

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 27 -

21. August 2005

## Editorial ....

Moin Folks . . . Ausgabe 27 der „**WILD WEST WEEKLY**“ erscheint eine Woche vor dem Mega-Event des Wilden Westens - den 24h von Moers. „Linus“ hat dazu den Vorbericht abgefasst, um diesem Langstrecken-Rennen den rechten Rahmen zu verpassen . . .

Dazu musste der Schleichende wieder einmal „ran“ und vom 3. Lauf zur DSC-West in Herzebrock berichten. Lesen wir also nach, ob Reporter-Kollege Onno seine Drohung tatsächlich wahr gemacht hat . . . ☺ ☺

Und last but not least haben Lupo und Thomas ein paar Zeilen zum Auftakt des Porsche Cup in Ostwestfalen verfasst . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
  - 3. Lauf am 20. August 2005 in Herzebrock
- 24h von Moers
  - vom 26. bis 28. August 2005
- Porsche Cup 2005
  - 1. Lauf am 27. August 2005 in Herzebrock

## DSC-West

### 3. Lauf am 20. August 2005 in Herzebrock

Recht weit weg von den klassischen Slot-Zentren des Wilden Westens wanderte die DSC-West zu ihrem 3. Lauf ins Ostwestfälische - genauer geschrieben zum Slotpoint in Herzebrock in der Nähe von Rheda-Wiedenbrück bzw. Gütersloh . . .

Mit dieser Reise sollte der regionale Ansatz der DSC-West (je ein Rennen im Westen, Süden, Osten und der Mitte von NRW) abgerundet werden . . .

Mittlerweile ist die Bahn in Herzebrock jedoch aus den Rennserien Vintage Slot Classic sowie Trans-Am bestens bekannt, die hier bereit ihre Rennen austrugen . . .

### Kompakt . . .

- 21 Starter im Ostwestfälischen . . .
- JanS' Cheetah erneut unbezwingbar . . .
- „sommerliche Verhältnisse“ in der offenen Klasse . . .
- Vorentscheidungen in der Gesamtwertung gefallen . . .

### Strecke . . .

Adresse  
Slotpoint  
Quenhorner Str. 9  
33442 Herzebrock

### Url

[www.slotpoint.de](http://www.slotpoint.de)

### Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang



Der Kurs im Slotpoint - eine lange Steigung und ein Gefälle im Bremspunkt sind die Besonderheiten . . .

### Vorgeplänkel . . .

Im Slotpoint in Herzebrock hat Bahnchef Thomas Schweizek Ende Juli die DSC-Slotpoint etabliert. Somit könnte die DSC-West-Stammtruppe auf eine starke Heimmannschaft treffen - so sich die Ostwestfalen denn trauen würden. Hier hat die 245 auf anderen Bahnen schon öfter gezeigt, dass dies nicht immer der Fall sein muss . . . ☺ ☺

Blieb abzuwarten, wie sich die Führenden der Serie auf dem wenig bekannten Geläuf gegen die Heimascaris, die i.d.R. erst gut ein Jahr dabei sind, behaupten konnten - also fahrerische und technische Routine gegen fundierte Streckenkenntnis abschneiden würde . . .

Ach ja, die DSC-Nomaden aus Gütersloh - Familie Rietz - gab sich ebenfalls die Ehre. Chef Ali wies den Heimascari Status weit von sich, wollte aber ebenfalls beim Kampf um die Plätze mitreden - obwohl Team Alifumi ansonsten den hölzernen Parkettboden bevorzugt . . .

## Slotcars und Technik . . .

Endlich einmal hatte die Concours Jury keinen Stress - und somit konnte in Form von Dieter Sommer eine zweite Kraft eingearbeitet werden. Die Anzahl der Neuvorstellungen hielt sich in Grenzen: Michael Kaltenpoch, Team S<sup>2</sup> und Thomas Gellenbeck brachten zwar je zwei Neuvorstellungen zur Bewertung; ansonsten verschafften aber die zuvor vorgenommenen Bewertungen im Rahmen der DSC-West und der DSC-Slotpoint die gewünschte Entlastung.

Highlights waren die neu aufgebauten Fahrzeuge von Hans-Georg Aulbur (Chevrolet Corvette Grand Sport) und Jörg Stephan (Porsche 917K). Beide verließen mit 20 Punkten die Bewertungsstätte.

## Rennen GT- und Tourenwagen . . .

Die „kleinen“ Klasse sah 20 Slotcars am Start. Gefahren wurden die üblichen 6 \* 5 Minuten.

Die erste Startgruppe - eine 7er Gruppe - setzte sich aus folgenden Fahrer-/Fahrzeugkombinationen zusammen:

- Hans-Georg Aulbur (Corvette Grand Sport),
- Kai-Uwe Schott (Alfa GTam),
- Dennis Grabow (Chevrolet Camaro),
- Thomas Schweizek (Ferrari Dino 246 GT),
- David Rietz (Porsche 904),
- André Brocke (Renault Alpine A110),
- Thomas Gellenbeck (Cheetah Coupé).

Dennis Grabow hatte beim Camaro das berühmte Grabow-Pech im Kofferraum und musste im Rennen den Motor wechseln, welcher unterwegs einging. Dementsprechend waren 144,57 Runden das Äußerste der Gefühle.

Hans-Georg Aulbur ließ kurz die Schleifer richten und bürsten, war aber mit der nagelneuen Corvette Grand Sport ansonsten der schnellste Mann im Feld und schaffte den Startgruppensieg mit guten 227,88 Runden.

