

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 52 -

20. Februar 2006

Editorial

Moin Folks . . . die erste Wild West Team Classics steht im Mittelpunkt von Ausgabe 52 der „**WILD WEST WEEKLY**“. Nachdem „uns Sigg“ die Eröffnung seines Shops ein wenig aufgeschoben hat, kann der Wilde Westen an diesem Wochenende einfach nicht mehr Slot-racing bieten . . . ☺ ☺

Dafür bringt das kommende WE gleich drei Veranstaltungen: Am Samstag fahren die NASCAR Oldies mitten in der Session in Kölle am Rhinn und die DSC-Euregio nimmt ihren Auf-

takt auf dem Spa(r)-Kurs. Der Sonntag bringt dann den Trans-Am Start im ScaRaDo. Vorberichte dazu liegen nicht vor, womit wir uns also in Ruhe dem Nextel-Scale-Cup sowie der WW Team Classics widmen können . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Nextel-Scale-Cup
1. Lauf am 12. Februar 2006 in Witten
- WW Team Classics
am 18. Februar 2006 in Dortmund

Nextel-Scale-Cup

1. Lauf am 12. Februar 2006 in Witten



geschrieben von Kai Christian

Nun war es endlich so weit, das erste Rennen der neuen Saison konnte stattfinden. 9 Fahrer fanden den Weg zum Raceway-Witten, darunter auch drei neue Teilnehmer. Leider konnten Bernhard Müller und Thomas Fritz krankheitsbedingt nicht teilnehmen. Von dieser Seite nochmals gute Besserung !

Die meisten Fahrer brannten darauf, ihr 2005er Ergebnis zu verbessern. Besonders die neuen Fahrer Jörg Gerhards, Denis Formella und Lutz Müller wollten zeigen, was sie drauf ha-

ben und so ging es nach dem Training in die einminütige Qualifikation. Die Zeiten bewegten sich auf der 49 Meter Strecke bei allen Fahrern auf sehr hohem Niveau zwischen 12,5 und 13,2 Sekunden, nur Peter Licht legte noch eins drauf: 12,328 Sekunden zeigte die Zeitmessung, und bei allen klappten die Kinnladen runter. Die Frage war nur, ob er diese Zeiten auch im Rennen umzusetzen vermochte.

Wie auch in der letzten Saison, wurde zuerst ein 3-minütiges Sprintrennen gefahren.

Da das Streckenlayout so ausgelegt ist, dass alle Spuren nahezu die gleiche Rundenzeit ermöglichen, konnte sich niemand wirklich absetzen. Es hieß also, bloß nicht den Slot verlassen, um den Kontrahenten bloß keine Chance zu bieten. Leider gelang dies nicht immer, aber selbst mit Rückstand ließ keiner locker und so hieß der Gewinner der ersten Startgruppe Lutz Müller mit 80,18 Runden, gefolgt von Dirk Schulz (79,62 R.), Jörg Gerhards (78,64 R.) und Denis Formella mit 77,92 Runden.

In der zweiten Startgruppe ging es nicht minder spannend zu und die Fahrer fighteten bis zur letzten Sekunde hart, aber fair. Es war super spannend zu beobachten, wie mal der eine, dann der andere je nach Streckenabschnitt in Front lag. Peter Licht konnte leider seine sehr gute Qualifikationszeit nicht wiederholen und belegte mit 84,10 Runden den zweiten Platz hinter Kai Christian mit 84,84 Runden.. Auf den weiteren Plätzen folgten Ralf Ludorf (82,46 R.) vor Frank Scheid (82,15 R.) und Olli Leimbach mit 80,48 Runden.

Das Ergebnis des Sprintrennens lautete wie folgt:

Kai Christian: 84.84 Runden; Peter Licht: 84.10 R.; Ralf Ludorf: 82.46 R.; Frank Scheid: 82.15 R.; Olli Leimbach : 80.48 R.; Lutz Müller: 80.18 R.; Dirk Schulz: 79.62 R.; Jörg Gerhards: 78.64 R. ; Denis Formella: 77.92R.

Nach einer kurzen Pause mit deftigem Grünkohl (sponsored by Gerd K.) ging es ins zweite Rennen über neuerdings 8 Minuten.

Wie erwartet ging es nun noch mal `ne Ecke spannender zu, denn jeder hatte mehr Zeit zur Verfügung, einen begangenen Fehler wieder auszumergen. Die Führung wechselte in den Startgruppen mehrfach, immer wieder kämpften sich die Fahrer zurück an die Spitze, aber so sehr sie sich auch bemühten, an den beiden Spitzenfahrern der letzten Saison war kein rankommen. Olli Leimbach fiel mit abgerissenem Motorkabel zurück und der Chevy von Frank Scheid litt unter einer kollabierenden Hinterachse. So konnte der Nextel-Cup-Neuling Lutz Müller durch eine sehr besonnene Fahrweise auf den 3. Platz nach vorne stürmen, und wurde nur von Peter Licht und Kai Christian geschlagen. Auch Denis Formella und Jörg Gerhards fuhren als Neulinge eine beachtliche Rundenanzahl.

Das Ergebnis des 8 Minuten Rennens lautet:
Kai Christian: 223.80 Runden; Peter Licht: 223.15 R. ; Lutz Müller: 214.39 R. ; Ralf Ludorf: 213.21 R. ; Dirk Schulz: 211.54 R. ; Denis Formella: 210.79 R. ; Frank Scheid: 210.40 R.; Jörg Gerhards: 210.20 R. ; Olli Leimbach: 189.31 R.

Olli Leimbach nahm's gelassen, da sein neuer Bolide schon in den Startlöchern steht, und ich denke, es freuen sich schon alle auf den nächsten Lauf am 12.03.2006 beim Carrera Club Teinenkamp in Soest.

In diesem Sinne
Kai Christian

WW Team Classics

am 18. Februar 2006 in Dortmund

Die IG DSC-West wollte die lange Winterpause für die DSC-Slotcars überbrücken und kreierte flugs die „Wild West Team Classics“ ein Mittel- bzw. Langstreckenrennen für 2-Fahrer-Teams nach dem Vorbild des 5-Liter-Rennens in Neumünster.

Ganz so restriktiv wie die Nordlichter wollte man es denn doch nicht fassen und gab sämtliche Fahrzeuge nach Vorbildern der Marken-WM als startberechtigt vor; auch wurde der Einbau von Licht frei gestellt - die Teams sollten halt auch den vorhandenen Fuhrpark ohne große Modifikationen einsetzen können . . .

Das tat dann auch knapp die Hälfte des Teilnehmerfeldes; wobei die meisten Neubauten sicher im Verlauf der kommenden DSC-West Saison wieder am Start erscheinen dürften . . . Jedenfalls nannten 17 Teams vor, was die IG DSC-West als schönen Erfolg für diese Premieren-Veranstaltung verbuchte . . .

Kompakt . . .

- 9 Stunden hochspannendes Racing mit 17 Teams . . .
- „Jänne“ unbedrängt vorn . . .
- 0,27 Teilstriche fehlen am S² Doppelsieg . .
- drei Chassistypen auf dem Treppchen . . .
- 34 DSCLer gut drauf . . .

Strecke . . .

Adresse

ScaRaDo

Köln-Berliner-Str. 75

44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

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

Vorgeplänkel . . .

Mit den Teams **DBW** (Baum/Bolz), **DP** (Fischer/Sommer), **Jan²** (JanS/Uhlig) und **OWL I** (Aulbur/Hermes) waren die Favoriten auf den Sieg bereits im Vorfeld schnell gemacht.

