

DSC-Euregio zu Gast auf Jürgen Landsbergs Spa-Bahn Die Party ist gerettet ...

... doch wer wissen möchte, was dies mit dem Rennen am letzten Samstag in Swisttal zu tun hat, muss sich noch ein wenig gedulden und weiterlesen 😊.

Vom Trainingsfreitag kann ich nur wenig berichten, da ich selbst nicht anwesend sein konnte. Wie Jürgen mir aber am Samstag berichtete, war das Interesse ganz beachtlich. Schade, dass ich nicht an der leckeren Freitag-Currywurst-Pommes-Schranke teilhaben konnte.



Slotracing vom Feinsten

Im Vorfeld der Veranstaltung hatten sich mit Michael Knippschild und Alex Fuchs zwei DSCler aus anderen Regionen angemeldet. Damit wurde der von Matthias Parke immer wieder laut geäußerte Wunsch aus der eigenen Region hinaus andere DSC-Regionen zu besuchen mit Leben gefüllt. Wie aufschlussreich dies ist, sieht man an den Gesprächen mit Michael Knippschild. So erfuhr man von Michael, dass ein kleiner Kreis im Westen aktuell noch dabei ist, für 2013 DSC-West-Läufe zu organisieren. Dabei wird man sich aber räumlich auf die Gegend Bestwig-Soest (ggfs. Bergneustadt) konzentrieren. Grund hierfür ist, dass die potenziellen Teilnehmer mittlerweile aus dieser Region kommen. Da sieht man wieder einmal, welche neue Bedeutung ein Werbeslogan der 1980er haben kann.

„West goes East“

Mittlerweile ist das ehemalige Kerngebiet des Westens (Ruhrpott) personell zur DSC-Diaspora geworden.

Aber nun zurück zum eigentlichen Renntag. Insgesamt waren wir 13 Starter. Im Vorfeld gab es aus dem einen oder anderen Grund Absagen. So waren Ronald Eidecker (Krankheitsfall in der Familie), Rob Worms (Examensvorbereitung), Michael Dietze und Jürgen Gerads (Spa-Classic?), Markus Schneider (noch immer lädiert) und Cederic Munten (Schulveranstaltung) leider nicht mit von der Partie. Gefahren wurde folglich mit einer 6er und mit einer 7er Gruppe. Diese Saison nunmehr die

Regel wurden die Gruppen in beiden Klassen anhand der Ergebnisse eines einminütigen Qualifyings auf Spur 4 gebildet. Gerade in Klasse 1 macht dies m.E. viel Sinn, da die eingesetzten Autos z.T. doch aus ganz anderen Performanceklassen kommen.



Relaxes Miteinander

So hatte im Vorfeld Uwe Drevermann noch angekündigt, einen Tourenwagen einzusetzen. Doch sein auserkorener Mini war ihm dann doch nicht spurtreu genug, um ihn im Rennen einzusetzen. Uwe wählte lieber eins seiner Historic-Challenge-Autos. Lister Jaguar mit fetten aber nur 9mm breiten Reifen. Ein echter High-Performer! 😊 Somit blieb ich dann mit meinem Alfa Romeo GTAj (Vorbild: Giancarlo Casati Imola 1970) leider der einzige Tourenwagenfahrer. Eigentlich wollte ich ja – der Bahn entsprechend – einen Gruppe 1 Camaro einsetzen, wie er 1971 von dem Damen-Duo Marie-Claude Beaumont / Gabriel König bei den 24h von Spa eingesetzt wurde. Rechtzeitig fertig wurde der Wagen.



Beaumont/König 24h Spa 1971

Doch ein klitzekleines technisches Malheur, welches ich jetzt nicht detailliert erörtern möchte, hinderte mich den Wagen für das Rennen abzustimmen. Da out-of-the-box nicht funktionierte musste halt der Alfa ran.



Casati Imola 1970

Zu den Rennen möchte ich eigentlich nicht viel sagen. Die dabei waren, haben sie eh live miterlebt. Die anderen möchte ich – ob ihrer verpassten Chance – nicht allzu sehr wehmütig machen 😊. Aber auf einen Lauf muss ich dann doch näher eingehen. Auch wenn es sonst nicht meine Art ist, über die ganz schnellen Jungs allzu viele Worte zu verlieren, hat mich das Klasse 2 Rennen von Rudi Munten (Lola T290), Thomas Spicker (Porsche 917PA), Hanko Völkel (Porsche 917K), Michael Knippschild (Porsche 908/3), Uwe Drevermann (McLaren M6A) und Ralf Braun (Lola T290) doch so fasziniert, dass ich einmal eine Ausnahme machen will. Von Beginn an legte Thomas los als gäbe es kein Morgen mehr. Brachial flog sein 917PA um den Kurs. Rudi, unser Seriensieger, – zugegebenermaßen auf der langsamen Spur 1 – fiel schnell Teilstrich um Teilstrich zurück. Ganz flott dabei auch Uwes McLaren und klamm und heimlich Hanko mit dem unauffällig weißen 917K. Denn bereits im zweiten Turn – als Thomas auf die langsame Spur 1 musste – ging Hanko in Führung. Im dritten Turn ging es dann zwischen den Dreien Kopf an Kopf weiter und erst im vierten und fünften Turn konnte Hanko wieder eindeutig die Führung zurückerobern. Ab dem fünften Turn war Thomas im Fight um den Klassensieg draußen. Die Reifen seines PA bauten dramatisch ab. Erst im letzten Turn kam dann Rudi doch noch einmal an Hanko vorbei, da letzterer nun noch die langsame Spur 1 fahren musste. Und nur eine halbe Runde hinter Rudi war Hanko dann Platz 2 sicher. Wahnsinn!!!

Die Ergebnisse waren dann schnell ermittelt und verkündet. Noch ein paar organisatorische Dinge und dann die obligatorische Wahl zum Best of Show. Hier war nun klar Alex Fuchs Moment für den großen Auftritt gekommen. Sein Matra Langheck, mit dem er sich beim Qualifying noch verzockt hatte, wurde eindeutig zum Sieger gewählt.



Alex Matra – Best of Show

Somit war ohne Hast aber schon mit Blick auf einen geregelten und zügigen Ablauf ein schöner Renntag um ca. 18.15h zu Ende. Für alle genügend Zeit zu dem FINALE Zuhause zu sein. Zu dieser Zeit wusste ich noch nicht, dass der Tag noch ein zweites Highlight für mich bereit halten würde 😊.



Der Chef hat gute Laune

Unser aller Dank für die erfahrene Gastfreundschaft geht selbstverständlich an Jürgen Landsberg und Kerstin, die sich die beiden Tage um uns aller bestens gekümmert haben.

Wir sehen uns dann zum Saisonabschluss am

06. Juli 2013

in Urmond zur Party.

Und so schließt sich der Kreis. Jürgen hat uns ein Fässchen dafür mitgegeben.



Bis dann

Liebe Grüße

Kai