

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 52a -

21. Februar 2006

Editorial

Moin Folks . . . Lupo sorgt für die erste „A“-Ausgabe der „**WILD WEST WEEKLY**“. Da auch er einen Bericht zur WW Team Classics geschrieben hat, soll Euch dieser nicht vorenthalten werden - und für einen simplen Nachtrag ist das Geschriebene Sache einfach zu voluminös . . . ☺ ☺

Ergo gibt's die Ausgabe **52a** der WWW, welche ganz dem Lupo Bericht gewidmet ist . . .

Merci Lupo, für die Arbeit, die Du Dir gemacht hast - und natürlich auch für's Ablästern über den Schleichenden und Team S², was der Schleichende schließlich nie tun würde . . ☺ ☺ Selbstverständlich wird sich die WWW mit besonderem Vergnügen künftig auf Fahrer aus Königswinter einschließen . . . ☺ ☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Wild West Team Classics
am 18. Februar 2006 in Dortmund

Wild West Team Classics

am 18. Februar 2006 in Dortmund

geschrieben von Lupo

Am Samstagmorgen waren um 9.00 Uhr die ersten Team bereits am Trainieren, als das Team Luck (85) - „Lupo“ Sascha Laukotter und „Nick Speedmann“ Ingo Heimann (ver-) gefolgt von „Breit und Schmal“ ????



„Team DBW – Werner Bolz u. Andi Baum

an den Räumlichkeiten von ScaRaDo eintraf.

Nein, es war nicht das Team „Breit und Schmal“. Es war die Drücker Band aus Wuppertal (DBW) !!!

Nach und nach trudelten die Teams ein. Darunter viele, die bereits DSC bzw. DSC-West Erfahrungen gesammelt haben. Aber auch einige, die entweder die Fox-Motor als Spielzeugmotörchen bezeichnen oder andere, wie z.B. Jan Uhlig, der erst letzten Samstag

das aller erste Mal einen Fox-Motor angetriebenen Slotboliden bewegt hat. Auch durften Plastik-Neulinge „Team Fumi“ mit Werksfahrer und Felgendreher Jürgen Stüdemann und Junior-Werksfahrer David Reitz (11 Jahre) nebst Team-Chief AliFumi, welche sonst nur auf Holzbahnen fahren, begrüßt werden.



Team Fumi bei den letzten Vorbereitungen

Nachdem jedes Team die Morgenstunden zum letzten Training / Feinabstimmung nutzten und diverse Servicearbeiten an den Einsatzboliden stattfanden. Oder die Einsatzautos/-karossen nebst deren Chassis bestimmt wurden, wie z.B. beim Team Luck (85), wo kurzerhand das Trainingschassis unter die Karosse des Gulf Porsche 917K #2 aus Daytona '71 geschraubt wurde. Auch andere Teams konnte man bei Servicearbeiten am Servicepoint beobachten.



Team A² beim löten und Tee trinken

Gegen 10.20 Uhr wurden die Teams seitens der Veranstalter der IG DSC-West durch abschalten des Bahnstrom zur offiziellen Begrüßung gebeten. Seitens Patrick Fischer und dem „Schleichenden“ Ralf Schaffland wurden alle Team begrüßt. Auch wurde die einzelnen Team vorgestellt. Neben dem zeitlichen Ablauf der WW Team Classics wurde berichtet, dass die Bodenfreiheit der Boliden 4 mal und das Gewicht / Reifengröße 2 mal während des Rennens überprüft werden. Zwecks Reifenwechsel oder für Reparaturmaßnahmen wurde auf den Servicepoint hingewiesen, welcher während der Rennphase genutzt werden kann.



Ein Teil der Ausrichter (IG DSC-West)

Des weitern wurde das Tippgewinnspiel bekannt gegeben. Jeder Pilot erhält eine Tippkarte, womit er den Rennausgang der ersten 3 tippen solle.