Jedoch musste auch andere Fahrerpaarungen mit auf die (Reserve-)Rechnung:

TeamFumi nannte „last minute“ die Werksfahrer Rietz /Stüdemann und auch das Mixed-Team **A²** (Fischer/Leben), das Heimteam **Die-Börner** (Körner/Körner) sowie die Teams **OWL II** (Brinkmann/Rehm), die **S² Seniors** (Pfaffenbach/Schleichender) sowie **Slotpoint** (Brocke/Schweizek) durfte man nicht zu früh abschreiben . . .

Alles in allem eine brisante Besetzung, welche Garanten für einen spannenden Rennverlauf sein sollten - und zwar nicht nur in der Spitze oder dem vorderen Mittelfeld, sondern auf allen Positionen von 1 bis 17 . . . !!



Die „Drückerbande Wuppertal“ (**DBW**) gibt sich entspannt, aber wachsam - fährt DP Racing denn immer noch Traumzeiten . . . !?

Der Freitag Abend sah gute 10 Teams mehr oder weniger intensiv testen, abstimmen und quatschen. Man war mehr oder weniger zufrieden: „TeamFumi“ musste sich und das Slotcar erst auf das ungewohnte Geläuf einstellen; aber auch hier sah man gegen 23:00h zufriedener Gesichter. „DP Racing“ fuhr die schnellsten Zeiten; „DBW“ vermochte nicht ganz zu folgen und „Jan²“ bzw. „S² Seniors“ mauerten: Mehr als ein paar zügige Funktions- bzw. Reifentestrunden waren von den S² Autos nicht zu sehen; ferner war „Jan²“ der Motor eingegangen und man suchte händeringend gleichwertigen Ersatz . . .

Derweil wollte der brandneue „A²“ GT40 nicht wirklich schnell laufen und der Hellblaue zog alle Register, um ihm Beine zu machen. Bruder Jörg sah hingegen recht entspannt dem Treiben zu: Der „Breit und Schmal“ GT40 lief bestens, sodass Jörg seine Prognosen für das Rennen überarbeitete . . .

„DieBörner“ fuhren Reifen ein und haderten, ob's beim 908/02 blieb oder doch der flugs aufgebaute GT40 rennen solle. Diese Entscheidung musste bis Samstag Vormittag fallen - und man machte es sich wahrlich nicht leicht. Die „FDP“ war erneut nur durch Ronald vertreten, der zusätzliche Abstimmungsrunden drehte, aber nicht wirklich etwas zum Stand der Dinge mitteilte . . .



Wahres Teamwork zeigte TeamFumi - das Slotcar konnte sich gegen die drei Mann einfach nicht wehren . . . ☺ ☺

Blieben die Jungs, die schon am Tag vor dem Rennen wach wurden: Die einen waren von Rädern mit mindestens 26mm Durchmesser ausgegangen - und die anderen hatten die geforderten 25mm großzügig nicht wahrgenommen. Somit durften die einen noch ein wenig Gummi abtragen und die anderen noch rasch neue Räder bauen. Dass Ausschreibungen bzw. Reglements nicht nur wegen der freien Rückseite verwendbar sind, hat sich folglich noch nicht in alle Randbereiche von NRW herumgesprochen . . . ☺ ☺

Startup . . .

DSC-West Frontmann Patrick Fischer lud zum 10:00h Tee (woanders hieße das evtl. Briefing) und eröffnete somit den offiziellen Teil der WW Team Classics 2006 . . .

Anschließend machte „Hellblau“ gleich weiter mit der **Concours Bewertung** der neu aufgebauten Slotcars. Wobei sich auch die bereits im Vorjahr bewerteten Boliden einer kurzen Durchsicht stellen durften . . . ☺ ☺

S² legte für die zwei neuen Boliden mit 20,0 (917 K) bzw. 19,5 Punkten (312P) recht gut vor. Hans-Georg Aulbur machte es mit seinem 312P Spyder noch etwas besser und holte volle

Punktzahl. Ebenfalls 20 Punkte erzielte der Ford GT40 von A², welchen der Hellblaue baute - genau wie der Alfa Romeo 33 TT 3, der als Gemeinschaftswerk von Ronald Eidecker und Kai-Uwe Schott entstand. Einer der vielen 917K von Sascha Laukotter's wurde doch noch fertig und holte 18,5 Punkte; das Potential zur vollen Punktzahl ist aber gegeben. Auch Christian Grüttner's 917 bzw. Michael Rettler's GT40 waren noch nicht ganz fertig gestellt und werden bis Mitte Mai noch mit zusätzlichen Punkten versehen.



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

Der „**Best of Show**“ wurde ausnahmsweise bereits vor dem Rennen gekürt: Wieder einmal holte Ronald Eidecker mit großem Vorsprung die Grafik an den linken Niederrhein. Die Ränge 2 und 3 gingen an die 312P Spyder von Hans-Georg Aulbur und S² Seniors . . .



Und die Auflösung: Der Alfa 33 TT 3 des Teams FDP macht das Zahnstocher-Rennen . . .

Frank Hermes und JanS setzten ab 11:00h mit der **technischen Abnahme** den Schlussstrich unter den gemütlichen Teil. JanS formulierte vorher: „Hoffentlich wird's nicht wieder so langweilig und ich kann wenigstens ein paar Teams zurück schicken !!“. Frank Hermes'

Antwort auf die vom Schleichenden gestellte Frage, ob denn nun alle Fahrzeuge abgenommen seien, war orakelhaft: „Alle Teams waren schon mindestens einmal da !!“. Somit wurde JanS' Wunsch erfüllt und die Abnahme brachte richtig Action: Manche Teams wollten 2 Stunden mit 0,86mm Bodenfreiheit angehen, wieder andere diskutierten heftig die richtige Bodenfreiheit oder die zu verwendeten Radsätze. Der Unterhaltungswert war hoch - 6 Teams mussten in die Schleife und zwei weitere Teams kehrten freiwillig noch einmal in ihre Box zurück . . . ☺ ☺



Zielsetzung erreicht !! Teil 1 der technischen Inquisition sendet die Hälfte des Feldes in den Loop . . .

Bevor's ans eigentliche Racing geht, noch ein rascher Blick auf das Starterfeld:

Die Hälfte der Teams setzte auf den Porsche 917 K (8 Teams). Die Ford GT40 waren mit 5 Teams vertreten und die Italien-Fraktion mit 3 Fahrzeugen. Dazu gesellte sich ein einsamer Porsche 908/02 . . .

Bei der Chassistechnik bildete Schöler die Majorität mit insgesamt 10 ausgestatteten Teams. Davon setzten drei Teams auf schnöden Stahl (XL), drei weitere auf Messing (G) und eines auf Edelstahl (G). Unbegreiflich für den Autor: Kein Team brachte das XL in Messing !! Dazu gesellten sich drei brandneue Schöler Striker. Motor Modern schnallten vier Teams unter: Das Spektrum reichte vom SW1 Classic über das SW2 bis hin zum MP4. Dazu kamen je ein Plafit Excel und Super24 sowie ein Slotvision Mach II . . .

Was den Schleichenden besonders freut: Am Ende sollten drei unterschiedliche Fabrikate das Treppchen besetzen . . . ☺ ☺

Qualifikation . . .