Nur knapp dahinter kam André Brocke mit der extrem schmalen Tamiya Alpine A110 nach 226,53 Runden ins Ziel.



Beachtenswerte Leistung auf Plastik - „Kleinstwagen“ Alpine A110 von André Brocke . . .

David Rietz fuhr den Porsche 906 ohne große Fehler auf Rang 3 dieser Gruppe (224,25 Runden) und hielt den Hausherrn Thomas Schweizek (Ferrari 246 GT) um 5 Teilstiche auf Distanz.

Auch Thomas Gellenbeck mischte in diesem Fight lange Zeit mit und lag am Ende mit dem Cheetah Coupé und 223,40 Runden nur knapp zurück.



Knapp geschlagen - Cheetah Coupé von Thomas Gellenbeck . . .

Kai-Uwe Schott zollte dem Alfa GTam Layout Tribut und auch die fehlende Erfahrung mit der Strecke machte sich bemerkbar. Somit waren 198,86 Runden für ihn nicht ganz zufriedenstellend.

Die Startgruppe 2 bestand ebenfalls aus 7 Startern in eine rein amerikanischer Ausrichtung:

- Jörg Stephan (Ford Mustang),
- Jörg Fischer (Corvette Roadster),
- Michael Kaltenpoch (Corvette Roadster),
- Kai Schaffranek (Camaro Z28),
- Günter Grabow (Cheetah Coupé),
- Michael Brinkmann (Camaro Z28),
- Albrecht Rietz (Cheetah Coupé).

Ali Rietz setzte in der 7er Gruppe als Erster aus, übernahm aber anschließend mit dem Cheetah Coupé sofort die rechnerische Führung. Schließlich war mit 229,93 Runden ein neuer Bestwert zu verzeichnen.

Nur Michael Brinkmann vermochte mit dem Camaro Z28 auf Schlagdistanz zu folgen und brachte 228,56 Runden zustande. Das bedeutete Platz 2 bis dahin.

Günter Grabow kam mit dem Cheetah Coupé problemlos durch, ließ es aber entspannt angehen - 220,56 Runden waren der Lohn.

Auch Jörg Fischer war Entspannung pur und platzierte sich mit dem 53er Corvette Roadster exakt in der Mitte der Startgruppe. Am Ende standen dann sichere 218,42 Runden.

Den Fight um Rang 5 fuhren Jörg Stephan, Kai Schaffranek und Michael Kaltenpoch aus. Letzterer schaffte einen neuen Rekord und lief gegen 12:15h zum Rennen auf, da es zuvor noch die tägliche Arbeit zu absolvieren galt. Nach nur wenigen Trainingsminuten ging's im Galopp durch Concours Bewertung (2 neue Slotcars) und technische Abnahme.



„Spät dran“ - Chevrolet Corvette Roadster von Michael Kaltenpoch ...

So konnte sich der Mustang von Jörg Stephan mit 212,75 Runden vorn halten. Die neue, noch nicht ganz fertiggestellte Corvette von

Michael kam hingegen auf 210,55 Runden. Eine weitere Runde zurück folgte der Camaro von Kai Schaffranek.

Die Führenden der Serie bildeten die Dritte Startgruppe und boten bezüglich der Fahrzeugtypen wieder etwas mehr Vielfalt:

- Dieter Sommer (Chevrolet Corvette),
- JanS (Cheetah Coupé),
- Schleichender (Corvette Grand Sport),
- Patrick Fischer (Datsun 240Z),
- Uwe Drevermann (Cobra Roadster),
- Uli Hütwohl (Mercedes 300 SLR).

Uli Hütwohl bildete mit dem schmalen 300 SLR das Schlusslicht (213,41 Runden). „Da muss wohl ein neues Auto her“ meinte Uli nach dem Rennen . . . ☺ ☺

Uwe Drevermann hielt den neunen Cobra Roadster nur knapp vor dem 300 SLR - 214,98 Runden. Der Schleichende belegte recht unspektakulär mit der Grand Sport den 4. Rang in dieser Gruppe, wozu 227,93 Runden erforderlich waren.

Ein ganzes Stück schneller war die Corvette von Dieter Sommer, dem bei der Aufholjagd auf Patrick Fischer's Datsun 240Z am Ende die Luft und der Grip ausging. Die 230,53 Runden waren aber allemal für Platz 3 gut - in dieser Startgruppe und überhaupt . . .

Noch besser machte es Patrick, der mit 231,55 Runden noch eine Runde mehr erzielte. Eine tolle Leistung für den roten Japaner des Hellblauen . . . ☺ ☺



Wieder so ein „unfahrbares“ Slotcar - revidiertes Cheetah Coupé von JanS ...

Bleibt JanS mit dem komplett neu aufgebauten Cheetah Coupé.. Das Slotcar verfügt jetzt über ein voll ausgebautes Cockpit, große Räder und beamte sich so im Concours von 11 auf 18,5

Punkte. Der Junior haderte den gesamten Tag über die schlechten Laufeigenschaften mit diesen „viel zu großen Rädern“. 236,22 Runden kamen so zustande - ob Hadern wohl für ihn das Dopingmittel zu schnellen Runden ist !? !?

Unter Addition der Concours Punkte lauteten die Top 6 wie folgt:

**JanS - P.Fischer - D.Sommer - H.G.Aulbur und Schleichender - A.Rietz**

Die Gesamtwertung führt jetzt wieder JanS an, er hat Dieter Sommer (jetzt nur 2 Punkte zurück) vom Platz an der Sonne verdrängt. Dem Schleichenden fehlen dann bereits 12 Punkte auf JanS und Patrick Fischer gar 19,5 Punkte. Unter Berücksichtigung des Streichresultats wird der „Titel“ ausschließlich zwischen JanS und Dieter ausgefahren . . .

