

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 195 -

9. Februar 2009

Editorial

Moin Folks . . . der Slotracing Westen dümpelt weiter vor sich hin. Das vergangene Wochenende stand im Zeichen des Auftaktes des SLP-Cup in Alsdorf – und das Kommende ist schon lange für die umfassenden Feierlichkeiten zum NASCAR Jubiläum in Kamp-Lintfort reserviert. Ferner bestreiten nächsten Sonntag die Trans-Am Fahrer ihr Auftaktrennen im Dortmunder ScaRaDo . . .

Logischerweise bleibt somit auch diese Ausgabe (Nr. 195) der „**WILD WEST WEEKLY**“

übersichtlich. Einen umfassenden Vorbericht zur NASCAR Jubelfeier gab es bereits in der [letzten Ausgabe](#) der WWW vom 2. Februar. Somit geht es hier und jetzt um den Rennbericht des Schleichenden vom SLP-Cup sowie den Ausblick von Andreas Rehm auf den Trans-Am Saisonstart . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLP-Cup
 - 1. Lauf am 7. Februar 2009 in Alsdorf
- Trans-Am
 - 1. Lauf am 15. Februar 2009 in Dortmund

SLP-Cup

1. Lauf am 7. Februar 2009 in Alsdorf



V2.1 war am Samstag für den SLP-Cup im Westen angesagt. Ort war Alsdorf, genauer gesagt der Euregio Raceway

– eine Holzbahn mit ca. 50m Länge, deren Layout die Rennstrecke von Spa widerspiegelt . . .



Ältestes Mitglied der „Wagenburg“ in Alsdorf: Ford (Taunus) Transit Wohnmobil von Reiner Barm . . . ☺☺

Für die SLP Fraktion ist die Strecke keine Unbekannte mehr, fanden dort doch allein in 2008 fünf Rennen für SLP, SLP Challenge und SLP-Cup statt. Ferner treiben dort auch die holländischen Kollegen regelmäßig ihr Unwe-

sen und die ein oder andere westliche Rennserie gastierte ebenfalls schon im Titanic Bowling. Für dieses Jahr kommt zumindest die DSC Euregio noch hinzu – und das gleich am kommenden Wochenende . . . !!

Kompakt . . .

- **Gesundheitliche Probleme reduzieren Fahrerfeld letztlich auf 21 Teilnehmer . . .**
- **1A Bahnbedingungen gewährleisten gelungenen Saisonstart . . .**
- **zahlreiche Einsteiger reichern Serie an . . .**
- **an der Spitze „wie immer“: Sebastian vor Jan² . . .**
- **Slot-Ringer nur knapp geschlagen auf P4 und 5 . . .**
- **Nicht-SLP^{ler} Wertung an Marcel Kuhn vor Andy Lippold und Wolfgang Ullrich . . .**

Strecke . . .

Titanic Bowling
Euregio Raceway
Rathausstr. 38
52477 Alsdorf

Url

www.titanic-bowl.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 50m lang

Vorgeplänkel . . .

Das Thema „Krankheit“ sorgte bezüglich der **Teilnehmerzahl** bzw. der Möglichkeit von der Warteliste aus nachzurücken im Vorfeld für einige Verwirrung. Erst mussten zwei eingeschriebene Teilnehmer aus gesundheitlichen Gründen passen (gute Besserung Martin und Ingolf !!), dann grassierte auch bei den heimischen Slot-Ringern der Virus – „gehabt Euch wohl“ an André, Pierre, Ramon und Stefan !! Die Auflösung des Rätsels, mit wie vielen Teilnehmern bzw. Startgruppen man letztlich an den Start rollen würde, ließ folglich schließlich bis zum Samstag Früh auf sich warten: Denn Hans Quadt, Chef des SCR Köln, schaute am Freitag Abend zum Training vorbei – und ließ sich zum Rennen entschuldigen. Auch hier machte die Gesundheit einen Strich durch die Rechnung und ist erneut der Wunsch nach guter Besserung angebracht . . . !!