Wie bereits aus der DSC-West gewohnt, wurde die **Concours Bewertung** seitens Partrick Fischer hart aber gerecht durchgeführt - versehen mit Erläuterungen, wieso und weshalb es jetzt nun den erhofften Punkt doch nicht gibt.



Zwischenzeitlich wurden Einsatzboliden für die **technische Abnahme** vorbereitet. Hierbei lagen den Teams die Worte des Schleichende bezüglich der Bodenfreiheit in den Ohren. Für die technische Abnahme war neben Jan Schaffland, der diese auch in der DSC-West souverän durchführt, Frank Hermes verpflichtet.

Jan kontrollierte wie gewohnt die Technik aufs genaueste. Hierzu wurde zur Überprüfung der Bodenfreiheit den Grundaufbau einer Atomuhr als Kontrollwerkzeug genutzt.



Die technische Abnahme durch Jan und Frank

Jedoch hatte es nicht den Anschein, dass diesem Werkzeug vertraut wurde, da Jan die Führerlehre für die anderen Bereiche des Chassis nutzte. Auch hatte es den Anschein, dass Frank die im benannten Werte und Maße nicht glauben wollte. Das konnte man aus seinem fragenden Gesichtsausdruck werten.



„Ist der Wert auch richtig ???“

Nachdem diverse Slotcar wegen diverser Bemängelungen oder rallyartiger Bodenfreiheit überarbeitet und anschließend in den Parc Fermé gebracht wurden, konnte nun aus den Boliden, welche 19,5 bzw. 20 Punkte im Concours erreicht hatten, „Best of Show“ gewählt werden.



7 Boliden zur Wahl „Best of Show“

Wieder einmal ging der Preis für das Auto „Best of Show“ nach Duisburg an das Team FDP und den Erbauer des Alfa 33 TT3 (auf dem Foto ganz links) Ronald Eidecker.

Nun endlich konnte mit der **Qualifikation** gestartet werden. gestartet werden. Zwischenzeitlich hatte „Dr. Bepfe“ Ingo Vorberg, welchen man extra für dieses Event verpflichten konnte, den Rennleiterstand erklommen.

Im Zufallsprinzip wurde die Quali auf Spur 2 durchgeführt. Aus jedem Team musste ein Pilot seinen Boliden in 60 Sekunden so oft und soweit wie möglich um den ScaRaDo-Kurs pilotieren.

Team OWL II, mit Andreas Rehm am Regler, durfte als Erstes zeigen, wie oft man den Kurs

in 60sec. umrunden kann. Es wurden 6,36 Runden verbucht. Als nächstes war das Team FDP, Kai-Uwe Schott, dran und kam auf 6,07. Es folgten OWL I -Frank Hermes- mit 6,47; Hurricane Racing -Günter Grabow- mit 6,01 wobei Günter den 917er einmal aus der Spur warf.

Nun musste das Team A² mit der einzigsten Damen im Feld in die 60sec. Quali. Andrea Fischer übernahm selbst den Regler und endete bei 6,36.

Als nächstes musste das Team S² Seniors ran. Der Teamchef von AliFumi meinte nur, dass der Teamname für senil stehen würde, das der Schleichende seinen Regler in die Buchsen von der Spur 4 anstelle der Spur 2 einsteckte. Nachdem er korrigiert hatte erreichte er 6,53.

Nächstes Team war Jan² mit Jan Schaffland am Drücker. Erster unter der 9sec. Marke und mit 6,67 am Ende des 180° Grad-Turns kurz vor der Bergabgerade.

Die Heimascaris, das Team Börner mit Björn Körner am Drücker, zogen mit dem Team S² mit 6,53 gleich auf; Fiasko Racing mit Christian Grüttner als drittes Team die 6,36. Das Team Slotpoint mit André Brocke kamen bei 6,48 zum stehen.

