WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 151 -

17. März 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . der Rennbetrieb im Kernwesten umfasste am zurückliegenden Wochenende lediglich das DTM Finale in Wuppertal. Allerdings waren etliche Westler darüber hinaus auf Achse: nach Norden zum DSC-Cup in Neumünster und nach Südwesten zum SLP Auftakt in Trier . . .
Am kommenden (Oster-)Wochenende geht nur die LM'75 in Siegen an den Start. Eine Woche später - zum Ende der Osterferien - fahren der NASCAR Winston Cup (in Duisburg Buchholz) und der SLP-Cup West (in Alsdorf) ihre Auftaktveranstaltungen . . .

Die Nr. 151 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet durch Andreas Päppinghaus vom DTM Finale und durch den Schleichenden vom SLP Start. Eine Kurzinfo gibt's zum SLP-Cup West, dessen (zweite) Anmeldephase für den Lauf in Alsdorf am Mittwoch beginnt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DTM
  6. Lauf am 15. März 2008 in Wuppertal
- SLP
  1. Lauf am 14./15. März 2008 in Trier
- SLP-Cup
  1. Lauf am 29. März 2008 in Alsdorf

DTM

6. Lauf am 15. März 2008 in Wuppertal

geschrieben von Andreas

DTM *im Westen*

Eine Saison geht zu Ende. Nach 6 gemütlichen und entspannten Rennen ist eine weitere Saison der DTM zu Ende gegangen. Mit durchschnittlich 14 Starten blieb es immer im überschaubaren Rahmen. Die Wuppertaler konnten den Heimvorteil zum größten Teil für sich ausnutzen. Leider haben technische Defekte den Ein oder Anderen zwangsweise ausgebremst.

Training

Das Freitagstraining wurde nur von wenigen Fahrern genutzt. Liegt es an der Entfernung, oder kennen die Teilnehmer die Bahn im Heaven schon so gut? Der Samstagmorgen bot aber noch ausreichend Gelegenheit, um die DTM Boliden abzustimmen.
Im Laufe des Morgens schlugen dann auch die Teilnehmer, einer nach den anderen, im Heaven auf. Bis kurz vor dem Rennen wurde ununterbrochen trainiert.

Abnahme

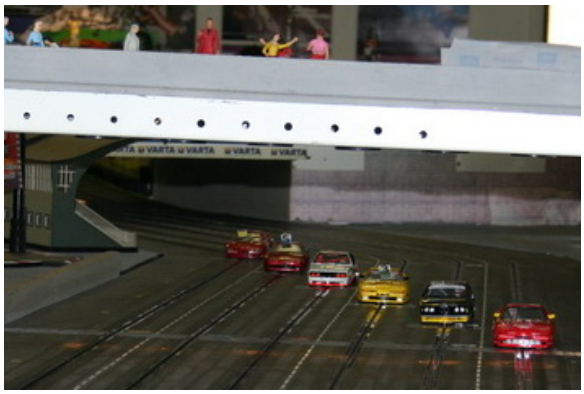
Gegen 11:00 Uhr ging es dann mit der technischen Abnahme los. 14 Teilnehmer = 28 Autos. Thorsten Hesse wurde dabei von Jan Päppinghaus unterstützt. Fast alle Fahrer hatten ihre Autos gewissenhaft vorbereitet. Sehr gut! ☺☺

Mittagspause

Der hervorragenden Versorgung mit Essen und Trinken durch Elke Wagner und Heike Hesse konnte keiner widerstehen. Deshalb hieß es vor dem Rennen erst einmal: Wir haben Hunger!

Rennen alte DTM

Pünktlich um 13:00 schickte Werner Bolz - DANKE für die Rennleitung - dann die erste Startgruppe der alten DTM ins Rennen:
Andre Brocke, Günter Grabow, Jan Päppinghaus, Dennis Grabow, Martin Kranefuß, Thorsten Hesse und Marcel Wondel.



Bestzeiten zwischen 8,196 und 9,442 Sekunden wurden in den Asphalt gebrannt. Mit 127,72 Runden zeigte Marcel den anderen Teilnehmern wo es lang geht. Leider konnte Marcel Wondel nicht gewertet werden, weil er bisher an keinem weiteren Rennen teilgenommen hat. (siehe Reglement).

Müssen die alle bei mir stehen bleiben?

Um 13:40 durfte dann auch der Rest des Fahrerfeldes die Helme aufziehen, Gurte anlegen und zeigen was aus ihren Rennboliden herauszuholen ist. Christian Schnitzler, Dennis Hesse, Klaus Schnitzler, Michael Moes, Andreas Rehm, Andreas Päppinghaus und Manuela Schnitzler machten sich auf, um die Rundenzahl von 127,72 zu knacken.

Wäre, ja wäre da nicht die verflixte Technik. Im Laufe der Saison gab es eigentlich keine nennenswerten Ausfälle. Aber nach Murphys Gesetz…..
… und so kam, was kommen musste. Der Toyota Supra von Christian Schnitzler machte schon im zweiten Turn Probleme und musste zur Reparatur an die Box. Die letzen 3 Turns versuchte Christian noch wieder ein paar Runden gutzumachen, aber die Rundenzeiten vom Anfang waren nicht mehr zu erreichen. Auch

Andreas Päppinghaus blieb vom Pech nicht verschont. Die ganze Saison ohne Probleme gefahren, sollte es ausgerechnet beim finalen Heimrennen ein gelöstes Motorritzel sein, welches einige Plätze gekostet hat. Im letzten Turn schied Andreas P. somit wegen eines technischen Defektes aus. That´s Racing. ;-)

Wertungsergebnis alte DTM:

#	Name	Runden
1.	Jan Päppinghaus	126,43
2.	Thorsten Hesse	122,69
3.	Dennis Hesse	120,25
4.	Klaus Schnitzler	118,45
5.	Andreas Rehm	118,35
6.	Manuela Schnitzler	115,74
7.	G. Grabow	112,66
8.	Dennis Grabow	112,34
9.	Michael Moes	110,67
10.	Andre Brocke	107,72
11.	Martin Kranefuß	103,44
12.	Andreas Päppinghaus	103,14
13.	Christian Schnitzler	79,35

Kaffeepause (oder Kuchenpause?)