Die Quali wurde eine Minute auf Spur 2 gefahren. Die Anzahl der in dieser Zeit absolvierten Runden legte die Aufteilung auf die drei Startgruppen fest. Erwartungsgemäß wurde es eng, sehr eng:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. DP Racing.....	Porsche 917 K.....	6,84
2. Jan ²	Porsche 917 K.....	6,67
3. DBW.....	Porsche 917 K.....	6,65
4. TeamFumi.....	Porsche 917 K.....	6,58
5. S ² Seniors.....	Ferrari 312P.....	6,53
6. DieBörner.....	Porsche 908/02.....	6,53
7. HSK.....	Ford GT40.....	6,50
8. Slotpoint.....	Ford GT40.....	6,48
9. Racing 4 OWL I.....	Ferrari 312P.....	6,47
10. Fiasko Racing.....	Porsche 917 K.....	6,36
11. A ²	Ford GT40 Mk IIB.....	6,36
12. Racing 4 OWL II.....	Porsche 917 K.....	6,36
13. Breit und Schmal.....	Ford GT40 Mk IIB.....	6,35
14. HaJü Racing.....	Ford GT40 Mk IIB.....	6,30
15. Luck (85).....	Porsche 917 K.....	6,24
16. FDP.....	Alfa 33 TT 3.....	6,07
17. Hurricane Racing.....	Porsche 917 K.....	6,01

Begleitend stellte der Schleichende kurz die Teams vor, damit man zumindest die Gesichter und die Namen einmal gesehen bzw. gehört hatte. Damit sorgte er für ordentlichen Verzug im Zeitplan . . .



Trotz ungeteilter Aufmerksamkeit sorgte der Schleichende bei der Teamvorstellung für Verzug . . .

Bemerkenswert: Nur ein einziger Abflug passierte während der 17 Quali-Minuten. Man fuhr also grundsätzlich auf Sicherheit, immer nach dem Motto „Nur nicht abfliegen !!“ . . .

Drei der favorisierten Teams standen vorn. Die vermeintliche Überlegenheit von „DP Racing“ lag nur in der langen Ausrollphase im Bergab-

stück. Faktisch betrug der Abstand zu Jan² ca. 3-4 Teilstriche. Team „Racing 4 OWL I“ operierte etwas zu vorsichtig. Dafür überraschten „TeamFumi“, „DieBörner“ und „HSK“ mit tollen Leistungen und sicherten sich Startplätze in den Top 10 . . .

Rennen, 1. Durchgang . . .

Unpünktlich um 13:01h nahmen die langsamsten Teams aus der Quali den Rennbetrieb auf:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Breit und Schmal	Jörg Fischer	GT40
. FDP	Ronald Eidecker	33 TT 3
. HaJü Racing	Dirk Haushalter	GT40
. Hurricane Racing	Dennis Grabow	917K
. Luck (85)	Sascha Laukotter	917K

Die 5 Jungs fahren sehr diszipliniert. Breit und Schmal siegt mit 185,61 Runden - gut eine Runde vor Hurricane. Dirk (HaJü Racing) verliert eine Runde, weil eine Seitenscheibe neu verklebt werden muss. Dennoch hält sich HaJü knapp auf P3. Sascha tobt mit dem 917K quer um jede Ecke, hält die FDP aber dennoch in Schach, für welche ein gesundheitlich angeschlagener Ronald den Auftakt fährt.



Team „FDP“ wird durch Nick Speedman gezielt von der Arbeit abgehalten - Michael Brinkmann wendet sich entsetzt ab . . .

Die mittlere Startgruppe geht als nächste ins Rennen. Die Teams bieten folgende Fahrer auf:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. HSK	Michael Rettler	GT40
. Slotpoint	André Brocke	GT40
. Racing 4 OWL I	Frank Hermes	312P
. Fiasko Racing	Christian Grüttner	917K
. A ²	Andrea Fischer	GT40
. Racing 4 OWL II	Andreas Rehm	917K

Startfahrer Frank bringt Racing for OWL I

weit nach vorn. 192,53 Runden hätten beim DSC-West Finale im Oktober knapp den Sieg bedeutet. Die Prognose des Schleichenden lautete jedoch: „Heute fällt die 195 !!“ - schauen wir mal, ob er recht behielt . . .

OWL 2, Slotpoint und Fiasko bleiben dicht beisammen: Nur eine halbe Runde liegt zwischen diesen drei Teams nach der ersten halben Stunde (188,10 - 187,88 - 187,65). HSK und A² fallen demgegenüber etwas ab . . .



Der Ferrari 312P Spyder des Teams Racing for OWL I distanziert den Rest der Gruppe deutlich . . .

Kommen wir zu den Top 6 des Trainings; eine Startgruppe, die nur so vor Favoriten und Geheimfavoriten strotzt:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. DP Racing	Patrick Fischer	917K
. Jan ²	Jan Uhlig	917K
. DBW	Werner Bolz	917K
. TeamFumi	Jürgen Stüdemann	917K
. S ² Seniors	Ralf Schaffland	312P
. DieBörner	Björn Körner	908/02

Yeah men: Action pur wurde geboten: DP rast los, wie vom wilden Affen gebissen . . . und produziert nach wenigen Minuten recht merkwürdige Geräusche aus dem Getriebe: Die Befestigungsschraube für den Motor hat sich gelöst. Die Instandsetzung kostet ca. 80 Sekunden oder 9 Runden !! Merkwürdigerweise wechselt DP bereits nach dem 2. Turn die Räder und verliert weitere 3,5 - 4 Runden (34s). Das ist ein Paukenschlag gleich zu Beginn, denn 23 Fahrer hatten DP auf P1 gesetzt, die sich nach dem Regrouping auf P10 befinden !

Kommen wir zum Rest: Jan² übernimmt die Spitze und schafft locker die vorhergesagten 195 Runden; 195,37 sind es genau. JanU meint vor dem 6. Heat leicht irritiert zum Schlei-

chenden: „Nun fahr 'mal ein bisschen langsamer, Ralf !!“ - auch die S² Senioren sind zügig unterwegs und schaffen 194,64 Runden. Dicht auf folgt DBW mit 193,82 Runden; das macht Lust auf „Mehr“ . . . ☺ ☺



Die S² Seniors im Bild: Der Schleichende hackt ins Notebook und Uwe rätselt, warum die Jungs da auf der Bahn nicht schneller fahren . . .

TeamFumi und DieBörner können die Pace der Top 3 nicht mitgehen und leisten DP Gesellschaft beim Abstieg in die anderen Startgruppen. DieBörner und DP wechseln in die mittlere Gruppe und TeamFumi muss nach dem Regrouping direkt erneut an den Regler.

Stand der Dinge nach dem ersten Viertel:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. Jan ²	Porsche 917 K	195,37
2. S ² Seniors	Ferrari 312P	194,64
3. DBW	Porsche 917 K	193,82
4. Racing 4 OWL I	Ferrari 312P	192,53
5. Racing 4 OWL II	Porsche 917 K	188,10
6. Slotpoint	Ford GT40	187,88
7. Fiasko Racing	Porsche 917 K	187,65
8. DieBörner	Porsche 908/02	187,37
9. Breit und Schmal	Ford GT40 Mk IIB	185,61
10. DP Racing	Porsche 917 K	185,52
11. Hurricane Racing	Porsche 917 K	184,45
12. HSK	Ford GT40	184,30
13. A ²	Ford GT40 Mk IIB	183,35
14. TeamFumi	Porsche 917 K	182,87
15. HaJü Racing	Ford GT40 Mk IIB	180,57
16. Luck (85)	Porsche 917 K	179,36
17. FDP	Alfa 33 TT 3	176,57

Fazit nach dem ersten Viertel: DP sorgt für Spannung - wird es jetzt eine Aufholjagd geben !? Die anderen Favoriten sind vorn - die Senioren überraschen. Sämtliche Teams haben ihre Lieblingsgegner identifiziert . . . ☺ ☺

Rennen, 2. Durchgang . . .

