

Saisonöffnung der DSC-Mitte: Über 30 Starter in der beliebten Rennserie

Topfahrer aus ganz Deutschland lieferten sich heiße Kämpfe

Der Saisonauftakt der DSC-Mitte 2006 in Limburg ließ bereits am Freitagabend die Atmosphäre einer Großveranstaltung aufkommen: Bereits zum freien Training waren mit über 15 Anwesenden mehr Rennbegeisterte aufgetaucht, als so manche andere Veranstaltung an Startern aufweisen konnte. In netter Geselligkeit wurde gefachsimpelt und getestet. Die Limburger Holzbahn ist von ihrer Charakteristik eher eine „Reifenstrecke“: Unterschiedliche Verhältnisse und trickreiche Kurven erfordern hier ein optimales Setup bezüglich Fahrwerksabstimmung und Reifenschliff. Daß hier die Erfahrungen und Material offen gegenseitig ausgetauscht werden, zeugt vom freundschaftlichen Umgang untereinander. **Rainer Rock** und sein Team von Rock-Racing als Gastgeber hatte die Räumlichkeiten klasse vorbereitet. Durch den Umbau im Ladengeschäft bedingt standen genügend Schrauberplätze zur Verfügung, was gerade bei einer so hohen Starterzahl schon beachtlich ist. Auch der Cateringbereich mit den auf einer Bühne befindlichen Sitzplätzen lud zum Verweilen ein, ferner konnte **Daniel Gerecht** als Veranstalter hier seinen Arbeitsplatz einrichten.



Trainingsabend: Optimale Vorbereitung sollte sich auszahlen, eingebettet in toller Boxengassenatmosphäre.

Was sich am Freitagabend schon abgezeichnet hatte, sollte sich am frühen Samstagmorgen bestätigen: Es wird voll in der Hütte. Dementsprechend konsequent nahmen die Organisatoren den ja bereits vorher im Scaleracingforum angekündigten straffen Zeitplan in Angriff. Für die Concourse zeichnete **Robert Wagner** sich verantwortlich, der allerspätstens seit seinem Sieg in der Best of Show 2005 der DSC über jeden Zweifel erhaben ist. Wer sich ein Bild von seinen Modellbauerischen Fähigkeiten machen möchte, sollte es sich nicht nehmen lassen, gelegentlich in seinen Koffer zu blicken: es lohnt sich. Daniel nahm den Fight mit Excel auf und fütterte die Fahrerdaten in das Laptop.



So viel Arbeit läßt einen schon mal die Hände über dem Kopf zusammenschlagen: Ein erstaunter Daniel Gerecht angesichts der Teilnehmerzahl, gespannte Erwartung bei Alexander Hubert in der Concourse bei Robert Wagner

Ein eigenes Kapitel ist doch immer die technische Abnahme, vorgenommen von **Jürgen Stüdemann**, der bereits Freitag extra aus Hamburg angereist war. Daß Jürgen nicht nur zur TA gekommen war, sollte sich dann später noch zeigen...

Die Abnahme verlief ohne Zwischenfälle, wäre da nicht **Hanko Völkl** gewesen, der wegen zu geringer Bodenfreiheit dreimal zurück mußte. Zu seiner Ehrenrettung sei aber gesagt, das Hanko sich ganz bestimmt nicht Vorteile verschaffen wollte, die hat er nämlich überhaupt nicht nötig, vielmehr ließen ihn die unterschiedlichen Meßverfahren immer wieder in Jürgens Messer laufen: Hervorstehende Schraubenköpfe klemmten Jürgens Blattlehre immer wieder ein, während Hankos Richtplatte doch eindeutig auf 0,8mm geeicht ist. Macht ja nix, das ganze lief ja dann doch völlig entspannt und zur Zufriedenheit aller ab.



Jürgen und Hanko: Der ist doch okay, oder???



Ab in die Ecke!

Während der organisatorischen Vorbereitung nutzten alle Racer die Gelegenheit, die Bahn zu testen und letzte Setupänderungen vorzunehmen, ehe trotz vieler neuer Concoursebewertungen und erheblicher Verwaltungsarbeit das eigentliche Rennen mit nicht allzugroßer Verspätung eröffnet werden konnte.

