WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 108 -

30. April 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . das zurückliegende Wochenende mobilisierte im Westen trotz tollem Sommerwetter „mal eben“ 94 Slotracer. 52 davon strebten gen Nord-West an den Niederrhein zum 2. Lauf zur GT/LM-Serie in Kamp-Lintfort und 42 fuhren Richtung Süd-Ost ins Siegerland zum Auftakt der DSC-West.

Das nächste Wochenende erlebt einen rennfreien Samstag, da der Classic Formula Day in Gelsenkirchen auf Ende September verschoben wurde. Der Sonntag ist dann mit dem 3. Lauf zum Käfer-Cup in Schwerte und dem LM’75 Finale in Siegen belegt.

Die Nr. 108 der „WILD WEST WEEKLY“ berichtet vom Porsche 908/03 Cup (Ronald), der Trans-Am (Andreas Rehm), der GT/LM (Schleichender) sowie der DSC-West (Christian Grüttner).

Bei Vorberichten herrscht hingegen Ebbe . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Porsche 908/03 Cup
  3. Lauf in der Rennpiste
- Trans-Am
  3. Lauf am 22. April 2007 in Siegen
- GT/LM-Serie
  2. Lauf am 28. April 2007 in Kamp-Lintfort
- DSC-West
  1. Lauf am 28. April 2007 in Siegen

Porsche 908/03 Cup

3. Lauf in der Rennpiste

geschrieben von r(r)rr (rennpisten (rallye) reporter ronald)

Das Starterfeld dieses Laufes war mit 12 Startern eher bescheiden. Das könnte eventuell an den ersten schönen Frühlingstagen gelegen haben oder an verspäteten Osterurlauben.

Schnell wurden 2 Startgruppen gebildet und das Training aufgenommen. Schon hier war klar, dass mit den eher schmal motorisierten 908ern endlich auch die 8 Sekunden Marke im Rennbetrieb fallen sollte. Gleich 3 Fahrer zeigten im Trainingsbetrieb, dass dies problemlos möglich ist. „Der fährt hier doch nicht zum ersten Mal ein Rennen, oder? Das gibt’s doch gar nicht!“, wunderten sich zwei „ältere“ Herren nach dem Training. Stimmt, Thomas Reich fuhr schon zweimal den Gesamtsieg in dieser Rennserie ein und auch Jan Nowicki ist nicht gerade ein Langsamer unter den Freunden der rennpiste. Das aber auch Jörg Ebbers dieses Kunststück vollbrachte, wunderte und verunsicherte Thomas schon ein wenig.

Wie gewohnt gingen die Topscorer des Cups dann pünktlich um 19:30 zuerst an den Start und bereiteten den Grip für die nachfolgenden Fahrer auf.

Als die Ampel auf Grün sprang, lieferten sich drei Porsche an der Spitze ein hartes Gefecht: Thomas Reich, Jan Nowicki und Dirk Haushalter machten schnell deutlich, dass der Tagessieg an diesem Abend nur über sie gehen würde. Es war Jedem klar, dass hier bereits die Podiumsplätze vergeben werden mussten - oder . . . ???

Jan fuhr schnelle Runden und konnte die ersten drei heats problemlos mit Thomas mithalten. Auf den Außenspuren zeigte Thomas dann aber sein ganzes Können und nahm Jan und Dirk Runde für Runde ab. Nach 6 turns standen endlich mal wieder über 130 Runden für den Seriensieger Reich auf dem Tableau. Auch wenn Jan im letzten Lauf noch eine gute Run-

de wettmachen konnte, langten 129 Runden zunächst nur für Platz 2.
Logisch, dass hier bereits die ersten 7,9er Zeiten am Bildschirm aufblitzten. Thomas und Jan setzten eindeutige Zeichen an die starken Verfolger Sebastian Laux und Jörg Ebbers in Startgruppe 2.
Dirk fuhr sehr konstant 21er Runden und landete am Ende knapp 15 Schienen vor dem Autor auf Platz 3. Youngster Lukas Haushalter musste seine Hoffnungen auf einen Podestplatz hingegen schon nach den ersten beiden turns begraben. Zu viele Abflüge bescherten ihm die rote Laterne der ersten Startgruppe; vor ihm ging mit rund 124 Runden noch Fred Hauer durchs Ziel.

Während Chefkoch Pascal Kißel für ein leckeres Abendessen sorgte, bereitete sich die 2. Startgruppe auf Ihren Renneinsatz vor. Hohe Favoriten in dieser Gruppe waren sicherlich Sebastian Laux und Jörg Ebbers. Aber auch Thomas Vössing - mit dem Reich´schen Leihwagen unterwegs - und Kai Uwe Schott wollten nicht nur mitfahren.
Wie die Jungfrau zum Kinde kam der nur für „einen Abstecher“ reinschauende Thomas Semmler zu seinem Renneinsatz. Völlig unvorbereitet fuhr er dann aber mit seinem Leihwagen eines seiner bisher besten Rundenergebnisse im 908er Cup ein.
Etwas unglücklich agierte dagegen Andreas Feller an diesem Abend. Unnötige Abflüge und ein Bolide „aus der Kiste“ - ohne große Vorbereitung - bedeutete in diesem starken Fahrerfeld leider nur 115 Runden und damit übernahm er das Schlusslicht.
Dagegen läuft es bei Sebastian wieder einmal wie geschmiert; der Griff nach den Sternen war nah, 21er Runden auf 5 und 6 ließen ihn dann aber doch nicht ganz nach vorne fahren. 128 Runden in der Addition aller sechs Spuren bedeuteten dennoch Platz 3 der Tageswertung. Damit schien sich auch Jörg abfinden zu müssen, der sich zwar immer wieder an Laux heranarbeitete, gegen ihn aber nicht wirklich Boden gut machen konnte. Mit 127 und einer halben Runde schob er sich aber noch vor Dirk und Ronald auf Platz 4.
In dieser zweiten Startgruppe bahnte sich außerdem ein weiterer toller Zweikampf zwischen Pöttli-Fahrer Thomas Vössing und FDP-Fahrer Kai Uwe Schott an. Bis zum letzten Lauf war nichts entschieden. Beide gaben alles und kämpfen verbissen um jeden Meter. Kopf an Kopf gingen beide Kontrahenten in den sechsten Lauf und auch nach dem Schlusspfiff lagen sie gleichauf. Thomas’ Porsche rollte aber ein klein wenig besser und lag denkbar knapp eine Schiene vor Kai´s Porsche. Faires handshaking nach dem Lauf zeigte dann den wahren Sportsgeist und an der Theke wurde noch einmal der packende Rennverlauf diskutiert.

Hier die ersten 6 nach drei absolvierten Läufen.

1.	Thomas Reich	56 Punkte
	Jan Nowicki	56 Punkte
3.	Dirk Haushalter	48 Punkte
4.	Sebastian Laux	41 Punkte
5.	Ronald Eidecker	39 Punkte
6.	Jörg Ebbers	38 Punkte

So, das war´s wieder einmal, ich freue mich auf ein Wiedersehen zum 4. Porsche 908 Lauf am **8. Mai 2007 in der rennpiste.**

Trans-Am

3. Lauf am 22. April 2007 in Siegen

geschrieben von Andreas

Trotz oder gerade wegen des schönen Sommerwetters machte sich am Sonntag der komplette Trans-Am Tross auf den Weg ins Siegerland. Pünktlich um 09:00 Uhr waren die Räumlichkeiten der Scuderia Siegen geöffnet und man erwartete die Teilnehmer mit Kaffee und belegten Brötchen. Allerdings nahmen sich die wenigsten Zeit für ein ausgiebiges

Frühstück. Die meisten gesellten sich an die Bahn bzw. an den Schrauberplätzen, um ihre Einsatzfahrzeuge den Gegebenheiten der Holzbahn anzupassen. Erfreuliche 14 Teilnehmer waren anwesend und so entschied sich die Rennleitung für 2 siebener Gruppen.
Die ab 11:00 Uhr durchgeführte technische Abnahme wurde ohne größere Probleme und Diskussionen von Michael Woitas durchgeführt, so dass um Punkt 12:00 Uhr die erste Startgruppe der Klasse 1 auf die sechsminütige Hatz über den Parcours gehen konnte.

Die technische Abnahme sorgt immer für kritische Beobachter . . .

Rennen Klasse 1:

Zu den bereits etablierten Fahrern Thöne, Grabow (Dennis), Kranefuß (Dennis + Martin), sowie Rennleiter Freddy Külpmann gesellten sich noch Michael Nell und Michael Rettler.
Bis zur Hälfte des Rennens konnte sich aus dem Feld keiner richtig absetzen. Ab Turn 4 machte sich dann jedoch die Routine der beiden Michaels auf der Siegener Bahn bemerkbar und diese setzten sich Runde für Runde vom Verfolgerfeld ab. Lediglich Freddy Külpmann konnte mit seinem knallgelben Käfer (Zitat: „Das Ding sieht aus wie ein Quietsche-Entchen!“) die Zeiten einigermaßen mitgehen.
Bedauerlicherweise musste der Youngster Dennis Kranefuß eine Besonderheit der Holzbahn feststellen, nämlich die Unabdingbarkeit, das Motorritzel auf der Welle zu verkleben. Hatte er doch den Verlust desselben zu beklagen und verlor durch die notwendige Reparatur deutlich über 20 Runden.
Bei Stromabschaltung nach sechs Spuren sah der Zieleinlauf Michael Rettler auf Platz 1 gefolgt von Michael Nell und Freddy Külpmann. Danach sortierten sich Ralf Thöne, Dennis Grabow, Martin Kranefuß und schließlich Dennis Kranefuß ein.