Nach dem ersten Regrouping und einer kurzen technischen Kontrolle durften die Team Kollegen der zuvor gefahrenen Slotracer an den Regler. Nach Ende dieses Durchgangs sollte das Bild hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Teams dann klarer werden . . . ☺ ☺

Den Anfang machten erneut die 5 langsamsten Teams:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. A ²	Andreas Leben	GT40
. TeamFumi	David Rietz	917K
. HaJü Racing	Hans-Jürgen Eifler	GT40
. Luck (85)	Ingo Heimann	917K
. FDP	Kai-Uwe Schott	33 TT 3

A² wechselt zeitig die Räder: 21 Sekunden Zeitverlust könnten schon der Bestwert des Tages sein. Trotzdem - oder deshalb !? - hat Andreas am Ende die Nase des GT40 vorn (182,41 Runden).

Es folgen HaJü und Luck. TeamFumi und FDP bilden den Schluss. Die Abstände betragen jeweils um ein Runde.

In dieser Gruppe kochen teilweise die Emotionen ein wenig, weil das Passieren und Passierenlassen nicht immer problemlos funktioniert.



Der GT40 Mk IIB von A² ganz in Grau (!) gehalten - Patrick erzielte den Bestwert beim frühen Reifenwechsel . . . !?

Die mittlere Startgruppe war nach der ersten halben Stunde nur durch gut 3 Runden getrennt. Das sollte mit der zweiten Besetzung doch spannend weiter gehen:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Fiasko Racing	Claus Uebach	917K
. DieBörner	Dietmar Körner	908/02
. Breit und Schmal	Hans Bickenbach	GT40
. DP Racing	Dieter Sommer	917K
. Hurricane Racing	Günter Grabow	917K
. HSK	Patric Wagner	GT40

Es beginnt das Desaster von Breit und Schmal: Man verliert zwei Schrauben, welche die Vorderachsfederung halten - Zeitverlust 64 Sekunden (ca. 6,5 Runden). Aber die Technik will nicht halten: Im 6. Heat hat Hans erneut Probleme mit den Schrauben. Bei der Reparatur werden gleich die Räder mit gewechselt. Dieser Job ist bis zum Ende des Durchgangs nicht absolviert, sodass nur 166,45 Runden auf dem Monitor stehen.

Damit aber nicht genug der Dramatik: Team HSK hat Probleme mit der Stromaufnahme. Insgesamt muss der GT40 drei Mal von der Bahn: ca. 2 Minuten gehen so verloren, sodass nur 159,62 Runden zustande kommen . . .

DP Racing geht in den zweiten, dieses Mal den geplanten Reifenwechsel: ca. 30 Sekunden bleiben im Topf. Auch DieBörner wechseln die Räder in ca. 32 Sekunden, fangen sich aber ein Folgeproblem ein: Die Achse ist zu stark zusammen gedrückt, sodass der 908/02 kaum noch vorwärts geht. Bis der Fehler lokalisiert und abgestellt ist, vergeht wertvolle Zeit . . .

Die verbleibenden drei Teams haben glücklicherweise keine Probleme, sodass DP am Ende mit 187,33 Runden diese Startgruppe gewinnt. Ein echter Aufholbrüller ist das jedoch nicht. Hurricane und Fiasko haben noch keine Boxenstops absolviert und folgen mit Respektabstand bei 180,10 und 179,53 Runden.



Von Verschraubungsproblemen gebeutelt: GT-40 des Teams „Breit und Schmal“ . . .

Bleibt der Blick auf die Spitze, bei der um ca. 16:45h auch die anderen Fahrer ins Geschehen eingreifen. Nach Ende dieses Durchgangs ist nicht nur Halbzeit, sondern auch eine erste Einschätzung der Teams möglich:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Jan ²	JanS	917K
. S ² Seniors	Uwe Pfaffenbach	312P
. DBW	Andi Baum	917K
. Racing 4 OWL I	Hans-Georg Aulbur	312P
. Racing 4 OWL II	Michael Brinkmann	917K
. Slotpoint	Thomas Schweizek	GT40

Das Rennen dieser Gruppe ist durch für die Halbzeit geplante Reifenwechsel geprägt. Bis dies gegen Ende des Durchgangs soweit ist, liegen erneut Jan², S² Seniors und DBW im Dauer-Clinch. Die Seniors gehen sogar in Führung, verlieren dann aber einige Zeit, da ein unbedachter Einsetzer die Schleifer verbiegt. Allein der das Richten kostet eine Runde . . .

DBW macht den Auftakt bei den Radwechseln und benötigt ca. 40 Sekunden. OWL 1 schließt sich an - rund 42s vergehen. Es folgt Jan² mit nur 28 Sekunden. Der Schleichende ist als Letzter an der Reihe und für die S² Seniors bei der Maintenance deutlich langsamer; noch einmal müssen die Schleifer bearbeitet werden. Er benötigt satte 44 Sekunden.

Der no-grip Durchgang geht somit an Jan² mit 190,11 Runden. DBW werden mit 189,66 Runden knapp dahinter Zweite und Racing for OWL II schaffen ohne Wechsel 186,37 Runden und den dritten Rang. S² Seniors und OWL I folgen mit je einer weiteren Runde Rückstand . . .



Sieger im „no-grip“ Durchgang: Porsche 917K von Jan² . . .

Nach der halben Distanz ergibt sich damit folgendes Bild:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. Jan ²	Porsche 917 K.....	385,48
2. DBW.....	Porsche 917 K.....	383,48
3. S ² Seniors	Ferrari 312P	380,28
4. Racing 4 OWL I.....	Ferrari 312P	377,40
5. Racing 4 OWL II....	Porsche 917 K.....	374,47
6. DP Racing.....	Porsche 917 K.....	372,85
7. Slotpoint.....	Ford GT40.....	369,33
8. Fiasko Racing	Porsche 917 K.....	367,18
9. A ²	Ford GT40 Mk IIB	365,76
10. Hurricane Racing	Porsche 917 K.....	364,55
11. HaJü Racing	Ford GT40 Mk IIB....	361,45
12. TeamFumi	Porsche 917 K.....	360,98
13. Luck (85).....	Porsche 917 K.....	359,20
14. DieBörner	Porsche 908/02	357,73
15. FDP	Alfa 33 TT 3.....	354,20
16. Breit und Schmal.	Ford GT40 Mk IIB	352,06
17. HSK	Ford GT40.....	343,92

Fazit zur Halbzeit: DP verliert weiter gegenüber der Spitze, schafft aber dennoch wieder den Sprung in die schnellste Startgruppe. Die Seniors büßen durch Schleiferprobleme wertvollen Boden ein. OWL I und II konsolidieren ihre Position. Die mittlere Startgruppe wird gesprengt; drei Teams rutschen durch technische Probleme ab. A² und Hurricane machen richtig Boden gut. Fiasko fährt weiterhin (und unerwartet) vorne in der mittleren Gruppe.

TeamFumi lernt den Wilden Westen richtig kennen und startet im 3. Durchgang in der dritten Startgruppe: Nach „schnell“ und „langsam“ ist nun „Mitte“ angesagt . . . ☺ ☺

Bislang haben 7 Teams ihren Radsatz gewechselt (in der o.a. Tabelle *kursiv* dargestellt); DP sogar zwei Mal.

Rennen, 3. Durchgang . . .