Elke kann es einfach nicht lassen. ;-)
Es gab einmal mehr leckeren Kuchen. Somit war schon wieder Pause angesagt.

Rennen neue DTM

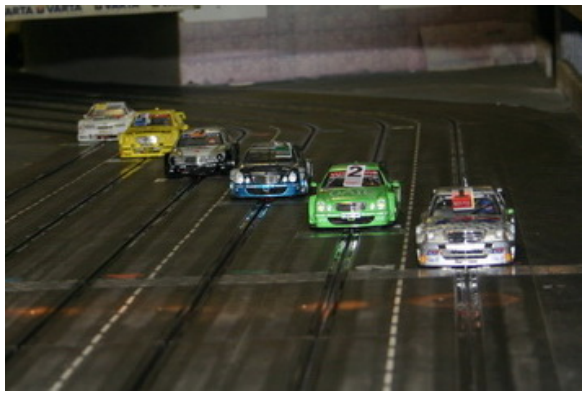
The Show must go on. Also rief Werner Bolz wieder zum Rennen. Jetzt war die neue DTM mit den Autos ab dem Baujahr 1992 an der Reihe.

Gegen 14:30 ging es wieder los. Die Startaufstellung ergab sich jetzt aus dem Zieleinlauf vom dem Rennen der alten DTM.
Startgruppe B begann. Günter Grabow, Dennis Grabow, Michael Moes, Andre Brocke, Martin Kranefuß, Andreas Päppinghaus und Christian Schnitzler. Doch auch hier sollte der Fehlerteufel wieder mitfahren. ☹☹

Im letzten Turn schlug er wieder bei Christian Schnitzler zu. Nach 7 Runden schied er mit seinem Mercedes CLK aus. Auch bei Andreas P. lief nicht alles glatt. Der Opel Astra hatte Getriebeprobleme welche wertvolle Runden kosteten. Haben die zwei sich abgesprochen? ☺

Nach einigen Abflügen und Terrorphasen stand nach 7 x 5 Minuten ein Zwischenstand fest. 193,01 Runden mit 8,788 Sekunden Bestzeit.

Um 15:40 hieß es dann für die letzte Startgruppe: „Gentlemen start your engines.“ Startgruppe A bestand aus Marcel Wondel, Jan Päppinghaus, Thorsten Hesse, Dennis Hesse, Klaus Schnitzler, Andreas Rehm und Manuela Schnitzler.



Zum Glück gab es dieses Mal keine technischen Probleme. Somit wurden dann auch 215,53 Runden bei einer Bestzeit von 8,004 Sekunden erreicht. Leider konnte Marcel Wondel auch hier nicht gewertet werden. (s.o.)
Somit sah der Zieleinlauf nach Wertung wie folgt aus:

Platz	Name	Runden
1.	Jan Päppinghaus	208,36
2.	Thorsten Hesse	206,07
3.	Dennis Hesse	205,12
4.	Manuela Schnitzler	203,14
5.	Klaus Schnitzler	201,10
6.	Andreas Rehm	196,27
7.	G. Grabow	193,01
8.	Andre Brocke	191,45
9.	Michael Moes	190,83
10.	Andreas Päppinghaus	189,47
11.	Dennis Grabow	187,60
12.	Christian Schnitzler	187,00
13.	Martin Kranefuß	171,46

Schluss

Nach 6 Rennen steht jetzt endlich das Gesamtergebnis nach Punkten und Abzug von 2 Streichern fest. (Das Ergebnis wurde aus der Addition der Punkte der alten und neuen DTM Rennen ermittelt. Erst im Gesamtergebnis wurden dann die 2 Streicher abgezogen.)

Platz	Name	Punkte
1.	Christian Schnitzler	800,00
2.	Dennis Hesse	766,40
3.	Manuela Schnitzler	764,43
4.	Klaus Schnitzler	763,42
5.	Andre Brocke	759,18
6.	Jan Päppinghaus	758,50
7.	Thorsten Hesse	755,45
8.	Andreas Rehm	755,38
9.	Michael Moes	750,47
10.	G. Grabow	739,70
11.	Dennis Grabow	731,32
12.	Andreas Päppinghaus	702,16
13.	Martin Kranefuß	690,24
14.	Michael Rettler	544,61
15.	Rolf Riese	195,59
16.	Ingo Vorberg	195,39
17.	Andreas Höne	188,72
18.	Patric Wagner	180,38
19.	Christian Grüttner	178,05
20.	Hans Quadt	97,50
21.	Roger Schemmel	97,17
22.	Frank Ohlig	95,16
23.	Karsten Koppelberg	94,11
24.	Detlef Petzel	93,62
25.	Remo	92,89
26.	Roy Sprenger	91,17
27.	Christian Spies	90,08
28.	Dennis Kranefuß	86,14
29.	Wolfgang Schumacher	80,95

Christian Schnitzler hat die diesjährige DTM gewonnen. Dennis Hesse hat sich dann noch den 2. Platz hart erkämpft. Klaus Schnitzler musste sich, bedingt durch die Streicher, von seiner Frau Manuela ganz knapp geschlagen geben. Somit ging der 3. Platz an Manuela.