Das Rennen: GT – Klasse

In der „kleinen“ 160g – Klasse waren 24 Fahrer gemeldet, womit sich auf der sechspurigen Limburger Bahn vier Durchgänge ergaben.



Erster Lauf des Tages: (v. l. nach r.) Ralf Braun, Gino Cervi, Alexander Hubert, Michael Koch, Andreas Müller, Sascha Laukotter, ganz links im Bild Dieter Jens als Einsetzer

Bereits im ersten Stint gelang es **Michael Koch**, der auf Spur vier gestartet ist, seinen Mitstreitern drei Runden abzunehmen. Das lag nicht daran, daß alle anderen besonders lahm waren, sondern an seiner souverän flüssigen Fahrweise und einer gut gebauten Corvette Coupe. Dagegen hatte **Alexander Hubert** mit seinem heikel zu fahrenden Mini nicht viel gegenzusetzen, trotzdem machte es dem Zuschauern Spaß, auch mal eine solche Legende im Einsatz zusehen. Alexander ließ Michael fair vorbei, eine noble Geste! Überhaupt zeichnete sich diese Gruppe von Beginn an durch hohe Fairness aus, insbesondere **Gino Cervi**, der diese Jahr mit seinem BMW 507 (Weißwandreifen!) erstaunlich flott unterwegs war, nutzte die Länge seines Wagens bewußt nicht zum Ausbremsen durch Quersteher, sondern ließ immer wieder passieren. Danke Gino! Im weiten Stint lieferte sich **Sascha Laukotter** mit Michael ein heißes Corvette-Duell. Beide 20-Punkter fuhren rundenweise nahezu parallel, bis Sascha etwas übermotiviert abflog und daraufhin nicht mehr aufzuholen vermochte. Daß Sascha und Gino dann auch noch im 5ten und 6ten Stint ihre Regler falsch gesteckt hatten, war bedauerlich. Pech gleich zu Beginn des Renntages hatte **Andreas Müller** auf seiner Heimbahn, in der 19ten Runde verlor sein knallgelber Opel GT den Schleifer, ein Malus, den sein Hausmechaniker erst bis zu Beginn des dritten Stints beheben konnte. Schade, denn angesichts seiner konstanten Rundenzeiten wäre sicherlich ein vorderer Platz in seiner Gruppe drin gewesen. Gänzlich unauffällig, und das ist hier durchaus positiv gemeint, der Einsatz von **Ralf Braun** vom MSC Bischoffsheim, dessen Ferrari Dino 246 GTB Runde um Runde abschnurrte, um letztendlich eine Runde hinter Gino als Gruppendritter auszurollen. Die Resultate der ersten Gruppe:

Michael Koch: 227,34 Runden, 5,898s (4)

Gino Cervi: 215,17 Runden, 6,231s (4)

Ralf Braun: 214,15 Runden, 6,300s (4)

Sascha Laukotter: 213,16 Runden, 6,054s (4)

Andreas Müller: 203,82 Runden, 6,243s (4)

Alexander Hubert: 201,54 Runden, 6,504s (4)



Die zweite Startergruppe am Regler: **Daniel Gerecht, Sebastian Jens, Thomas Resch, Uli Hütwohl, Werner Grund, Robert Wagner**

In der zweiten Startergruppe trafen bereits mehrere prominente DSC-Mitte Fahrer aufeinander. Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm, dachte sich **Sebastian Jens** und beschloß, seinen durchaus ernstzunehmenden Kontrahenten auf Spur 2 mit einer Spitzenzeit von 6,008s erst mal vornewegzufahren. Mehrere Abflüge führten dann dennoch dazu, daß **Daniel Gerecht**, der auf Spur 1 mit 6,132s Bestzeit ebenfalls nichts anbrennen ließ, gegen Ende des Stints gleichfalls mit 38 Runden nachziehen konnte. Nicht ganz so gut lief's für **Thomas Resch** vom SRT Frankfurt, die Abflüge vor allem vor dem Kreisel brachten seinen Chevron B8 dann doch 4 Runden Rückstand im ersten Stint. Der konstanteste Fahrer der Gruppe war das Siegener Urgestein **Uli Hütwohl**, der es immer auf 38 Runden brachte, lediglich auf der 5 waren sogar 39 drin, was jedoch durch 37 Runden auf Spur 6 kompensiert wurde. Auch der Blick auf die Zeitnahme bestätigte Ulis sauberen Fahrstil, oftmals differierten die Rundenzeiten im 100tel-Bereich. Ein 20-Punkte-Auto brachte **Robert Wagner** mit seinem Cheetah Coupe zum Einsatz, alles andere wäre bei dem DSC Best of Show Gewinner 2005 ja auch nicht zu erwarten gewesen. Auch Robert zeichnete sich durch große Konstanz aus und brachte sein Schätzchen mit 220 Runden sicher ins Ziel. Extrem knapp dahinter bleiben mußte **Werner Grund** mit einem Teilstrich Rückstand, auch wenn Werner das anders gesehen hat: Soooooweit hätt's sein müssen, wenn mein Auto besser ausgerollt wär...