Die zweite Halbzeit sollte im Dämmerlicht gefahren werden, worauf sich insbesondere HaJü Racing freute, da sie mit dem schwarzen GT40 unerkannt ihre Meter machen konnten . . . ☺ ☺ Den Auftakt fuhr die langsamste Startgruppe in völlig neuer Zusammensetzung - bis auf Luck und FDP. Aber die waren jetzt nicht mehr Letzte . . .

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Luck (85)	Ingo Heimann	917K
. DieBörner	Björn Körner	908/02
. FDP	Ronald Eidecker	33 TT 3
. Breit und Schmal	Jörg Fischer	GT40
. HSK	Michael Rettler	GT40

Was tat sich an den Boxen: HSK wechselt die

Räder in ca. 53 Sekunden. FDP hat Kurzschluss auf der Lichtanlage und baut sie aus. Luck wechselt ebenfalls die Räder und ist nach etwa 47 Sekunden damit durch.

DieBörner behaupten sich mit 185,37 Runden knapp vor Breit und Schmal, die 184,01 Runden schaffen. HSK folgt mit knappen 180 Runden auf P3. Luck und FDP fechten ihr Rennen nach den (un)freiwilligen Boxenstops weiter aus: Luck bleibt erneut mit 5 Runden Vorsprung vorn . . .



Endlich einmal ein hellblaues Slotcar !! Der 917 K von Team Luck ist die lfd. Nr. 7 in dieser Farbe im Rennen . . . ☺ ☺

Die mittlere Startgruppe war ebenfalls völlig neu zusammengesetzt:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Slotpoint	Thomas Schweizek	GT40
. Fiasko Racing	Claus Uebach	917K
. A ²	Andrea Fischer	GT40
. Hurricane Racing	Günter Grabow	917K
. HaJü Racing	Hans-Jürgen Eifler	GT40
. TeamFumi	Jürgen Stüdemann	917K

Auch hier diktiert das Geschehen an den Boxen den Rennverlauf: A² absolviert den nächsten (den dritten !) Radwechsel. Es folgen HaJü, Fiasko und Hurricane. Die Wechselzeiten liegen leider nicht vor. Bei Team Fumi schleift etwas, aber der magische Blick des Teamchefs richtet das Problem.

Fiasko behauptet sich mit 182,11 Runden knapp vor Slotpoint (182,08 Runden). A² werden eine Runde zurück Dritte. TeamFumi scheint - wiederum nur 4 Teilstriche zurück - endlich seine Heimat in der mittleren Startgruppe gefunden zu haben. HaJü Racing und Hurricane folgen mit Abstand auf P5 und P6.



Christian Grüttner von Fiasko Racing ganz akribisch - das hat sich gelohnt: Sein 917K hält sich konstant an der Spitze der Mittelgruppe . . .

Wenden wir uns der Spitze zu, die in der Dämmerung unvermindert Gas gibt:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Jan ²	Jan Uhlig	917K
. DBW	Werner Bolz	917K
. S ² Seniors	Ralf Schaffland	312P
. Racing 4 OWL I	Frank Hermes	312P
. Racing 4 OWL II	Michael Brinkmann	917K
. DP Racing	Patrick Fischer	917K

Endlich sind alle hellblauen Porsche 917K mit der Startnummer 20 in einer Gruppe vereint !! DBW, Racing 4 OWL 2 und DP Racing dürfen nun neben dem eigentlichen Rennbetrieb auch noch das beliebte Slotcar-Suchspiel „Wo ist mein Auto !?“ spielen . . . ☺ ☺

An den Boxen herrscht relative Ruhe: DP wechselt erneut die Räder für die Schlussattacke (das ist man mittlerweile gewohnt ☺). Rund 30 Sekunden gehen ins Land. Racing for OWL II hatte noch nicht gewechselt und holt dies jetzt nach. Zeitbedarf ca. 45s.

Interessant wird's, als DBW (mit nur ca. 25s Zeitverlust) am Ende des 5. Heats ebenfalls zum zweiten Radwechsel an die Box geht . . . Wird dies eine Attacke auf Jan² !? Hat man Bedenken wegen der S² Seniors, die erneut Schleiferprobleme hatten und somit eigentlich weit genug zurück liegen !? Egal - die Ergebnisliste wird dadurch jedenfalls wieder enger zusammen gedrückt . . .

DP zeigt eine beeindruckende Leistung und platziert sich knapp hinter Jan² auf P2. Es stehen 194,45 gegen 194,11 Runden. So wollten wir das eigentlich das ganze Rennen über von DP sehen . . . ☺ ☺

Racing for OWL I macht sich die S² Probleme zu nutze und läuft auf P3 ein (193,37 Runden).

Der Schleichende fährt - nachdem der Saft wieder ungehindert fließt - eine kontrollierte maximum Attack (fragt mich nicht, wie das geht) und kämpft sich wieder auf 192,50 Runden heran. Das ist P4.

DBW und OWL II verlieren naturgemäß durch den Radwechsel, sind dafür aber für den Schluss-Durchgang bestens gerüstet . . .



Einer von Dreien: Porsche 917K, schön Hellblau - auch die Startnummer stimmt !! Das war ggf. evtl. vielleicht der von DBW . . . !? !?

Nachdem nun 75% der Strecke absolviert sind, ergibt sich die nachfolgende Reihenfolge:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. Jan ²	Porsche 917 K.....	579,93
2. DBW.....	Porsche 917 K.....	573,62
3. S ² Seniors.....	Ferrari 312P	572,78
4. Racing 4 OWL I.....	Ferrari 312P	570,77
5. DP Racing.....	Porsche 917 K.....	566,96
6. Racing 4 OWL II ...	Porsche 917 K.....	558,69
7. Slotpoint	Ford GT40	551,41
8. Fiasko Racing	Porsche 917 K.....	549,29
9. A ²	Ford GT40 Mk IIB ...	546,91
10. DieBörner	Porsche 908/02	543,10
11. TeamFumi	Porsche 917 K.....	542,09
12. Hurricane Racing	Porsche 917 K.....	540,80
13. HaJü Racing	Ford GT40 Mk IIB ...	539,97
14. Luck (85)	Porsche 917 K.....	537,54
15. Breit und Schmal	Ford GT40 Mk IIB ...	536,07
16. FDP.....	Alfa 33 TT 3	527,32
17. HSK	Ford GT40	523,80

Fazit nach drei Vierteln: DP hat jetzt wirklich den erwarteten Speed. Jan² kann das nicht mehr wirklich beeindrucken. DBW verwirrt den Rest mit dem zweiten Radwechsel. Die S² Seniors behaupten sich trotz leichter technischer Probleme vor OWL I .

DieBörner sind die Fahrstuhlmannschaft des Tages - jetzt wieder auf P10 zurück. Breit und

Schmal sowie HSK können den erlittenen Rückstand nur langsam kompensieren . . .

Rennen, 4. Durchgang . . .

Die technische Inquisition griff vor dem finalen Durchgang zu stärkeren Mitteln. Das Starterfeld wurde gründlich untersucht und etliche außerplanmäßige Boxenstops waren fällig. Die langsamere Gruppe registrierte das als Erste:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. HaJü Racing	Dirk Haushalter	GT40
. Luck (85)	Sascha Laukotter	917K
. Breit und Schmal	Hans Bickenbach	GT40
. FDP	Ronald Eidecker	33 TT 3
. HSK	Patric Wagner	GT40

Es erwischte Luck; der 917K ist unter dem Motor zu tief und man muss aufwändig richten, was etwa 8 Runden kostet. Dadurch gerät wiederum die FDP in Angriffslaune, betrug der Rückstand auf den Lieblingsgegner doch nun nur noch gut 2 Runden . . .