This ist the end

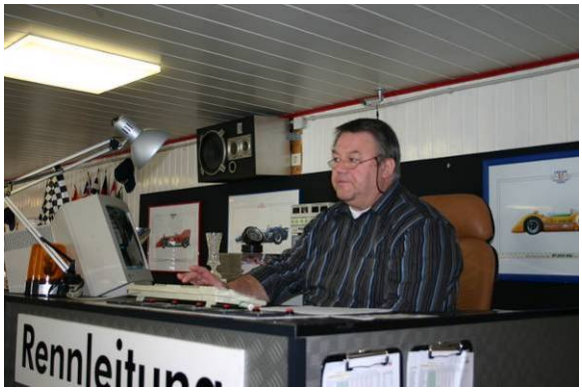
Andreas Päppinghaus gab vor der Siegerehrung noch einen kurzen Ausblick auf die nächste Saison der DTM. Dazu mehr weiter unten.

Zur Siegerehrung gab es – statt Pokale – die mittlerweile sehr beliebten 1:43er Modellautos auf Sockel montiert. Logischerweise durften die Sachpreise nicht fehlen. Für die Wertungs-Teilnehmer gab es Fahrwerke oder Bausätze.

Die Sieger der DTM-Meisterschaft 2007/2008

Fast schon Tradition im Heaven ist die Wahl des schönsten Autos. Dieser Preis ging an Christian Schnitzler für seinen sehr schönen Mercedes CLK im D2 Design.

Ein besonderer Dank geht an die Gastgeber vom „Slot Car Heaven“ Michael und Elke Wagner, an die helfende Hände von Heike Hesse und natürlich an die Rennleitung Werner Bolz.



Ausblick auf die nächste Saison

Änderungen im Reglement:

- Reifendurchmesser vorne und hinten gleich alte DTM – 24 mm, neue DTM – 25 mm*
  *Auch hierzu gibt es Ausnahmen - siehe Reglement.
- **Blau durchgefärbtes neues** Reifenmaterial der neuen Mischung ist jetzt vorgeschrieben.
- Zur Förderung von wenig gefahrenen DTM-Autos gibt es beim Gewicht eine Ausnahme: Mindestens 180g komplett. Hierzu gehören: BMW M3 (E30), Mercedes 190 E (auch EVO I + II), Alfa Romeo 155 (auch V6Ti).
- Die Handicap-Regelung mit den Auflastungsgewichten entfällt.
- In der alten DTM darf auch der Jaguar XJS wieder gefahren werden.
- Die Punktewertung findet jetzt analog zur C/West statt.
- Es werden zusätzlich bis zu 10 Zusatzpunkte für die Optik und Ausstattung gegeben. Ähnlich wie in der Gruppe 2 4 5.

Alle genauen Details sind in kürze im neuen Reglement nachzulesen.

Die neuen Renntermine:

1. So 19.10.2008 Carrera-Freunde Schwerte
2. Sa 15.11.2008 SRC Köln
3. So 07.12.2008 Raceway Witten
4. So 11.01.2009 Rennpiste Duisburg
5. Sa 07.02.2009 Slotpoint Herzebrock
6. Sa 14.03.2009 Slot Car Heaven, Wuppertal

Die Rennserie besteht wieder aus 6 Einzelläufen, aber mit nur EINEM Streichresultat.

Das erste Rennen der nächsten Saison (2008/2009) findet am Sonntag, den 19. Oktober 2008 bei den Carrera-Freunden Schwerte statt.

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der Homepage der DTM bzw. hier:
Rennserien West / DTM

SLP

1. Lauf am 14./15. März 2008 in Trier

Mit den 12h von Trier ging der Slot Langstrecken Pokal (SLP) am vergangenen Samstag in seine fünfte Saison. Dreizehn eingeschriebene Teams sowie drei Gastteams nahmen der altbekannten Trierer Kurs für insgesamt je 3 Stunden Fahrzeit unter die Räder . . .

Kompakt . . .

- **16 Teams mit 49 Fahrern zum SLP Auftakt in Trier am Start . . .**
- **hoch spannende Positionskämpfe über drei Stunden Racing . . .**
- **„No Limits“ überdeutlich vorn . . .**
- **„Jägerteam“ und „Plastikquäler“ rangeln bis zum Schluss um P2 . . .**
- **„Highway Star“ nach technischen Problemen nur auf P4 . . .**
- **„BS Power-Sports“ und „KIK“ fighten ebenso heftig um P5 . . .**
- **„WW-Racing“ nach schlechtem Start noch auf P8 . . .**

Strecke . . .

Adresse
Renncenter Trier
54290 Trier

Url
www.renn-center-trier.de

Strecke
6-spurig, Holzbahn, 48,53m lang

Vorgeplänkel . . .

Der Serienauftakt geht seit Bestehen des SLP immer in Trier über die Bühne. Zum fünften Mal stellt sich die Frage, ob die „Festung Trier“ von externen SLP Teams zu erobern sein wird. Bei den bisherigen vier Veranstaltungen gab es gegen die starken Heimteams außer Erfahrungen wenig zu holen - TST Austria (2004) und Plastikquäler (2005) schafften je einmal einen dritten Rang. Ansonsten hatten die Auswärtigen gegen die überwiegend mit Heimascaris besetzten „No Limits“, „Dr.Slot“ und „Jäger“ immer wieder das Nachsehen . . .

Der Vorbericht wies „No Limits“ aus hohe Favoriten für die 5. Ausgabe aus - und räumte den völlig neu besetzten „Dr.Slot“ und dem „Jäger Team“ gute Chancen auf das Treppchen ein. Von den Externen sollten „Highway Star“ und „Plastikquäler“ mitmischen können. Damit war die Liste der Kandidaten auf die Top Positionen vollständig . . .

„No Limits“ at all . . . !?