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

21 Slotcars ergaben in der „großen“ Klasse drei 7er Startgruppen, welche ab 16:00h auf den Weg gingen.

- Uwe Drevermann (Cheetah Coupé),
- Jörg Stephan (Porsche 917K),
- Kai Schaffranek (Porsche 917/10),
- Kai-Uwe Schott (Alfa 33/3)
- Fabian Richter (Matich SR3),
- David Rietz (Porsche 906),
- Michael Brinkmann (Porsche 917K)

Diese Startgruppe ging erwartungsgemäß an Michael Brinkmann mit seinem Porsche 917K, welcher bereits beim DSC-Slotpoint überzeugen konnte. 230,93 Runden lautete die erste Vorgabe für die große Klasse.



**Erste Vorgabe - Porsche 917K von Michael Brinkmann . . .**

Dahinter sortierte sich David Rietz mit dem Porsche 906 ein. 222,89 Runden reichten für diese Platzierung aus.

Jörg Stephan erhielt mit dem Porsche 917K die beste B-Note für spektakuläre Stunts und 220,24 Runden auf dem Monitor.

Dahinter klaffte eine große Lücke, bevor die Cheetah von Uwe Drevermann mit 214,90 Runden einlief. Nur eine gute Runde zurück platzierte sich Kai-Uwe Schott mit dem Alfa 33/3, bevor wieder ein 7-Runden-Loch zu Fabian Richter klaffte, der mit dem Matich SR3 Kai Schaffranek's „Best of Show“ Porsche 917/10 locker im Griff hatte . . .



**Erstes DSC-Rennen - Matich SR3 von Fabian Richter . . .**

Die Startgruppe 2 war eine beinahe rein ostwestfälische Angelegenheit:

- Jörg Fischer (Chaparral 2D),
- Michael Kaltenpoch (Ford GT40),
- Günter Grabow (Porsche 917K),
- Hans-Georg Aulbur (Ford GT40),
- Thomas Schweizek (Ford GT40),
- Dennis Grabow (Chaparral 2C),
- Thomas Gellenbeck (Chaparral 2D)

Die Gruppe wurde zur großen Show des Günter Grabow. Mit 39-Runden-Schlagzahlen fegte er den 917er um den Kurs und brachte JanS' Bestwert aus der „kleinen“ Klasse ernsthaft in Gefahr. 234,96 Runden waren der gerechte Lohn für viel Pech in den vorausgegangenen zwei Rennen . . .

Am Ehesten vermochte Hans-Georg Aulbur mit dem GT40 noch dem Speed des 917er von Günter zu folgen. Am Ende lagen 232,90 Runden an - zurückgelegt ohne jeden Abflug, was bis dahin Platz 2 bedeutete . . .

Thomas Schweizek (Ford GT40) kämpfte um jeden Teilmeter und hielt sämtliche Chaparral locker im Griff. Mit 230,85 Runden fehlten nur 8 Teilstriche am bisherigen Dritten ...

Thomas Gellenbeck, Dennis Grabow und Jörg Fischer fuhren den Chaparral Cup aus. Thomas und Jörg setzten auf den 2D, während Dennis den Typ 2C an den Start brachte.

Die Heimascaris Thomas und Dennis setzten sich in Front, wobei Thomas den 2C von Dennis auf Distanz hielt (226,26 vs. 223,20 Runden). Jörg blieb im Chaparral Dreikampf letztlich nur Platz 3 - der 2D lief 217,20 Runden weit.



No.3 unter den „Chappis“ - Chaparral 2D von Jörg Fischer ...

Blieb Michael Kaltenpoth - unser „Spätkommer“. Das Live-Training in der „kleinen“ Klasse tat ihm sichtlich gut und er vermochte mit dem Ford GT40 deutlich besser mitzuhalten (218,86 Runden). Dennoch hat er sich für das Finale im ScaRaDo ein wenig mehr Trainingszeit vorgenommen ...

Blieben die Leader der DSC-West, ergänzt um zwei starke Ostwestfalen:

- JanS (Porsche 906),
- Schleichender (King Cobra II),
- Uli Hütwohl (Matic SR3),
- Patrick Fischer (Ford GT40),
- Dieter Sommer (Porsche 917K),
- Albrecht Rietz (Ferrari 612P),
- André Brocke (Ford GT40)

Dieter Sommer übernahm mit dem 917K von Beginn an die Führung, gefolgt vom GT40 von Patrick Fischer. Ali Rietz hielt Rang Drei; jedoch saß ihm S<sup>2</sup> dicht im Nacken. Uli Hütwohl hielt den Matic sauber in der Spur und sicherte mit 3m Abstand zu S<sup>2</sup> das Feld nach

hinten ab. Bereits nach der ersten Spur wurde klar, dass der bisherige Bestwert von Günter Grabow fallen würde ...



„Als erste Herausforderung“ - Porsche 906 vom Sohnemann David Rietz ...

Im zweiten Durchgang schaltete sich auch André Brocke mit dem GT40 ein und machte rasch deutlich, dass er in der Spur mithalten konnte.

Am Ende war Uli Hütwohl - auf den für ihn immer noch ungewohnten Plastikschenen – einigermaßen happy mit den zurückgelegten 223,52 Runden. Etliche Runden verlor er dazu noch mit dem überaus fairen Passierenlassen der schnelleren Kollegen ...

