

# DAS GROBE DSC-FINALE

**TOP-SCALERACER AUS DEUTSCHLAND, DER SCHWEIZ, BELGIEN UND DEN NIEDERLANDEN LIEFERTEN SICH IN FREUNDLICHER ATMOSPHÄRE SPANNENDE DUELLE**

Bereits am Freitag Nachmittag öffnete die Scuderia Siegen ihre Pforten zum Jahres-Megaevent der Scaleracingszene: Es stand das Finale des DSC-Cup und der DSC-Mitte an. Hochmotiviert strömten zahlreiche vom Slotracingvirus infizierte Mannen an, teilweise mit seelisch-moralischer Unterstützung ihrer Frauen. Siegen hatte hierzu gut gerüstet: die Bahndekoration wurde ordentlich abgestaubt, alle Räume geputzt, Tische und Stühle aufgestellt, das Catering verströmte leckere Düfte, und, nicht zuletzt: Der Raum wurde beheizt! Schließlich neigt sich doch auch das Kalenderjahr dem Ende zu.

Angesichts der zu erwartenden Starterzahlen hatten sich die Organisatoren darauf verständigt, das Training am Freitag um 14 Uhr beginnen zu lassen, um am Samstagmorgen doch recht früh um 10 Uhr mit dem Rennen beginnen zu können. Auch Concours und Technische Abnahme wurden frühestmöglich durchgezogen, was sich auszahlen sollte: Der Renntag lief herrlich entspannt ab! So konnten 51 Starter ungehindert ihrem Spaß an ihrem Hobby frönen und den ein oder anderen Plausch abhalten. Besonders erfreulich war auch der Besuch aus unseren Nachbarländern, die Schweizer Fraktion war selbstredend im Vorfeld des „SSC meets DSC“ Events, das rund um das Matterhorn gehen wird, anwesend und bereicherte das Catering um Schokolade und die Szene um noch mehr gute Laune.

Was das Renngeschehen anbelangt: Selten wurde ein Rennen mit so wenig durch Unfälle verursachten Schrott gesehen. Zwar gab's schon den ein oder anderen Lemming an der Bahnkante, geschickte Einsetzer konnten aber im Hechtsprung schlimmstes verhindern...

## Die Rennen der Sportwagenklasse

### Startgruppe 9

Um 10:45 Uhr schaltet die Startampel für die erste Gruppe auf grün. **Michael Rettler** bleibt am Start stehen, hat aber die Ursache, den falsch gesteckten Regler, schnell gefunden und macht sich an die Verfolgung des Feldes. **Ronald Eidecker** übernimmt die Führung, **Markus Pastoreck** hat von Anfang an Probleme, den Ford Mustang im Slot zu halten und findet diesen oft neben der Bahn. **Gino Cervi** fährt solide ohne Abflüge. Rettler kann gegen Ende des 1. Turns zum Feld aufschließen. Im 2. Turn übernimmt **Andreas Rehm** mit seinem Ferrari Dino die Führung und wird von Rettler und Eidecker gejagt. Ein Defekt am Motor bedeutet das Aus für den John Player Lotus von Gino. Im 3. Turn geht Rehm auf Spur 1 in Führung. Pastoreck hat sich inzwischen an das ausbrechende Heck des Mustangs gewöhnt und meistert den Kurs jetzt sicherer. Rettler fällt auf der 6 etwas zurück, Ende des Turns hat Eidecker Rehm eingeholt und gewinnt diesen knapp vor Rehm. Im 4. Turn geht Rettler auf der Spur 4 in Führung, aber ein Abflug bringt das Feld wieder näher an ihn heran. Anfang des 5. Turns läuft es ähnlich, allerdings hat Rettler die Nerven im Griff und gewinnt diesen Turn. Vor den 6. Turn liegt Rehm knapp vor Rettler und Eidecker. Somit kann Rehm den Vorsprung ins Ziel retten und gewinnt die Startgruppe mit fast 3 Runden vor Eidecker, der Rettler noch überholen kann. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen Pastoreck und Cervi.

Andreas Rehm:	184,98 Runden
Ronald Eidecker:	182,19 Runden
Michael Rettler:	181,42 Runden
Markus Pastorek:	156,83 Runden
Gino Cervi:	48 Runden

### Startgruppe 8

Im 1. Turn übernimmt Werksjunior **David Rietz** mit dem Porsche 904 sofort die Führung und liefert sich von nun an einen harten Kampf mit **Ralf Braun** auf Ferrari Dino. Schade – beide Autos werden wir im nächsten Jahr nicht mehr in der GT-Klasse sehen. Die schnellsten Zeiten allerdings fährt **Rudi Munten** mit seiner wunderschönen Cheetah. Allerdings leistet er sich ein paar Abflüge zuviel, was wohl eine bessere Platzierung im Endergebnis verhindert. **Daniel Gerecht** mit dem Toyota und **Rainer Neumann** mit dem neuen Opel GT können nicht ganz folgen und fallen dementsprechend zurück. Den 2. Turn kann Braun vor Munten für sich entscheiden, der 3. Turn geht wieder an David Rietz. Im 4. Turn wechselt Rietz auf die schnelle Spur 5 und sollte dadurch eigentlich diesen Turn für sich entscheiden können. Braun nimmt die Verfolgung auf und übernimmt Mitte des Turns die Führung. Vor den letzten und entscheidenden Turn liegt Rietz knapp eine Runde vor Braun und Gerecht. Braun zeigt aber Nerven, ein Abflug kostet ihn 1 Runde auf die Spitze. Somit gewinnt Rietz mit einer Runde Vorsprung vor Braun. Gerecht und Neumann haben im letzten Turn Grip-Probleme und fallen zurück. 3. wird Munten, ein paar Abflüge weniger und er wäre weiter vorne gelandet – das Potential der Cheetah ist jedenfalls da. Gerecht wird 4., Neumann komplettiert die Startgruppe als 5. mit 6 Runden Rückstand auf den Gewinner.

