschließlich für DSC-Slotcars und Verwandte konzipiert sind.



Slotvision - die Grundplatte Sinus packt ebenfalls mehr Gewicht nach unten . . .

**Wiesel Competition Tyres**

Das Jubiläumsmodell von Stephan Wiesel zog bereits im Forum weite Kreise - Werks-Marketing sei Dank. Hier können wir uns also kurz fassen und einen Blick auf die gelungene Verpackung gestatten.



Wiesel - Jubiläumskit mit innovativer Verpackung

**VSC Stammtisch**

am 18.11.05 in Gelsenkirchen

geschrieben von Nick Speedman

Hi Freunde der VSC, wie mehrfach in kleinen Statements berichtet, war unser Anliegen, mit der Serie ein Familien gerechtes Rennvergnügen anzubieten, durch gehörige Zeitüberschreitungen der einzelnen Rennveranstaltungen stark ins wanken geraten. Immer wieder sahen wir unsere Teilnehmer außerhalb der Clubräume mit zu Hause telefonieren, um den möglichen neuen Ankunftszeitpunkt abzusprechen. Keiner der Fahrer hatte den Mut, auf den dritten Programmpunkt „Sports bis 75 mm“ zu verzichten, sondern wählte viel lieber die Möglichkeit nach dem Rennen unverzüglich die Heimreise anzutreten.

Um wieder mehr Ruhe und Gelassenheit ins Spiel zu bringen, werden wir die Serie zukünftig wieder auf zwei Startklassen Formula und Sports zurückführen.



Cockpit des MB 159R . . .

Der Bau und das Fahren von Formel-Fahrzeugen sollen mit dieser Entscheidung wieder an Wichtigkeit zunehmen. Durch viele jetzt wieder erhältliche Abgüsse alter Vorbilder und der verfügbaren Fahrwerks-Technik ist der Bau



von Formelrennern nicht schwierig, allenfalls zeitintensiv.

Für die Sportsklasse hatte es eine Nähe zur DSC nur im geringen Maße gegeben. Einmal lassen sich die geeigneten Fahrzeuge, die in beiden Serien erfolgreich fahren könnten, an einer Hand aufzählen, und zum anderen haben nur wenige Teilnehmer in eine DSC ähnliche Optik ihrer Fahrzeuge investiert.

Daher lag es nur nahe, nicht nur beide Sportsklassen zu verbinden, sondern auch die Baujahrgrenze für beide Klassen wieder beim Baujahr 1961 festzuschreiben. Ein führender Discounter unterstützte vor einigen Wochen die Beschaffung der notwendigen Bausätze mit einer Sonderaktion von Revell Kits des MB 300 SLR, Jaguar XKSS und BMW 507 für unter €10,- mit viel Zubehör.

### Änderungen für die Saison 2006 . . .

Ab der Saison 2006 fahren wir nur noch zwei Klassen: Formula + Sports

- Wie in dieser Saison eingeführt, fahren wir auch 2006 eine Anzahl von 7 Einzelläufen bei zwei Streichresultaten. Zuzüglich dem Langstreckenrennen am Jahresende.
- Ab der Saison 2006 motiviert die Wahl des Autos "Best of Show" Formel und GT, wie z.B. in der DSC-West, zum Bau schöner Autos.
- Die technische Abnahme der GT's - erfolgt durch eine getrennte Abgabe von Chassis und Karosse.
- Der Nennungsbogen wird ab 2006 wieder entfallen, die Gefahr der Heimascaris ist durch die fehlende Möglichkeit von Doppelstarts gebannt.

### Termine:

Die nachfolgend aufgeführten Termine sind noch nicht alle bestätigt, geben aber einen ersten Eindruck über die Verteilung im Jahr.

1. 11.02.06 PETER MEISTER - KAMP-LINTFORT
2. 25.03.06 SLOTPOINT - HERZEBROCK
3. 06.05.06 SCUDERIA SIEGEN - SIEGEN
4. 17.06.06 SLOT IM POTT - GELSENKIRCHEN
5. 12.08.06 SCARADO - DORTMUND
6. 23.09.06 M. ORTMANN - KOTTENHEIM
7. 21.10.06 CC OBERBERG - ENGELSKIRCHEN
- LS 17.12.06 Scuderia S. Siegen

### Formel:

- Die Größe der Hinterräder wird zukünftig bei mindestens 28,5 mm (vorher 29 mm) eingestuft. Das Differenzmaß zwischen Vorder- und Hinterraddimension beträgt dann 27 / 28,5mm.
- Die Übersetzung wird freigegeben, sodass der Einsatz eines 10er Ritzels ermöglicht wird. Sonst bleibt alles beim Alten.