JanS hielt mit „nur“ 233,42 Runden auf dem 906 die Spannung in der Gesamtwertung bis zum Finale offen und des Schleichenden King Cobra beendete die Aufholjagd auf „Light-blue“ Fischer nur 17 Teilstriche hinter dem GT40 aus Wuppertal (235,39 vs. 235,22 Runden) - wäre man doch nur 30,5 Minuten gefahren ... ☺ ☺



Sieger-/Sommerwagen - Porsche 917K von Dieter Sommer ...

Damit sind wir bei den Top 3 dieser Startgruppe (und des Tages) angekommen: Ali Rietz

machte mit dem 612P drei Fehler - er meinte Entscheidende - und kam nach 236,56 Runden zu stehen. Dieter Sommer machte auch Fehler, aber der 917K lief überirdisch und so konnte Dieter den besten Heimascari André Brocke (GT40) bis zum Schluss auf einer Runde Abstand halten. Dieter verfehlte mit 239,44 Runden die magische 240-Marke nur knapp. André „endete“ bei 238,32 Runden . . .

Unter Addition der Concours Punkte rutschte der Rennvierte - Patrick Fischer - ein wenig ab und die Top 6 sahen so aus:

**D.Sommer - A.Brocke - A.Rietz - Schleichender - G.Grabow - H.G.Aulbur**

Die Gesamtwertung der offenen Klasse führt weiterhin JanS an, dem der Schleichende nur einen Punkt zurück im Nacken sitzt. Es folgen Dieter Sommer und Patrick Fischer - 19,5 bzw. 26 Punkte hinter JanS. Unter Berücksichtigung des Streichresultates gibt es für Dieter noch eine Chance auf den Titel, wenn Team S<sup>2</sup> beim Finale im ScaRaDo geschlossen schlecht performt . . .

Auch der DSC-West Titel, gebildet aus den addierten Klassenergebnissen, sieht die üblichen vier Verdächtigen in Front: JanS vor dem Schleichenden vor Dieter Sommer und Patrick Fischer.

Die ersten Vier sollten auch beim Finale nicht mehr ins Schleudern gebracht werden - die interne Rangfolge, insbesondere der Top 3, ist hingegen noch auszufahren . . .

Viel erstaunlicher stellen sich jedoch die Positionen vor dem letzten Rennen im Fight um Platz 5 dar: legt man ein Streichergebnis zu grunde rangiert Hans-Georg Aulbur auf diesem Rang - eine echte und positive Überraschung !! Aber nur 1,5 bzw. 2,5 Punkte dahinter lauern Uwe Drevermann und Jörg Stephan - und auch Uli Hütwohl ist mit nur 6 Punkten Rückstand noch auf Schlagdistanz . . .

## Ende . . .

Für den **Tagessieg** gab es - wie immer bei der DSC-West - eine Lithografie. Heute erwarb sie mit 5 Punkten Vorsprung Dieter Sommer, der darob sichtlich happy war . . . ☺ ☺

Nachdem Ronald Eidecker und Jörg Stephan bislang den Titel „**Best of Show**“ einheimsten, war in Herzebrock endlich Kai Schaffranek am

Zuge. Der Porsche 917/10 auf Basis des Fein Design Kits erhielt mit Abstand die meisten Stimmen und wurde verdienter Titelträger. Auch hier gab's eine Lithografie als Preis.



Endlich „**Best of Show**“ - eines der attraktiven Slotcars von Kai Schaffranek, hier der Porsche 917/10 auf Basis des Fein Design Kits . . .

Die **Mini-Tombola** enthielt erneut 5 Sachpreise, welche heuer vom Slotpoint und von Fischer-Modellbau gesponsort wurden. Das Fischer'sche „Gulf“ Präsentationsbrett, welches Dennis Grabow zugelost wurde, erregte zahlreiche Neider - darunter auch „Gulf“-917K-Fahrer und Vater Günter. Hoffentlich müssen wir in der nächsten Ausgabe nicht von einem Familiendrama berichten . . . ☺ ☺



Das Feld der Kandidaten für die „**Best of Show**“ . . .

Die **Credits** gehen an das ausrichtende Team des Slotpoints. Marion, Dennis, Günter und Willi hatten das Catering allzeit im Griff und versahen ihren Dienst mit viel Humor . . .

Die Zeitnahme lag in den Händen von Thomas und Marion. Mit vollem Engagement wurde dazu gleich noch die Einhaltung des Zeitplans gesichert . . .

Die Teilnehmer sicherten ebenfalls - und zwar ihre Slotcars und die bislang makellose Bilanz der DSC-West: erneut keinerlei gravierende Schäden an Mensch und Material - allen Unkenrufen zum Trotz . . . ☺ ☺

Deshalb geht der Dank des Schleichenden an

alle Starter für die erneut bewiesene disziplinierte Fahrweise . . . !!

Bleibt am Ende der Dank an den Mann des Tages: Patrick „Lightblue“ Fischer hatte nicht nur die Leitung bei der Concours Bewertung (und endlich einmal nicht ganz so viel zu tun), sondern brachte dazu unermüdlich die Wissenschaft der richtigen Lackierung bzw. der fachlich korrekten Lackbehandlung den Anwesenden nahe. Er wird wohl heute heiser sein . . .

Der 4. und finale Lauf der DSC-West findet am **Sonntag, den 9. Oktober 2005** ziemlich genau in der Mitte von NRW im Dortmunder ScaRaDo statt.