Werner Grund: das ist kein Anglerlatein!

Nichtdestotrotz, die Ergebnisse standen fest:

Sebastian Jens: 231,93 Runden, 5,915s (3!!!!)

Uli Hütwohl: 228,77 Runden, 6,026s (5!!!!)

Daniel Gerecht: 228,54 Runden, 5,931s (4)

Robert Wagner: 220,52 Runden, 6,064s (4)
Werner Grund: 220,51 Runden, 6,129s (4)
Thomas Resch: 206,12 Runden, 6,139s (4)



Lauf 3 der GT-Klasse: Stefan Eder, Norman Grund, Alex Heinz, Onno Tiemens, Hanko Völkl, Patrik Hilgert

Die dritte Startaufstellung war dann auch die erste, deren Bestzeiten alle unter 6s lagen.

Bereits im ersten Stint legten vier Fahrer die Meßlatte an: **Norman Grund** mit 5,981s auf der 2, **Alex Heinz** vom Team Rock Racing mit 5,984s auf der 3, **Onno Tiemens** mit 5,984s auf der 4 und sein Clubkamerad **Hanko Völkl** mit 5,970s auf der 5. **Stefan Eder** (Rennecke Mannheim) und **Patrik Hilgert** vom Rencenter Trier konnten da bei dem mäßigen Grip auf den Aussenspuren noch nicht mithalten, was sich aber mit dem Spurwechsel ändern sollte. Alle Fahrer zeichneten sich durch einen sauberen Stil aus, nur Onno's Cobra lief extrem giftig und nervös, was zu deutlich zu vielen Abflügen führte. Der Endstand dieser Gruppe:

Norman Grund: 238,11 Runden, 5,844s (4)
Alex Heinz: 235,35 Runden, 5,838s (4)
Hanko Völkl: 232,19 Runden, 5,827s (4)
Stefan Eder: 231,53 Runden, 5,961s (4)
Onno Tiemens: 218,92 Runden, 5,948s (4)
Patrik Hilgert: 216,30 Runden, 5,897s (4)



Die Spitzengruppe des ersten Durchganges: Andreas Fehn, Dieter Hartmann, Dieter Jens, Thorsten Kahabka, Ralf Seif, Jürgen Stüdemann

Der letzte Durchgang in der kleinen Klasse war dann die Stunde der Stars. Schon im Vorfeld kursierten Gerüchte über kaum glaubhafte Rundenzeiten, die sich dann doch verifizierten.

Andreas Fehn war dann der erste und einzige Fahrer des Tage, dem es gelang, auf der immer noch vom Grip her problematischen Spur 1 unter die magische 6s-Marke zu kommen, lediglich ein paar Abflüge zu viel hinderten Andreas daran, am Ende noch weiter vorne zu stehen. Vorjahresgesamtsieger **Dieter Jens** auf der 3 dachte sich, daß er schon lange könne was sein Junior da eben mal veranstaltet hat und fuhr dem Feld auf und davon, im Gegensatz zum Filius jedoch ohne Abflüge. Sein schon seit mehreren Jahren bekannte Jaguar lief konstant 5,7er Zeiten, dagegen ist kein Kraut gewachsen. **Jürgen Stüdemanns** schnuckliger Lotus kam immerhin in die Nähe dank seines ebenfalls sehr sicheren Piloten. Mittendrin **Thorsten Kahabka** von der Scuderia Siegen, dessen frisch aufgebaute 20-Punkte Cobra erstaunlich gut lief und am Ende stramme 231,4 Runden einbrennen konnte. Ebenfalls gefährlich die Cheetah Roadster von **Ralf Seif** vom Renncenter Trier, der hier jedoch nicht mit den Spitzenfahrern mithalten konnte. **Dieter Hartmann** kämpfte weit unter seinem fahrerischen Vermögen mit argen Reifenproblemen, wodurch seine Corvette ein ziemlich nervöses Heck aufwies, was sich doch bis um nächsten Rennen in Bischoffsheim beheben lassen sollte.