Erstmalig sollte die Fahrzeit mit der des Vorjahres direkt vergleichbar sein - nämlich zwei Durchgänge á 6*15 Minuten. Somit durfte erstmalig auch über die Schlagzahl spekuliert werden . . . ☺☺

Werfen wir aber zuvor noch einen Blick auf das Resultat aus dem Vorjahr:

1. Dr. Slot 1.213,50
2. No Limits..... 1.211,99
3. Jäger-Team 1.207,92
4. Plastikquäler 1.197,67
5. BS-PowerSports 1.188,97
6. Highway Star..... 1.168,49
7. Spätzles Power 1.167,88
8. Slottec..... 1.151,37
9. WW-Racing..... 1.146,12
10. KIK Racing 1.145,47

Bestwert waren in 2007 fast genau 608 Runden pro Durchgang - erzielt von „No Limits“ im hart umkämpften Schlussdurchgang. Vor einem Jahr musste also eine 100er Schlagzahl umgesetzt werden, um ansatzweise in der Spitze mitmischen zu können. Ganz vorn waren dann eher 101 Runden/Spur angesagt. Und für die Top 10 reichten im Vorjahr etwa 96 Runden pro Spur . . .

Die SLP Slotcars sind seit dem März 2007 nicht wirklich langsamer geworden. Die Rundenzeiten im Vorfeld ließen vielmehr eine leichte Steigerung der Schlagzahl erwarten.

Ergo gehen wir von zumindest 102 Runden aus - wenn die Rahmenbedingungen passen, sollten eventuell auch 103 Runden möglich sein . . .
Für den Sieg müssten folglich 1.225 bis 1.230 Runden abgespult werden. Schauen wir im Folgenden einmal, ob (und wie) dies möglich war . . . ☺☺

Vorbereitung . . .

Das SLP Rennen in Trier weist eine Besonderheit auf: Im Vorfeld gibt es keinen offiziellen **Trainingstag**, wie dies für alle anderen Strecken der Fall ist. In diesem Jahr wurden die Teams sogar diesbezüglich befragt - „kein Bedarf“ lautete unisono die Antwort. Man schaut halt im Laufe des Jahres ab und zu einmal Abends in Trier vorbei - egal, wie groß die Entfernung in Kilometern ist. Das muss zur Vorbereitung reichen . . . ☺☺

Werfen wir ferner vorab einen Blick auf die Technik. Bezüglich der **Karosserien** ist Trier traditionell “Jaguar-Land”. Im Vorjahr wurden nur je ein Nissan R89C und ein Sauber C9 gesichtet. Heuer nahm der Anteil an Nissan R89C deutlich zu: Insgesamt 6 dieser Fahrzeuge waren am Start - das restliche Feld setzte weiterhin auf Katzen . . .

Nissan Anteil wächst - Katzen immer noch in der Mehrheit . . .

Der Autor vermutete eher „Stillstand“ an der Chassis front. Man setzte auf die bewährten Eigenbauten. Jedoch hatte Peter Oberbillig für „No Limits“ gewerkelt und „Dr. Slot“ schwamm gegen den Trend: Alfons Bartelmes brachte eine „Geheimwaffe“ an den Start – ein modifiziertes Plafit S24 SLP . . .

Das **Training** begann in Trier offiziell bereits am Donnerstag Abend und wurde am Freitag Nachmittag fortgesetzt. Die meisten Teams waren um 14:00h bereits vollzählig versammelt. Der strikt reglementierte Fahrplan, in welchen einzelnen Teams feste Zeiten zugewiesen wurden, sorgte für einen überaus ruhigen Ablauf. Der Fahrplan wurde am gesamten Freitag eingehalten - letztlich begann die Quali sogar eine Viertelstunde vor Plan !!

Ab 21:00 Uhr war am Freitag die **Motorenausgabe** angesagt. Auch dies ging (für nur 16 Fahrzeuge !!) flott über die Bühne. Nach dem dreiminütigen Einrollen ergaben sich keinerlei Beschwerden, sodass es nahtlos weiter ging . . . ☺

Die dritte, hilfreiche Hand beim Motoreinbau . .

Die **technische Abnahme** lag wie immer in Händen von Peter Oberbillig und Joachim Welsch. Als Verstärkung stieß noch Björn Skottke dazu, dem die Synchronisation mit dem Norden am Herzen lag. Da auch hier kein Stressprogramm drohte, herrschte eine recht gelassene Stimmung vor, welche jedoch nicht auf die Qualität der geleisteten Arbeit durchschlug: „Mittelrhein“ und „Slottec“ mussten gründlich nacharbeiten - andere Kleinigkeiten wurden gleichfalls aufgedeckt. Für den Autor immer wieder irritierend: Im SLP scheint ein

akuter und zugleich latenter Mangel am Rücklichtern zu herrschen . . . ☺

„Men at work“ - die technische Abnahme . . .

Quali . . .

Gefahren wurde die Spur 5 - die schnellste Rundenzeit zählte. Wirkliche Überraschungen blieben aus - én detail sorgten einige Resultate aber schon für Stirnrunzeln. Zuerst der Blick auf die Tabelle:

Team	Fahrer	Zeit
No Limits	Alex Ortmann	8,583s
PQ	Ralph Seif	8,639s
Jäger	Joachim Welsch	8,677s
Highway Star	Markus Fessler	8,709s
Dr. Slot	Martin Bartelmes	8,749s
KIK	Christian Eckel	8,757s
BS PowerSports	Michael Ulbrich	8,786s
Slottec	Peter Höhne	8,885s
Mittelrhein	Peter Juchem	8,893s
Paradise	Mark Kiefer	8,923s
Optimist	Thomas Krieger	8,949s
WW	Stephan Bolz	8,977s
Lickers		9,000s
NightLife		9,037s
Austria		9,089s
SG Stern	Rainer Baudach	9,176s

„SG Stern“ am Tabellenende war schon der Erwähnung wert - und auch „WW“ rettete sich nur so eben in die mittlere Startgruppe. „Slottec“ hätte man in der schnellsten Gruppe gesehen und auch „Paradise“ mit einem Trier-Spezialisten weiter vorn . . . !? !?
Aber alle trösteten sich mit dem Gedanken, dass am Samstag noch 3 Stunden Rennbetrieb blieben, um falsche Eindrücke wieder gerade zu rücken . . . ☺☺

Racing . . .