Das Rennen um die Spitze entschied HaJü für sich - und zwar recht deutlich: 181,87 Runden waren Bestwert für das Team und ein guter Vorsprung vor den anderen Mannschaften. Man hatte sich so langsam eingeschossen.

Die FDP belegte P2 in dieser Gruppe, konnte aber Luck letztlich doch nicht mehr überholen, auch wenn sich Breit und Schmal und HSK in diesem Durchgang noch dazwischen schoben.



Der Teamlead von HSK hängt in den Seilen: Michael Rettler ist nicht traurig . . . !?

Die mittlere Startgruppe hatte ebenfalls noch einige Positionen zu klären und ging entsprechend motiviert an den Schlusslauf heran:

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Slotpoint	André Brocke	GT40
. Fiasko Racing	Christian Grüttner	917K
. A ²	Andreas Leben	GT40
. DieBörner	Dietmar Körner	908/02
. TeamFumi	David Rietz	917K
. Hurricane Racing	Dennis Grabow	917K

A² wechselt schon wieder die Räder und benötigt dafür 32 Sekunden. Die Strategie ging auf: Man gewann auch diese Startgruppe bei 183,56 zurück gelegten Runden.

Die Börner schaffen den verordneten Radwechsel dieses Mal in 36 Sekunden - vor allem bleibt aber die Hinterachse freigängig . . . ☺ ☺ Das packende Duell von Slotpoint vs. Fiasko erlebte die vierte Auflage: Am Ende trennten diese beiden Teams nur 3 Teilstriche. Das waren die Positionen 2 und 3.

Hurricane lief - gut 1,5 Runden zurück - auf Rang 4 ein, gefolgt von TeamFumi, das weitere 2 Runden zurück lag. DieBörner komplettierten die Gruppe . . .



Der GT40 von Team Slotpoint hielt problemlos durch; am Ende bester Vertreter dieses Typs . .

Womit wir beim Showdown des Tages angeht wären; die Tagessieger waren noch zu ermitteln. Mittlerweile zeigte die Uhr 21:50h an. Die Teams sollten gefälligst etwas schneller fahren . . . ☺ ☺

# Team	Fahrer/In	Slotcar
. Jan ²	JanS	917K
. DBW	Andi Baum	917K
. S ² Seniors	Uwe Pfaffenbach	312P
. Racing 4 OWL I	Hans-Georg Aulbur	312P
. DP Racing	Dieter Sommer	917K
. Racing 4 OWL II	Andreas Rehm	917K

Der Schleichende freute sich auf ein ruhiges Finale. DBW war zwar nur äußerst knapp vorn, verfügte aber über frische Räder. Sollte also P2 sicher haben. Racing for OWL II lag 2 Runden zurück. Das müsste „Co“ Uwe doch verteidigen - und knappe 6 Runden auf DP würde man auch nicht einbüßen . . .

Doch erstens kommt es anders - und zweitens als man denkt. Die technische Kontrolle wies zwar mit 1,06mm beruhigend viel Bodenfreiheit aus . . . unter dem Achszahnrad waren jedoch nur 0,86mm zu verzeichnen. Als Mittelwert kalkulierte man im Team einen Schwund von 0,1mm Gummi pro Durchgang. Damit ginge man mit 0,81mm in die Nachkontrolle - oder auch mit weniger . . . ☺ ☺

Also war Radwechsel angesagt - alte Menschen sind halt ängstlich !! Knappe 30 Sekunden vergehen und aus 2 Runden Vorsprung auf OWL I werden 1,5 Runden Rückstand. Das treibt drei Teams die finalen Schweißtropfen auf die Stirn: Klar, S² Seniors und OWL I sind die ersten Zwei - aber auch DBW !! Warum nur !?

Uwe Pfaffenbach lässt den 312P Spyder um den Kurs fliegen, als ginge es um's Leben !! Am Ende stehen trotz Wechsel noch 192,97 Runden auf der Uhr - damit ist rein rechnerisch die 196er Marke gefallen !!



Brillianter Schlusspunkt von Uwe Pfaffenbach mit dem S² Seniors 312P - und Andi Baum hielt voll mit . . .

Racing for OWL I vermag dem auf alten Rädern nichts entgegen zu setzen und verliert satte 5 Runden auf Uwe.

Als nächstes gerät DBW unter S²-Druck. Die Räder des Spyders sind halt 5 Minuten frischer und Werner sieht den Vorsprung schwinden. Also ist auch hier ein Reifenwechsel fällig,

welcher in der Traumzeit von 24 Sekunden absolviert wird. Jetzt hat Andi am Regler von DBW wieder die schärferen Waffen und holt auf Uwe auf. Bei Stromabschaltung erzielt er 192,39 Runden und liegt damit auf rechnerischem 195er Kurs. Die S² Seniors sind um 0,26 Teilstriche geschlagen. Doller geht's nun wirklich nicht mehr . . . ☺ ☺

Und was machen derweil die restlichen drei Teams !? DP fährt ordentliche 190,52 Runden. Ob das aber reicht, den Rückstand auf OWL I noch wett zu machen . . . !? OWL II geht in diesem Fight volle Deckung und beschränkt sich auf die Verteidigung von Rang 6 . . .



Volle Deckung, wenn der Pabst boxt: OWL II schaukelt P6 in diesem dramatischen Durchgang unbeeindruckt nach Hause . . .

Und was treiben die Leader !? Ganz beiläufig erkundigt sich der Renningenieur, ob man bei Jan² nicht auch sicherheitshalber die Räder noch einmal wechseln sollte . . . Der Schleichende schüttelt den Kopf: „Durchrollen !“ Weder DBW noch S² können die Jungs noch gefährden. JanS signalisiert „Bodenfreiheit !?“ - der Schleichende schaut in die Abnahmelisten: 1,05mm ist weniger als 1,06mm - eindeutig; und beide S² fahren 45er Achszahnrad. Also noch ein Wechsel !! Nach 32 Sekunden kommt JanS in den Genuss großer Räder und darf noch ein paar Runden mit richtigem Grip fliegen lassen. 190,13 Runden zeigt der Monitor schließlich an und jede Menge Platz unter dem Slotcar der Messschieber . . . ☺ ☺

Soviel zur Erwartungshaltung „ruhiges Finale“ . . . ☺ ☺ ☺ ☺ ☺



18, 20, nur nicht passen . . . Die Top 3 der ersten Wild West Team Classics im Gruppenbild . . .

Mit dem Einlauf der 12. Startgruppe kann endlich die Gesamtwertung erstellt werden. Sie lautet wie folgt:

# Team	Fahrzeug	Runden
1. Jan ²	Porsche 917 K	770,06
2. DBW	Porsche 917 K	766,01
3. S ² Seniors	Ferrari 312P	765,75
4. Racing 4 OWL I.....	Ferrari 312P	758,38
5. DP Racing	Porsche 917 K	757,48
6. Racing 4 OWL II....	Porsche 917 K	743,94
7. Slotpoint.....	Ford GT40.....	731,81
8. A ²	Ford GT40 Mk IIB....	730,47
9. Fiasko Racing	Porsche 917 K	729,66
10. HaJü Racing	Ford GT40 Mk IIB....	721,84
11. Hurricane Racing	Porsche 917 K	719,43
12. TeamFumi	Porsche 917 K	718,74
13. DieBörner.....	Porsche 908/02.....	717,74
14. Breit und Schmal.	Ford GT40 Mk IIB....	713,69
14. Luck (85).....	Porsche 917 K	711,91
16. FDP	Alfa 33 TT 3.....	707,20
17. HSK	Ford GT40.....	700,89

Unter Addition der Concours Punkte verschob sich bei den Top 5 nichts. Erst OWL II und Slotpoint tauschten die Plätze und A² belegte punktgleich mit OWL den 7. Platz. Dahinter ergaben sich diverse Verschiebungen, welche Ihr bitte der Ergebnisliste entnehmt . . .