Dieter Jens: 243,85 Runden, 5,621s (4)
Jürgen Stüdemann: 239,17 Runden, 5,698s (4)
Andreas Fehn: 232,29 Runden, 5,781s (4)
Thorsten Kahabka: 231,40 Runden, 5,930 (4)
Ralf Seif: 228,17 Runden, 5,913s (4)
Dieter Hartmann: 217,56 Runden, 6,232s (4)

Die große Klasse: Prototypen

Erfahrungsgemäß stärker frequentiert war dann die Prototypenklasse, mit 33 gemeldeten Teilnehmern stand dann noch ein lang andauernder, aber niemals langweiliger Spätnachmittag an.



Die erste Fünfergruppe: Ralf Braun, Uwe Henkel, Alexander Hubert, Stefan Pauly, Rainer Thielke

Erfreulich ruhig verlief der Start zur Prototypenklasse. **Stefan Pauly** vom Rockracing-Team ließ sich von vornherein den Gruppensieg nicht nehmen, was er mit 41 Runden im ersten Stint gleich klarzustellen vermochte, immerhin 3 Runden mehr als sein Nachfolger und 10 Runden vor dem Langsamsten des ersten Stints. **Ralf Brauns** Lamborghini Jota konnte da nicht mithalten, da er doch zu unruhig lief und so immer wieder die Spur verließ. Vermutlich waren die Reifen Ursache für das immer wieder verspringende Heck, das anderen Fahrern das Überholen erschwerte. Ebenfalls mit seinen Reifen kämpfte **Uwe Henkel**, der dann auch noch im 5. Stint ein Vorderrad verlor und so kaum mehr eine Chance hatte. Auch der Ford GT 40 von **Alexander Hubert** ließ in den Kurven Schrabbelgeräusche vernehmen und verlor im 5. Stint seinen Leitkiel, womit er völlig chancenlos war. Erfreulich ruhig verhielt sich der zwar optisch nicht besonders schöne, aber technisch doch gut gebaute Ferrari P4 von **Reiner Thielke**, ein neues Gesicht in der DSC-Mitte, der extra aus Treysa angereist kam und einen anständigen Einstand gab.

Stefan Pauly: 234,13 Runden, 5,821s (4)

Ralf Braun: 214,80 Runden, 6,270s (4)

Uwe Henkel: 208,23 Runden, 6,266s (4)

Rainer Thielke: 201,36 Runden, 6,410s (4)

Alexander Hubert: 180,53 Runden, 6,930s (4)



Gruppe 2 der Prototypen: Patrik Brau, Gino Cervi, Sascha Laukötter, Andreas Müller, Thomas Resch