Nun sollte sich zeigen wie sich die Holzfahrer Team Fumi mit ihrem durch den RI erhaltene Carrera Kur erhalten 917er auf Plastik präsentieren. Mit fehlerfreien 6,58 erreichte Jürgen Stüdemann die 4te Startposition.

Team Breit und Schmal schickte „Breit“ (auch bekannt als „Rennkugel“ Hans Bickenbach) in die Quali und positionierten die Nordinvestition bei 6,35; Team HaJü Racing mit HaJü Eifler endeten bei 6,30; Team Luck (85) mit der Konstante Ni„ck“ Speedmann (51) Ingo Heimann kamen auf 6,24; Team HSK mit Michael Rettler mit guten 6,50.

Team DBW mit Urgestein Werner Bolz landete mit 2 Teilmetern knapp hinter dem führenden Quali-Team Jan² auf 6,65.

Nun kamen das aus dem Tippspiel mit 23 von 34 Stimmen auf Platz 1 vermutete Team als letztes auf die Bahn: Das Team DP-Racing. Patrick Fischer wollte einfach nur bis in die Bergabgerade kommen um die Poleposition einzunehmen.



Quali. - Time

Nach 60 sec und seitens Patrick 6 Runden und ca. 66 Teilmetern schaltete der Strom aus und der Sommer 917er durfte ausrollen. 67, 68, 69... usw. Teilmeter und die erhoffte Bergabgerade war erreicht. Nun konnte der Slotbolide weiter rollen und stoppte erst nach der Brücke bei 6,84 Teilmetern und die Pole Position war erreicht.

Zwischenzeitlich hatte das Team vom ScaRado das **Mittagsmenu** aufgefahren und jeder der noch nicht starten oder Einsetzen musste konnte sich seinen Bauch füllen.



Kartoffelsalat mit Würstchen; mmhm lecker !

Nun konnte Dr. Bepfe die Startaufstellung editieren. Die erste Startgruppe, bestehend aus den 5 Hinterbänklern der Quali. starteten wiefolgt von Spur 5 bis 1:

- Hurrican Racing mit Dennis Grabow - 5
- FDP mit Ronald Eidecker - 4
- Luck (85) mit „Lu“po Sascha Laukotter - 3
- HaJü Racing mit Dirk Haushalter - 2
- Breit und Schmal mit Jörg Fischer - 1

Die WW Team Classics 2006 wurden gestartet und Sacha konnte sich langsam aber sicher auf Spur 3 absetzen. Jörg dagegen haderte mit zuviel Grip an der Nordinvestition und musste es erst mal vorsichtig angehen lassen. Nach dem ersten Spurwechsel konnte Jörg es ruhig und gelassen angehen, da nun die richtige Gripverhältnisse an der Hinterachse herrschten und er holte langsam aber sicher auf. Es entfachten diverse schöne Fights zwischen den Fahrern. Diese verliefen immer fair. Breit und Schmal beendeten die Startgruppe mit 185,61 Runden gefolgt von Hurricane Racing mit 184,45 Runden. Knapp 4 Runden dahinter mit 180,57 HaJü Racing, dann Luck (85) mit 179,36 und dann FDP mit 176,57.

Nun durfte das Mittelfeld an den Start gehen:

- OWL II mit Andreas Rehm - 6
- A² mit Andrea Fischer - 5
- Fiasko Racing mit Claus Uebach - 4
- OWL I mit Frank Hermes - 3
- Slotpoint mit André Brocke - 2
- HSK mit Michael Retter - 1

Auch hier wurde fair gefightet. Frank (OWL I) setzte sich klar mit 192,53 Runden vor Andreas (OWL II) mit 188,10 Runden in Führung. André folgte mit 187,88 ganz knapp dahinter Claus mit 187,65, dann Michael mit 184,30 und als letzter der Gruppe Andrea mit 183,35 Runden.