David Rietz:	186,61 Runden
Ralf Braun:	185,60 Runden
Rudi Munten:	183,10 Runden
Daniel Gerecht:	182,96 Runden
Rainer Neumann:	180,66 Runden

### Startgruppe 7

Der 1. Turn wird von Anfang an von **Lutz Müller** mit seinem Porsche 911 RS angeführt, dicht gefolgt von **Mehmet Simsek** mit einer AC Cobra. Die beiden werden von **Jörg Bensemman**, Corvette GS und **Michael Koch**, Corvette DX, die sich einen sehr spannenden Kampf liefern, verfolgt. Das Schlusslicht ist **Günter Martini** mit einem Ford Mustang. Das Feld ist gut sortiert und es gibt wenige Abflüge. Auch im 2. Turn dominiert Lutz Müller das Geschehen. Er ist nun eine Runde vor seinem ärgsten Konkurrenten Mehmet Simsek. Der wiederum ist eine weitere Runde vor Michael Koch und Jörg Bensemman. Lutz Müller bleibt auch im 3. Turn Erster und lässt sich von nichts und niemanden aufhalten. Er führt nach der Hälfte des Rennens vor Mehmet Simsek, Jörg Bensemman, Michael Koch und Günter Martini. Der 4. Turn wird weiterhin von Lutz Müller dominiert. Er fährt ein souveränes Rennen und kann sich auch langsam aber sicher absetzen. Jörg Bensemman ist nun in der gleichen Runde wie Michael Koch. Die beiden liefern sich ein sehr spannenden Kampf um Platz 3. Michael Koch und Jörg Bensemman holen langsam die beiden Führenden auf. Lutz Müller lässt sich jedoch nicht beeindrucken und fährt weiterhin konstant. Im 6. Turn erkennt man, dass die Autos um 2 Zehntel abgebaut haben. Ebenfalls lässt sich feststellen, dass der feine Herr Student Lutz Müller die bisherige Gesamtführung übernehmen kann, gefolgt von Mehmet Simsek. Ziemlich genau gleichschnell waren Michael Koch und Jörg Bensemman, ist ja auch klar, beide fuhren Autos des gleichen Fabrikats!

Lutz Müller:	189,66 Runden
Mehmet Simsek:	187,95 Runden
Michael Koch:	183,61 Runden
Jörg Bensemam:	183,56 Runden
Günter Martini:	177,59 Runden

## Gruppe 6

**Thomas Resch** gelingt es, die Führung zu übernehmen, indem er mit dem babyblauen Chevron B8 als erster die 190-Runden-Marke überschreitet. Auch **Uwe Wecke** ist mit seiner Chevelle'70 gut dabei und erreicht den bisherigen 3. Platz. **Peter Juchem** kann sich mit dem Ferrari 375+ knapp hinter den in der vorherigen Gruppe gefahrenen Mehmet Simsek positionieren, nicht ganz mit ihrer Gruppe mithalten konnten **Bert Hochstenbachs** Ford Capri und **Thomas Beuths Porsche 904**. **Stephan Kuhn** musste mit technischen Problemen am 911 RS kämpfen und konnte damit leider nicht seine gesteckten Ziele erreichen.

Thomas Resch:	191,59 Runden
Uwe Wecke:	189,42 Runden
Peter Juchem:	187,31 Runden
Bert Hochstenbach:	170,21 Runden
Thomas Beuth:	165,93 Runden

## Startgruppe 5

In dieser Startgruppe sind einige Heimascaris am Start, **Onno Tiemens**, **Harald Wittke** und **Günter Benecke** haben sich viel vorgenommen. Onno startete auf der Spur 6 ordentlich durch, mit 7,0ér Zeiten führte er das Feld an. Die Führung abgeben musste er nur einmal in diesem Turn, als er in Runde 11 einen Abflug hatte, was sich später noch rächen sollte. Die schnellste Rennrunde fuhr **Patrick Brau** mit einem Eidgenössischen Jaguar auf der Spur 5 mit 6,9x. Onno eroberte in dem 2. Turn seine Führung zurück und fährt ganz ruhig sein Rennen zu Ende. Er schaffte sehr gute 199,08 Runden, man konnte von nun an gespannt sein, ob diese Rundenanzahl überhaupt überboten werden kann. Auf Platz 2 kam Patrick, gefolgt von Harald, Günter und **Hans-Georg Aulbur**. **Sascha Laukotter** belegte den letzten Platz in dieser Startgruppe.

Onno Tiemens:	199,08 Runden
Patrick Brau:	196,74 Runden
Harald Wittke:	195,35 Runden
Günter Benecke:	191,55 Runden
Sascha Laukotter:	181,39 Runden
Hans-Georg Aulbur:	189,87 Runden

## Startgruppe 4

Schweizer Vorhaben nicht aufgegangen!