Ende . . .

Viel Auszuwerten gab's nicht, sodass die Siegerehrung zügig über die Bühne gehen konnte. Ronald und Kai-Uwe erhielten die Grafik für den „Best of Show“ und die Teams pro Fahrer eine Urkunde sowie die WW Team Classics Tasse 2006 und einen passenden Aufkleber . . . Im Bestreben, die Teilnehmer zügig nach Hause zu entlassen, vergaß der Schleichende, die Concours Punkte einzurechnen, sodass etliche Urkunden mit der „richtigen“ Platzierung noch

nachzureichen sind . . .



Tassenparade . . . pro Nase ein Erinnerungstück plus Aufkleber. Patrick wollte partout den Fehldruck haben - warum nur . . . !?

Als Novum hatte die IG DSC-West Tippkarten aufgelegt, welche jeder Fahrer ausfüllen konnte. Vorherzusagen waren die besten 3 Teams des Tages. Nur 8 Fahrer sahen Jan² vorn; das machte die Auswertung leicht - gut, dass DP nicht gewonnen hat: hier wären 23 Karten auszuwerten gewesen . . . ☺ ☺

Nur ein Fahrer schaffte es, dazu noch DBW als Zweite zu prognostizieren - spätestens bei der Nr. 3 war aber auch bei ihm dann Schluss. So durfte Werner Bolz denn als Erster zur Tombola schreiten, welche mit Sachpreisen von Fischer Modellbau, Slotpoint und Katja Sommer bestückt war.

Anschließend bedienten sich 4 Fahrer, die Jan² auf P1 und DBW auf P3 gesehen hatten, bevor die drei restlichen Jan² Fans zugreifen durften.

Credits . . .

Der große Dank darf auch am Ende dieses Berichtes nicht fehlen:

- Klar, dass die **Gastgeber vom ScaRaDo** davon als Erste betroffen sind !! Nicht nur der 16 Stunden Tag wurde von ihnen locker gestemmt, sondern auch die gesamte Veranstaltung perfekt vorbereitet sowie die Teilnehmer an zahlreichen Trainingsabenden zuvor tapfer ertragen . . . ☺ ☺

Das war wirklich aller erste Sahne, Jungs !!

- Nächste auf der Liste sind die **Teams und deren Fahrer**, welche zum Gelingen dieser tollen Veranstaltung beigetragen haben !! Weder hat die IG DSC-West im Vorfeld mit der großen Starterzahl bei der Premiere gerechnet noch mit dem Engagement aller Be-

teiligten: Da wurden neue Slotcars fabriziert - mindestens 9 vollständig; 2 wurden massiv umgebaut bzw. aufgerüstet und eines wurde leider nicht rechtzeitig fertig . . . ☺ ☺

Viele Teams erschienen in zünftiger Teamkleidung; nur für Werner und Hans gab's scheinbar nichts Passendes . . . ☺ ☺

Man trainierte - selbst Teams, die zuvor diesen Begriff nie gehört, geschweige denn verwendet haben . . . ☺ ☺

Und am Tag der Veranstaltung war man durchgängig bei aller Anspannung und Nervosität immer noch gut drauf . . .

Aus Sicht der IG DSC-West war das wirklich Spitze !!



Nein !! Keine Bodyguards oder Türsteher - nur ¾ der Racing 4 OWL Mannschaften beim Zuschauen . . . ☺ ☺

- Ganz ohne Wertung ist diese Reihenfolge - und sie darf keinesfalls ohne die Erwähnung **Ingo Vorbergs** abgeschlossen werden !!

Die IG DSC-West ging von etwa 9 Stunden Rennbetrieb non-stop und zumindest einem 15 Stunden-Tag aus. Das bringt für den veranstaltenden Club und die beteiligten Fahrer ziemliche Belastung mit sich, sodass die Verantwortlichkeit für die Zeitnahme einem ansonsten völlig „unbelasteten“ Fachmann übertragen werden sollte.

Der war mit Ingo „Dr.Bepfe“ Vorberg von den benachbarten Carrera Freunden Schwerte schnell gefunden. Ingo übernahm nicht nur die Zeitnahme, sondern widmete sich auch der Führung des Race-Logs (dem verdankt Ihr z.B. die exakten Zeitangaben für die Boxenstops) und detaillierter Runden-

übersichten !!

Die IG DSC-West wird versuchen, Ingo spätestens zum DSC-West Finale in Kamp-Lintfort wieder an den PC zu locken . . . dort bekommt er dann aber zwei konkurrenzfähige DSC-Slotcars gestellt, damit er auch einmal woanders sitzen kann . . . ☺ ☺



Die Zügel fest in der Hand und das gesamte Renngeschehen in allen Einzelheiten dokumentiert: Ingo „Dr.Bepfe“ Vorberg . . .

- Last but not least sind noch **Aule** und **Sascha** zu erwähnen, die sich als Fotografen des Geschehens engagierten und durch blitzschnelle Zusendung einer großen und tollen Auswahl an bereits fertig aufbereiteten Fotos diesen Bericht so lebendig dokumentierten !!

Dazu lieferten **Nick** und **Ronald** noch schriftlich ihre Eindrücke vom Tage, welche nachfolgend den Umfang der WWW weiter vergrößern . . . ☺ ☺

Dank Euch allen für die tolle Mitarbeit !!

In den kommenden Tagen wird's noch eine fotografische Übersicht zu den ersten WW Team Classics geben - und mit etwas Glück werden auch noch detailliertere Rundentabellen und technische Informationen veröffentlicht . . .

Ansonsten sieht's fast so aus, als müsste die IG DSC-West diese Veranstaltung in 2007 erneut ins Programm aufnehmen . . . ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennerien West / WW Team Classics](#)

WW Team Classics

Kommentar

geschrieben von Nick Speedman

Wie entspannend es sein kann, nicht zum Kreis der Veranstalter zu gehören und sich vom Geschehen treiben zu lassen, zeigte sich am Samstag bei der WW Team Classics. Nicht nur, dass ich mich immer wieder auf ein Rennen auf der ScaRaDo Bahn freue, sondern genauso wichtig ist mir das persönliche Kennenlernen für mich bis dato nur namentlich bekannter Gleichgesinnter.

Und genau das geschah durch drei Gäste aus der DSC-Nord. Da diese erstmalig den Nick Speedman erblickten, war Ihnen auch klar, dass hier der Name weder Tarnung noch Programm ist. Derart ermuntert über diese neuen Bekannten, ist ein Treff in einer Woche bei der DSC-Euregio geplant, wo freundlicherweise meine SOKO-Keller Kumpels Lupo und der Meister die geeigneten Slotcars bereitstellen.