Ralf hatte wie auch bei der DSC-West sich der Eingabe/Auswertung der Ergebnisse angenommen:



Dem Schleichenden sein Arbeitsplatz

Nun sollten die Quali.-Besten ihr erstes Rennen absolvieren.

- DieBörner mit Björn Körner - 6
- S² mit Ralf Schaffland - 5
- Team Fumi mit Jürgen Stüdemann - 4
- DBW mit Werner Bolz - 3
- Jan² mit Jan Uhlig - 2
- DP Racing mit Parick Fischer - 1

Hier sollte es nun spannend werden. Zum einen war mit Jürgen ein sehr schneller, guter und souveräner Fahrer auf Holz am Regler, leider kam er mit den Bremspunkten nicht so zurecht wie auf Holz.

Auch die als Top-Favoriten gesetzten DP Racing mit Patrick am Regler musste unplanmäßig zum Servicepoint. Hier hatte sich die Motorbefestigungsschraube gelöst und musste neu festgezogen werden. Patrick forderte von Dieter kurz darauf neue Reifen. Somit hatte DP Racing nun 2 Pitstops auf dem Buckel. Mit diesem Handicap legte Patrick jede einzelne Runde als Qualifikationsrunde hin und konnte den aufgeladenen Rückstand von 13 auf 11 Runden auf den Führenden verkleinern.

Jan Uhlig setzte sich mit 195,37 an die Spitze gefolgt von Ralf mit 194,64, Werner mit 193,82 Runden. Björn konnte mit 6 Runden Rückstand auf den dritten das erste Rennen mit 187,37 Runden gefolgt von Patrick mit 185,52 und Jürgen mit 182,87 Runden beenden.

Nun wurde an Hand der Ergebnisse des Rennens das Regrouping vorgenommen.

Rennen 1	
Jan ²	195,37
S ²	194,64
DBW	193,82
OWL I	192,53
OWL II	188,10
Slotpoint	187,88
Fiasko	187,65
DieBörner	187,37
Breit und Schmal	185,61
DP Racing	185,52
Hurrican	184,45
HSK	184,30
A ²	183,35
Team Fumi	182,87
HaJü Racing	180,57
Luck (85)	179,36
FDP	176,57

Jetzt mussten die Teampartner an die Regler. Bei jeder Startgruppe wurde nun die Bodenfreiheit an Hand der Atomuhr sowie der Führerlehre kontrolliert und vermerkt. Die 1te Startgruppe sah nun folgende Team m/Fahrer:

- FDP mit Kai-Uwe Schott - 5
- Luck (85) mit Ingo Heimann - 4
- HaJü Racing mit Hans-Jürgen Eifler - 3
- Team Fumi mit David Reitz - 2
- A² mit Andreas Leben - 1

Nun sollten die ersten Stops für Reifenwechsel stattfinden. Das Team A² wechselte die Reifen. Andreas war mit 182,41 Runden der Führende gefolgt von HaJü mit 180,88; Ingo mit 179,84; David mit 178,11 und Kai-Uwe mit 177,63.

Nun wieder das Mittelfeld mit:

- HSK mit Patric Wagner - 6
- Hurrican Racing mit Günter Grabow - 5
- DP Racing mit Dieter Sommer - 4
- Breit und Schmal mit Hans Bickenbach - 3
- DieBörner mit Dietmar Körner - 2
- Fiasko Racing mit Christian Grüttner - 1

Dieter musste nun wie Patrick Qualifing Runden hinlegen, um den Anschluss an die Spitze wieder zu finden. Jedes Team führte einen Reifenwechsel durch. Bei einigen war der Service schnell erledigt und andere hatten ihre liebe Mühe. Beim Team HSK war jedoch fehlendem Strom zwei Stops fällig.