Die Startgruppe Nr.1 . . .



Der Freitag Nachmittag war für die **Maintenance** der Bahn reserviert. Ferner sollte das Gripniveau für das gesamte Wochenende bestimmt bzw. hergestellt werden. Ergo kreisten zuerst die Dosen mit Waschbenzin – der gesamte Kurs wurde abgewaschen. Bezüglich des Grip Levels war rasch Einigkeit erzielt – ein Hauch Glue wurde anschließend gezielt und dezent aufgebracht. Dies führte zu einem Gripniveau, bei welchem sich die SLP-Cup Porsche 962C an 17 Volt Bahnspannung leicht slidend um den Kurs bewegen ließen . . .

Die Rundenzeiten bewegten sich leicht über denen des Vorjahres, was den bisherigen Rekord der Plastikquäler von 409,25 Runden wohl unangetastet lassen würde . . .

Bei den **Teilnehmern** fanden sich eigentlich alle regelmäßigen Vorjahresstarter auf der Nennliste für den SLP-Cup '09. Dass sich von diesen gleich Drei krank melden mussten, war ärgerlich. Dafür erschienen alle Neulinge vollzählig – mit einer Ausnahme sogar am Freitag Abend . . .

Für die Plätze an der Sonne kamen vom Stammpersonal eigentlich nur die jungen, aber sehr erfahrenen Plastikquäler in Frage: Teamchef Sebastian Nockemann, JanS (beide als Mitveranstalter der Serie) sowie JanU bilden $\frac{3}{4}$ dieses Teams – die Nr.4 der schnellen Truppe ging hingegen „verschütt“ . . . ☺☺

8 alt-erfahrener Slotracer des Westens bildeten – jeweils als Duo auftretend – die zweite Reihe: Andy Lippold / Wolfgang Ullrich aus dem „hohen Norden“ (S.R.I.G. Teuto), Ingo Vorberg / Ingolf Weber aus Schwerte sowie Uli Nötzel / Hans Quadt aus Köln. Dazu kamen die zwei PQ-Väter Reiner Barm und RalfS.

Auch bei den Neueinsteigern herrschte regionale Vielfalt: Das Ehepaar Nicola und Ilja Tubes sowie Ralf Thöne erweiterte die Riege der Teutonen auf Fünf – und aus dem Rheintal stießen Ralf Leenen, Frank Ohlig, Ulf Reifenrath sowie Helmut Strerath dazu. Keinen Zuwachs vermochte hingegen die Ruhrschiene in die Serie einzubringen . . .

Als Gäste kamen – eigentlich sogar mit Warteliste – Vater & Sohn Kuhn sowie die zwei halbwegs gesunden Slot-Ring Junioren Marc Kurella und Sven Manti dazu. Der letzte Startplatz beim SLP-Cup ist traditionell für das Promo Auto der Serie reserviert, welches in Alsdorf der Eifelaner Jörg Mews pilotieren sollte . . .



Unverkennbar: „Mit der Brille auf der Nase...“ – Wolfgang Ullrich von der S.R.I.G. Teuto . . .

Das Training am **Freitag Abend** sah den wohl höchsten Anwesenheitsprozentsatz aller Zeiten: 20 Starter befanden sich vor Ort – lediglich Ralf Leenen und JanU fehlten . . .

Rund 8 Stunden Zeit standen offiziell zum Üben zur Verfügung – und wurden bis aufs Letzte ausgenutzt: „Last man standing“ boten im Titanic Bowling Andy Lippold, der bis zur allerletzten Minute an der Bahn stand (und die Einsetzer beschäftigte) sowie JanS, der selbst dann noch einen Motorwechsel durchzog, als Licht und Strom im Schrauberraum längst ausgeschaltet waren . . . ☺☺

Während des gesamten Abends herrschten Workshopbedingungen vor – laut JanS wurden locker 245 easy* Verhältnisse erreicht. Auch die Einsetzerregelung klappt – ganz im Gegensatz zum Vorjahr – auf dem 50m Kurs mit den weiten Wegen bestens . . .