Da hatte sich unser beliebter Kollege aus der Schweiz so viel vorgenommen. Erst die Mitfahrer mit „Schokki“ einlullen und dann im Rennen davonfahren....

Dieses Rennen wird auch aus weiteren Gesichtspunkten in die Historie der DSC eingehen. So sahen wir das letzte Rennen, in dem die wunderschönen Chevron B8 ihre hervorragenden Fahreigenschaften zeigen konnten. Gleich drei Fahrer setzten auf Chevron: **Uwe Schöler**, der am Ende mit dem einzigen unverbreiteteren Chevron mit 198,5 Runden den Gruppensieg für sich verbuchen konnte und damit knapp an Onno's gesetzte Duftmarke herankam, **Peter Bichsel** war leider nicht ganz so zufrieden, **Alexander Jens** konnte ebenfalls nicht ganz mithalten. Peter hatte doch etwas Pech mit sich selbst. Als er am Freitagnachmittag in Siegen eintraf und sein Auto auf die Bahn stellte, lief die Kiste unter 6,8s. Peter nahm aber die zu erwartende Konkurrenz sehr ernst und begann dann zu seinem späteren Ärger, sein Auto optimieren zu wollen. „Ich hab's dann wirklich verbastelt“, so sein kurzes Sofa-Statement hierzu. „Schade! Hätte man doch...“

Zwei weitere Fahrer setzten auf superbreite Cheetah, **Norman Grund** konnte in hartem Fight **Ralf Seif** knapp hinter sich halten. **Alexander Ortmann** mit seiner Corvette Grand Sport wurde Gruppenzweiter, unbestätigten Gerüchten zufolge auf Wiesel – Reifen.

Zusammenfassend kann man sagen: Ein ausgewogenes Rennen, alle Fahrer lagen dicht beieinander.

Uwe Schöler:	198,50 Runden
Alexander Ortmann:	196,29 Runden
Norman Grund:	194,97 Runden
Ralf Seif:	194,63 Runden
Peter Bichsel:	194,24 Runden
Alexander Jens:	191,13 Runden

### Gruppe 3

In der dritten Startgruppe durften endlich **Albrecht Rietz**, **Pit Schwaar**, **Patrick Studer**, **Beate Wiesel** und **Stephan Wiesel** im Partnerduell und **Thomas Spicker** an den Start. Gleich zu Beginn sollte sich nach einem soliden Start zeigen, dass Thomas Spicker es in der Gruppe nicht leicht haben wird. Patrick Studer setzte ihn mit seinem frisch von Frank Hermes erworbenen Lotus Elan gewaltig unter Druck und konnte das auch recht schnell in eine Führung umsetzen. Das Partnerduell schien sich von Anfang an zu Gunsten von Stephan zu entwickeln, wohingegen sich Pit erstmal aus allem raushalten wollte und den neuen Porsche 550 vor allem heile nach Hause fahren wollte (O-Ton Pit Schwaar). Gleich im 2. Heat wurde Stephan einmal falsch eingesetzt (Kommentar Parke: An die Streckenposten, es ist hilfreich die richtigen Aufkleber auf die Autos zu kleben.), sollte aber keine entscheidenden Auswirkungen haben. Bis zum Vierten Heat nahm das Rennen eine gleichmäßige Entwicklung. Im fünften jedoch strafte sich Stephan gleich mit zwei Abflügen wodurch Beate wieder in Schlagweite zu kommen schien. Vor allem Albrecht Rietz, der bis dahin ein recht unauffälliges aber solides Rennen zeigte, schaffte sich somit vor Stephan. Ab jetzt zeigte sich jedoch wieder die saubere Fahrweise von Thomas Spicker, denn dieser konnte jetzt selbst auf den langsamen Spuren 1 und 2 deutlich auf Patrick aufholen und im Endergebnis dann doch diese Gruppe für sich entscheiden, dicht gefolgt von Patrick Studer. Danach lief Ali Rietz ein, Stephan und Beate Wiesel und auch Pit Schwaar erreichte sein Ziel den Porsche heil nach Hause zu bringen, wenn auch als Gruppenletzter.

Thomas Spicker:	197,78 Runden
Patrick Studer:	197,60 Runden
Albrecht Rietz:	194,61 Runden
Stephan Wiesel:	193,07 Runden
Beate Wiesel:	191,20 Runden

Pit Schwaar: 183,48 Runden

## Startgruppe 2

Mit **Thorsten Kahabka** und **Uli Hütwohl** greifen zwei weitere Heimascaris ins Renngeschehen ein. „Der 3. Platz in der DSC-Mitte soll schon verteidigt werden“, so Thorstens kurzer Kommentar vor dem Rennen. Außerdem mit dabei ist der Gesamtführende der DSC Mitte **Dieter Jens** sowie sein Sohnmann **Sebastian Jens**. Dieter will „vorne bleiben und den Gesamtsieg in der Mitte sichern“, während es für Sebastian beim Kampf um Platz 4 verdammt eng werden wird. **Stefan Eder** und **Hanko Völkl** vervollständigen diese Gruppe.