Beim zweiten Stop konnte dank Björn Körner die Leistungsaufnahme wieder hergestellt werden. Jedoch verloren sie etliche Runden auf ihre Mitstreiter. Auch Team Breit und Schmal hatten ihre liebe Mühe mit dem Reifenwechsel. Nach längerem Serviceintervall ging der GT40 wieder auf die Hatz. Hierbei verlor Hans jedoch zwei Plastikschrauben des Slotvision-Fahrwerkes. Sein Teamplayer Jörg konnte eine davon wiederfinden. Nun musste erneut ein Service stattfinden, welcher bis zum Ende des Rennens ging. Somit wurden die Karten neu gemischt und das Ergebnis sah Dieter mit 187,33 Runden als Führenden gefolgt von Günter mit 180,10; Christian mit 179,53; Dietmar mit 170,36; Hans mit 166,45 und last Patric mit 159,62.

Auch die Boliden der 3 Startgruppe wurden überprüft. Nun durften auch die letzten (Besten) 6 Piloten Ihre Teamboliden über die erste Renndistanz bringen. Gestartet wurde wie folgt:

- Slotpoint mit Thomas Schweizek - 6
- OWL II mit Michael Brinkmann - 5
- OWL I mit Hans-Georg Aulbur - 4
- DBW mit Andi Baum - 3
- S² Seniors mit Uwe Pfaffenbach - 2
- Jan² mit Jan Schaffland - 1

Die Teams Jan², S² Seniors, DBW und OWL II machten Ihren Pitstop mit Reifenwechsel. Besonders gut zu beobachten war der Wechsel des Team S² Seniors. Hier lag die Verantwortung eines möglich kurzen Pitstop beim Schleichendem, welcher die Ruhe selbst war.



Das er beim Ansetzen den Imbusses nicht das ganze Auto zum Wackeln brachte oder beim Reifen aufsetzen den neuen Pneu nicht gar vom Inbus feuerte, war bei seiner nervös zittrigen Ausführung der Servicearbeit schon fast verwunderlich.



Der schleichende konzentriert und präzise

Eins muss man dem GrandPa ja lassen: Das Auto erhielt einen Full-Service verpasst mit Reifenwechsel an der HA-Achse, Ölen der Lager, Säubern der Schleifer sowie Blick/ Sicht Check und das trotz zittriger Hände. Eigentlich könnte man schon fast schlackernd dazu sagen. Das Team S² Seniors hatte in der Full-Service-Runde eine Zeit von 43,.. sec als Rundenzeit aufzuweisen. Dies war schneller als manch anderes Team welches nur Reifen wechselte. Manch ein Motorsportteam könnte sich mit der Verpflichtung des Schleichenden in Bezug auf die Zeit beim Boxenstop stark verbessern.

Nach dem absolvierten Reifenwechsel, waren die Positionen vor diesem wieder bezogen. Nach 6 x 5 min sah das Renngeschehen das Jan Schaffland mit 190,11 Runden als Sieger, gefolgt von Andi mit 189,66; Michael mit 186,37; Uwe mit 185,64 und Thomas mit 181,45 Runden.

Somit hatte jeder Fahrer eines Team nun ein Rennen im hellen bestritten. Zur Halbzeit sollte nun das Resume folgen, ob die Favoriten DP-Racing den Anschluss an die Spitzengruppe wieder finden sollte. Schauen wir doch mal auf die Halbzeitabelle:

	Rennen		Summe
	1	2	
Jan ²	195,37	190,11	385,48
DBW	193,82	189,66	383,48
S ²	194,64	185,64	380,28
OWL I	192,53	184,87	377,40
OWL II	188,10	186,37	374,47
<u>DP Racing</u>	<u>185,52</u>	<u>187,33</u>	<u>372,85</u>
Slotpoint	187,88	181,45	369,33
Fiasko	187,65	179,53	367,18
A ²	183,35	182,41	365,76
Hurrican	184,45	180,10	364,55
HaJü Racing	180,57	180,88	361,45
<u>Team Fumi</u>	<u>182,87</u>	<u>178,11</u>	<u>360,98</u>
Luck (85)	179,36	179,84	359,20
DieBörner	187,37	170,36	357,73
FDP	176,57	177,63	354,20
Breit und Schmal	185,61	166,45	352,06
HSK	184,30	159,62	343,92

Nun folgte das Regrouping anhand des Halbzeitstandes. Ob es hierbei zu Unklarheiten oder nur zum Informationsaustausch zwischen

dem Rennleiter Dr. Bepfe und dem Schleichenden kam, ist nicht überliefert. Jedoch hier eine entsprechende Szene.