Kommen wir zum Racing - und zwar gemäß Rennresultat nach zwei Durchgängen á 6*15 Minuten. In Summe also exakt 3 Stunden Fahrzeit pro Team . . .
Gestartet wurde um 9:00 Uhr Früh. Im Ziel war man etwa gegen 21:00 Uhr (der Notstromschalter zickte ein Mal, sodass im 2. Durchgang für die schnellste Startgruppe eine Spur wiederholt werden musste) . . .

16. Racing Team Optimist **1.145,40 Runden**
582,56 Rd. (P13) / 562,84 Rd. (P16)

Der erste Durchgang ging für die „Optimisten“ im Team von Thomas Krieger noch halbwegs glatt, wobei die erzielte Rundenzahl nicht wirklich happy stimmte.

Im zweiten Umlauf wurde man in einen schweren Crash verwickelt, in Folge dessen (zumindest) eine Felge völlig defekt war. Die Instandsetzung dauerte - und verhagelte ein besseres Ergebnis in der zweiten Halbzeit (man war bis dato zumindest 3 Runden mehr gefahren als zuvor) . . .

15. Austria **1.146,08 Runden**
573,53 Rd. (P16) / 572,55 Rd. (P14)

Die gut gelaunten Österreicher kamen nie richtig in Tritt in diesem Jahr. Das Einsatzauto hatte zuvor auf heimischem Geläufe gute Resultate gezeigt, vermochte allerdings in Trier nicht wirklich zu glänzen.

Nach zwei ausgeglichenen Durchgängen war am Ende nur Rang 15 drin.

14. slotters-paradise **1.149,96 Runden**
579,97 Rd. (P15) / 569,99 Rd. (P15)

Die Jungs von „Paradise“ mussten den Senior Peter Mittelstaedt zu einem anderen 12h Rennen gehen lassen: Joest nahm am Klassiker in Sebring teil. Somit schaute man sich nach Ersatz um, fand diesen im ex-„Jäger“ Mark Kiefer und rutschte somit beinahe in den Geheimfavoritenstatus ☺ Als Ausgleich für die temporäre Verstärkung fehlte dem neuen Fahrer Stefan Piendl das Training in Trier.

In Quali und Rennen rannte das Einsatzauto nicht wirklich gut, wie Mark Kiefer auf den Spuren 1 und 2 nachwies. Das Ergebnis nach dem 1. Durchgang war noch leidlich.

Im zweiten Umlauf kamen gegen Ende noch technische Probleme bei der Stromauf-

nahme hinzu, welche sich nicht lokalisieren ließen - weder Schleiferrichten noch Reglertausch brachten Abhilfe. Das kostete so rund ein Dutzend Runden und in der Gesamtwertung mutmaßlich zwei Ränge . . .

13. SG Stern **1.157,18 Runden**
593,12 Rd. (P9) / 594,06 Rd. (P9)

Eigentlich kamen die Jungs mit dem guten Stern einigermaßen heil durch's Rennen. Von schweren Defekten blieb man verschont, was am Samstag schon etwa heißen sollte. Allerdings schepperte es verschiedentlich vernehmlich - und irgendwann / irgendwo scheint ein wenig Material auf der Strecke geblieben zu sein . . . ☹

Die insgesamt erzielte Anzahl von 1.187,18 Runden hätte für Platz 10 in der Gesamtwertung gereicht - mit ein paar Runden mehr auf Spur 5 und 6 hätte man noch Dr. Slot eingeatmet. Die technische Nachkontrolle ergab allerdings ein Untergewicht, sodass 30 Strafrunden fällig wurden und sich das Team auf P13 wieder fand . . . ☹

Die zweite Startgruppe kurz vor ihrem „High Noon" . . .

12. Slottec **1.157,88 Runden**
580,00 Rd. (P14) / 577,88 Rd. (P13)

Nach dem Höherlegen des Slotcars während der technischen Abnahme fehlte den Jungs aus dem Trierer Umfeld einfach der Speed. In der zweiten Hälfte des ersten Durchgangs ging erstmalig der Heckflügel verschütt - die vom Reglement geforderte Instandsetzung kostete einige Runden. Dieses Problem sollte auch im zweiten Umlauf nochmals auftreten . . .

Grundsätzlich kam scheinbar zu wenig „Saft" am Slottec Fahrzeug an. Der Leitkiel war halt mit höher gelegt worden. Die daraus resultierenden „Richtzeiten" für die Schleifer summierten sich - und auch der Heckflügel wurde zum Dauerproblem. Ergo ein Rennen zum Abhaken für die Slottec Crew . . .

11. Slot Lickers **1.175,74 Runden**
590,13 Rd. (P11) / 585,61 Rd. (P12)

Die neue Mannschaft von Patrick Brau operierte unauffällig (bis auf die Fahreroptik ☺) , kam aber durch konstante Leistungen und vergleichsweise wenig Probleme bis auf P11 der Gesamtwertung nach vorn.

Die im Liveticker diagnostizierten Schleiferprobleme waren wohl eher Fahrerprobleme (☺☺ speziellen Gruß an „Locke" !!) - Scherz beiseite: Man musste ein Mal anhalten und ein schleifendes Kabel richten. Das kostete aber nur wenige Runden und - da Nightlife als Gastteam nicht punktete - keinesfalls eine Platzierung . . .