Alles weitere gibt's hier:  
**Rennserien West / DSC-West**

## Sponsoren



[Car-On-Line](#)

## Dag-Tool

[Slotfreaks](#)



**Fischer - Modellbau**  
Preisprodukte für die Modellbaudækoration  
Slotracing Teile und Zubehör

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

[Fischer-Modellbau](#)

**Manfred Förster**  
Motorsport-Fotoarchiv  
Tel. 02463 / 1870

[eMail - M.Förster](#)



[GD-Cartuning](#)



[Jens Scalercaling](#)



[Motor Modern](#)



[Meister Service Dienst](#)



[Phoenix Racecars](#)



[Rennserien West](#)



[eMail - U.Schöler](#)



[Skip Speed](#)



[Slotpoint](#)



[slotvision](#)



[Team Fumi](#)



[Umpfi's Slotbox](#)



[Das Werk](#)

## 24h von Moers

vom 26. bis 28. August 2005

geschrieben von „Linus“

**„... die wohl gigantischsten 24h der Republik“** - so lautet die Überschrift auf der Webseite des SRC Niederrhein für die 24h von Moers. Auch wenn's recht merkwürdig ist, selbst zitiert zu werden und dies wiederum zu zitieren . . . dieser Spruch hat nach wie vor volle Gültigkeit !!

Echte 24 Stunden lang auf zwei sechsspurigen Carreraschienen-Strecken synchron unterwegs - jeweils nur unterbrochen durch die Spur- bzw. Bahnwechselzeiten.

### Die Bahnen . . .

Der Ende des Jahres 2003 entstandene **große Kurs** in Moers ist mittlerweile bestens bekannt (die NASCARs, die DTM, die 245/West und die GT/LM gastierten bereits hier) und will gefahren sein. In den Rennberichten taucht jeweils das Attribut „anspruchsvoll“ auf.

35,81m mit 3 Überfahrten sind pro Runde zu bewältigen. Die Fahrer üben ihren Job im Sitzen auf einer überhöhten Empore aus.



Die Frontansicht des Moerser Kurses - linker Hand befinden sich die Fahrer(sitz)plätze . . .

Drehen wir doch 'mal eine Runde auf dem großen Kurs: Nach der Geraden an den Fahrerplätzen folgt in einem Linksbogen die Einfahrt in den Bergab-Kreisel, dessen Ausfahrt gleich wieder in eine trickreiche Bergauf-Schikane mündet. Anschließend fordert eine kurze Gerade zu Vollgas auf und mündet in eine „Rechts-90“. Zwei kurze Geraden werden dann durch einen weiteren Rechts-45-Bogen unterbrochen, bevor es im hinteren Teil der Bahn in eine Doppel-Links-Bergab geht,

welche durch eine weitere Schikane unterbrochen ist.



Die Rückansicht der Strecke ist auch nicht „Ohne“ . . .

Direkt zu Beginn der nachfolgenden Gerade (unmittelbar vor der zweiten Brückendurchfahrt) sitzen die Kontakte für die Zeitnahme. Diese Gerade endet in einer links eingesprungene Rechtskehre, nach welcher es auf einer Geraden, die wiederum in 135 Grad Links endet zurück auf die lange Gerade an den Fahrerplätzen geht.

Der **kleine Kurs** wird als mobile Anlage ausgelegt, ebenfalls aus Carrera-Schienen bestehen, 6 Spuren aufweisen sowie „nur“ eine Überfahrt. Der kleine Kurs ist ja noch den meisten aus dem letzten Jahr bekannt . . . ☺



Der kleine Kurs - man liebte ihn oder im Gegenteil . . . ☺ ☺

## Die Teams . . .

1. **Kraner-Racing-Team:** Porsche 917 K Salzburg Nr.23 (Le Mans 1970)



Porsche 917K - Attwood - Hermann - 1970 Le Mans 24 Hours, France

Andreas Laufenberg, Christian Schnitzler, Jan Gürtzgen

Das große Gewinnerteam der letzten Jahre ist dieses Jahr völlig auseinander gebrochen. Der Teamchef kommt nicht aus China weg, und weil ein Team aus Holland kurzfristig abgesagt hat, sind Peter Recker und Frank Horster mit einem eigenen Team am Start. Die Chancen, dass dieses Jahr ein anderes Team gewinnt sind somit sehr gut. Der Porsche ist seit Wochen fertig und fährt bereits unter größter Geheimhaltung.

2. **Scuderia Moers:** Ferrari 512 S Spyder Nr.9 (Le Mans 1970)



Ferrari 512S - Juncadella / Fernandez - 1970 Le Mans 24 Hours, France

Markus Hackstein, Mario Hausmann, Tim Gürtzgen, Jürgen Tepaß, Thorsten Szugger

Hier ist das Team das aus Clubsicht jetzt der klare Favorit ist. Teamintern wird das nicht ganz so gesehen, man will unter die ersten 3. Diese Woche wird er 512 S die ersten Runden drehen. Mal sehen wie er dann von den Zeiten her läuft.