Samstag Früh wurde das Training noch für rund 3 Stunden fortgesetzt - nach Krankmeldung von Hans mit „nur“ 21 Aktiven. Die Gripverhältnisse blieben stabil und leicht „sli-dy“ – ganz wie von den Veranstaltern beabsichtigt . . . ☺☺

Für die Spitze wurde der Fünfkampf von drei PQ vs. zwei Slot-Ringer erwartet. Die Etablierten fuhren dahinter in etwa auf Augenhöhe, die Neulinge integrierten sich prima und die Besten vermochten annähernd Anschluss ans breit aufgestellte Mittelfeld zu erlangen. Die Stimmung blieb „overall“ gut – vor allem aber locker und hilfsbereit . . .

Slotcars und Technik . . .

Als erster offizieller Tagesordnungspunkt standen die **Motorenausgabe** und das Einrol-

len an. Mit leichtem Verzug begann man damit kurz nach „High Noon“ . . .

Die Sache gelang recht reibungslos; hier machten sich wie im Vorjahr die vorkonfektionierten Kabelverbindungen und die bereits montierten Motorritzel bezahlt.



Motorenausgabe . . .

Voll des Lobes waren die zwei technischen Kommissare für die 17 fest eingeschriebenen Teilnehmer. Bei der technische Abnahme ergab sich nur wenig Korrekturbedarf, obwohl das Reglement die Technik „bis auf die Schraube“ definiert. Insbesondere den Neueinsteigern dürfte diese Lob gut getan haben. Für deutlichen Verzug sorgten am Ende die vier Gaststarter, die – obwohl alle versiert in Sachen SLP-Cup – die Sache deutlich lockerer zu nehmen schienen . . .



Technische Abnahme . . .

Quali . . .

Die Mittelspur Vier wurde für die Durchführung der Quali ausgelost. Eine Minute war zu fahren; die darin zurückgelegte Wegstrecke regelte die Startaufstellung im Rennen . . .

Somit war weniger „letzte Rille“ angesagt, als konstanter Speed bei möglichst keinem Abflug. Diese Vorgabe setzten die drei S² Fahr-

zeuge am schlechtesten um: Der Autor landete mit gleich drei Ausritten in der langsamsten Startgruppe, Promo Car Fahrer Jörg Mews war „Bester“ mit nur einem Ausritt und JanS schaffte zwar die mit Abstand schnellsten Runden (8,6s niedrig als Bestwert), aber auch zwei „Spurwechsel“ und so nur mit Hängen und Würgen die schnellste Startgruppe. Die Ursache dafür blieb unklar (evtl. der Reinigungsalkohol ?) – im Rennen fuhren alle drei S² Autos dann wieder „wie auf Schienen“ . . .



Gefüllter Parc Fermé . . .

„Best“ markierte somit Sebastian Nockemann, jedoch nur knapp vor den zwei Slot-Ringern Sven Manti und Marc Kurella. P4 ging – ebenfalls mit geringem Abstand – an Jan Uhlig. Die schnellste Startgruppe komplettierten Vater & Sohn Kuhn sowie JanS . . .

Den Mittelblock bildeten im wesentlichen besagte „Alt-Erfahrenen“ – von den Einsteigern platzierte sich hier nur Frank Ohlig. Die Pole in der zweiten Gruppe errang überraschend und ganz cool Reiner Barm . . . !!

Die langsame Startgruppe blieb dann dem Schleichenden und den Neueinsteigern vorbehalten. Helmut Strerath ging in dieser Gruppe als Nr.1-Mann auf die Strecke . . .

Rennen . . .

Drei 7er Gruppen rollten für jeweils 6 * 10 Minuten netto Rennbetrieb an den Start. Ein kurzes, einminütiges Warmup gab letzte Auskunft zu den Bahnbedingungen – bevor die Reiseleitung den Strom für drei, teilweise extrem spannende Durchgänge frei gab . . .