10. NightLife **1.176,24 Runden**
587,12 Rd. (P12) / 589,12 Rd. (P11)

Wie stellt man sich das Trierer Nachtleben vor !? Jetzt wissen wir es !! Man nehme Bob Clark und füge Vater und Sohn Krech hinzu ☺

Ok - zum Rennen ! Die Quali lief nicht prickelnd; das Rennen besser. Gestartet in der langsamsten Gruppe reichte das Ergebnis des ersten Durchgangs für die mittlere Startgruppe. Dort war man im zweiten Umlauf prima aufgehoben und konnte sich behaupten.

Der „NightLife" Bolide ging zwar ein Mal über die Bande - glücklicherweise aber ohne größere Folgen. Der Abstand nach vorn war so groß, dass ein „mehr war nicht drin" gerechtfertigt erscheint . . .

1/3 des „Trierer Nachtlebens" im Interview für's Radio . . .

9. Dr. Slot **1.189,75 Runden**
600,14 Rd. (P6) / 589,61 Rd. (P10)

Wechselbad der Gefühle für das neu formierte „Dr. Slot“ Team. Im Vorfeld ging die „Bud“ (so heißen Slotcars in Trier !) auf Basis eines Plafit Super 24 SLP gute Zeiten. Man machte in Optimismus. Im Training ging eher nichts mehr, bis ein Radsatz von PO Abhilfe schaffte. Nach der Quali stand „Dr. Slot“ in der schnellsten Startgruppe.

Dort hielt man sich auch nach dem ersten Durchgang - allerdings auf P6; der Zug an der Spitze war gründlich enteilt. In der zweiten Halbzeit ging dann der Speed verschütt - die „Bud“ lief keine Topzeiten mehr. Warum !? Das wurde bis zum Sonntag nicht geklärt.

Die nördliche Neuverpflichtung Jürgen „Felgendreher“ Stüdemann integrierte sich gut ins Team. Ein ehemaliger „Werksfahrer“ steht den Bartelmes Broth gut zu Gesicht . . . ☺☺

Die erste Startgruppe mittags gegen 13:00h – Spur 1 (unten) bis 6 (oben) . . .

8. WW-Racing **1.195,55 Runden**
591,03 Rd. (P10) / 604,52 Rd. (P5)

Der gesamte Auftakt stand für „WW“ unter keinem guten Stern. Am Donnerstag musste Stammfahrer Ingolf Weber aufgrund von Krankheit absagen - Stephan Bolz sprang dankenswerter Weise kurzfristig ein. In der vorletzten Trainingssession knallte das designierte Einsatzauto ungebremst in ein in der Kurve geparktes Fahrzeug: Grundplatte krumm. Anstelle von entscheidenden Setup Einstellungen stand Chassisrichten auf dem Programm. Die Quali stimmte ebenfalls nicht versöhnlich. Auf der ersten Spur des ersten Durchgangs wurde der „WW“ Bolide nach Abflug schließlich und endlich falsch eingesetzt und krachte mit Volldampf in die Bande. Bis zur Instandsetzung gingen mindestens 7 Runden verloren - das restliche Rennen fuhr „WW“ anschließend mit kaum noch drehender Vorderachse . . . ☹
Das klingt in etwa so, als sei das Rennen zum Abhaken gewesen. War es aber nicht !! JanS ließ sich im ersten Umlauf auf den zwei schnellen Spuren nach dem Crash 206 Runden gut schreiben - und auch Ingo Vorberg und Stephan Bolz ließen sich im Folgenden nicht lumpen, sodass man nach Ende von Durchgang Eins bereits wieder auf P10 rangierte . . .

Im zweiten Umlauf kam man ohne Probleme durch, alle Fahrer steigerten sich weiter und man erzielte somit eine deutlich bessere Rundenzahl. 604,52 Runden bedeuteten immerhin P5 in diesem Durchgang . . .

7. Mittelrhein **1.196,93 Runden**
594,08 Rd. (P8) / 602,85 Rd. (P6)

Die Sieger der SLP-Challenge 2007 mochten zur Positionsbestimmung angereist sein !? Oder auch nur, um einmal wieder so richtig Spaß zu haben !? Den Humor verlieren die Mittelrheiner auch nicht, wenn sie ablosen - am Samstag belegten sie, dass sie sogar noch lustig sind, wenn’s gut läuft ☺

Aber beginnen wir vorn: Vom addierten Gewicht der Fahrer her hätte „Mittelrhein“ das Rennen gewonnen. Anlässlich der Siegerehrung ließ Martin Bartelmes verlauten, *„etliche Teams hätten kräftig zugelegt“* - ob Martin zuvor die Badezimmerwaagen am Mittelrhein kontrollierte, ist nicht überliefert ☺

Sieger nach Bruttoregistertonnen - und dazu top Leistung im Rennen . . . ☺☺

Jedenfalls musste auch der „weiße Wal“ - Teamchef Peter Juchem - das Fahrzeug während der technischen Abnahme höher legen. Das tat dem Speed allerdings keinen Abbruch.

Die Spurwahl der Mittelrheiner war außergewöhnlich - Dirk Wolf dazu: *„Damit der Hansi (Rodenberg) nicht immer die Scheißspuren bekommt“*. Das Konzept ging voll auf - nach einem moderat gefahrenen ersten Durchgang drehten die Jungs voll auf und brachten immerhin das sechstbeste Ergebnis im 2. Umlauf zustande . . !!