3. **Racing for Holland:** Porsche 917 K Martini Nr.22 (Le Mans 1971)



Porsche 917K - Marko / van Lennep - 1971 Le Mans 24 Hours, France

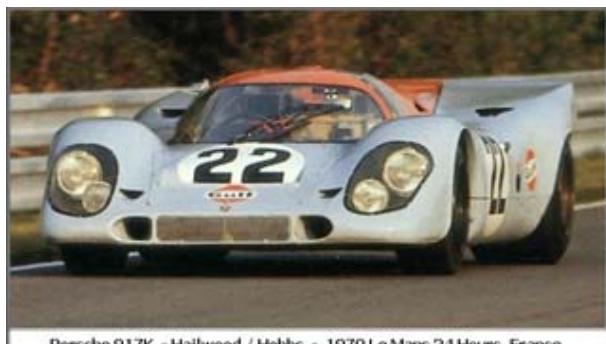
Tamar Nelwan, Nick de Wachter (4x Weltmeister) und ab 24 Uhr Gert Mertens (Weltmeister)

Hier sind die klaren Weltmeister am Start ! Tamar in diesem Jahr als Konstrukteur, Nick und Gert als mehrfache Fahrer-Weltmeister. Bleibt abzuwarten, wie sie sich über die 24H schlagen.

Der Wagen soll fertig sein. Getestet wird natürlich erst wieder am Samstag eine halbe Stunde vor dem Rennen . . . ☺

Vor allem wird es wohl äußerst interessant sein zu sehen, wie sich Gerd ab 24h mit dem nicht gerade als einfach geltenden Moerser-Kurs im Dunkeln vertraut macht, da er auf diesem bis dato keine einzige Runde gedreht hat! (Aber er ist ja nicht umsonst Weltmeister...)

4. **KHB Bombenleger:** Porsche 917 K Gulf Nr.22 (Le Mans 1970)



Porsche 917K - Hailwood / Hobbs - 1970 Le Mans 24 Hours, France

Frank Horster, Peter Recker, Rolf Krause, Wolfgang Eisenbarth, Wilfried Severin

Dieses Team ist sehr kurzfristig für Holland 2 in die Lücke gesprungen. Nach Bekanntgabe der Absage hat man sich entschlossen, den

freien Porsche 917 an den Start zu bringen. Auch hier ist eine Menge zu erwarten. Andreas Laufenberg wird wohl nicht umhin kommen, auch diesen Porsche vorzubereiten. Der Wagen soll schon Licht haben und auch noch in dieser Woche die ersten Runden drehen.

## 5. SRC-Köln: Ferrari 512 S Nr.28 (Daytona 1970)



Nezih Durukanli, Dietmar Schortmann, Roger Schemel, Hans Quadt, Thomas Strässer, Thomas Nötzel

Die Kölner können sich in diesen Jahr eigentlich nur selber schlagen. Wenn der Wagen ohne Problem durch die 24H kommt, ist der Sieg so gut wie sicher.

Der Wagen ist fertig und somit stehen alle Zeichen auf Sieg. Trainiert haben alle mit den Läufen zur DTM und kennen den Kurs somit bestens.

## 6. New Man Racing: Ford GT 40 MKII Nr.3 (Daytona 1967)

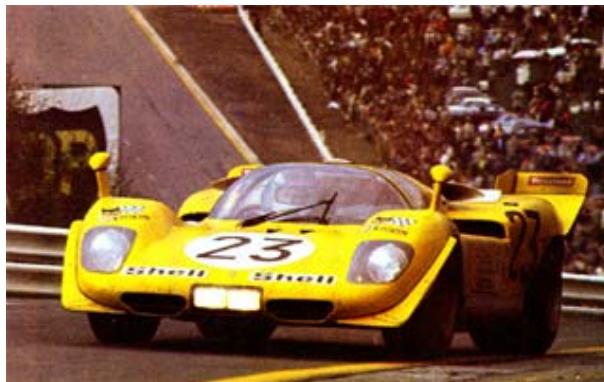
*leider ohne Foto ...*

Uli Looschelders, Jörg Lebbing, Holger Michels, Frank van Eyk, Andre Tellmann

Das 4. Team vom SRC Niederrhein. Um Uli sind fast nur neue Clubmitglieder. Frank hat seit über einem Jahr so gut wie keine Fahrpraxis auf den Clubbahnen. Ein Platz unter den ersten 6 ist aber durchaus realistisch.

Der Wagen, zumindest das T-Car, dreht seit Wochen seine Runden. In dieser Woche gab es auch endlich Licht.

## 7. Checkered Flag: Ferrari 512 S (gelb)



Andreas Baum, Werner Bolz, Stefan Bolz, Jörg Fischer, Jan Schaffland, Udo Schwellenbach

Vielleicht der Favorit schlechthin. Im letzten Jahr als große Überraschung auf Platz 3 gelandet, wollen die Jungs aus Wuppertal in diesem Jahr mehr. Vom Auto und den Fahren her auf jeden Fall ein Team das um den Sieg fährt.

Werner soll auch schon soweit sein. War auch eigentlich nicht anders zu erwarten. Wie aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen verlautete, soll der gelbe Flitzer jedoch noch zur QA zum Renningenieur, bevor es so richtig ernst wird ... ☺ ☺

## 8. HaJü Racing: Ford GT40 MkII (gelb)



Hans-Jürgen Eifler, Volker Nühlen, Udo Verhees, Manfred Stork und der wohl Schnellste im Team Helmut

Manfred und HaJü besitzen eine gute Bahnkenntnis, aber ob das reichen wird die Favoriten zu gefährden ? Man hört das der Wagen fertig ist, sieht aber Niemanden zum Testen.

Hier gibt es nicht viel zu zusagen. HaJü weilt soweit ich weiß im Urlaub. Und ob der Rest am Wagen schrauben darf, ist mehr als fraglich.