### Sports: Rückkehr zum Baujahr 1961

- Alle GT- Sport- Tourenwagen und Prototypen, deren Produktionsstart noch im Jahr 1961 lag sind zugelassen.
- Die bisherigen Klassen, bis 62 mm Spurbreite und bis 75 mm Spurbreite werden jetzt mit der neuen/zurückgeführten Baujahrsregelung in einer Klasse zusammen gefahren.
- Über das bisherige Gewichtshandicap können auf vielen Bahnen die 62 mm Fahrzeugen mit der 75 mm Klasse mithalten. Gerade unter dem Aspekt, dass kaum Bausätze verfügbar sind, deren Karosserie-Innenbreite einen hinteren Radstand von mehr als 68 - 70mm zulässt, erschien uns die Zusammenführung sinnvoll.
- Eine Ausweitung des Gewichtshandicaps auf das Bodygewicht wird nicht erfolgen.
- Gefordert ist eine volle Ausgestaltung des Cockpits mit folgenden Komponenten: Armaturenbrett, Lenkrad, Fahrer mit zeitgerechten Helm und sichtbaren Beinen, Fahrersitz, eventuell Sonderteile, Schaltung etc. Somit gehören flachen Fahrereinsätze aus Lexan der Vergangenheit an.
- Gewertet wird die Klasse zusammen. Der Fahrer kann beliebig entscheiden welche Spurbreite er auf welcher Bahn einsetzt.



Cockpit des Maserati 300 . . .



Für die kommende Saison wird das geänderte Reglement mit einer ergänzenden Fahrzeug-Liste in Rennserien West als PDF abrufbar sein.

**Alles Weitere gibt's hier:**  
**[Rennserien West / Vintage](#)**

## 1. Atzwentz-Teamrennen

am 26. November 2005 in Wuppertal

geschrieben von Michael Wagner

Atzwentz-Teamrennen in Wuppertal . . . komisch, die Rechtschreibhilfe meldet sich !? !?

Am kommenden Wochenende wird im Wuppertaler Heaven das erste ATR gestartet.

Im Januar wurde der Event von ein paar Clubmitgliedern aus der Taufe gehoben und Zack . . . es ist Ende November und der Termin steht vor der Türe.



### Der Kurs im Heaven . . .

Ausreden, wie „das Auto ist noch nicht fertig“ kann es hier jedoch nicht geben, da wohl fast jeder im Wilden Westen ein Fahrzeug nach Gruppe C Reglement im Koffer hat.

Wie es momentan aussieht, werden wir mit 14 Teams starten, wobei die Clubs aus Schwerte, Mettmann, Aachen und Witten mit je einem Team, die SRG Neuwerk mit 3 Teams und das neue Team „Velberter Keller-Bodenrutscher“ vertreten sein werden. Der Rest der Startaufstellung füllt sich mit Wuppertaler Urgesteinen. Hier haben sich „Michael Sch.“ und

„Rubens B.“ wie im wahren Leben getrennt und starten mit anderen Partnern.

Durch die Durchmischung der Top-Fahrer gibt es diesmal keinen klaren Favoriten in Wuppertal. Die drei Teams Wondel-Kaina, Christians-Bolz, und Bolz-Baum sind alle siegfähig bei der Hatz über 6 mal 15 Minuten. Die Teams aus den befreundeten Clubs sind Siegchancen nicht abzusprechen. Vielleicht kann die Familie Fischer mit einem Ausnahmerennen und dem Motivationsschub aus dem DSC Rennen in Siegen in die Reihen der Gewinner reinfahren. Nach letzten Vorgesprächen ist das das „Apotheker-Team“ aus Wuppertal nicht bei den Topfavoriten einzuordnen, doch ein Platz unter den ersten 14 wird angestrebt.

Die Wuppertaler freuen sich auf das erste Atzwentz-Wochenende und hoffen das dieses Rennen zum Kalenderpunkt im jährlichen Programm verschiedener Rennteams wird.

Für die Teilnehmer hier noch folgende Informationen: Ein ideales Training ist das Gruppe C Clubrennen am Mittwoch, wo man den Wuppertaler Track noch einmal unter Rennbedingungen fahren kann. Der offizielle Trainingstag ist der Donnerstag von 18.00 bis 21.00 Uhr, wobei das Training an diesem Tag für alle Teilnehmer frei ist.

Gäste sind beim Atzwentz-Teamrennen in Wuppertal, wie bei allen anderen Veranstaltungen auch, immer herzlich willkommen.