Die **zweite Gruppe** in der Klasse 1 sah dann die Führenden der Meisterschaft, die allesamt bis zum jetzigen Zeitpunkt nur wenige Punkte voneinander getrennt waren. Und jeder wollte heute einen kleinen Vorsprung zu seinen Mitbewerbern aufbauen bzw. leichte Rückstände egalisieren. Entsprechend hurtig ging es dann auch von Anfang an zur Sache.
Lagen die auf den Spuren 1 und 2 gestarteten Rehm und Schulz nach dem ersten Umlauf noch dicht beieinander, hatten die Verfolger Pfaffenbach und Körner bereits eine Runde Rückstand. Dieser erhöhte sich auf den folgenden Spuren kontinuierlich. Rehm hatte einen Vorsprung von drei Runden auf Schulz herausgefahren, dieser wiederum bereits fünf Runden auf Pfaffenbach und Körner gut gemacht.
Nun sollte man meinen, Rehm hätte diesen Vorsprung sicher nach Hause fahren können. Weit gefehlt! Auf Grund einer Sichtbehinderung durch einen neben ihm stehenden Mitbewerber, der das Betätigen seines Reglers mit einem Fruchtbarkeitstanz verwechselt hat, verpasste er einen Bremspunkt, rutschte aus dem Slot und wurde frontal von Körners Käferhaube über die Bahn katapultiert. Zur Ehrenrettung des Dortmunders muss man aber auch sagen, dass Björn keinerlei Chance hatte, diesem Crash aus dem Wege zu gehen.
Nach dieser Stunteinlage lief der Porsche des Ostwestfalen nur noch relativ gemächlich über den Parcours, so dass Dirk Schulz Runde um Runde aufholen konnte. Schließlich gelang es Schulz, die Klasse 1 noch mit einer dreiviertel Runde vor Rehm zu gewinnen. Auf den Plätzen folgten Pfaffenbach vor Körner, Grabow, Woitas und Gdanitz.

Das Ergebnis der Klasse 1 im Überblick:

1. *Schulz, Dirk 286,28*
2. *Rehm, Andreas.....285,59*
3. *Pfaffenbach, Uwe 280,42*
4. *Rettler, Michael 279,19*
5. *Körner, Björn 279,18*
6. *Nell, Michael 276,00*
7. *Külpmann, Detlef.....272,74*
8. *Thöne, Ralf 269,59*
9. *Grabow, Dennis..... 269,57*
10. *Grabow, Günter.....269,16*
11. *Kranefuß, Martin.....258,58*
12. *Woitas, Michael.....254,18*
13. *Kranefuß, Dennis.....233,28*
14. *Gdanitz, Raphael 231,94*

Trainingseifer am hölzernen Geläuf in Siegen . .

Rennen Klasse 2:

Nach der Mittagspause fand sich dann die erste Gruppe an den Fahrerplätzen ein. Da als Langstreckenrennen ausgeschrieben, wurde von der Rennleitung die Fahrzeit auf 12 Minuten pro Spur am Computer eingestellt.
Fuhren anfangs die Jungs noch relativ verhalten, um Grip und Kondition einzuteilen, erhöhte sich nach dem 3 Turn die Schlagzahl doch deutlich. Allerdings machten sich die recht langen Turns auf der schnellen Siegener Bahn dann doch bemerkbar, so dass die Konzentration bei einigen Fahrern merkbar abnahm, was im Gegenzug die Zahl der Terrorphasen deutlich ansteigen ließ. Insbesondere beim jungen Dennis Kranefuß konnte die Belastung vom aufmerksamen Zuschauer beobachtet werden. Mit einem Leihfahrzeug unterwegs, bewegte er sich sehr vorsichtig über den Kurs und verlor phasenweise die Orientierung bzw. sein Auto aus den Augen. Zu seiner Ehrenrettung sei aber auch erwähnt, dass er trotz der deutlichen Ermüdungserscheinungen, seine Runden ohne Abflug zog und schnellere Fahrzeuge problemlos passieren ließ !
Die als nächstes anstehende sogenannte „schnelle“ Gruppe ließ es dann doch von Anfang an etwas hurtiger angehen, wollte man doch hier gleich wieder Punkte für den Gesamtstand der Meisterschaft gutmachen. So befanden sich alle Kontrahenten nach dem ersten Turn noch in einer Runde! Auf den folgenden Turns zog sich das Feld dann in die Länge. Uwe Pfaffenbachs Hemi verlor zusehends Grip und Mitfavorit Dirk Schulz haderte immer mehr mit der von ihm gewählten Übersetzung, sodass auch er trotz sauberer und beherzter Fahrweise das Tempo der Spitzegruppe nicht halten konnte. Auch Michael Nell mußte sich auf das Duell mit Pfaffenbach beschränken, welches die beiden dann aber auch sehr sehenswert austrugen. In der Abrechung schlug sich das dann nach der doch recht langen Distanz in einer Differenz von lediglich 7 Teilstrichen zu Gunsten Nells nieder.
Und die ersten Drei? Michael Rettler und Björn Körner legten sofort ein furioses Tempo an die Bahn, welches Andreas Rehm nicht mitgehen konnte. Dieser beschränkte sich dann darauf, seinen Vorsprung nach hinten abzusichern. Björn und Michael zogen ungefährdet ihre Runden, wobei sich Michael schließlich mit seinem perfekt vorbereiteten Hemi durchsetzen konnte.

Das Ergebnis der Klasse 2 in der Übersicht:

1. *Rettler, Michael 580,18*
2. *Körner, Björn 573,38*
3. *Rehm, Andreas.....569,61*
4. *Grabow, Günter.....558,18*
5. *Nell, Michael^.....554,18*
6. *Pfaffenbach, Uwe 554,25*
7. *Schulz, Dirk 548,77*
8. *Thöne, Ralf 546,59*
9. *Gdanitz, Raphael 544,74*
10. *Külpmann, Detlef.....540,27*
11. *Kranefuß, Martin.....536,27*
12. *Woitas, Michael 534,36*
13. *Grabow, Dennis.....528,92*
14. *Kranefuß, Dennis.....352,72*

Nach dem Rennen zogen die Teilnehmer bei der mittlerweile schon obligatorischen Tasse Kaffee wieder einmal eine durchaus positive Bilanz, unabhängig von der Platzierung des Einzelnen und freuten sich schon auf den nächsten Lauf am 3. Juni im ostwestfälischen Herzebrock.

Abschließend der übliche, aber nicht minder herzliche Dank an das Team der Scuderia Siegen, welches wieder einmal zeigte, dass auch Rennserien mit deutlich weniger als 40 Startern hervorragend betreut und verköstigt werden können!

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Trans-Am

GT/LM-Serie

2. Lauf am 28. April 2007 in Kamp-Lintfort

Unter der Regie von Werner Bolz und Siggi Jung steht die GT/LM am Anfang ihrer „vollsten“ Saison. Der Teilnehmerzuspruch vom Auftakt sollte sich auch beim zweiten Lauf in Kamp-Lintfort auf dem schnellen „Meister-Kurs“ fortsetzen . . .
Selbst wenn nicht alle Teams die Serie komplett fahren würden, wurde doch im Vorfeld mit vier Startgruppen geplant . . .

Kompakt . . .

- **26 Teams setzten Trend in der GT/LM-Serie fort . . .**
- **sommerliches Wetter treibt Teilnehmer ins Freie . . .**
- **erwartungsgemäß Sieg für Laufenberg/Nötzel . . .**
- **Ortmann/Schnitzler und Durukanli/JanS legen spannendes Finish um Platz 2 hin . . .**
- **Plastikquäler losen . . .**
- **hoch-spannendes Slotracing im gesamten Feld . . .**

Adresse

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.carrera-erlebnis.de

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

Vorgeplänkel . . .

Nachdem der Saisonauftakt mehr als souverän bewältigt wurde, sollte der 2. Lauf eher Routine bringen. Entfiel doch die Quali - und auch die neuen Teams sollten nun halbwegs wissen, wie der GT/LM-Hase läuft . . . ☺☺
Folglich nahmen sich die Verantwortlichen für K-L vor, den Teams wieder 90 Minuten Fahrzeit zu bieten . . .

Auch die Rangordnung in der Serie hatte nach dem Auftakt eine erste Klärung erfahren: Die vier jugendlich besetzten Favoritenteams lagen vorn (wenn auch teilweise in leicht überraschender Reihenfolge) und das Team Baum/Pasch mussten als Nr. 5 mit dazu gezählt werden . . .
Laufenberg/Nötzel gingen bereits in Führung - und Bolz/Schnitzler mussten in Kamp-Lintfort „Gas geben“. P5 in Schwerte war keine wirklich gute Ausgangsposition für die mit 6 Läufen eher kurze Saison . . .