Nach gewonnener Einigkeit seitens des Rennleiters und des Schleichenden ;-)) stand die erste Startgruppe für das erste von 2 Rennen in Dämmerungslicht wie folgt fest:

- HSK mit Michael Retter - 5
- Breit und Schmal mit Jörg Fischer - 4
- FDP mit Ronald Eidecker - 3
- DieBörner mit Björn Körner - 2
- Luck (85) mit Ingo Heimann - 1

Auch jetzt wurde wieder die Bodenfreiheit an Hand der Atomuhr sowie mit der Fühlerlehre kontrolliert und vermerkt. Hierbei wurde die

Bodenfreiheit in der Mitte des Fahrzeuges des Teams Luck (85) moniert. Nun musste das Team Luck (85) einen unplanmäßigen Pitstop einlegen. Eigentlich wollten sie wie das Team Fumi ohne Reifenwechsel durchfahren. Jetzt sollte aber ein Reifenwechsel die Misere beim Luck (85) beseitigen.

Der Bereich des Fahrerstandes mit der Brücken-/ Bergabpassage wurde ins Dunkel gesetzt. Nun sollte sich zeigen, wie die Piloten mit den Wechselbedingungen vom Dunklen ins Helle und andersherum zurecht kamen. Während der schmale Teamteil von Breit und Schmal den Boliden über die Piste scheuchte, nutzte der breite Teamteil die Dämmerung und schlof mehrere Rennrunden.

Björn konnte sich mit 185,37 Runden vor Jörg mit 184,01; Michael mit 179,88; Ingo mit 178,34 und Ronald mit 173,12 Runden absetzen.

Die zweite Startgruppe ging nun nach Prüfung der Einsatzboliden in folgender Reihenfolge an den Start

- Team Fumi mit Jürgen Stüdemann - 6
- HaJüRacing mit Dirk Haushalter - 5
- Hurrican Racing mit Günter - 4
- A² mit Andrea Fischer - 3
- Fiasko Racing mit Claus Uebach - 2
- Slotpoint mit Thomas Schweizek - 1

Teamchef AliFumi zeigte Jürgen seine Bremspunkte. Jedoch hatte Jürgen mit der Zeit seinen eigenen Rhythmus gefunden. Claus setzte sich mit 182,11 Runden an die Spitze der Startgruppe. Es folgten Thomas mit 182,08; Andrea mit 181,15; Jürgen mit 181,11; Dirk mit 178,52 und Günter mit 176,25 Runden.

Nun wurde die letzte Startgruppe an die Regler geordert hier nahmen die Akteure wie folgt die Positionen ein:

- DP Racing mit Partick Fischer - 6
- OWL II mit Andreas Rehm - 5
- OWL I mit Frank Hermes - 4
- S² Seniors mit Ralf Schaffland - 3
- DBW mit Werner Bolz - 2
- Jan² mit Jan Uhlig - 1

Nun sollte sich zeigen wie die erste Hälfte der TOP Fahrer mit der Dämmerungsphase zu-

recht kommen. Fünf der sechs gestarteten Teams waren sich einig und legten mindestens 190 Runden zurück. Jan platzierte den Porsche 917K wieder auf Platz 1 mit 194,45 Runden, dicht gefolgt von Patrick mit 194,11; Frank mit 193,37; Ralf mit 192,50; Werner mit 190,14 und Andreas mit abgeschlagenen 184,22 Runden.