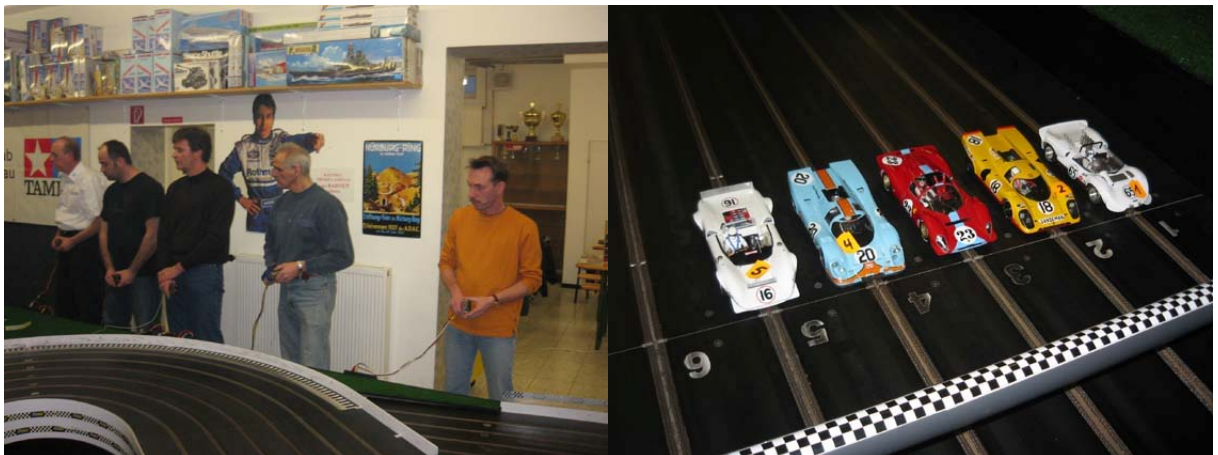
Die zweite fünfköpfige Startergruppe ließ es gleich zu Beginn ordentlich krachen: **Andreas Müllers** Porsche 917 K stieg infolge einer Kollision unmittelbar nach der letzten Kurve auf und knallte gegen die Überfahrt. Ohne Frontscheibe ging's dann weiter. Der Auftritt von **Patrik Brau** war leider von kurzer Dauer: Kabelbruch in Runde 38! Patrik nahm's locker und nutzte die günstige Gelegenheit, den Regler liegen zu lassen und erst mal eine zu Rauchen, in die Platzierungen konnte nun eh nicht mehr gefahren werden: Er hätte doch den Ferrari nehmen sollen...



Ein einsamer Regler, sein rauchender Besitzer: Patrik Brau nahm's gelassen.

Ein spannendes Duell lieferten sich **Andreas Müller** und **Sascha Laukötter**, das zugunsten von Andreas ausging: Zwar führte Sascha zwischenzeitig, puschte dann aber doch zu stark und flog ab, was ihn eine Runde kostete. Ein Übriges tut dann das losgelöste Ritzel, ein Schaden, den Sascha binnen 15s beheben konnte (!), was ihn dennoch erneut 2,3 Runden kostet. Damit liegt Andreas vorne. Im fünften Stint verspringt Andreas und liefert ein Doppel, damit ist sein Vorsprung zu Sascha geschrumpft. Auch auf den führenden **Thomas Reusch** bezogen bleibt's zu Beginn von Stint 6 spannend, Müller und Reusch liegen beide bei 181 Runden. Um mit Thomas mithalten zu können, ist der Porsche dann doch zu unruhig, der vom Fahrwerk deutlich besser gebaute Chevron fliegt weniger ab und kann sich damit den Gruppensieg einfahren. Souverän und unauffällig konnte **Gino Cervi** in seine Runden drehen, auch hier gab er sich wieder fair und gelassen:

Thomas Resch: 222,33 Runden, 6,100s (4)
Andreas Müller: 218, 61 Runden, 6,040s (4)
Sascha Laukötter: 217,53 Runden, 5,999s (4)
Gino Cervi: 209,50 Runden, 6,540s (4)
Patrik Brau: 38 Runden, 6,386s (1)



Die dritte Gruppe: Dieter Hartmann, Patrik Hilgert, Erwin Mettlach, Reiner Neumann, Robert Wagner

Hart gekämpft wurde dann in der dritten Gruppe: Gleich zu Beginn wird der Chaparral 2A von **Dieter Hartmann** schwer getroffen und verliert seinen Fahrer, woraufhin das Auto wie ferngesteuert weiterfährt... Anschließend wird dann doch etwas betulicher zur Sache gegangen, die Rundenzeiten legen im ersten Stint dann alle noch deutlich über der 6s-Marke. Erst im dritten Stint wird der Kampf aufgenommen, Hartmann liefert sich mit **Erwin Mettlach** ein

rundenlanges Duell, das Dieter dann für sich entscheiden kann. Eng beieinander liegen **Patrik Hilgert** und **Reiner Neumann** mit je 220 Runden, wobei sie auf den mittleren Spuren ihre Stärken zeigen konnten. Erneut unauffällig fährt **Robert Wagner** mit seinem Traumaauto. Schrecken verbreitet Roberts Abflug im Kreisel, zumal ihm die Meute auf den Fersen ist, glücklicherweise gibt's aber keine größeren Schäden.