Wie in Alsdorf üblich, lag selbstredend auch die Rennleitung in Händen der Veranstalter bzw. Teilnehmer – hierzu waren die zwangsläufig gebildeten 7er Gruppen extrem hilf-

reich, sorgten sie doch jeweils für einen „Libero“, der diesen Job übernehmen konnte . . .

In der **Startgruppe Nr.1** konnte Helmut Strerath seine Pole im Rennen voll bestätigen. Er sollte am Ende die fünf Einsteigerkollegen klar dominieren. Der Autor fuhr in dieser Gruppe quasi außer Konkurrenz, diente als „Zugfahrzeug“ und erlaubte den Rookies, ein wenig das eigene Tempo zu steigern . . .

Ilja Tubes hatte mit kleineren technischen Problemen zu kämpfen, vermochte sich aber dennoch knapp auf P2 der Einsteiger zu halten. Dichtauf folgten Ralf Thöne und Ralf Leenen. Die einzige Dame im Feld, Nicola Tubes lief auf P5 ein und die rote Laterne blieb Ulf Reifenrath mit seinem Miller „Bierwagen“ . . .

Überschwänglich fiel das Fazit des Autors zum Verhalten der Neulinge auf der Strecke aus: „Sie sind sehr fair gefahren und haben mit viel Übersicht passieren lassen!“ . . . !!

Das Thema „Bierwagen“ leitet direkt zur **Startgruppe Nr.2** über. Promo Auto Fahrer Jörg Mews hatte die Qual der Wahl zwischen dem „Momo“ Kurzheck und dem „Budweiser“ IMSA Fahrzeug. Die Unterschiede waren marginal – Jörgs Wahl fiel letztendlich auf den „Momo“ („weil er so schön Rot ist!“) und der Autor übernahm damit die burnende IMSA Bierkiste . . . ☺



Startgruppe No.2 . . .

Leider brachte Jörg das Rot kein Glück: Nach Crash war der 962C einseitig ausgeklebt und der RI musste reparieren. Damit war der sichere Gruppensieg (und P7 oder 8 in der Tageswertung) leider dahin und P3 in dieser Gruppe das Resultat . . .

Problemlos kamen hingegen die zwei Teutonen Andy Lippold und Wolfgang Ullrich ins Ziel und belegten die ersten zwei Ränge dieser Startgruppe. Speziell für Andy war dies eine Genugtuung, nachdem er im Vorjahr das technische Pech gepachtete hatte. Aber auch Wolfgang war durchaus zufrieden: „Gleich Köln

und Schwerte abgehängt; was will ich mehr ?“ lautete sein Fazit . . . ☺☺

Nur mit knappem Abstand auf Jörg rangierte Uli Nötzel auf P4 dieser Gruppe. Und beim Stichwort „knapp“ muss auch Ingo Vorberg genannt werden. Zwei Runden mehr hätten ihn locker vier Ränge nach vorn gebracht. Ingo haderte jedoch (teilweise zu recht) mit den Einsetzern. Als Folge war die Motivation beim Teufel, aber der Ärger blieb . . .

Deutlich entspannter betrieben Reiner Barm und Frank Ohlig ihr Duell um die Ränge 6 und 7 dieser Gruppe. Am Ende vermochte sich Reiner knapp durchzusetzen – und so den letztlich schnellsten Einsteiger des Tages hinter sich zu halten . . .



Der schönste „Eigenbau“ des SLP-Cup in Alsdorf: Der Shell 962C von Jan Uhlig . . .

Wenden wir uns dem Finale der schnellsten sieben Fahrer der Quali zu: Die **Startgruppe Nr.3** musste die Tagessieger bringen. Und hier fiel bereits auf der Startspur die Entscheidung! Sebastian fuhr auf der mit Abstand langsamsten Spur 1 mehr als 66 Runden und wurde nur durch JanU auf der Vier deutlich übertroffen. Der körperlich ebenfalls nicht ganz fitte JanS vermochte den PQ-Boss zwar auf den Mittelspuren zu halten, büßte den entscheidenden Rückstand von fast 4 Runden jedoch auf den Außenspuren ein: „Da lag Bastis Auto einfach viel besser !!“ war sein Fazit. Damit waren P1 und P2 sicher an die beiden PQ vergeben . . .