Somit stand es vor dem letzten Rennen wie folgt:

	R 1+ 2	Rennen 3	Summe
Jan²	385,48	194,45	579,93
DBW	383,48	190,14	573,62
S²	380,28	192,50	572,78
OWL I	377,40	193,37	570,77
Slotpoint	369,33	194,11	563,44
DP Racing	372,85	184,22	557,07
OWL II	374,47	182,08	556,55
A²	365,76	182,11	547,87
Fiasko	367,18	178,52	545,70
Hurrican	364,55	181,15	545,70
Börner	357,73	185,37	543,10
Team Fumi	360,98	181,11	542,09
HaJü Racing	361,45	176,25	537,70
Luck (85)	359,20	178,34	537,54
Breit und Schmal	352,06	184,01	536,07
FDP	354,20	173,12	527,32
HSK	343,92	179,88	523,80

Nun die letzte Regrouping und die letzten 1½ Std. Renngeschehen der WW Team Classics 2006. Nun sollte es sich zeigen, in wie fern die Teams sich selbst für den Rennausgang richtig eingeschätzt hatten bzw. im Tippspiel richtig lagen.

Ronald und JanS übernahmen nun die letzte Überprüfung der Slotcars der ersten Startgruppe:

- HSK mit Patric Wagner - 5
- FDP mit Kai-Uwe Schott - 4
- Breit und Schmal mit Hans Bickenbach - 3
- Luck (85) mit Sascha Laukotter - 2
- HaJü Racing mit Hans-Jürgen Eifler - 1

Breit und Schmal hatte sich mit Ihrem Nord Einkauf eigentlich ein anderes Ziel gesetzt als im letzten Rennen in der 1. Startgruppe zu starten.

Deren Gesichter sprachen Bände! Alle Team waren für das letzte Rennen gut gerüstet.



Hans ist ziemlich begeistert, naja

Nur das Team Luck (85) - Luck sollte eigentlich Glück heißen - war dann doch nicht 100% glücklich. Man hatte trotz unplanmäßigen Reifenwechsel immer noch das Problem mit der Bodenfreiheit in der Mitte des Chassis sowie nun auch am Motor. Die Konstante des Teams Ingo grübelte über die Taktik.



Wat tun ???

So durchfahren ist nicht. Wir sind nicht angetreten, um uns Disqualifizieren zu lassen, sondern um vor unserem Lieblingsgegner der FDP zu landen, waren Ingo's Worte / Ansage an Sascha. Also Boxenstopp und neue Bodenfreiheit einstellen. So starteten nun die erste Startgruppe das letzte Rennen. Sascha, mit einem noch abzuhalten Extrastop im Nacken, zog anfänglich Schnell und nach Ingo Manier - nämlich drin bleiben - durch den ersten Turn und übernahm die Führung. Zwischen den Piloten entbrannten diverse Fight's. Alle spannend und sehr fair. Der Rennleiter hatte nicht mit-

bekommen, dass Sascha im vorletzten Turn seinen Boxenstop direkt nach dem Restart einlegte. Er wunderte sich, das Sascha 8 Runden verlor. Schlussendlich sah das Ende der Startgruppe HaJü als Sieger mit 181,87 Runden, gefolgt von Kai-Uwe mit 179,88; Hans mit 177,62; Patric mit 177,09 und zum Schluss Sascha mit 174,37 Runden.

Letztes Rennen des Mittelfeldes war jetzt angesagt. Hier griffen folgende Slotter an die Regler:

- Team Fumi mit David Reitz - 6
- DieBörner mit Dietmar Körner - 5
- Hurrican Racing mit Denis Grabow - 4
- Fiasko Racing mit Christian Grüttner - 3
- A² mit Andreas Leben - 2
- OWL II mit Michael Brinkmann - 1

Auch hier sollte es spannend werden. Zum einen auf welcher Position landen die Piloten in der Startgruppe. Wo landet man im Gesamtklassement. So konnte am Ende des Rennens Michael aus der Startspur 1 auch den Sieg seiner Gruppe mit 185,25 Runden heraus fahren. Es folgten Andreas mit 183,56; Christian mit 180,37; Dennis mit 178,63; David mit 176,65 und Dietmar mit 174,64 Runden.