Nach den ersten, nervösen Runden werden Stefan, Uli, Dieter und Thorsten in eine Massenkarambolage verwickelt. Dieter verliert eine gute halbe Runde, da die Rennleitung leichte Konzentrationsfehler zu verbuchen hat und das Rennen wieder freigibt, obwohl sein Chevron B8 noch nicht im Schlitz steht. Am Ende des 1. Stint haben die beiden „Heimschläfer“ trotzdem die Nase vorn. Auch im zweiten Turn gibt es einen harten Kampf um die Führungsposition zwischen Uli und Thorsten, eine Runde dahinter der Ferrari 375 Plus von Stefan Eder. Sebastian hat einen nervösen Finger und fightet mit Hanko nur um Platz 5. Im 3. Turn rundet sich Dieter wieder auf Stefan zurück und übernimmt die 3. Position. Souverän vorn: Thorsten Kahabka. „Jetzt schon 101 Runden, wenn er das durchhält und der Wagen nicht abbrennt, knackt er die 200 Runden“ die einstimmige Meinung von Onno und Uwe in der Rennleitung.

Kaum ausgesprochen ereilt Thorsten sein Schicksal. Reglerprobleme werfen ihn im 4. Stint um gut 3 Runden zurück. Dieter wird immer stärker und greift die Heimascaris an. Am Ende des Laufes finden sich Pechvogel Thorsten, Uli und Dieter alle in der 132zigsten Runde wieder. Hanko ist zu diesem Zeitpunkt schon abgeschlagen (122 Rd.) und kann nicht mehr vorne eingreifen. Der 5. turn wird geprägt von einem spannenden Dreikampf des Führungstrios; in den letzten 20 Sekunden übernimmt Dieter erstmals die Führung und gibt sie auch im letzten Lauf dieser Gruppe nicht wieder her. Uli versucht noch mal alles, fährt bis auf 5 Schienen (Anmerkung der Redaktion: hier sieht man, dass der Schreiber dieses Absatzes Lupo Laukotter doch auch oft im Westen Rennberichte verfasst!) an Dieter heran, um dann aber doch dem Mitte-Gesamtführenden den Platz an der Sonne zu überlassen. Dritter im Bunde Thorsten Kahabka, vor einem zufriedenen Stefan Eder, Sebastian Jens und Hanko Völkl.

Dieter Jens:	198,21 Runden
Uli Hütwohl:	198,00 Runden
Thorsten Kahabka	197,31 Runden
Stefan Eder:	192,61 Runden
Sebastian Jens:	190,31 Runden
Hanko Völkel:	184,39 Runden

## Gruppe 1

Würde es der letzten Gruppe gelingen, die bisherige Bestmarke von 199,08 Runden zu toppen und damit dem Heimascari Onno die Führung abzunehmen? Das sollte doch wohl drin sein, schließlich sind hier doch die besten Scaleracer Deutschlands vertreten. **Matthias Parke** und **Dieter Jens** hatten zusammen mit **Rüdiger Krieger** das Vergnügen, in der Gruppe mit **Dieter**

**Sommer, Frank Hermes, Uwe Drevermann** und **Patrick Fischer** gegen gleich vier Racer mit exzellenten Bahnkenntnissen antreten zu dürfen.

Um es kurz zu machen: locker flockig zog Frank Hermes allen anderen davon, als einzigem gelang es ihm, in der kleinen Klasse gar die 200er-Marke zu überschreiten. Auch Patrik Fischer ließ es krachen und setzte sich im beim Ausrollen Teilstriche vor den bereits gefallenen Rundenrekord. Auch Dieter Sommer und Matthias Parke fuhren souverän in die Top-Liga, Rüdiger Krieger konnte da nicht mithalten, Uwe Drevermann kämpfte nach heftigem Abflug mit verzogenem Motorhalter und verlor durch die an der Bahn selbst erledigten Reparaturarbeiten so manche Runde.

Frank Hermes:	200,39 Runden
Patrick Fischer:	199,19 Runden
Dieter Sommer:	198,35 Runden
Matthias Parke:	197,97 Runden
Rüdiger Krieger:	192,59 Runden
Uwe Drevermann:	186,04 Runden

Damit waren die Karten für den zweiten Durchgang in der großen Klasse gemischt. Die ersten zehn Plätze der kleinen Klasse unter Berücksichtigung der Concourse:

1.	Frank Hermes:	200,39 Runden
2.	Patrick Fischer:	199,19 Runden
3.	Onno Tiemens:	199,08 Runden
4.	Uwe Schöler:	198,50 Runden
5.	Dieter Sommer:	198,35 Runden
6.	Dieter Jens:	198,21 Runden
7.	Uli Hütwohl:	198,00 Runden
8.	Matthias Parke	197,97 Runden
9.	Thomas Spicker	197,78 Runden
10.	Patrick Studer	197,60 Runden

## **Klasse 2**

Die straffe Organisation erlaubte es dank der bereits während der letzten Läufe der kleinen Klasse vollständig durchgeführten technischen Abnahme der Prototypenklasse, unmittelbar nach dem Regrouping weiterzumachen.