Richtig „Gas geben“ würden gleichfalls die Teams „Schwerte I“ ff. geben müssen - konnte doch das Heimspiel für Rohmann/Vorberg, Bickenbach/Buchs und selbst für Pistor/Rohde nur als verhagelt bezeichnet werden.
Ferner auf der Liste der Teams, die bereits im zweiten Durchgang den Nachbrenner einschalten mussten: Bolz/Christians, die mit P9 bei der Premiere nicht wirklich gut aus den Startblöcken kamen . . .

Somit war auch für den zweiten Lauf von „Action satt“ auszugehen, welche durch die Streckencharakteristik (holzbahnähnlich, vergleichsweise einfach und sehr schnell) zusätzliche Brisanz bezog. Auf dem Kurs in K-L rückt man fast immer enger zusammen, was die Abstände betrifft . . .

Fahrerbriefing - WeBolz hatte aufmerksame Zuhörer . . .

Wer fehlte !? Für Weber/Weber (P7) sollte Schwerte ein einmaliges Gastspiel darstellen. Dazu traten die beiden Murcielago Teams aus dem 1. Lauf nicht an: Juchem/Wolf wollten eh nur sporadisch fahren - für Vater und Sohn Kuhn hatte der eigene Umzug Priorität. Last but not least glänzten die Neulinge Becherer/becher durch Abwesenheit . . .
Soweit die fehlenden Teams; bei den Fahrern gab es ebenfalls etliche Ausfälle: Co-Chef Siggi Jung (P8) hatte überraschend goldene Hochzeit (☺☺☺), sodass der Schleichende kurzfris-

tig Ersatz verpflichten musste: Altersmäßig, optisch und auch fahrerisch sollte HaJü Eifler diesen Job ausfüllen. Ferner fehlte Markus Hackstein (P11), sodass sein Teammate Jürgen Tepass den „local hero“ Jan Gürtzgen engagierte. Thorsten Florijan und der Große Angler waren beruflich verhindert, sodass die einmal mögliche Urlaubsregelung bereits beim zweiten Lauf griff. Sowohl Altmeister Manfred Stork (zusammen mit Ilja Tubes) als auch Heimbahner Uwe Schulz (mit Frank Silva-Wittfoot) sollten die Fehlenden schließlich würdig vertreten . . .

Die Murcielago fehlten in K-L . . .

von Juchem/Wolf

und von Kuhn/Kuhn

Slotcars und Technik . . .

Die Trainingstermine bei Meisters waren mehr als großzügig angesetzt, sodass Jedermann die Option wahrnehmen konnte (so er denn wollte). Einige Folks waren dem Vernehmen nach bereits seit März Dauergäste in K-L - und zwar nicht nur im Shop und an der Theke. Man kann diesen Spaß auch durchaus ernst nehmen . . . ☺☺

Das offizielle freie Training war für den Freitag Abend angesetzt und stark frequentiert. Aber nicht nur die Anzahl der Gäste überraschte - auch die Dauer der Session. Nachdem der frühe Abend eher in gemütlicher Runde auf dem Hof verbracht wurde, kamen etliche Folks erst auf Touren, als das Gros bereits wieder auf dem Heimweg bzw. im Bett war. Dem Vernehmen nach wurde es bereits langsam wieder hell, bevor die letzte Runde auf dem 44m Kurs gedreht war . . .

Die Nacht war kurz, sodass vor dem Einsetzen noch ein wenig Kraft getankt werden muss . . .

Für die Teams in der GT/LM-Serie ist die Concours Wertung eher ein notweniges Übel, welches man billigend in Kauf nimmt. Vorbei die Zeit der „Joghurtbecher“ - und gut ist’s . . . Der modellbauerische Ehrgeiz hält sich dementsprechend in Grenzen: Man baut zu Saisonbeginn eine Karosserie; und die soll möglichst für die gesamte Saison halten. Ausnahmen und höhere Gewalt bestätigen diese Regel . . .

Dementsprechend müssen zum 2.Lauf nicht endlos neue Slotcars vorgestellt werden:

- Nockemann/Uhlig setzten auf einen Carrera Audi R8 (30 Punkte im Concours), jedoch erst nach langwieriger Diskussion - die erwarteten Vorteile waren marginal.
- Pistor/Rohde hatten den Lola T98/10 bereits bei Vortests in Schwerte zerstört und mussten auf das Modell Nr. 2 zurückgreifen - natürlich wieder auf einen T98/10 (28).

Jetzt ganz in Schwarz - Lola T98/10 von Pistor/ Rohde . . .

- Bolz/Christians nahmen einen Courage C52 (29) aus dem Regal; der Audi R8 hatte in Schwerte nicht wirklich überzeugt. Man machte in Optimismus, dieses Mal die richtige Waffe geschärft zuhaben.

- Hesse/Wagner bauten das zweite Fahrzeug zu Ende; der neue Lamborghini Murcielago brachte 30 Punkte im Concours.
- Auch Schnitzler/Schnitzler hatten nun ihren eigenen Porsche 911 GT1 am Start (29) – auch wenn dieser in identischem Design gehalten war.
- Hohaus/Noack wechselten den kompletten Audi R8 (28) aus – das erste Modell verzeichnete zu wenig Punkte im Concours.
- Neu am Start: Die Wuppertaler Manegold/ Manegold mit dem Ferrari F40 und 27 Punkten im Concours.

Neues Team - Vater und Sohn Manegold mit dem Ferrari F40 . . .

Auch die Nacharbeiten zur Verbesserung der Concours Punkte hielten sich für 2007 in Grenzen. Fast sämtliche Teams hatten bereits in Schwerte das Maximum aus ihren Werken heraus geholt. Nachlegen konnten nur noch Markus Lehmler und Niklas Mages, die ihren Courage C5 auf volle 30 Punkte brachten.

Bleibt der technische Part. Auch hier wurde eher im Detail verbessert, als grundsätzlich neu konzipiert.
Den Aushilfs-Technik-Chef gab Ingo Vorberg als Jung-Vertretung - ab Halbzeit eröffnete JanS die zweite Abnahme. Man handhabte die Abnahme in gewohntem „Siggi-Stil“ - also recht schwungvoll und locker (in den Sprüchen wohlgemerkt !).
Sämtliche technischen Rügen aus dem ersten Lauf wurden abgestellt. Auch der Toyota GT-one von Laufenberg/Nötzel bestand anstandslos vor Werner Bolz’ kritischem Blick.
Allerdings mahnte der Serienchef mit Blick auf einige recht salopp daher kommende Slotcars, dass sich die Fahrzeuge in jedem Rennen im Concours Trimm zu präsentieren hätten - also z.B. Felgeneinsätze, Reifenbeschriftungen jeweils vorhanden sein müssten. Eine Beeinträchtigung der Optik durch Unfallschäden werde toleriert, so die Schäden denn ordentlich behoben würden.

Hob den Zeigefinger - der Serien-Chef . . .

Racing . . .

Nachdem beim 1. Durchgang in Schwerte die Fahrzeit auf 6 * 12 Minuten reduziert werden musste, sollte es in Kamp-Lintfort wieder auf die klassische 6 * 15 Minuten GT/LM-Distanz gehen . . .
Um sich dies erlauben zu können, wurde der Start auf 12:00h festgesetzt. Pünktlich - zumindest nach 2006er Maßstäben - um etwa 12:30h wurde das erste Rennen gestartet . . .
Letztlich passierten 26 Teams die Abnahme, sodass 4 Startgruppen gebildet wurden. Hierbei fuhren die langsameren beiden Gruppen als 7er Gruppe(n) . . .

Zur **Schlagzahl**: Für die zweite Reihe nannte der Schleichende gute 90 Runden pro Turn - in Summe also 540, die eventuell noch so eben für die Top 10 ausreichen könnten. Der Spitze verlangte er deutlich mehr ab: 94 bis 95 Runden im Schnitt, was zumindest 560 Runden in Summe ergäbe . . .
Eine Fahrzeitverkürzung stand dieses Mal nicht zur Disposition, sodass Klimmzüge im Dreisatz glatt entfallen konnten . . .
Und die Vorhersagen des Autors sollten sich zumindest als genauso pessimistisch erweisen wie in Schwerte . . . ☺☺

Erste Startgruppe

Die erste Startgruppe sah 7 Teams an der Startlinie. Diese Gruppe wurde aus den Mannschaften zusammengestellt, welche in Schwerte am Ende des Feldes fuhren. Dazu kamen die Neueinsteiger vom Team Manegold:

#	Team	Fahrzeug
1.	Michael Dietze / Michael Körfer	Nissan R390 GT1
2	Andreas Hahn / Hartmut Schur	Audi R8
3.	Klaus und Manuela Schnitzler	Porsche 911 GT1
4.	Markus Lehmler / Niklas Mages	Courage C52
5.	Rolf Lehmler / Jörg Mages	Panoz Epserante
6.	Mark Hohaus / Marcus Noack	Audi R8
7.	Hans und Patrick Manegold	Ferrari F40

Startgruppe Nr.1 - die Spur 1 befindet sich rechts im Bild . . .