Team DBW ganz entspannt

So nun sollte es zum großen Show Down kommen. Beim Überprüfen der Bodenfreiheit musste bei mehreren Teams festgestellt werden, dass diese nur noch knapp über 0,8 mm lag. Nun musste jedes Team für sich taktieren, ob ein zusätzlicher und somit außerplanmäßiger Reifenwechsel die Bodenfreiheit regulieren konnte. So gingen die bis dahin besten 6 wie folgt ins letzte Rennen:

- DP Racing mit Dieter Sommer - 6
- Slotpoint mit André Brocke - 5
- OWL I mit Hans-Georg Aulbur „Aule“ - 4
- S² Seniors mit Uwe Pfaffenbach - 3
- DBW mit Andi Baum - 2
- Jan² mit Jan Schaffland - 1

Die Favoriten des Tippspiels DP Racing waren mit 22 Runden Rückstand auf die Führenden eigentlich schon abgeschlagen. Dieter ließ sich jedoch nicht beirren und folgte Jan in Schlagdistanz. Um einer Disqualifikation zu entgehen wurden nochmals Reifen gewechselt. So konnte Uwe mit 192,97 Runden gefolgt von Andi mit 192,39; Dieter mit 190,52; Jan mit 190,13; Aule mit 187,61 und André mit 180,40 Runden für sich entscheiden.

Nun war's so weit. Die Slotcars hatten 4 komplette DSC-Rennen als Langstrecke hinter sich gebracht. Bis auf kleiner Blessuren war nichts zu verzeichnen. Nun wurde das Gesamtergebnis ermittelt.

Die Ausrichter bereiteten die Siegerehrung vor.



WW Team Classics 2006 Tasse mit Le Mans Motive Porsche 917 K und Langheck von 1970

Klar war, dass das Team Jan² mit 770,66 Runden die WW Team Classics 2006 gewonnen hat. Wer war aber 2 und dritter ??? Dieses Ergebnis war nur ein Wimpernschlag an einer Fahrzeit von 2 Stunden. Das Team DBW konnte sich mit 766,01 knapp vor den S² Seniors zu 765,75 behaupten.



Die drei Erstplatzierten

Nachstehend das Gesamtergebnis:

1	Jan ²	770,06
2	DBW	766,01
3	S ²	765,75
4	OWL I	758,38
5	DP Racing	747,59
6	Slotpoint	743,84
7	OWL II	741,80
8	A ²	731,43
9	Fiasko	726,07
10	Hurricane	724,33
11	HaJü Racing	719,57
12	Team Fumi	718,74
13	Börner	717,74
14	Breit und Schmal	713,69
15	Luck (85)	711,91
16	FDP	707,20
17	HSK	700,89

Nach der Siegerehrung wurde das Tippspiel aufgelöst und die gespendeten Preis verlost.

Der Beichterstatter möchte sich ganz besonders bei den Ausrichter der WW Team Classics 2006, bei der ScaRado Truppe bedanken, die 14 bzw. 15 Stunden die Slotter und Besucher versorgt haben und bei „Dr. Bepfe“ Ingo Vorberg der während der gesamten Rennveranstaltung die Rennleitung inne hatte.



Ein Teil der ScaRado Truppe

Weiterhin gilt der Dank an alle Teilnehmer, welche die entsprechende Story für diesen Bericht geliefert haben. Leider kann nicht jedes einzelne Highlight wieder gegeben werden, da man ansonsten direkt ein gebundenes Buch auflegen lassen könnte.

Gruss aus Königswinter

Euer „Lupo“ Sascha Laukotter