Weitere 3 Runden zurück hätte Marc Kurella auf P3 rangieren können, der die langsamste Spur im finalen Durchgang zu absolvieren hatte und einen Vorsprung von etwa 2 Runden

gegen JanU auf Spur 6 ins Ziel retten musste. Mit einer Strategie bestehend aus zügiger, aber fehlerfreier Fahrt mit leicht gebremstem Schaum hätte dieses Vorhaben funktionieren müssen - die inoffizielle vorläufige Hochrechnung ergab einen Rundenverlust von ca. 1,5 bis 2,0 Runden. Aber gehandicapt durch einen „schlimmen Finger“ (dicke Blasen am Drückerfinger) und eine eventuell leicht abweichende Strategie ging der Fight um P3 anders aus, als von den Slot-Ringern erwartet. Marc produzierte einige Abflüge auf der schwierigen Spur 1 und „U“ spielte seine ganze Routine aus – und vermochte noch um eine Runde vorbei zu ziehen.

P5 in der Startgruppe und der Tageswertung wurde sichere Beute des zweiten Slot-Ringer Sven Manti, der bis auf knapp 4 Runden an Marc heranfuhr und viel, viel Luft nach hinten aufwies ☺☺ Die letzten Plätze in dieser Startgruppe blieben Marcel und Stefan Kuhn, die durch etliche Abflüge bisweilen für Aufruhr unter den Topfahrern sorgten – und den Veranstalter gar zum Eingreifen und mahnenden Worten veranlassten . . .



Der Chef der Slot-Ringer auf seinem „Feldherrnhügel“ während des Rennens seiner Jungs in der Startgruppe Nr.1 . . .

Die abschließende **Nachkontrolle** aller Fahrzeuge ergab keine Beanstandungen, so-

dass die erzielten Rundenzahlen das offizielle amtliche Endergebnis ergaben . . . ☺☺



Nachkontrolle als Happening . . .

Ende . . .

Die **Tagessiegerehrung** beendete schließlich einen langen Renntag auf dem Euregio Raceway. Die Gesamtsieger des Tages sowie die besten Drei der Klasse der Nicht-SLP^{ler} erhielten Urkunden und „warme Worte“ vom Autor . . . ☺☺

Das **Fazit** der Veranstalter IG beinhaltet die Zusage, dass die Abläufe beim 2.Lauf ein wenig straffer gefasst werden – und der Zeitplan besser eingehalten wird . . .

Ferner wurden die Einsteiger heftig gelobt – sowohl, was den technischen Part betrifft, als auch für ihren gelungenen Einstand im Rennbetrieb. . . ☺☺



Sieger des Tages . . .

Die „Vorfeld-Credits“ gehen an Ingo für die nachhaltige Instandsetzung der Zeitnahme sowie Holger und Stefan für den Austausch der Litze im Bereich La Source . . . !!

Ferner sei Jan, Jörg, Reiner und Sebastian für die wirklich gelungene Bahnvorbereitung gedankt . . . !!

Die technische Abnahme lag sicher in Händen von Jan und Sebastian . . . !!

Die Verantwortung für die Reiseleitung war wie immer bestens bei Ingo Vorberg aufgehoben. Auf der „Doing“-Ebene hatte Ingo in Andy, Jan, Jan, Reiner, Sebastian und Uli eine Vielzahl von Helfern . . . !!

Wie immer deutlich schneller als der WWW Bericht war Bernd Huvendiek auf der [Homepage des Slot-Ring](#), welche sehr gelungene SLP-Cup Impressionen aus Sicht der Herzogenrather Junioren beinhaltet . . .

Ausblick . . .