### **Gruppe 9:**

Schock beim Start: Der Stratos von **Gino Cervi** bleibt stehen! **Stephan Kuhn** führt das Feld an. Letzter im ersten Heat: **Markus Pastorek**. Newcomer **Thomas Beuth** findet nicht die richtigen Bremspunkte und erleidet dadurch zu viele Abflüge. Pech hatte **Bert Hochstenbach**. Sein GT 40 hat einen Defekt, der zwar schnell behoben werden kann, ihn am Ende aber doch deutlich zurückwirft. Gino kann aufholen und kämpft sich vor auf Platz 2. Ohne Ernie ist Bert nichts wert, das ist das Motto dieser Gruppe. Berts Mechaniker Ernie hat alle Hände voll zutun. Wieder ein Defekt! Das Feld hat sich und die Spuren „im Griff“, einzig der GT40 zickt und beschäftigt die Streckenposten. Das Gruppenergebnis:

Stephan Kuhn:	188,25 Runden
---------------	---------------

Gino Cervi: 174,93 Runden  
Thomas Beuth: 174,60 Runden  
Markus Pastorek: 156,94 Runden  
Gert Hochstenbach: 150,73 Runden

### Gruppe 8 :

Werden Stephans 188,25 Runden bereits von der zweiten Gruppen geknackt? Die Zeiten von **Michael Rettler** und **Sascha Laukotter** sprechen dafür. **Günter Martini** startet mangels Gruppe 2 DSC-Auto mit einer Corvette GS. Der erste Heat geht jedenfalls an **Rainer Neumann**. Im Heat 2 hat sich das Feld sortiert und es gibt einen Führungswechsel: **Michael Rettler** übernimmt die Spitze. **Ronald Eidecker** folgt im Runden-Abstand. **Günter Martini** dagegen ist mit seiner Corvette chancenlos. Noch 55 Sekunden Restfahrzeit: Stephan Kuhn ist seine Gesamtführung los, Michael Rettler gibt die Richtlatte für die folgenden Gruppen: Er gewinnt mit 195,44 Runden:

Michael Rettler: 195,44 Runden  
Ronald Eidecker: 191,30 Runden  
Sascha Laukotter: 189,58 Runden  
Rainer Neumann: 189,58 Runden  
Günter Martini: 177,19 Runden

### Gruppe 7 :

Im 1. Heat sind alle in einer Runde, er wird von **Pit Schwaar** mit einem Lotus 19 V8 angeführt, dicht gefolgt von **Rudi Munten** mit seinem Carrera 6. Dahinter **Jörg Bensemman** mit einem March BMW, **Daniel Gerecht** mit seiner Pink Stamp und **Michael Koch** mit seinem wunderschönen McLaren M8C. Der 2. Heat ist genauso unspektakulär wie der 1. So gut wie keine Abflüge und ein souverän geführtes Rennen, indem Pit 1 Runde vor Jörg führt. Der wiederum liegt eine Runde vor Daniel und Rudi. Dahinter Michael. Im 3. Heat sind auch wieder wenig Abflüge. Alle fahren ein sauberes Rennen und trotzdem wird um jede Position gefightet. Der 4. Heat, ist erneut unspektakulär. Immer noch kein Schrott. ;-) Im 5. Heat endlich mal ein wenig Aktion. Rudi verliert an Grip und fällt deshalb auf den letzten Platz zurück. Er hat schwer mit seinem Auto zu kämpfen. Im letzten 6. Heat verlieren alle an Grip und haben Mühe ihre Autos in der Rille zu halten. Doch jeder kommt heil ins Ziel. Somit ergibt sich folgendes Ergebnis in der Gruppe 7:

Jörg Bensemman: 194,76 Runden  
Pit Schwaar: 191,98 Runden  
Daniel Gerecht: 188,61 Runden  
Michael Koch: 185,29 Runden  
Rudi Munten: 184,57 Runden

### Startgruppe 4

Nun sollten die Fahrer **Peter Juchem** (1), **David Rietz** (2), **Uwe Dreverman**(3), **Ralf Braun**(4), **Andreas Rehm** (5) und **Hanko Völkel** auf Spur (6) mit ihren Boliden auf die