Dortmunder Schrauber-Tage: alle Teams sitzen brav an ihren Plätzen und schrauben auf Deibel komm' raus . . . ☺ ☺

Worum ging es bei der WW Team Classic ?? Klar, natürlich um die Vorbereitung zur DSC Saison; um das Vorstellen und Bewerten neuer

DSC Klasse 2 Fahrzeuge; um das Zusammenspiel zweier aus einem Club oder diverser Zweckgemeinschaften zur Erlangung einer guten Platzierung. Vieles von dem und das Durchführen einer großartigen Veranstaltung, die durch einige wenige hervorragend gelenkt wurden. Und da darf ich ruhig mal den Namen Ralf Schaffland, Patrick Fischer und die technischen Direktoren Jan Schaffland und Dieter Sommer nennen. Letzt benannter Trupp hatte ohne Nachweis eines Vordiploms mit den Grundaufbau einer Atomuhr die Korrektheit der Fahrzeuge überprüft, und damit so manches Leid in die geplanten und sporadischen Teamentscheidungen hinein geführt. - Der von Ralf und meiner Wenigkeit darauf angeführte Vergleich zur VSC und der bis dahin laschen Handhabung des VSC Reglements konnte nicht abschließend geklärt werden, da zu diesem Zeitpunkt die Visite des VSC Serienchefs schon beendet war.

Abschließend möchte ich auf den Kampf der FDP (Freunde der Rennpiste) mit den Kellerkindern (SOKO-Keller) getarnt als Luck 85 eingehen. Hier geht der nicht ausgelobte „Fair Play Pokal“ eindeutig an die (FDP) Ronald Eidecker und Kai-Uwe Schott. Mit Euch fahren wir am Liebsten und dass hatten wir ja einmütig vorne weg bekannt gegeben. Wir danken Euch besonders und freuen uns schon jetzt die nächste Möglichkeit zur Standortbestimmung !!

Nochmals danke ich für die hervorragende Veranstaltung - und an alle fleißigen Hände des Tages.

Wild West Team Classics

Nachlese - der etwas andere Rennbericht

geschrieben von rrrr

Der olympische Geist . . .

Das Team Rennen der DSC-West, gleichzeitig Saisonauftakt 2006, stand im ScaRaDo an und es lag schon ein gewisser Spirit von Olympischen Spielen über dem Söldener Kirchweg im Osten Dortmunds.

Der Eine hatte einen Knopf im Ohr, MP3 Player in der Tasche und hörte - in seinen Gedanken versunken - klassische Musik. „Hab ich letzte Woche im Fernsehen so gesehen, die machen das vor dem Start auch immer“. Der Andere saß voll konzentriert auf seinem Stuhl und ging im Schlaf jede der 15 Kurven wie die Bobfahrer im Detail noch mal durch.



Eine der ungelösten Fragen der WW Team Classics: Hat Team Racing for OWL II auf der Bob-Bahn in Winterberg gelernt . . . !?

Ein Weiterer kümmerte sich um seine nächste Dopingration; wollte seine Leistung damit steigern und seine Kopfschmerzen senken bevor er an den Start ging. Was sagt eigentlich die internationale Dopingbehörde zu solch öffentlichen Provokationen !? Müssten wir nun auch im Slotracing über regelmäßige Dopingkontrollen nachdenken !? . . . ☺ ☺

Genutzt hat es am Ende aber auch nicht. Die FDP kam im Rennen knapp hinter Ihrem Lieblingsteam, den Düsseldorfer Kellerkindern, ins Ziel (siehe auch Bericht von Nick) und der erste Punkt ging an Lupo und Nick. Wenn wir gewusst hätten, dass ihr unter anderem Pseudonym an den Start geht, hätten wir uns natürlich stärker ins Zeug gelegt. Am Ende ging es Dank der Concours-Wertung 1:1 aus. Eine Fortsetzung muss also unbedingt folgen . . .

Slotracer am Rande des Nervenzusammenbruchs . . .

Da war zum Beispiel das Börnersteam im letzten und entscheidenden Lauf des Tages: Björn - auf den vor ihnen liegenden 917er zeigend - zu seinem Vater. „Das ist unser Gegner, den musst du unbedingt noch abfangen !“. Darauf der Senior zu seinem Sohn: „Wieso Gegner, wir fahren doch hier alle nur schön im Kreis herum !?“. Anschließend brach der Sohnemann an der Bande verzweifelt zusammen, während sich die umstehenden Beobachter unter schallendem Gelächter ihre Bäuche hielten.

Auch Ingo Heimann alias Nick Speedmann konnte dem bunten Treiben seines Teamkameraden nicht länger zusehen. Als Sascha Laukottter alias Lupo kurz vor dem Start zur Quali

den Deckel noch mal abhob und dem Fahrwerk die letzten Zehntel zu entlocken versuchte, hielt es Nick nicht mehr auf seinem Stuhl „Was macht denn der „Wahnsinnige“ dort, in 5 Minuten wird gestartet“ sprach's und ging zur Theke.



JanS zeigt sich von seiner besten Seite: noch ziemlich trocken und vollständig bekleidet . . .

Weniger am Rande des Nervenzusammenbruchs als vielmehr mit voller Konzentration auf den möglichen Erfolg, die wohlverdienten Sieger des erfolgreichen Jan²-Teams. Im letzten Lauf nutzte Jan S. jede Pause um in die Nähe seines Handtuchs zu kommen und das feuchte Nass des anstrengenden Fights wieder wegzubringen. Ob S² eigentlich schon eine Dusche ins WoMo eingebaut hat ?

(Anmerkung der Schleichenden: Ja, haben sie - war ein Knock-Out Kriterium bei der Beschaffung . . . ☺ ☺)

Werner Bolz und Andy Baum bildeten das DBW-Team, die erstmals einen DSC-Lauf mitfuhren. „Das ursprüngliche DKW (Drücker Kolonne Wuppertal) als Teamname hätte viel besser gepasst“ so einer der Kommentare der Teamvorstellung. Am Ende der Veranstaltung war Ralf froh, dass die beiden so erfolgreich unterwegs waren. Zumal Werner im Vorfeld den kleinen Fox als Kinderspielzeugmotor abtat. Als dieser aber im Laufe des Trainings

und der Rennen feststellte, wie schnell sie damit eigentlich unterwegs waren, wurde das Grinsen in seinem Gesicht immer größer. Als er dann am Samstag Abend auch noch merkte, dass er 1. nicht mehr fahren musste (er war Beifahrer bei Andy) und 2. nicht mehr fahren musste (Andy drehte die letzten Turns auf der Plastikschiene) gönnte er sich ein Bier des offiziellen Sponsors der Olympischen Winterspiele und fieberte dem knappen Zieleinlauf vor S²-Seniors mit.

Ich hoffe, dass die Beiden nicht das letzte Mal mit einem „Föxchen“ unterwegs waren.



Die Bereicherung: TeamFumi gibt der ersten WW Team Classics internationalen Flair . . .

Insgesamt gab es an diesem Samstag nur zufriedene Gesichter, auch auf den hinteren Rängen spannende und faire Platzierungskämpfe und abseits der Bande Interessantes zu berichten.

Bleiben zum Schluss noch die Gäste aus den anderen Bundesländern. Team Fumi war nicht nur wegen den bewundernswerten, feinmechanischen Pretiosen und Tipps von Felgendreher Jürgen Stüdemann sowie mit David Rietz als jüngstem Teilnehmer im Felde eine Bereicherung fürs Team Classics Rennen. Auch wenn Jürgen nach seinem ersten Rennen laut durchs ScaRaDo rief „Ich wünschte, ich wäre wieder in Limburg“ in Anspielung auf den DSC-Mitte Holzbahnlauf in der Vorwoche, kamen beide Fahrer immer besser in Schwung und lernten das Plastik kennen. Von Liebe kann zwar noch nicht die Rede sein, am Ende versprach Jürgen aber ein Wiedersehen beim DSC-Cup Lauf in Kamp-Lintfort.

Ich freue mich jedenfalls schon drauf.

Besten Dank auch an Aule für die zur Verfügung gestellten Fotos . . . !!