Die Teams Dietze/Körfer und Schnitzler Seniors setzten sich von Beginn an ab. Etwas zurück lagen Hohaus/Noack mit Lehmler/Mages Juniors im Clinch. Team Manegold stießen als Siebte nach 15 Minuten dazu - ihrem F40 wurde von einem Einsetzer der Heckflügel demontiert. Während der Instandsetzung wurde pausiert, da dies unverschuldet passierte.

Aufgrund der 7er Gruppe war es im Folgenden schwer, die exakte Reihenfolge im Auge zu behalten. An der Spitze hielten sich Dietze/Körfer mit dem R390 vorn. Zum Ende hin gerieten Schnitzler Seniors noch unter Druck des Junioren Teams Lehmler/Mages, die den Courage keine halbe Runde hinter dem 911 GT1 abstellten (535,51 vs. 535,02).

Hohaus/Noack wiesen viel Abstand nach vorn und hinten auf und sicherten P4 in dieser Gruppe (522,46 Runden). Lehmler/Mages Seniors hatten zwischenzeitlich mehrfach Ärger mit den Schleifern. 510,79 Runden bedeuteten jedoch sicher Platz 5.

Die Audi Crew Hahn/Schur erzielten als Vorletzte ebenfalls mehr als 500 Runden (501,40). Ein Heckspoilerverlust und die erforderliche Instandsetzung kosteten in etwa die fehlenden Runden auf P5. Die rote Laterne blieb den Neulingen - Vater und Sohn Manegold. Der F40 war neu, die Bahn unbekannt und auch die Serie. Sicherlich kommen die Zwei bei den kommenden Rennen besser in Tritt . . .

Sieger der ersten Gruppe - Nissan R390 GT1 von Dietze/Körfer . . .

Zweite Startgruppe

Startgruppe Nr. 2 enthielt bereits recht prominente Namen und war durchgängig mit erfahrenen Piloten besetzt. Denn längst nicht alle Teams hatten letztlich das in Schwerte erzielte Ergebnis in der Rubrik „Erfolge“ verbucht:

#	Team	Fahrzeug
1.	Hans Bickenbach / Uwe Buchs	Ferrari Enzo
2.	Andreas Rohmann / Ingo Vorberg	Nissan R390 GT1
3.	Dennis Hesse / Jan Päppinghaus	BMW V12 LMR
4.	Andreas Lippold / Christoph Müller	BMW V12 LMR
5.	Frank Silva-Wittfoot / Uwe Schulz	Nissan R390 GT1
6.	Manfred Stork / Ilja Tubes	Honda NSX ’05
7.	Thorsten Hesse / Michael Wagner	Lamborghini Murcielago

Ein klarer Favorit war für diese Gruppe nicht wirklich auszumachen. Jedoch wurden den beiden Schwerter Teams auf den Spuren 1 und 2 die größten Chancen auf den Gruppensieg eingeräumt.

Nach dem ersten Drittel lagen Bickenbach/Buchs und Lippold/Müller rundengleich vorn. Bereits mit zwei Runden Rückstand folgten Rohmann/Vorberg. Für Letztere kein gutes Zeichen; die schnellen Startspuren 2 und 1 hätten Mehr erwarten lassen . . .

Derweil hatten Hesse/Wagner Pech - der Murcielago war tw. unfahrbar. Man verlor kostbare Zeit mit der Fehlersuche. Auch Schulz/Silva-Wittfood büßten 2 Runden durch die Wiederbefestigung des Heckflügels ein.

Lippold/Müller vermochten sich im Verlauf des Rennens sukzessive abzusetzen und Schwerte I und II auf Abstand zu bringen. Auffallend: Die Junioren Hesse/Päppinghaus hatten sich in der virtuellen Wertung nach zwei Dritteln heimlich, still und leise auf P2 nach vorn geschoben und rangierten noch vor den Schwerter Teams.

Vor der fünften Spur waren auch Schulz/Silva-

Wittfoot bis auf eine bzw. zwei Runden heran - und Manfred Stork hatte zudem allen anderen sechs Teams mit 544 Runden eine ordentliche Messlatte verpasst. Das würde folglich Spitz auf Knopf ausgehen, sieht man von Lippold/Müller und Hesse/Wagner an der Spitze bzw. am Ende ab . . .
Stork/Tubes hatten Pech: Dem NSX '05 blieb nur der 6. Rang in dieser Gruppe. Bei 544,02 Runden fehlte keine Runde auf Rohmann/Vorberg, die im R390-Wettstreit in der letzten Minute noch von Schulz/Silva-Wittfoot überholt wurden. Letztere schafften übrigens 545,27 Runden.
Bickenbach/Buchs vermochten sich mit dem Enzo zwar auf der letzen Spur von den beiden Teams auf P4 und 5 zu lösen (547,02 Runden). Ein Angriff auf den V12 LMR der Junioren Hesse/Pappinghaus war jedoch aussichtslos. Die lagen exakt 3 Runden in Front und belegten Platz 2 dieser Startgruppe.
Weitere drei Runden davor fuhren unbedrängt Lippold/Müller. Nach Prognose des Schleichenden bedeuteten die zurückgelegten 553,32 Runden einen sicheren Platz in den Top 10. Schließlich wäre dieser Wert in 2005 Platz 3 - und im Vorjahr mit den Fahrzeugen bis 1996 gar nur eine halbe Rückstand auf die Sieger gewesen . . .
Aber nicht immer liegt das schleichende Orakel richtig: Die souveräne Leistung des Teutonen Teams sollte am Ende „nur" Platz 12 der Tageswertung einbringen . . .

Souveräne 553,32 Runden und P1 in dieser Gruppe - BMW V12 von Lippold/Müller . . .

Dritte Startgruppe

Sehr interessant und ausgeglichen besetzt war die 3. Startgruppe. Beim Arbeitsnamen für diese Gruppe wurde „Altersheim" favorisiert - lag doch der Altersschnitt deutlich Ü40 und der Optikschnitt mutmaßlich eher eine Dekade höher . . . ☺☺
Als Ausgleich wurde Hochspannung vorhergesagt: War man doch beim Auftakt nur durch wenige Runden getrennt; das konnte in K-L eigentlich nur noch deutlich enger werden:

#	Team	Fahrzeug
1.	HaJü Eifler / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP
2.	Ralf Pistor / Peter Rohde	Lola T98/10 Judd
3.	Werner Bolz / Ralf Christians	Courage C52
4.	Jan Gürtzgen / Jürgen Tepass	Toyota GTone
5.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8
6.	René Börger / Udo Schwellenbach	BMW V12 LMR

Die dritte Startgruppe mit sechsfacher Vielfalt - BMW, Audi, Toyota, Courage, Lola, Ferrari . . .

Tja - auf welches Team dieser Gruppe hätte man im Vorfeld seine Chips setzen sollen !? Wohl auf Gürtzgen/Tepass, welche in K-L quasi den Heimbahner Status aufwiesen, vor allem aber in Schwerte in der Original-Besetzung Hackstein/Tepass mit P11 schon überzeugt hatten . . .
Letztlich sollten sich in dieser Startgruppe jedoch zwei - von einander unabhängige - Dreikämpfe entwickeln: Die Schwerter Pistor/Rohde vermochten lange Zeit mit den zwei Kölner Teams Nötzel/Quadt und Börger/Schwellenbach mitzuhalten. Erst auf den letzten zwei Spuren mussten die Schwerter abreißen lassen - und belegten mit dem nun schwarzen Lola T98/10 und guten 551,14 Runden Platz 6 dieser Gruppe. Dennoch ein schöner Erfolg für Peter Rohde, der mit dem alt-erfahrenen NASCAR-Piloten Ralf Pistor hier sein erstes Auswärtsrennen fuhr . . . !!
Den Rookie Status vermochte man den zwei Kölner Teams nicht wirklich zuzusprechen. Dementsprechend eng ging es bei ihnen auch im Finale zu: Der Audi R8 von Nötzel/Quadt brachte 556,24 Runden zustande - der BMW V12 LMR von Börger/Schwellenbach kam nach 556,80 Runden zu stehen. Delta: Nur

eine gute halbe Runde !!
Damit waren die Plätze 4 bis 6 in dieser Gruppe vergeben. Wenden wir uns dem zweiten Dreikampf zu: Wir erinnern uns - der Schleichende hatte Gürtzgen/Tepass zu Geheimfavoriten in dieser Startgruppe erkoren. Die 562,02 Runden des Toyota GTone sollten ihm Recht geben. Dennoch hatten HaJü und der Schleichende etwas gegen einen Gruppensieg der Zwei vom Niederrhein. Man fightete hart und machte auf der letzten Spur heftigst Druck - am Ende fehlte dem 333 SP ein wenig Glück und keine halbe Runde.
Das Stichwort „Glück"(lich) galt gleichfalls für Bolz/Christians. Werner war schier aus dem Häuschen, diese Startgruppe gewinnen zu können, was eigentlich nicht wirklich überraschte - hatte man sich doch sorgfältig vorbereitet. Der neue Courage C52 lief übrigens 564,32 Runden.
Bevor die schnellste Startgruppe an den Start rollte, hatten somit bereits zwei Teams mehr Runden erzielt als die Sieger 2005 - und selbst das Team auf P3 wäre in 2005 nur knapp geschlagen worden. Von 2006 redete man schon längst nicht mehr - die Top 5 dieser Gruppe fuhren mehr Runden als die Sieger im Vorjahr.