## 9. Drinking for Schwerte: Ferrari 512 M

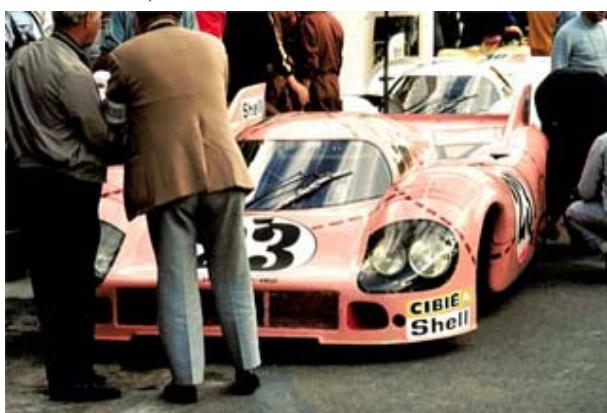


Caroline Schnitzler, Mirko Weber, Jan Uhlig, Ingolf Weber, Andreas Rohmann vielleicht als Nr.6 Sebastian Nockemann

Es scheint das in Schwerte die Geheimhaltung noch größer geschrieben wird als beim KGB. Hier ist nichts bekannt, nicht einmal die gesamte Mannschaft. Nur das Sebastian vielleicht als Nr.6 Fahrer am Start steht.

Hier kann nichts zu gesagt werden.

## 10. Schwerte 2: Porsche 917/20 "SAU" (Le Mans 1971)



Ingo Vorberg, Walter Schäfer, Jörg Gerbracht (der Notaus-Buzzer-Mann), Gregor...

Schwerte eben ! Mit wem Ingo an den Start geht, wissen wohl nur die Schwerter. Es kann aber durchaus sein, dass „die Sau“ nicht fertig wird und der Chaparral 2D seinen dritten Einsatz erlebt.

Ingo hat wohl den Bau der „Sau“ etwas zu optimistisch gesehen. Mal sehen, welchen Wagen sie am Freitag auf die Bahn stellen.

## 11. Slotdevil: Ford GT 40 (Deutsche Auto Zeitung, LeMans 1969)

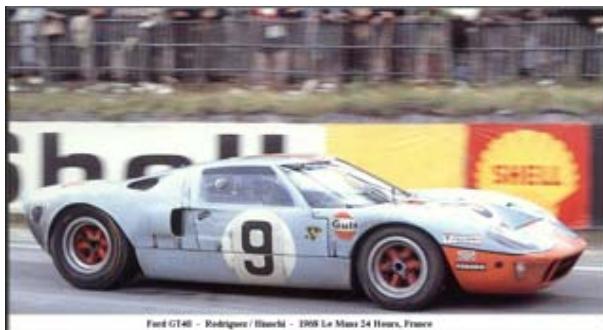


Ford GT40 - Joest / Kelleners - 1969 Le Mans 24 Hours

Rene Börger, Dieter Geissler, Marcus Hasse, Alexander Kluck, Werner Minwegen, Jörg Zimmermann

Das einzige Team, das sich bis jetzt zum Training hat sehen lassen. Die Jungs schlagen sich tapfer. Eine Topplatzierung ist hier wohl nicht unbedingt zu erwarten. Aber die 24H sind lang und es kann eine Menge passieren. Wie weit der Wagenbau hier ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

## 12. Speedboys: Ford GT 40 Nr.9 (Le Mans 1968)



Ford GT40 - Rodriguez / Bianchi - 1968 Le Mans 24 Hours, France

Oliver Heutz, Patrick Hoffmann, Justin Pasch, Patrick Meister

Hermann Pasch hat hier die Youngster unter einen Hut gebracht und für die 24H angemeldet. Hier ist die große Frage, wie die Jung's durch die Nacht kommen und sich dann am nächsten Morgen schlagen. Die Generalprobe für das Moerser 24h-Rennen hat zumindest bestens funktioniert. denn die Speedboys haben das auf 6 Stunden Fahrzeit verkürzte 24h-Rennen von Kamp-Lintfort für sich entscheiden können.

Wie weit Hermann mit seinen Speed Boys ist, ist auch nicht ganz klar. Hermann weilt zur Zeit noch in den USA. Ich denke der Wagen entsteht in Belgien.

## Technisches .....

Die Schwarzen Carrera Motoren sind durchgemessen, um für das Rennen keine „Blindgänger“ auszugeben.

Die rund 50 Reifensätze befinden sich derzeit in der Bearbeitung. Die Federführung hat hier Mike Severin, der über langjährige Erfahrung in diesem Job (für die frühere F.R.A. GT/LM) verfügt. Den letzten Schliff bekommen sie von Andreas Laufenberg, der schon großen Namen bei der WM in diesem Jahr gezeigt hat, wie man Reifen für Carrera-Schienen schleift ☺

Sowohl am Freitag als auch am Samstag Vormittag wird vom SRC Niederrhein eine technische Vorabnahme angeboten. Den Teams sei dringend angeraten, diese Vorabnahme wahrzunehmen.

Damit kann ein „schmerhaftes Erwachen“ eine Stunde vor Rennbeginn nahezu ausgeschlossen werden.

## Organisatorisches .....

Da die Halle mit der großen Bahn eh schon ziemlich eng ist, werden wir auf dem Hof ein

Zelt aufbauen. Hier wird dann die Küche untergebracht sein. Die gesamte Verpflegung wird dort ausgegeben.

Am Freitag haben es sich einige Teams nicht nehmen lassen, wieder eine Fässchen Bier zu sponsern. Der Grill wird nach Abschaltung des Stroms an den Bahn in Betrieb genommen. Somit dürfte der Freitag Abend gerettet sein.