Rundenhutz gehen. Dr. evermann setzt sich gefolgt von David und Hanko von Ralf, Andreas und Peter langsam aber sicher ab. Durch die ersten Übereindungen verliert David Boden auf Uwe. Er kann jedoch nach dem Übereinden wieder auf Uwe aufschließen. Peter auf Spur 1 fuhr Kopf an Kopf mit Ralf (Spur 4). Zum Ende des ersten Turns liegt Uwe mit 32 Runden knapp vor David. Uwe kann sich nun auf Spur 5 langsam von David, der auf Spur 1 unterwegs ist langsam absetzen. In Runde 50, nach einem Abflug muss Ralf seine F 612 einer Reparaturphase unterziehen. Ein Schleifer hatte sich selbstständig gemacht. Am Ende des Turns, immer noch ohne den F612 von Ralf, hatte sich Uwe mit einer Runde Vorsprung in Führung gesetzt. Im dritten Turn, nach nunmehr 17 Runden Verlust, konnte Ralf seinen F 612 wieder zum Fahren bewegen. Die anderen 5 waren zu diesem Zeitpunkt in der 3 Runde des dritten Turns. In Runde 14 lagen diese 5 dicht beieinander, jedoch nicht an Runden gleich. Hierbei verlor David wieder wertvollen Boden auf Uwe. Uwe kämpfte seinen gelben Ford GT40 als führendes Fahrzeug durchs Feld. In der schnellen bergab-links Kurve vor Start und Ziel ging der GT40 von Uwe über die Bande, ob dies durch eine Übereindung zustande kam konnte der Berichterstatter nicht sehen. Der GT40 jedoch spürte dies leidvoll und Uwe musste mit einem krummen GT40 versuchen, seine Führung zu halten. Ob er die Pace der anderen noch mit gehen konnte oder ob der junge Werksfahrer David oder ob Hanko Uwe noch schnappen kann, sollte sich im weiteren Rennverlauf zeigen. Am Ende des Turns war Uwe mit 97 Runden immer noch der Führende. Mit einer Runde Rückstand folgte David vor Hanko. Anfangs des 4ten Turns konnte sich David an Uwe vorbeischieben und sich somit zurückrunden. David machte weiterhin Druck und Uwe kämpfte mit einem waidwunden GT40 um jedes Zehntel, aber all dies war nicht genug, denn in Runde 126 konnte David an Uwe's GT40 vorbei schlüpfen. Zum Ende des Turns trennten die beiden nur 6 Teilmeter. Im fünften Turn konnte Uwe Hanko auch nicht mehr halten, denn Hanko scheuchte seinen Wagen über die Piste, um auf David aufzuschließen. David konnte das Tempo von Hanko nicht erwidern, so dass er Hanko in Runde 139 die Führung, jedoch nicht kampfflos, überlassen musste. Andreas Rehm war bisher sehr ruhig aber konstant unterwegs. Er konnte in Runde 154 auch an Uwe vorbeigehen und sich auf den 3 Platz zu diesem Zeitpunkt setzen. Nun war abzuwarten ob auch Peter noch Uwe einfangen konnte. Zum letzten Turn hatte sich Hanko mit einer halben Runde Vorsprung auf David. In Runde 7 des Turns war es dann soweit. Peter schob sich an Uwe's GT40 vorbei. Der Vorsprung von Hanko auf David betrug in der 13 Runden fast eine  $\frac{3}{4}$  Runde und er baute sie weiter aus. Streckenposten Pitt Schwaar fing das Auto von Ralf, welches ebenfalls den Weg über die Bande suchte. Hanko wollte seine Führung auf David weiter ausbauen. Beim Übereindungsversuch im 180 Grad Turn, wo Hanko außen an Peter vorbei wollte, blieb es nur bei dem Versuch. Hanko fand sein Auto an der Bande wieder. Hanko verlor hierbei jedoch nicht seine Führung so dass dieser Lauf wie folgt endete:

Hanko Völkel:	192,57 Runden
David Rietz:	191,74 Runden
Andreas Rehm:	191,30 Runden
Peter Juchem:	189,61 Runden
Uwe Drevermann:	188,27 Runden
Ralf Braun:	171,16 Runden.

## Startgruppe 5

Die nächste Startgruppe war mit den Brüdern **Alex Jens** auf der (1), **Basti Jens** (2) sowie **Hans-Georg „Aule“ Aulburg** (3), **Lutz Müller** (4), **Uwe Wecker** (5) und **Mehment Simsek** auf der (6) besetzt. Die Startampel zählte runter, die Boliden setzten sich in Bewegung, aber

es waren nur 5 Boliden die den Nötigen Vortrieb für die Runden hatten. Das Achszahnrad bzw. die Madenschraube vom GT40 von Alex war nicht festgezogen bzw. zu fest gezogen, so dass das Gewinde seinen Dienst quittiert hatte. Alex zog den Regler und wollte den Schaden nicht beheben. Zwischenzeitlich konnte Aule sich vor Mehmet und Basti in Führung setzen. In der Runde 19 wurde der Fahrerplatz der Spur 1 nun doch wieder durch Alex besetzt. Aule konnte mit einer Runde Vorsprung vor Uwe, mit 33 Runden den ersten Turn beenden. Lutz trieb seine Sau an, damit der Rüssel an Bastis Chevronheck schnüffeln sollte. Er konnte jedoch nicht mithalten. Aule baute weiterhin seinen Vorsprung aus. Uwe blieb zwar weiterhin 2ter musste aber eine weitere Runde hinnehmen. Die schwergewichtige Sau versuchte sich gegen den Mehmet Porsche 908/2 zu behaupten, jedoch sollte dies derzeit noch nicht gelingen. Lutz drückte seinen Reglerhahn so stark, so dass man meinen müsste er wolle überschüssiges Fett aus der Sau heraus pressen. In Runde 108 quittierte Mehmet seine Bandenberührungen mit dem Vermerk: „hat kein Grip mehr“. Nun witterte der Sautreiber seine Chance. Es gelang ihm seine Sau Runden gleich neben Mehmet's 908ter zu setzen. Nase an Rüssel führen die beiden in den Runden 131 bis 141. Hierbei machte Mehmet so viel Druck, dass sein 908ter in der Runde 143 ohne Saft im Slot liegen blieb. Nach kurz er Diagnose musste das Motorritzel neu aufgedrückt werden. Hierbei verlor es 13 Runden und der Sautreiber konnte etwas entspannter zur Sache gehen. Am Ende des 5ten Turn lagen Basti und Uwe gleichauf auf den 2ten Platz. Der bessere Restart von Basti ermöglichte ihm einen Vorsprung vor Uwe. Aule drückte mächtig auf die Tube. Basti und Uwe kämpften im letzten Turn Kopf an Kopf um die 2te Position. Aule fuhr einen sicheren Start Ziel Sieg. Es endete wie folgt:

Aule Aulburg:	195,36 Runden
Sebastian Jens:	190,77 Runden
Uwe Wecke:	190,74 Runden
Lutz Müller:	188,97 Runden
Alex Jens:	175,03 Runden
Mehmet Simsek:	174,93 Runden

#### **Startgruppe 4**

Mit **Beate Wiesel** und **Stephan Wiesel** sowie **Rüdiger Krieger** war dies eindeutig die „Nordlichter“-Gruppe. Außerdem dabei: **Stephan Eder**, **Rüdiger Krieger** und **Günter Beneke**, mit leichtem Heimvorteil.