Dieter Hartmann: 232,16 Runden, 5,825s (4)

Erwin Mettlach: 227,19 Runden, 6,017s (4)

Patrik Hilgert: 220,79 Runden, 5,938s (4)

Reiner Neumann: 220,14 Runden, 6,129s (4)

Robert Wagner: 219,92 Runden, 5,808s (3!)



Daniel Gerecht, Werner Grund, Michael Koch, Marcel Pötz, Ralf Seif, Onno Tiemens

Daß gute Rundenzeit allein nichts nützen, zeigte **Onno Tiemens**: zwar lief der Ferrari 312 Spyder schnell, ruhig und sicher, verlor aber dann in Runde 202 zum Frust seines Besitzers seinen Leitkiel und war damit buchstäblich aus dem Rennen. Da Onno im Gegensatz zu Patrik Brau nicht raucht, konnte er nur noch dumm zuschauen. Dafür wurde ihm aber einiges geboten: **Michael Koch** und **Werner Grund** lieferten sich heiße Schlachten, **Michael Pötz** sah zu, das er sich davon vorneweg fernhielt. **Daniel Gerechts** Pink Stamp lief zu seiner Freude wie geschnitten Brot. Zudem war dies die Stunde von **Ralf Seif**: Nach dem für seine Verhältnisse eher mauen Abschneiden in der kleinen Klasse ließ Ralf sich hier nicht mehr lumpen und gab allen nachfolgenden Fahrern mit über 244 Runden eine kaum zu erfüllende Vorlage:

Ralf Seif: 244,32 Runden, Bestzeit 5,572s (Spur 4)

Daniel Gerecht: 236,70 Runden, 5,678s (4)

Marcel Pötz: 225,35 Runden, 5,946s (4)

Werner Grund: 223,95 Runden, 6,085s (4)

Michael Koch: 220,19 Runden, 5,975s (4)

Onno Tiemens: 202,00 Runden, 5,757s (4)



Auf dem Weg zur Spitze: Stefan Eder, Uli Hütwohl, Sebastian Jens, Thorsten Kahabka, Christoph Kremer, Hanko Völkl

Flugwetter gab's im vorletzten Lauf. Gleich im ersten Stint verliert **Stefan Eder**, der bis in Runde 37 auf der dritten Position war, sein linkes Hinterrad. Zwar ist der Schaden bis zum zweiten Stint behoben, es fehlen ihm dann aber doch drei Runden gegenüber den Anderen. **Sebastian Jens** hatte in der Prototypenklasse auf den an sich bewährten Ford GT 40 gesetzt, sich jedoch für schmale Hinterräder entschieden, was sich im Verlauf des Rennens rächen sollte. Die Reifen bauten ab, womit ein schnelles und flüssiges Fahren nicht mehr gewährleistet war. Dennoch reichte es für respektable 224 Runden. Einen klasse Fight lieferten sich die beiden Sieger **Uli Hütwohl** und **Thorsten Kahabka** mit dem Limburger **Christof Kremer**, bis zuletzt lagen alle drei eng beieinander. Der Sieger **Hanko Völkl** konnte seine exelenten Bahnkenntnisse auspielen und Christof dann doch drei Runden abnehmen, womit er sich den Gruppensieg sicherte:

Hanko Völkl: 236,16 Runden, Bestzeit 5,650 (4)

Christof Kremer: 233,75 Runden, 5,732s (4)

Thorsten Kahabka, 233,15 Runden, 5,775s (4)

Uli Hütwohl: 232,18 Runden, 5,807s (4)

Stefan Eder: 231,21 Runden, 5,818s (4)

Sebastian Jens: 224,16 Runden, 5,854s (3!)

Und dann: Der Finallauf



Vor dem Finale: Drei Topfahrer nehmen Maß (von links nach rechts): Dieter Jens, amtierender DSC-Mitte-Champion aus Wiesbaden, der extra aus Hamburg angereiste Jürgen Stüdemann und der Österreicher Andreas Fehn (Stuttgart, IG Solitude)



Die Top-Gruppe: Andreas Fehn, Norman Grund, Alex Heinz, Dieter Jens, Phillipp Kremer, Jürgen Stüdemann