Vielleicht schaffen es ja trotzdem alle am Samstag aus dem Bett zu kommen und leiden nicht unter Schlafmangel oder Übelkeit ☺

Der Schrauberraum ist zwar umgebaut worden, aber die Teams werden trotzdem gebeten nur das „Nötigste“ mit zum Rennen zu bringen. Es müssen ja immerhin 12 Teams untergebracht werden.

## Der „Rest“ .....

Der SRC am Niederrhein freut sich auf sein Gäste. Wir denken das wir alles getan haben, um wieder einen ruhigen und problemlosen Ablauf zu garantieren. Fehlt eigentlich nur gute Laune der Fahrer und vielleicht ein bisschen Glück mit dem Wetter .....

## Adresse

SRC Niederrhein  
Im Moerser Feld 5  
47441 Moers

## URL

[www.src-niederrhein.de](http://www.src-niederrhein.de)

## Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang  
und  
6-spurig, Carrera, 19,20m lang

## Zeitplan

### Freitag, 26. August 2005

16.00 - 19.00 Uhr freies Training  
19.00 - 20.00 Uhr freies Nacht-Training  
18.00 - 20.00 Uhr technische Vorabnahme  
Ende 20.15 Uhr, anschließend gemütliches Beisammensein, Ende offen

### Samstag, 27. August 2005

08.00 - 11.00 Uhr freies Training  
09.30 - 10.30 Uhr technische Vorabnahme  
10.30 - 12.00 Uhr technische (End-)Abnahme  
13.00 - 13.50 Uhr Qualifying  
13.50 Uhr Startaufstellung  
14.00 Uhr Start 24h  
22.00 Uhr Beginn Nachtsequenz

### Sonntag, 28. August 2005

06.00 Uhr Ende Nachtsequenz  
14.00 Uhr Zieleinlauf  
15.30 Uhr Siegerehrung

## Historie - Ergebnis von 2004

1. Kraner Racing, Ferrari 412P	235.921,42m
2. Racing for Holland, Lola T70	230.485,89m
3. Checkered Flag, Ford GT40	228.029,73m
4. Special Frank, Mirage M1	225.802,40m
5. SRC Köln, Ferrari 330 P4	225.802,40m
6. Umpfi's Slotbox, Ferrari 330 P4	222.924,20m

## Porsche Cup 2005

### 1. Lauf am 27. August 2005 in Herzebrock

geschrieben von Lupo und Thomas

Am kommenden Wochenende ist es wieder so weit. Der Porsche Cup 2005 startet erneut als offene Clubserie im ostwestfälischen Renncenter „Slotpoint“.



Bereits 2004/05 fuhr man diese Rennserie erstmalig. Nun ist das Reglement ein wenig geändert worden, man hat das DSC Reglement der kleinen Klasse übernommen. Einziger Unterschied: man fährt Porsche beschränkt auf folgende **Fahrzeugtypen: 911, 924, 928, 944, GT2/3** im Maßstab **1:24 / 1:25** - und zwar nur geschlossene Fahrzeugtypen, also keine Cabrios oder Roadster.



Des weiteren wird die Serie aus 5 Rennen bestehen, gewertet werden davon 4 Rennen. Eins der fünf Rennen wird als Langstreckenrennen von mind. 2 x 15 Min. ausgetragen.

Ende Juli wurde im Slotpoint die DSC-Slotpoint gestartet, bei der nicht nur Heimascaris anwesend waren, sondern auch ein Teil der IG DSC-West.

So bleibt abzuwarten ob sich auch zum Porsche-Cup einige Slotter aus dem Kern des Westens oder auch aus anderen Regionen in Herzebrock einfinden.



### Anmeldung

Anmeldungen haben bis spätestens 14:00 Uhr am Renntag zu erfolgen.

Es wird für den Porsche-Cup ein Startgeld von 7,00€ bzw. 4,00€ für Monats-/ Jahreskarten-Inhaber erhoben. Die ersten Drei erhalten Preise.

**Geld sparen? Geiz ist Geil!!! OK.** Thomas wird Montag ein Posting ins Forum setzen, dort kann man sich vorab verbindlich anmelden. **Denkt an Eure Kohle, nutzt die Chance !!** Die Mannschaft vom Slotpoint kann so auch viel besser für das leibliche Wohl planen - denn dafür wird im Slotpoint bekanntlich bestens gesorgt.

Ob sich zum Porsche Cup die ONS Sicherheitsstaffel als Streckensicherung einfinden wird ??? Wollen wir mal schauen was da dran ist.



Auf jeden fall freut sich das Team vom Slotpoint, Euch zu einem Super tollem Renntag begrüßen zu dürfen.

Alles weitere gibt's hier:

[www.SlotRacingInfo.de](http://www.SlotRacingInfo.de)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

## Adresse

Slotpoint  
Quenhorner Straße 9  
33442 Herzebrock  
Tel.: 05245-9221800

## URL

[www.slotpoint.de](http://www.slotpoint.de)

## Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 30,5m lang

## Zeitplan

**Samstag, 27. August 2005**

Vor dem ersten Rennen findet eine Qualifikation statt.



Die Startaufstellung der folgenden Rennen erfolgt immer nach dem Gesamtstand. Neueinsteiger starten automatisch in der ersten Gruppe.

Am Renntag beginnt das Training ab 12:00 Uhr, ab ca. 14:00 Uhr beginnt die Wagenabnahme.

Ab ca. 15:00 Uhr fängt die Qualifikation an; danach das Rennen an.