Startgruppensieg mit 564,32 Runden - Courage C52 von Bolz/Christians . . .

Vierte Startgruppe

Bleiben die „jungen Wilden", welche sich im Auftaktrennen unisono die vorderen Plätze gesichert hatten. Lediglich ein Vertreter der Ü30 (Andi Baum) und ein Alteisen (Nezih Durukanli) versauten den Altersschnitt und die jugendliche Optik in der schnellsten Startgruppe nachhaltig . . . ☺☺

„Jugendbande" - auf der Startspur war die jungen Leute erst einmal ganz unter sich . . .

#	Team	Fahrzeug
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone
2.	Sebastian Nockemann / Jan Uhlig	Audi R8
3.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Courage C52
4.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8
5.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1
6.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52

Schnellste Startgruppe - zwei Audi R8 und zwei Courage C52 vs. zwei geschlossene Japaner . . .

Die hohen Favoriten auf den Tagessieg Laufenberg/Nötzel starteten standesgemäß auf Spur 1 und gerieten mit dem GTone erst einmal in Rückstand, weil Ortmann/Schnitzler mit dem Courage C52 auf Spur 3 einen Bahnvorteil hatten. Überraschend: JanS auf der ungünstigsten Spur 6 zog mit dem Courage C52 sowohl an Bolz/Schnitzler auf Spur 5 vorbei als auch an Baum/Pasch auf Spur 4. Da es eng werden sollte, blieben die drei Teams jedoch in einer Runde . . . ☺☺
Lange Zeit sah es so aus, als würden selbst die Plastikquäler noch hinter JanS bleiben. Einzwei Abflüge warfen den Audi R8 von Nockemann/Uhlig zurück und erst gegen Ende des ersten Heats vermochte sich der R8 wieder knapp auf P3 zu schieben. Das sah nicht wirk-

lich gut aus für das Team aus Dortmund und Schwerte.
Bereits im 2. Heat holten sich Laufenberg/ Nötzel die Führung und zogen unbedrängt davon. Am Ende sollten es 5,5 Runden Vorsprung sein - also ganz der erwartete überlegene zweite Sieg !!
Widmen wir uns also ausführlichen den Folks, die bis zum Ende für Spannung sorgten. Obwohl - zuerst müssen wir die Plastikquäler noch aussortieren: Der Hinterachshalter löste sich (nach einem Crash ?) und ca. 9 Runden waren beim Teufel. Addiert man diese zu den erzielten 555,46 Runden hinzu, bleibt festzustellen, dass Platz 6 bis 7 in Reichweite gelegen hätte - das war nicht wirklich standesgemäß.

Einerseits im Pech, andererseits nicht wirklich schnell - Audi R8 von Nockemann/Uhlig . . .

Jetzt aber: Bereits die zweite Spur machte klar, dass Durukanli/JanS gut aufgestellt waren. Man heftete sich an die Spuren von Ortmann/ Schnitzler. Baum/Pasch blieben mit dem Audi R8 in Sichtweite, vermochten auf der schnellen Spur 2 jedoch keinen Vorsprung herauszufahren. Bolz/Schnitzler (R390 GT1) mussten die langsame Sechs absolvieren und gerieten so leicht ins Hintertreffen - aber die schnellen Spuren sollten für sie ja noch kommen . . .
Nach vier Heats wurde das Bild klarer: JanS hatte das Team mit einem Doppelstint auf den Spuren 1 und 2 auf eine Handvoll Teilmeter an Ortmann/Schnitzler heran gefahren. Baum/ Pasch verzeichneten eine Runde Rückstand auf diese zwei Teams - und Bolz/Schnitzler lagen eine weitere Runde zurück.
Wie sah nun das „Restprogramm“ für die letzte halbe Stunde aus !? Für Ortmann/Schnitzler standen die Spuren 1 und 2 an und für Durukanli/JanS die Spuren 3 und 5 - das war in etwa vergleichbar. Baum/Pasch mussten auf 5 und 6 und Bolz/Schnitzler auf 1 und 3. Somit mussten sich Baum/Pasch auf den Rückspiegel konzentrieren - Bolz/Schnitzler hatten schnellere Spuren vor sich; ein Angriff auf die zwei vor ihnen liegenden Teams war für Andi und Justin hingegen illusorisch. Dass Bolz/Schnitzler die fehlenden 2 Runden auf die Positionen 2 und 3 aufholen konnten, war ebenfalls nicht wirklich anzunehmen - ihr Programm war in etwa vergleichbar und zwei Runden in K-L sind verdammt lang . . .
Also würde es jeweils 30 Minuten um Platz 2 sowie um Platz 4 gehen - das sollte aber spannender nicht zu inszenieren sein !! Nezih Durukanli fuhr die Spur 3 „maximum attack“ auf Caro Schnitzler (Spur 2), war das berühmte Zehntel schneller, musste aber aufgrund der höheren Abflugrate nach 15 Minuten ein Unentschieden hinnehmen. Auch der Fight Baum/ Pasch vs. Bolz/Schnitzler ging auf den Spuren 5 und 1 ex-aequo aus. Somit mussten die letzte Viertelstunde die Sache entscheiden . . .

Vor der 6. Spur noch mit guten Chancen auf P4 - Nissan R390 von Bolz/Schnitzler . . .

Die erste Halbzeit des letzten Heats trieb selbst NASCAR Pabst Manfred Stork das Leuchten in die Augen: Alex Ortmann (Spur 1), Christian Schnitzler (Spur 3) und Nezih Durukanli (Spur 5) zogen im absoluten Parallelflug ihre Kreise. Keiner der Drei vermochte auch nur einen Meter zu gewinnen - man hatte aber durch die freien Zwischenspuren ausreichend Raum, die Kurven volle Kanne zu durchfahren. Etwa ab Halbzeit vermochte sich Alex zentimeterweise abzusetzen - Nezih forcierte nochmals und musste einen Abflug hinnehmen. Zwar

vermochte er sich anschließend wieder an Christian heran zu kämpfen, aber Alex sicherte konzentriert fahrend P2. Am Ende standen 573,61 Runden für Ortmann/ Schnitzler und 573,24 Runden für Durukanli/JanS auf dem Monitor. Ferner waren etliche durchgeschwitzte Hemden (auch bei den Zuschauern !) zu verzeichnen . . . ☺☺

Christian Schnitzler schloss durch diese Hetzjagd auf Justin Pasch auf, der zwangsläufig auf Spur Sechs einen Teil des 2-Runden-Vorsprungs verlieren musste. Aber es sollte nicht ganz reichen: Baum/Pasch erzielten 569,79 Runden - Bolz/Schnitzler „endeten“ bei 569,50 Runden . . .

Zum zweiten Mal auf P4 geflogen - Audi R8 von Baum/Pasch . . .

Ende . . .

Gegen 20:30h wurde die letzte und schnellste Startgruppe von Reiseleiter Ingo Vorberg abgewinkt. Nur noch Auswertung und Siegerverehrung standen auf dem Programm . . .

Das Concours Ergebnis darf in der Spitze und im Mittelfeld getrost vernachlässigt werden. Somit regelten ausschließlich die zurückgelegten Runden das Tagesergebnis:

#	Team	Fahrzeug	Rd.
1.	Andreas Laufenberg / Thomas Nötzel	Toyota GTone	579,10
2.	Alex Ortmann / Caroline Schnitzler	Courage C52	573,61
3.	Nezih Durukanli / Jan Schaffland	Courage C52	573,24
4.	Andi Baum / Justin Pasch	Audi R8	569,79
5.	Stephan Bolz / Christian Schnitzler	Nissan R390 GT1	569,50
6.	Werner Bolz / Ralf Christians	Courage C52	564,32
7.	Jan Gürtzgen / Jürgen Tepass	Toyota GTone	562,02
8.	Siggi Jung / Ralf Schaffland	Ferrari 333SP	561,59
9.	René Börger / Udo Schwellenbach	BWM V12 LMR	556,80
10.	Uli Nötzel / Hans Quadt	Audi R8	556,24

Das Ergebnis folgte im wesentlichen der Einteilung in die Startgruppen: Lediglich Nockemann/Uhlig und Hesse/Wagner fielen durch ihre technischen Probleme zurück. Letztlich schoben sich somit nur Bolz/Christians (P6), Lippold/Müller (P12) und Dietze/Körfer (P19) knapp in den Bereich einer besseren Startgruppe vor. Der Auftakt in Schwerte hatte also das Kräfteverhältnis gut widergespiegelt . . .