Diesen nutzte Günter auch sofort und setzte sich, nach dem Wechsel der Startampel von rot auf grün zunächst deutlich ab. Immer wieder blitzt die 6,9 sec am Monitor auf. Schnell wurde klar, dass ein Sieg in dieser Gruppe nur über ihn gehen sollte. Im ersten turn sollte ihm nur noch Thomas Resch folgen können. Nach vier Minuten lagen die anderen Vier gleichauf bei gefahrenen 32 Runden.

Kurzzeitig kann sich Thomas an Günter im 2. turn vorbeischieben. Nach einigen ungewollten Abflügen übernimmt Günter aber schnell wieder die Führungsarbeit. Rüdiger fightet mit Stephan und Stephan um Position 3, eine Runde zurück, Beate.

Nachdem Beate im 3. Stint versucht, die Bahn rückwärts zu befahren, reißt der Kontakt nach vorn langsam aber sicher ab. Schleiferprobleme sorgen dann für weitere Rückschläge. Stephan Eder beginnt mit der Aufholjagd, kann sich von Rüdiger absetzen und liegt am Ende des Turns nur noch eine Runde hinter dem Führungsduo. Günter zeigt mit 100 gefahrenen Runden zur Halbzeit, dass er die 200 Runden anpeilt. Im 4. turn greift Stephan Eder weiter an und fährt auf Position 2 vor. Rüdiger liegt im Kampf um Platz 3 gleichauf mit Thomas. Der fünfte Stint sollte ein spannendes Rennen zwischen Rüdiger und Thomas – mit permanenten

Positionswechseln zeigen. Außerdem gesellte sich auch Stephan Wiesel wieder zu diesem Zweikampf. Mit 162 gefahrenen Runden wollte jeder in diesem Trio Platz 3 nach Hause fahren. Günter kämpft derweil mit Grippproblemen und muss den wie entfesselt fahrenden Stephan Eder 1 ½ Minuten vor Ende des Turns ziehen lassen, der dann seinen Gruppensieg gegen den Heimascari einfuhr.

Stephan Eder:	197,96 Runden
Günter Benecke:	197,17 Runden
Thomas Resch:	194,37 Runden
Stephan Wiesel:	193,60 Runden
Rüdiger Krieger:	193,30 Runden
Beate Wiesel:	186,33 Runden

### Gruppe 3

Fast konnte man meinen, auf einem Porschetreffen zu sein. 5 Fahrer setzten auf die Vorzüge der Wagen aus Zuffenhausen.

**Alex Ortmann, Norman Grund, Ralf Seif, Peter Bichsel und Ali Rietz** standen mit einem 917 am Start. Zum Glück hatten Sie sich auf unterschiedliche Varianten geeinigt. Sogar 2 917 mit Licht erhellten die Siegener Halle.

Einzig Harald Wittke setzte einen wunderschönen Matich ein.

Zum Rennen:

1. Turn: Ausgeglichenes Feld, alle Fahrer mit 32-33 Runden eng beieinander.
2. Turn: Geschlossenes Feld; Alex Ortmann konnte sich etwas absetzen.
3. Turn. Halbzeit. Ortmann als erster über 100 Runden.
4. Alle Piloten spulten weiter routiniert Ihre Runden ab, so gleichmäßig, dass dem Streckenposten Stefan Eder die Augen zufielen.
5. Wie gehabt. Das Feld eng beieinander. Alex konnte sich weiter absetzen.
6. Geschafft! Ortmann knackt die 200ter Marke. Unglaubliches auf den Plätzen 2-5. 4 Fahrer in einer Runde. 196 Stück. Seif vor Rietz vor Bichsel und Grund.  
Leider konnte Harald Wittke der Porsche-Armada nicht folgen.

Die Rundenzahlen:

Alexander Ortmann:	201,26 Runden
Ralph Seif:	196,96 Runden
Albrecht Rietz:	196,71 Runden
Peter Bichsel:	196,59 Runden
Norman Grund:	196,38 Runden
Harald Wittke:	194,59 Runden

### Gruppe 2

Auch hier galt es nun, den neuen bisherigen Tagesbahnrekord, diesmal gefahren von Alexander Ortmann, zu brechen. Bereits im ersten Turn ließ **Thorsten Kahabka** mit konstanten 6,8er Rundenzeiten aufhorchen. Eine solche Speed würde deutlich über dem von Ortmann vorgelegten Wert liegen, wenn sie durchgehalten würde...