6. KIK Racing **1.202,78 Runden**
602,87 Rd. (P5) / 599,91 Rd. (P8)

Der virtuelle „Nachschwärmerpreis“ für die 12h von Trier ging in diesem Jahr eindeutig an „KIK“. Man verwies die „PQ“ auf Platz 2 in dieser Wertung. Für kommende SLP Events schlägt der Autor eine wirtschaftlichere Nutzung der Hotelzimmer für dieses Team vor: Bettensharing !! Wenn andere Teams zur Bahn aufbrechen, könnte „KIK“ deren Betten weiter nutzen (vorher scheinen die Betten eh nicht gebraucht zu werden) . . . ☺

Dass derartige Energieleistungen nicht zwangsläufig auf’s Rennergebnis durchschlagen müssen, bewiesen die „KIK“ Jungs am Samstag. Die Quali und der erste Durchgang reichten für die erste Startgruppe - und erst, als man im 2. Umlauf zur Schlussattacke auf „BS“ ansetzte, begannen ein paar Zipperlein am Slotcar, welche letztlich einen soooo deutlichen Rückstand von 2¾ Runden bewirkten. Andernfalls wäre hier ein Lidschlagfinale möglich gewesen. Kompliment an die „letzten SRCler“ . . . !!

Sieger „Nachschwärmerwertung“ - hier allerdings kaum (noch) gezeichnet . . . ☺☺

5. BS-PowerSports **1.205,48 Runden**
603,61 Rd. (P4) / 601,87 Rd. (P7)

Die Nordlichter waren gut aussortiert - Michael Ulbrich eröffnete am Sonntag Früh, dass das schnellste Slotcar im Koffer blieb ☺

„Fräse“ Rübke fungierte lediglich als Physiotherapeut im Team und entließ Lukas Neumann, Björn Skottke und Michael Ulbrich physisch gut vorbereitet ins Rennen . . . ☺

Man gaste fröhlich auf, kam bestens durch und nur gegen Ende des zweiten Durchgangs ein wenig unter Druck durch „KIK“. Letztlich sprang Platz 5 (wie im Vorjahr !) heraus, was die Nordfraktion und ihren Physiotherapeuten gut gelaunt in die lange Samstag Nacht gehen ließ . . . ☺

4. Highway Star **1.211,85 Runden**
597,85 Rd. (P7) / 614,00 Rd. (P2)

Die erste Habzeit war für „Highway Star“ nicht wirklich gelungen. Schleiferprobleme spülten Bernd Bohnet und seine zwei „Aushilfen“ Markus Fessler und Dietmar Schmeer in die mittlere Startgruppe.

Was wirklich ging, zeigte man dann im zweiten Umlauf. Die Top-Ergebnisse von „Jägern“ und „PQ“ in der ersten Halbzeit wurden locker übertroffen - nur „No Limits“ lag außer Reichweite. Das stimmte sicherlich versöhnlich; auch wenn in der Addition nur der vierte Platz für „Highway Star“ übrig blieb . . .

Die schnelle Katze aus dem „Highway Star“ . . .

3. Plastikquäler **1.221,05 Runden**
612,94 Rd. (P2) / 608,11 Rd. (P4)

Für die „PQ“ ging das Rennen aus der Boxengasse los. Das „JP“ drehte frei auf der Hinterachse - ein Wunder, dass in der Quali noch alles glatt ging !! Der Schaden war schnell behoben und man tobte hinter dem Feld her. Der Infight mit den „Jägern“ blieb bis zum Ende des ersten Durchgangs spannend - und die

„PQ“ lagen nur knapp eine ¾ Runde in Front, was zur Halbzeit P2 bedeutete.

Auch im zweiten Umlauf ging das Duell mit den „Jägern“ unvermindert weiter. Jedoch brachten beide Teams nicht mehr die tollen Ergebnisse der ersten Halbzeit zustande: Die Slotcars von „PQ“ und „Jägern“ wurden sporadisch von Aussetzern auf der Geraden geplagt. Das Achszahnrad des „PQ“ Fahrzeugs machte dann im Finale noch einmal Schwierigkeiten - ob’s die Entscheidung war !? Jedenfalls fehlte am Ende in der Addition so ziemlich genau eine Runde auf die „Jäger“ und den zweiten Platz . . .

Blick hinter die Kulissen des Fotostudios - neue Definition des Begriffs „Slotkoffer“ . . . ☺☺

2. Jäger-Team **1.222,08 Runden**
612,15 Rd. (P3) / 609,93 Rd. (P3)

Die „Jäger“ auf Platz 2 . . . man war im Lager der Saarländer hoch zufrieden. Bereits im Training ließ man gegen Ende das Einsatzauto im Koffer, damit’s keinen Schaden nahm. Keine Spur von Unsicherheit !! Die Quali brachte eine solide Ausgangsposition: P3 . . .

Im Rennen ging’s so weiter. „No Limits“ fuhren auf und davon, „Highway Star“ geriet in Probleme und man blieb den „PQ“ dicht auf den Fersen, obwohl bei Joachim Welsch auf Spur 6 der Regler zickte . . .

Im zweiten Durchgang hatten die „Jäger“ etwas weniger Pech als die „PQ“. Man fuhr einen kleinen Vorsprung heraus und wurde schließlich Zweiter in einem aufregenden Slotracing Krimi . . . ☺

1. No Limits **1.238,17 Runden**
616,58 Rd. (P1) / 621,59 Rd. (P1)

Die haushohen Favoriten ließen von Beginn an keinen Zweifel, wie das Siegerteam ausschauen sollte. Zur Halbzeit lag man etwa 3,5 Runden vorn. Das sollte aber noch nicht alles sein. Der Betrachter hatte den Eindruck, dass speziell auf den Mittelspuren noch etwas ging - hier wirkte Kevin Krollmann im ersten Umlauf noch leicht zurückhaltend.