Wirkliche Überraschungen ergaben sich kaum. Erwähnenswert war jedoch, dass:

- man Durukanli/JanS sicherlich im Vorfeld nicht auf dem Treppchen gesehen hatte.
- Nockemann/Uhlig nach wie vor das richtige Eigenbau-Chassis-Layout gegen die „Großserienteams“ suchen.
- die Teams Schwerte I und II erneut schwach performten: Bickenbach/Buchs (P15) und Rohmann/Vorberg (P17).
- die Youngster Lehmler/Mages mit P20 zeigten, was sie und der Courage C52 wirklich drauf haben.

Erneut ohne durchschlagenden Erfolg – Ferrari Enzo von Bickenbach/Buchs . . .

In der Gesamtwertung machen sich Laufenberg/Nötzel erneut auf den Weg zum Durchmarsch. Durch den Streicher von Nockemann/ Uhlig und die erzielte P2 schoben sich Ortmann/Schnitzler auf den zweiten Rang vor. Mit etwas Abstand folgen Baum/Pasch, Durukanli/JanS und Bolz/Schnitzler. Diese drei Teams trennen nur wenige Punkte. Und auch Nockemann/Uhlig liegen auf Rang 6 noch auf Schlagdistanz . . .

Die abschließende Siegerehrung führte Serienchef Werner Bolz im Freien durch. Die kühle Abendluft half, den im Finale vergossenen Schweiß zu kühlen . . . ☺☺

Anschließend zog das Gros der Teilnehmer nach einem langen Renntag seines Weges. Nur ein paar ältere Herren saßen noch etwas länger an der Abendluft und erörterten Technik, Rennen und Zukünftiges . . . ☺☺

Siegerverehrung an der frischen (Abend-)Luft – Werner Bolz sichtet die Ergebnisse und HaJü Eifler verkneift sich das Grinsen (warum eigentlich ?) . . .

Credits . . .

Würde im Westen die Bahn mit der **herzlichsten Atmosphäre** gesucht, wäre Meister Service Dienst in Kamp-Lintfort ein Platz auf dem Treppchen mehr als gewiss. Diese Atmosphäre prägt jedes Rennen in K-L - natürlich auch die GT/LM . . .
Die großzügigen Räumlichkeiten und Freiflächen taten ein Übriges, die zahlreichen Fahrer und Gäste stressfrei unterzubringen . . .
Da das Wetter nach wie vor in Hochsommer machte, spielte sich ein Großteil des inoffiziellen Tages dazu im Freien ab. Die viele Frischluft tat den GT/LMmern sichtlich gut . . . ☺☺

Das **Catering** erhielt wie üblich nur Bestnoten - herzlichen Dank an Magdalene und ihre Helfer/Innen für den unermüdlichen Einsatz während beinahe 12 Stunden . . . !!

Für die **Reiseleitung** zeichneten die Teilnehmer der GT/LM verantwortlich. Die längste Zeit saß Hans Quadt am Zeitenmonitor, aber auch Thomas und Uli Nötzel sowie Ingo Vorberg beteiligten sich am 8-stündigen Sitz-Marathon. Die Gesamtleitung hatte wie üblich Ingo „Dr. Bepfe“ Vorberg . . .

Ausblick . . .

Der nächste Lauf zur GT/LM-Serie bleibt auf der Rhein-Schiene und findet im nur wenige Kilometer entfernten Moers statt . . .
Termin: **Samstag, den 2. Juni 2007** bei den Jungs vom SRC Niederrhein . . .

Zur dann gültigen Radgröße wird der Vorbericht am 28. oder 29. Mai wieder verbindliche Aussagen treffen . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / GT/LM-Serie

DSC-West

1. Lauf am 28. April 2007 in Siegen

geschrieben von Christian

Mc Laren M1A Elva von Phönix Racecars

Siegen. Bei herrlichstem Wetter hat sich die DSC Gemeinde am Samstag in den Kellergewölben der Scuderia Siegen getroffen, um mit Ihren Boliden die ersten Meter der DSC-West Saison 2007 in Angriff zu nehmen.

Der Freitag Abend

Prognostizierte 40-45 Starter ist 'ne Masse Holz, und so hatten sich etliche Slotter bereits am Freitag eingefunden, um die Bahn unter die Räder zu nehmen. Auch aus Hamburg, der Mitte und der Schweiz waren die Jungs wieder angereist. Schnell kristallisierten sich zwei Gruppen heraus. Die eine, bei der gar nichts zusammen lief und eifrig geschraubt werden musste, und die andere, die neben dem Fahren Spaß haben wollte und relativ früh zur Veranstaltung „Speisen und Getränke“ überlief. Einige dieser Teilnehmer waren im Anschluss aber wieder im Siegener Keller zu finden, um doch noch die eine oder andere Zehntel he-

rauszufeilen, was in Einzelfällen fast bis Sonnenaufgang dauerte. ☺

Samstag = Renntag

Schon früh am Morgen ging es los, und als der Pressereferent um 8 Uhr den Bahnraum betrat, waren schon etliche Finger fleißig am Drücker tätig. Nach und nach füllte sich der Keller und frischen Kaffee und Brötchen gab es auch schon, liebevoll zubereitet von Elke Schöler und Ihrer Crew.

Frisch gestärkt verging die Trainingszeit wie im Flug, und um 10 Uhr bat Orga-Chef Patrick Fischer, kurz zuvor eingeflogen, um Gehör. 12 Uhr Start Klasse 1, 6x5 Minuten Renndauer und Augenmerk auf Reifen und Motoren waren Eckpunkte der knappen und knackigen Ansprache. Anschließend füllten sich die Reihen vor dem Concours-Richter Dieter Sommer und dem technischen Abnahmeteam Jürgen Stüdemann und Thorsten Kahabka. Und es waren nur wenige Sachen bemängelt worden. Ab und an ein bisschen Bodenfreiheit und ein bisschen Untergewicht. Hier schon einmal ein Dankeschön für Euren Einsatz.

Slotcars

Psychodelic von Andreas Rehm 20 Pkt

Neue Saison, neues Gefährt? Nicht unbedingt. Etliche Alteisen aber auch Neubauten waren bei der Veranstaltung zu sehen. So war der Slotkoffer von Günther Martini den ganzen Tag beliebtes Ausflugsziel, denn was der gute „Günni“ da an amerikanischen Big Blocks mit hatte, war schon eine Augenweide.

Gespann von Günther Martini

Aber auch andere Jungs hatten in den Wintermonaten Zeit genug, um neues, schönes Material auf die Räder zu stellen. So erschien Aule Aulbur mit einem tollen Cheetah Roadster von Phönix und Uli Hütwohl stellte eine Werks Corvette Roadster in Focus-Orange an die Startlinie.

Auffällig war, das es inzwischen etliche 20 Punkte Autos mehr in den Reihen der DSC-West gibt. Der Trend zum „Schönbauen“ hält also weiter an.

Phönix Roadster von Aule 20 Pkt

Die Rennen

Nachdem alle Nennformulare eingetippt waren konnten 42 Starter vermeldet werden. In 7 Startgruppen verteilt, stand fest, dass dieser Tag nicht so schnell vorbei gehen sollte. Noch schnell lecker Bolognese oder Frikadellsche

mit Salat verputzt, zum Satt-Werden sozusagen.
Aufgemuntert von diversen eidgenössischen Süßigkeiten, die unsere Schweizer Freunde, in Person Peter Bichsel, Patrick und Elli Studer sowie Ferdi Rat, unter den Anwesenden verteilten, konnte es dann losgehen.

Süsskram

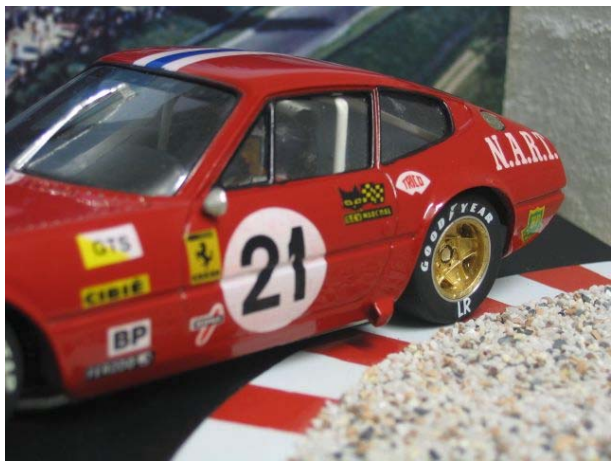
Uwe Schöler hatte es sich im Rennleiter-Stand bequem gemacht, und nachdem auch die richtige Starterliste den Weg zu ihm gefunden hatte, fiel um 12:10 Uhr die erste Startflagge.

1. Gruppe

Die Herren Nell, Koch, Schmitt, Martini, Braun und Hartmann waren die ersten, die Renntempo auf dem Siegener Holz anschlugen. Nach einem etwas hektischen Anfang kehrte bald Ruhe ein, und die Jungs zogen Ihre Bahnen. Zur Halbzeit hatte sich Michael Nell mit der Cobra knapp in Führung gefahren. Ali Rietz wurde dann von Uwe Hartmann zu einem Teller Nudeln verdonnert, hatte dieser doch das Auto von Uwe aufgrund der Startnummer falsch eingesetzt. Am Ende nach einer halbe Stunde wurde folgender Zieleinlauf notiert: Michael Nell siegt mit 237,22 Runden knapp vor Michael Koch auf Corvette und 236,95 Runden. Dritter im Bunde Uwe Hartmann mit 232,71 Umläufen.