Der SLP-Cup reist zum 2. Lauf ans ca. 250 Kilometer entfernte, diametral entgegengesetzte Ende des Slotracing Westens – und zwar Nord-Osten: Die **S.R.I.G. Teuto** in Bad Rothenfelde wird das Ziel sein. Das Datum für diesen 2. Lauf ist der **25. April 2009** und als Belag ist Plastik angesagt . . . !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Renncenter Trier](#)

[SLP Homepage](#)

Trans-Am

1. Lauf am 15. Februar 2009 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 15.02.2009 ist es endlich wieder soweit: Der Trans-Am Clan bestreitet dann seinen ersten Lauf der Saison 2009 - traditionsgemäß auf der bekannten Bahn des ScaRaDo in Dortmund.



So wird es auch am kommenden Sonntag aussehen: Rennatmosphäre im ScaRaDo

Ja, was wird die neue Saison bringen? Wie bereits in 2008 werden neun Rennen ausgetragen und das technische Reglement ist weitgehend stabil geblieben.

Eine Herausforderung wird allerdings das in diesem Jahr erstmalig vorgeschriebene sogenannte „neue“ Reifenmaterial sein. Hier gilt es, Erfahrungen zu sammeln und fleißig zu trainieren. Dies konnte in letzter Zeit auch schon im ScaRaDo beobachtet werden.

Viele Anfragen gab es im Vorfeld zu der Kontrollierbarkeit des Reifenmaterials und führte natürlich auch zu lebhaften Diskussionen. Schlussendlich einigten sich alle Teilnehmer des vergangenen Jahres und die Rennleitung darauf, auf die Ehrlichkeit und Fairness der Fahrer zu setzen. Denn nur so können auch wirklich spannende Rennen ausgetragen werden.

Sollte jemand im blinden Ehrgeiz meinen, sich nicht an die Spielregeln halten zu müssen und ein Verstoß gegen diese Übereinkunft festgestellt werden, wird der entsprechende Fahrer umgehend aus der Serie ausgeschlossen.

Das diese Regelung nicht unumstritten ist und auch von Serienchefs anderer Rennserien, die z.T. in diesem Jahr z.B. auf Moosgummi umgestiegen sind, beobachtet wird, ist allen Beteiligten klar. Umso wichtiger ist es, auch im Sinne des Hobbys, sich einfach fair zu verhalten.



Bunte Startfelder sind in der Trans-Am Serie garantiert !!

Die Trans-Am Serie konnte sich in den letzten Jahren etablieren und hat doch auch bei vielen Fahrern Interesse geweckt. Daher ist auch im Vorfeld nicht zu sagen, wer 2009 zum Favoritenkreis gehören wird. Ebenso wenig kann man zum jetzigen Zeitpunkt etwas über die zu erwartende Starterzahl sagen.

Wir werden uns überraschen lassen...☺☺



André „Iceman“ Brocke – kann er seinen Titel verteidigen ?

Am Sonntag beginnt der Betrieb wie üblich ab 09:00 Uhr. Wie bei allen Saisonöffnungsrennen wird ab 12:00 Uhr ein Qualifiing zur Ermittlung der Startreihenfolge gefahren, um im Anschluss die einzelnen Gruppen auf die Rundenhatz zu schicken.

Ein freies Training ist am Freitag, 13.02.09 möglich. Ganz Trainingshungrige können aber auch am Samstag noch ab 14:00 Uhr ihre Runden drehen. Dann zu den üblichen Bahnkonditionen ☺.

Jetzt noch wie immer die Bitte, die Vornennung bis Donnerstag einzureichen. Zum einen sichert man sich den „Frühbucher-Bonus“ beim Startgeld und zum anderen erleichtert es dem gastgebenden Club die Planung hinsichtlich des Catering.

Vornennungen bitte an info@transam.eu !!

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf rege Teilnahme, spannende Rennen und einen schönen Saisonstart

Das Reglement sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch von Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas oder Andreas Rehm per Mail unter info@transam.eu beantwortet !



Nicht die Drei von der Tankstelle – sondern von der Rennleitung: Uwe Pfaffenbach, Michael Woitas und Andreas Rehm

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)