Dass letztlich auf allen Spuren noch eine Steigerung möglich sein würde, zeigten dann im zweiten Durchgang auch Peter Oberbillig und Alex Ortmann. Das Team steigerte sich um weitere 5 Runden, fuhr noch einmal 7,5 Runden Vorsprung auf die zweitplatzierten „Highway Star“ heraus und siegte überlegen mit satten 16 Runden Abstand auf die zweitplatzierten „Jäger“. Hut ab . . . !!

Die Sieger des Tages . . .

Zusammenfassung . . .

Hier nur noch einmal die offiziellen Resultate in der Übersicht (die oben im Text ausgewiesenen Werte sind dem Liveticker entnommen):

Rang	Name	Runden
1	No Limits	1.238,17
2	Jäger-Team	1.222,08
3	Plastikquäler-DoSlot	1.221,05
4	HighwayStar	1.211,85
5	BS-Power-Sports	1.205,48
6	KiK-Racing	1.202,78
7	Slot Mittelrhein	1.196,93
8	WW-Racing	1.195,55
9	Dr. Slot	1.189,75
10	NightLife	1.176,24
11	Slot Lickers	1.175,74
12	Slottec	1.157,88
13	SG Stern	1.157,18
14	Slotters Paradise	1.149,96
15	Austria	1.146,08

16 Optimist.....1.145,40

Credits . . .

Tja - wie bedankt man sich bei der Crew, welche die 12h von Trier organisiert !? Auf jeden Fall recht herzlich !!☺

Bewährte und bekannte Elemente - i.e. zeitiger Rauswurf am Freitag Abend; lange Nacht am Samstag ☺ - wurden durch weiter verbesserte organisatorische Maßnahmen flankiert. Die festen Trainingszeiten für die Teams sowie ein stabiler Fahrplan für den technischen Teil taten dem früher sehr unruhigen Freitag mehr als gut.

Das Catering war wie in jedem Jahr top und freundlich besetzt - bzw. sogar durch eine Nachwuchskraft, die charmant, aber bestimmt zu Werke ging, enorm verstärkt . . . ☺☺

Die Teams sammelten für den Chef im SLP-Ring, sodass ein 1:18er SLP (allerdings ohne Chassis) möglich wurde . . .

Der Rennsamstag bot viel Spannung an der Bahn. Der offizielle Teil wurde durch die bekannte Siegerverehrung abgeschlossen, zu welcher die drei Siegerteams Pokale erhielten - und der Serien-Diktator endlich auch einmal eine Ehrung für sein unermüdliches Engagement im fünften Jahr der Erfolgsstory SLP. Dies war Martin B. zwar sichtlich unangenehm - aber mehr als überfällig . . . !!☺

Wann genau der inoffizielle Teil zu Ende ging, ist nicht überliefert - aber es muss irgendwann zum Start der Formel 1 in Melbourne gewesen sein. Der Chronist hat bereits gegen 4:00 Uhr das Handtuch geworfen . . . ☺

Siegerverehrung - mit Chef und Pötten . . .

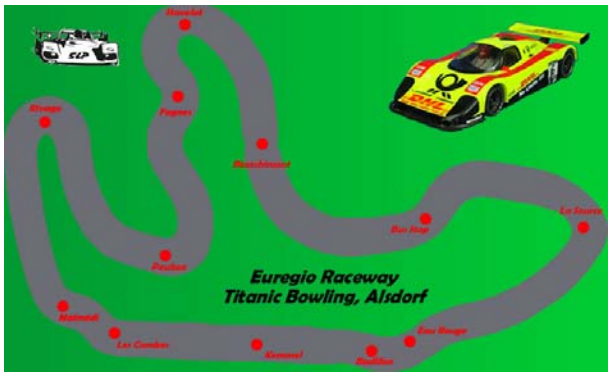
Ausblick . . .

Der SLP fährt am **14./15. Juni 2008** das nächste Rennen. Austragungsort ist der Euregio Raceway in Alsdorf. Dieses Rennen wird als Einzelrennen ausgetragen . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien Mitte / SLP

SLP-Cup

1. Lauf am 29. März 2008 in Alsdorf

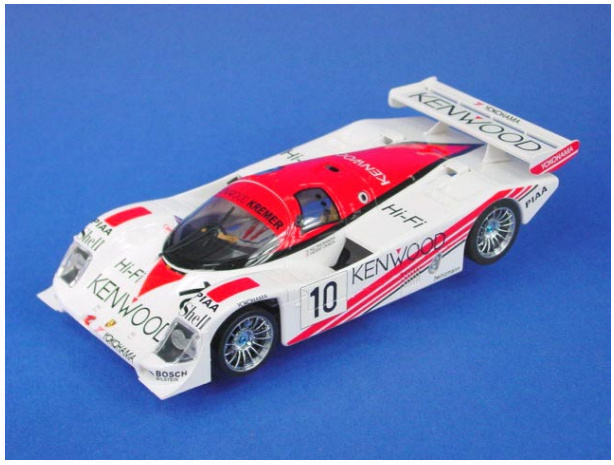


Am kommenden Mittwoch (dem 19. März) um 0:00 Uhr beginnt die Anmeldephase für die Rennen in Alsdorf bzw. Filderstadt.

Die freien Startplätze für die Auftaktveranstaltungen werden nach Eingang der Anmeldungen vergeben . . .

Wichtig: Dies betrifft lediglich Teilnehmer, welche sich nicht bereits fest in die Anmeldelisten des SLP-Cup eingeschrieben haben . . !!

Randinfo: Für den SLP-Cup Mitte (Auftakt ebenfalls am 29.3. in Filderstadt) sind noch 6 Startplätze zu vergeben. Im SLP-Cup West (1. Lauf in Alsdorf9 sind aktuell ebenfalls noch 6 Startplätze frei.



Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / SLP-Cup

Renncenter Trier

SLP Homepage