2. Gruppe

Familiendoppel in der zweiten Gruppe. Vater und Sohn Grabow und Familie Semmler ließen auch noch Björn Körner und Frank Schauf mitspielen. Direkt von Beginn an machte der Porsche356 von Patrick Semmler unheimliche Geräusche, die nach einer aufwändigen Reparatur beseitigt werden konnten. Der Junior hielt dann auch tapfer bis zum Ende durch. Sehr diszipliniert zogen die Jungs Ihre Bahnen, wobei deutlich wurde, dass Frank Schauf und Björn Körner den Sieg unter sich ausmachen wollten, hatten sie doch nach 2/3 Renndistanz mindestens 3 Runden Vorsprung auf die anderen. Dennis Grabow bewegte den Aston Martin bewusst vorsichtig, und Günther Grabow suchte verzweifelt an seinem 365GTB die italienischen Pferde. Als der Strom aus war, hatte Björn mit seinem 365GTB 241,31 Runden in die Bahn gebrannt, Frank Schauf auf 2 vor Günther Grabow.



Letzte Rille

3. Gruppe

In der dritten Gruppe ging es erstmals richtig eng zu, denn die Piloten Brocke, Rehm, Grüttner und auch David Rietz waren von Anfang an mit 40 Runden Turns unterwegs. Kai-Uwe S. und Thomas Horn taten sich da etwas schwer zu folgen. Für Aufsehen sorgte dann der Abflug von André Brockes Porsche911, der dem Einsetzer nach erfolgter Bergung über die Bande entglitt und unsanft auf dem Parkett landete. Nun war der Weg frei für Andreas Rehm, der seinen Psycho-911 mit 241,63 Umläufen vor dem Leih Opel GT mit Ch.Grüttner am Steuer platzierte.

4. Gruppe

Erneut ein sehr ausgeglichenes Feld, in dem sich Uwe D. mit der Cheetah immer leicht vor den beiden Corvetten von Peter Juchem und Thomas Resch in Front bewegte. Die beiden Jens-Jungs, immer noch leicht gezeichnet von Ihren Windpocken, hinterher und auch der feine Herr Student hielt Anschluss. Lutz verabschiedet sich kurz vor Ende durch 2 Abflüge auf Bahn eins und somit ist das Podium mit Thomas Resch, davor Peter Juchem auf 2 und dem deutlichen Sieger mit neuer Bestmarke von 243,81 Rd. Uwe Drevermann besetzt.

Corvette von Peter Juchem

5. Gruppe

Ein hektischer und nervöser Start mit sehr vielen Abflügen kennzeichnete diese Startgruppe. Die vier Neuwerker Mehmet Simsek, Dennis und Michael Kaltenpoth sowie Andrea Fischer (am Samstag …. Jahre alt geworden, wer Ihr Alter wissen wollte musste auf den Capri von Patrick schauen) bekamen es mit den beiden Ostwestfalen Aule und Brinkmann zu tun. Aule war auf Schonfahrt unterwegs, um ja die Cheetah heil zu lassen, was ihm auch gelang, allerdings ließ ihn das verbaute Momo im Stich. Alles Sch… war das Fazit. Auch Dennis Kaltenpoth hatte arge Probleme mit dem Fahrverhalten seiner Corvette, und Mehmet nutzte das Heck von Michaels Grand-Sport als Abschussrampe, was in einem unschönen Rittberger über die Bande endete. Die Wut war ihm ins Gesicht geschrieben, und so trieb Mehmet über den Rest der Distanz seine 63er Corvette um den Kurs. Die Belohnung waren unglaubliche 246,85 Runden und ungefährdet Platz 1 momentan im Gesamt.

6. Gruppe

Schweizer Eidgenossen gegen Siegener Urgestein lautete die Formel. Patrick Studer stürmte gleich vornweg in seinem Elan (welch Wortspiel ☺☺), Günther Benecke in der 53` Corvette und Thorsten Kahabka in der Grand Sport hinterher. Uli Hütwohl und Peter Bichsel mit den Werks-Corvetten tun sich schwer dran zu bleiben. Die Zeiten bleiben oberhalb von 7 Sekunden haften, anscheinend gibt die Bahn zu diesem Zeitpunkt nicht viel mehr her.
Dafür das Kuchenbuffet umso mehr. Das Ende ist da, und der souveräne Rennleiter Uwe notiert für Patrick Studer 246,22 Runden vor Thorsten Kahabka mit 244,13 Runden. Und Peter Bichsel setzt ein vergrämtes Gesicht auf.

Corvette `53 von Günther Benecke

7. Gruppe

Die ganz schnellen Jungs dürfen nun spielen. In der Besetzung Hermes, Rietz, Sommer, Fischer, Stüdemann und Jens werden die Boliden über die Bahn gescheucht. Die beiden Außenspuren (Frank auf 1 , DieterJ. auf 6) machen mächtig Gas und setzen sich in Front. 42 Runden pro Turn werden angeschlagen. Diesem Tempo kann DiSo kaum folgen, was in zwei unnötigen Abflügen endet. Vor dem letzten Turn hat Frank sich 3 Runden von dem Gespann D-Quadrat (Jens/Sommer) abgesetzt und droht mit neuem Rundenrekord. Patrick Fischer im Capri mit der #43 betreibt Schadensbegrenzung, denn er bleibt im Gesamt 1 Teilstrich vor seiner Frau Andrea stehen. Vor ihm Jürgen Stüdemann, der Dieter Sommer, Dieter Jens und Frank Hermes und dessen galaktische 250,29 Runden ziehen lassen muss.

Pausentalk

Ruhe. Klasse 1 vorbei. Kaffeepause. Es gibt lecker Torte und Kuchen, dazu Kaffee oder was Kühles. Kurz verschnaufen, raus in die Sonne, plaudern, Sauerstoff tanken, eine rauchen. Oder bei den diversen kleinen Läden vom Dieter Jens, dem Hellblauen, Uli Hütwohl oder Alifumi shoppen gehen. Dabei kommt immer wieder das Thema Reifen auf, neue oder doch lieber alte Mischung. Was auffällt, sämtliche Bestände des schwarzen Goldes nehmen an diesem Tag rasant ab und wechseln den Besitzer.

Schwarzes Gold

Dass dann auch Guido Dickel (das D bei den DOW-Reifen) vor Ort ist, lässt Gespräche rund ums Slotten und die Reifen noch mehr aufkommen. Nur soviel: kein Grund zur Panik. Die Reifen bleiben rund und schwarz und rollen tun sie auch ☺☺

Mittlerweile spuckt der Drucker das Ergebnis der Klasse 1 aus und vermeldet uns folgende Top3:
Frank Hermes souverän auf 1 mit 250,29 Runden, Dieter Jens auf 2 mit 247,31 Runden und sensationell auf dem dritten Rang die 246,85 Runden von Mehmet Simsek. Siehst Du, da haben wir die Überraschung, für die unser Mehmet immer gut ist.
Startaufstellung für Klasse 2 hängt auch schon, die Autos wurden während der Rennen der Klasse 1 abgenommen, dabei ist dann auch der Patrick noch nervös geworden, der Chaparral war noch kopflos und er hatte beide Boliden noch nicht zusammen geschraubt, und durch die Abnahme. Aufgefallen bei der TK ist Dieter Jens, dessen Porsche 917K plötzlich und unerwartet eine Abmagerungskur gemacht hat, ohne dem Piloten was davon zu sagen ☺☺

Eine Menge Boliden auf dem Haufen

Noch kurz etliche Autos beim Pressefuzzi ablichten lassen, und schon zeigt der Tacho 17 Uhr. Da die Zeiten nachgelassen hatten, wurde kurz entschlossen mit dem Staubsauger die Bahn gereinigt, was Günther und Dieter auch bravourös erledigen.

Auf in die zweite Runde

Saubermann

1. Gruppe

Eine 5-er Gruppe, denn Frank Schauf war schon zu anderen Terminen unterwegs. Familie Semmler gegen OWL in Form von Aule und Dennis Grabow plus Oliver Schmitt. Letzterer hatte sich kurzentschlossen aufgemacht, „ja, wenn ich nach Siegen fahre, dann fahre ich auch mit“. Der Porsche 550 in Klasse 1 hatte mit seinen 2 Concours-Punkten !!! nicht das Potential zum Sieg, aber hier in Klasse 2 zeigte er mit dem 917K (mit Licht) seine Klasse. Immer im Kielwasser von Aule und dessen Psycho-917K umrundete Oliver den Kurs. Dennis Grabow trug den Chaparral um den Kurs was in 188,96 Rundeten mündete. Patrick Semmler hatte viele, sehr viele Abflüge, sodass sich Dieter Jens im „Siegener Loch“ nicht über Arbeitslosigkeit beschweren konnte. Aule siegt mit 240,86 vor Oliver Schmitt mit 232,22 Runden.