Was auf dem Bild oben vor dem Start noch ganz ruhig aussieht, sollte sich bald ändern. Die Gruppe der Spitzenfahrer erzielte gleich zu Beginn Rundenzeiten, die allen anderen Anwesenden bisher utopisch vorkamen. So konnte **Dieter Jens** mit konstant 5,5er Zeiten im ersten Stint 43 Runden in die Bahn brennen. Ebenfalls sauschnell unterwegs war **Jürgen Stüdemann**, der Dieter bis zuletzt dicht auf den Fersen blieb. Nur wenig langsamer war **Norman Grund** mit seinem Concoursemonster (Porsche 917 K), der mit 4 Punkten in den Tabellen steht, schließlich fehlt da über dem Fahrwerk doch so ziemlich alles, was eine Scaleracer auszeichnet. **Alex Heinz** konnte mit diesen Topfahren mithalten und erlangte respektable 241 Runden. **Andreas Fehn** ließ es zu Beginn eher ruhig angehen, um dann im weiteren Verlauf doch noch aufzuschließen. Die herausragende Leistung erbrachte aber **Phillipp Kremer**: Bestzeit und 4 Runden (!!!!) vor dem bis dahin Führenden!!!! Phillip hält damit den Tagesbahnrekord! Hier die Ergebnisse der letzten Gruppe:

Phillipp Kremer: 248,54 Runden, 5,488 (4)
Dieter Jens: 243,33 Runden, 5,549s (4)
Jürgen Stüdemann: 243,18 Runden, 5,533 (4)
Norman Grund: 243,18 Runden, 5,587s (4)
Alex Heinz: 241,80 Runden, 5,654s (4)
Andreas Fehn: 237,21 Runden, Bestzeit 5,713s (Spur 4)

...und zur Siegerehrung

Nachdem Daniel Gerecht sicher und routiniert die Ergebnisse ausgewertet hatte, war's an der Zeit für die Siegerehrung. Daniel ließ es sich nicht nehmen, alle aufzurufen und zu beglückwünschen, die teilgenommen haben. Was die ersten drei Platzierungen anbelangt, so hatte sich die Vorahnung bestätigt. Andreas Fehn konnte sich ohne Trainingsfreitag trotz härtester Konkurrenz wacker einen dritten Platz erstreiten, Jürgen Stüdemann belegte souverän den zweiten Platz und Dieter Jens strahlt über seine Sieg. Das war für ihn nicht so

selbstverständlich, wie manch einer annehmen möchte. Immerhin konnte man von ihm doch während des Rennens eine Bemerkung vernehmen, die Daniel Gerecht entsprechend kommentierte:

Dieter: „Verdammt, sind die schnell“

Daniel: „Tja, Dieter, Eierschaukeln is’ nich’ mehr....“



Und zum Abschluß ...

Insgesamt war der erste Lauf zur DSC-Mitte 2006 eine tolle Veranstaltung. Obwohl das Feld doch von seinen Voraussetzungen recht inhomogen war, kam es zu keinen nennenswerten Zwischenfällen. Es gab relativ wenig Schrott, was oftmals auch an den respektvollen Umgang der Fahrer untereinander lag.

Besonders gefreut hat mich das rege Interesse, die tolle Atmosphäre. Das Interesse an der DSC-Mitte steigt weiter, die Starter rücken aus immer größeren Entfernungen an, um miteinander spielen zu können. Auch das Fachsimpeln mit ausgewiesenen Experten ist immer wieder anregend für eigene Projekte, schließlich will man doch beim nächsten Rennen zumindest ein kleines bisschen nachziehen können!

Meine Glückwünsche für die erfolgreiche Teilnahme gehen nicht nur an die drei Erstplatzierten, sondern an alle, die zu diesem schönen Tag beigetragen haben!

Dank gesagt sei an dieser Stelle noch einmal an das Team von Rock-Racing für die Gastfreundschaft, das Catering und nicht zuletzt den Einsatz an der Zeitnahme!

Auch Danke an Daniel, Robert, Thorsten und Jürgen für die schnelle und nette Abwicklung, ich freue mich auf's nächste DSC-Mitte Rennen in Bischofsheim am 22 April,

Gruß Onno!

Die DSC Mitte wird gesponsort durch:

GD-CARTUNING
Modellbau von Historic Racing Cars



JENS SCALE RACING



SCHÖLER Chassis
Slotcar Fahrwerkstechnik

Slotcars-Fehn