**Matthias Parke** ging's etwas sachter an und ließ mit konstante 7,1er Zeiten auf eine Ausdauertaktik schließen. **Thomas Spicker** erlitt gleich im ersten Turn einen Abflug, angesichts des extrem hohen Niveaus der Gegner ohne Abflug ist damit schon eine Siegchance verbaut.

Im zweiten Turn kann Thorsten seine Führung halten, allerdings „nuuuur“ noch mit 7,0er Zeiten, wovon so mancher träumt. Bereits im 3. Turn gelingt es Parke, auf Kahabka aufzuschließen, jedoch ohne ihm die Führung streitig machen zu können.

Obwohl im 4. Turn die Rundenzeiten einbrechen, kann Thorsten selbst auf der langsamen Spur 2 seinen Vorsprung von einer Runde noch verteidigen, am Ende ist Parke aber dann doch in der gleichen Runde.

Während **Patrick Brau** und **Uli Hütwohl** unauffällig ihr fehlerfreies Rennen bravourös absolvieren, läuft's für **Patrick Studer** nicht ganz so gut, immerhin stehen bei ihm am Ende aber doch noch ordentliche 195,14 Runden auf der Habenseite.

Kurzum, in den beiden letzten Turns sollte die Entscheidung zwischen den beiden Gruppenstärksten fallen. Parke ist nun doch etwas schneller, es gelingt ihm, am fair agierenden Thorsten vorbeizukommen und mit 0,14 Runden Vorsprung den Gruppensieg einzuheimen:

Matthias Parke:	200,25 Runden
Thorsten Kahabka:	200,11 Runden
Uli Hütwohl:	198,69 Runden
Patrick Brau:	198,65 Runden
Patrick Studer:	195,14 Runden
Thomas Spicker:	194,89 Runden

### **...und das große Finale:**

Der 1. Turn beginnt bei **Uwe Schöler**, der mit einem Porsche 917 PA unterwegs ist, mit einem Reglerproblem. Er verliert kostbare Runden auf die Führenden **Frank Hermes** mit einem McLaren M8, **Dieter Sommer** mit einem Porsche 906, **Dieter Jens** mit einem Lotus 19 V8, **Patrick Fischer**, der mit einem Porsche 908/3 und **Onno Tiemens** mit einem Ferrari 312P Spider. Dieter J. und Frank liefern sich ein heißes Duell.

Der 2. Turn geht es mit dem Duell zwischen Dieter J. und Frank weiter. Die beiden kämpfen um die Positionen 2 und 3. Dieter Sommer führt die Gruppe an. Im 3. Turn bekommt Patrick Fischer Probleme und verliert drei Runden auf die Führenden. Im 4. und 5. Turn gibt es wenig interessantes, das Rennen wird sehr fehlerarm ausgetragen, wodurch sich ausgezeichnete Rundenzahlen ergeben, die die derzeitige Spitze der DSC-Szene ausweisen:

Dieter Sommer:	202,65 Runden
Frank Hermes:	202,01 Runden
Dieter Jens:	200,38 Runden
Onno Tiemens:	198,34 Runden
Patrick Fischer:	195,36 Runden.
Uwe Schöler:	190,40 Runden

Die Katze ist im Sack, die ersten 10 der CanAm und Prototypenklasse unter Berücksichtigung der Concourse:

1. Dieter Sommer:	202,65 Runden
-------------------	---------------

2. Frank Hermes:	202,01 Runden
3. Dieter Jens:	200,38 Runden
4. Matthias Parke:	200,25 Runden
5. Thorsten Kahabka:	200,11 Runden
6. Alexander Ortmann:	201,26 Runden
7. Onno Tiemens:	198,34 Runden
8. Uli Hütwohl:	198,69 Runden
9. Stephan Eder:	197,96 Runden
10. Günther Benecke:	197,17 Runden

Das Tagesgesamtergebnis der ersten 10 Fahrer fällt dann etwas kurios aus, da es mehrere gleiche Punktzahlen gibt:

1.	Frank Hermes:	137 Punkte
2.	Dieter Sommer:	130 Punkte
3.	Dieter Jens:	122 Punkte
4.	Matthias Parke, Onno Tiemens:	119 Punkte
6.	Patrick Fischer	116 Punkte
7.	Uli Hütwohl:	114,5 Punkte
8.	Thorsten Kahabka	114 Punkte
9.	Patrick Studer, Thomas Spicker, Patrick Brau	103 Punkte

### **...und am Ende der Saison:**

Dieter Jens kann sich über einen erneuten Sieg der DSC-Mitte freuen, Thorsten Kahabka kann als zweiter beruhigt seiner kleinen Tochter unter die Augen treten: Und Papa? Hast Du nun einen Pokal gewonnen? Stephan Eder freut sich ebenfalls über seinen dritten Platz.

Den DSC-Cup gewinnt dieses Jahr Frank Hermes, der auch schon die DSC-West für sich entscheiden konnte. Zweiter ist Matthias Parke, Dieter Sommer freut sich ungemein über seinen dritten Platz.

### **...und am Ende des Berichtes**

bleibt es nur, allen denen zu Danken, die aktiv an der Umsetzung der Rennserien mitgewirkt haben. Es sind derer so viele, dass eine sicherlich verdiente Erwähnung den Rennbericht endgültig sprengen würde.

Die Scuderia Siegen dankt ihren Gästen und freut sich auf ihr Wiederkehren!