2. Gruppe

Die beiden Youngster Dennis und David kriegten es in dieser Gruppe mit den zwei Günther (Martini und Grabow) sowie Kai-Uwe Schott und Uwe Hartmann zu tun. Günther Martini braust mit seinem klasse McLaren M8F auch gleich los, gefolgt von Dennis und Uwe.

Mc Laren M8F von Martini

Bei David Rietz gibt es komische Geräusche am Ferrari 312P, die ihn langsamer werden lassen. Noch härter traf es Uwe Hartmann, dessen P917/10 über seltsame Straßenlage verfügte, was den Piloten entnervt aufgeben ließ. Zum Schluss hatte Günther Martini die Nase vorn mit 240,69 Runden, dicht gefolgt von der nächsten Überraschung Dennis Kaltenpoth mit 238,40 Runden.

3. Gruppe

Es wird dämmerig. Zumindest wenn es nach Ali Rietz geht, denn dessen 917K läuft mit voller Beleuchtung auf. Das verschafft Ihm aber den Durchblick, denn er liegt klar in Front, während sich dahinter das Feld knubbelt. Einzig Thomas Horn im GT40 hat Mühe zu folgen. Über die Spuren bleibt das Bild so, und nach den 30 Minuten gewinnt Ali mit 242,99 Runden vor Ralf Braun und dessen GT40 mit 239,51 Runden. Danach Sebastian Jens, der den Chevron B8 nach 238,58 Runden abstellte.

4. Gruppe

Familienduell Fischer prägt diese Gruppe. Kann Andrea die Niederlage aus Klasse 1 wettmachen, lässt Patrick sie vorbei??? Das Geschehen prägen aber die anderen Piloten am Drücker. Uli Hütwohl im 917K liegt vor André Brocke und dessen GT40, beide mit 42 Runden Turns. Das ganze geht sehr ruhig vonstatten, wobei über die Spuren Lutz Müller mit der Sau zurückfällt und auch Uli den Atem von Alex Jens im Nacken zu spüren bekommt. Das Fischerduell ist ausgeglichen. Rennleiter Uwe Schöler schaltet nach 30 Minuten ab und notiert André Brocke auf 1 mit 246,95 Runden, Respekt, vor Alex Jens und Uli Hütwohl. Andrea liegt tatsächlich 3 Teilstriche vor Patrick. Happy Birthday !!

Psycho-Terror??

5. Gruppe

Ein gemischtes Feld, zwei Jungs aus der DSC-Mitte, ein Freund aus der Schweiz und der Rest aus dem Westen. So geht es auf die Reise, die bestimmt ist von etlichen Abflügen von Christian Grüttner, auch Andi Rehm hat Schwierigkeiten, Björn Körner muss den 917K mehrfach rausnehmen um nach dem Rechten zu sehen. Thomas Resch verliert seinen 917K aus dem Slot, der Einsetzer beim Rettungsversuch diesen aus der Hand und bums, liegt das gute Stück ’nen Meter tiefer. Fahrverhalten katastrophal, das Resümee. So wird diese Klasse eine Beute von Ferdi Rat und dessen Carrera 6. Die 246,21 Runden sind auch mal ne Klasse Leistung. Peter Juchem unauffällig mit 243,74 Runden auf zwei und Thomas Resch kann noch Rang drei sichern.

6. Gruppe

Peter Bichsel hat sich vorgenommen, hier voll anzugasen und tut dies auch eindrucksvoll mit schnellen Zeiten. Thorsten Kahabka und Günther Benecke hinterher. Uwe Drevermann kann dem Zug nicht folgen, nicht zuletzt durch eine Anzahl von Abflügen. Die drei da vorn liegen über alle Spuren ganz dicht aneinander, rundenlang liegen Günther und Thorsten auf Bahn 4 und 6 im Kopf-an-Kopf Duell, Peter Bichsel fällt durch einen seiner seltenen Abflüge zurück, hat aber mit Ferdi Rat gleich den Schuldigen parat. Thorsten macht es noch mal spannend, indem auch er vor Günthers Nase rausrutscht, den Vorsprung aber noch retten kann. Ein spannendes Rennen ist vorbei und im Ziel liegen die ersten drei geradem al 62 Teilstriche auseinander. Thorsten mit 247,93,

Günther mit 247,74 und Peter mit 247,31 Runden. Nicht zu vergessen eine tolle Leistung von Michael Kaltenpoth und eingefahrenen 244,41 Runden.

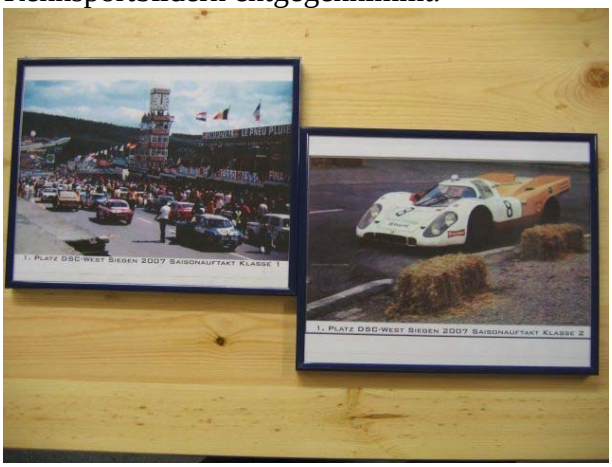
Achtung, ich komme

7. Gruppe

Draußen ist es längst dunkel, als die letzten 6 Fahrer Ihre Autos einstellen und die Drücker in die Hand nehmen. Es wird spannend. Es liegt ein Hauch von ….. Quatsch.
Die Jungs wollen einfach nur fahren, also gibt der Rennleiter grünes Licht und es geht los.

5,4,3,2, …

Ja, es geht ja gut los, denn Frank haut den 312P auf Bahn 1 gleich zweimal ins Gelände und startet eine Aufholjagd. Das schafft Platz für Patrick Studer mit McLaren vor Jürgen Stüdemann auf 917K. Die beiden Dieters hinterher. Mehmet gibt sich Mühe dranzubleiben. Es entwickelt sich ein ganz heiße Phase in der Partie, denn alle geben Ihr Bestes. Von hinten kommt Frank angeflogen, vorne balgen sich 4 Jungs mit tiefsten 7er Zeiten. Schneller als erwartet sind 30 Minuten um, und, und, ……
Er hat es wieder getan: Frank Hermes hat alle eingesackt und gewinnt auch die Klasse 2 mit 251,51 Runden. Dahinter nur durch Wimpernschläge getrennt Dieter Jens 250,62, DiSo 250,40, Jürgen Stüdemann 250,35 und Patrick Studer 250,27 Runden.
Spannender geht's nimmer.
Es ist 21:55 Uhr. Ruhe kehrt ein. Die Orgaleitung muss rechnen. Nach kurzer Pause für ein Bierchen oder 'ner Zigarette kommt die Siegerehrung. Patrick Fischer und Dieter Sommer nehmen diese vor und bedanken sich bei allen für eine tollen Renntag mit schönen Rennen. Dem schließe ich mich voll an. Applaus brandet auf, als der Klassensieger und somit auch Tagesssieger Frank Hermes aus der Hand von Fräulein Sommer die Ehrenpreise in Form von Rennsportbildern entgegennimmt.



Der verdiente Lohn

Best of Show

Ein fester Bestandteil einer jeden DSC-West Veranstaltung, eigentlich. Aber aufgrund der fortgeschrittenen Zeit und eines ziemlich lückenhaften Parc Fermé wird diese Geschichte in Herzebrock am 9. Juni beim nächsten Lauf nachgeholt.
Auch und gerade deshalb, weil es sich Karl-Heinz Hornberg nicht hat nehmen lassen, die Preise dafür zu stiften, und Ihr wisst alle, was Karl-Heinz so alles für die Wand zu bieten hat.

Danksagung

Unser Dank geht an alle, die an dem Lauf teilgenommen haben: Fahrer, Einsetzer, Familien-Mitglieder etc., denn nur durch Euer Dazutun ist so ein Tag in so einer Form zu bewältigen.
Danke auch an die Technische Abnahme in Form von Thorsten, Jürgen und Frank.
Ein spezieller Dank geht an die Jungs und Mädels hinter der Theke, denn die Siegener schaffen es immer wieder aufs Neue, uns durch Ihre Catering-Fähigkeiten zu begeistern.

Weiterhin möchte ich Uwe Schöler einen Dank aussprechen, denn durch seine souveräne Art und Weise hat er als Rennleiter uns allen einen entspannten Renntag beschert, auch wenn er das gar nicht hören will.
Ich freue mich auf den Rest der Saison 2007, denn der Renntag in Siegen macht Lust auf weitere tolle Veranstaltungen im Kreise der DSC-West und anderer Regionen. Im Juni stehen gleich zwei Termine im Westen an, der 9. Juni in Herzebrock und der 30. Juni in Neuwerk, beide dann auf Carrera-Plastik.

Bis dahin,
der Pressereferent

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Cup / DSC-West