WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 367 -

20. August 2012

Editorial.....

Moin Folks . . . zum Ferienende trafen sich am zurückliegenden Wochenende die Teams des Grand Slam, um die Wertungsläufe 5 und 6 in Schwerte zu absolvieren. Mehr wurde dem slotracenden Westen (noch) nicht geboten . . .

Kommendes Wochenende geht's dann aber wieder richtig rund. Am Samstag sind zwei Veranstaltungen angesagt: Die DTSW bestreitet den 4. Lauf auf dem Sauerlandring in Bestwig. Und der NASCAR Winston Cup trifft sich zu Lauf Nr. 5 bei den Carrera Freunden in Schwerte. Der kommende Sonntag ist dann dem 4. Lauf der Trans-Am beim CCT Soest vorbehalten . . .

Die Ausgabe 367 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet vom Grand Slam im Schwerte. In der Vorschau geht's um die Trans-Am, welche am Sonntag in Soest gastieren. Ferner stellt sich ein neuer Club in DU Rheinhausen vor . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Grand Slam
  3. Lauf am 18. August 2012 in Schwerte
- Trans-Am
  4. Lauf am 26. August 2012 in Soest
- zZero
  neuer Club in DU Rheinhausen
- News aus den Serien
  Saison 2012

Grand Slam

3. Lauf am 18. August 2012 in Schwerte

Die Bahn der Carrera Freunde Schwerte ist einer der Klassiker im Westen. Ergo war eine Veranstaltung im Tal der Ruhr quasi ein Muss für den neu konzipierten Grand Slam! Herausforderungen haben die 2er Teams eh ausreichend – da durfte die Strecke ruhig eine alt-bekannte Größe sein.

Grand Slam an der Ruhr . . .

Theoretisch war bereits im Vorfeld das Rennergebnis bekannt - denn etliche starke Teams mit viel Bahnerfahrung kommen aus Schwerte und Umgebung. Jedoch haben die bisherigen Grand Slam gezeigt, dass vor dem „Champagnerkorkenknallenlassen" doch noch drei Stunden Fahrzeit mit den Grand Slam Cars zu absolvieren sind – drei Stunden, in welchen so manch sicher geglaubte Position urplötzlich auf Nimmerwiedersehen verschwinden kann!

Dazu sorgten die sommerlichen Wetterbedingungen für ein extrem forderndes Kleinklima im und um den Bahnraum. Würden alle Piloten damit angemessen umgehen können – oder doch beim ein oder anderen die Konzentration (und damit das Rennresultat) auf der Strecke bleiben?

Schauen wir also nachfolgend einmal, welche Erwartungen sich im Tal der Ruhr erfüllten – und welche nicht so sehr . . .

Kompakt . . .

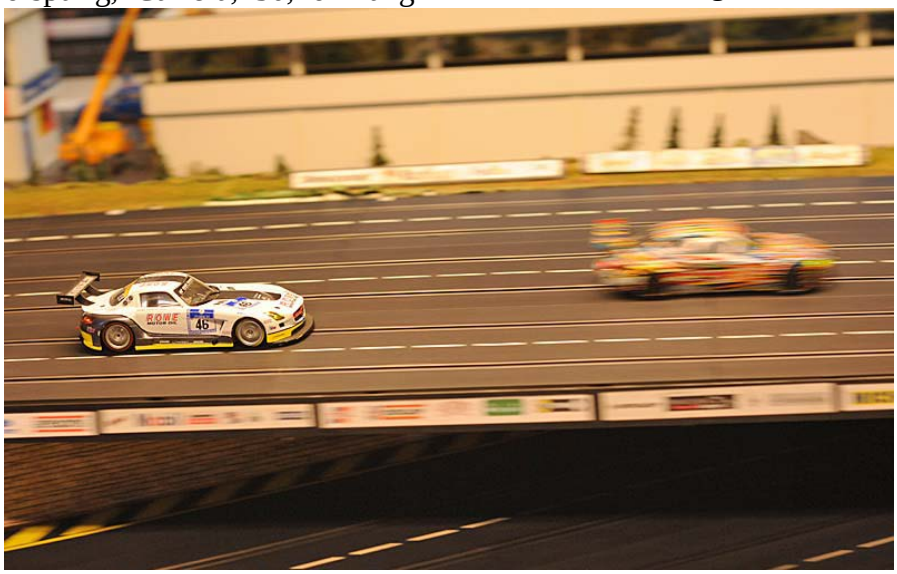
- **vom Rhein wieder an die Ruhr – 3. Grand Slam des Jahres in Schwerte . . .**
- **Grand Slam macht dem Namen alle Ehre: Belastungstest für 19 Teams am bislang heißesten Wochenende des Jahres – und das in jeder Hinsicht . . .**
- **übliche 3h Fahrzeit netto pro Team – aufgeteilt in zwei Wertungsläufe . . .**
- **„Wasser“ als DAS Stichwort des Wochenendes . . .**
- **favorisierte Heimteams halten dem Erwartungsdruck stand . . .**
  die Verfolger lahmen durch nicht passende Setups oder versagende Technik . . .
- **1. Wertungslauf sieht „PQ-Frührentner“ vorn – dann „Ragtag Unit“ und „Plastikquäler“ . . .**
  Amateurwertung für Kai-Ole Stracke (P4), dann Dirk Strack und Jörg Ebbers . . .
- **2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum mit demselben Zieleinlauf: „PQ-Frührentner“ vor „Ragtag“ und „Plastikquäler“ – dazwischen jedoch liegen zahlreiche Dramen . . .**
  Amateurwertung gewinnt Dirk Stracke (P4) vor „Lowrider“ (Andreas Hahn/ Jörg Krämer) und erneut Jörg Ebbers . . .

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url
www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 30,26m lang



Preliminaries

Freitagnachmittag 15 Uhr – **Bahnputzen**, und zwar wie immer besonders gründlich in Schwerte! Acht / neun Folks sind trotz draußen vorherrschenden gut 30 Grad im Schatten pünktlich vor Ort; die Sache geht im noch kühlen Bahnraum relativ rasch vonstatten. Das restliche Equipment ist ebenfalls zügig installiert bzw. vorbereitet. Die Grand Slam Hitzeschlacht kann beginnen . . .

15 Uhr – Scheuern tat Not . . .

Das **freie Training** fand großen Anklang – auch wenn einige Teams bereits zuvor ihre 10er Karte an den Clubabenden abgefahren haben!☺ Im Laufe des Abends schauen ca. 30 Teilnehmer vorbei. Kein schlechter Schnitt bei avisierten 38 Teilnehmern . . .

Anfänglich ist Gripfahren angesagt, wobei die ausgegebenen ProComp-3 Kompletträder im Qualirennen (über 6*1 Minute) sowie auf der ersten Spur auch noch recht rutschig sein werden. Ergo konnte man zu Beginn schon ‘mal wertvolle Eindrücke für den Auftakt des Rennsamstages sammeln!

Nach 2 bis 3 Stunden ist der Grip halbwegs da, nun geht’s auf Zeitenjagd bzw. zur Konkurrenzbetrachtung. Was packen wir – was schaffen die Anderen? Schallmauer sind ab ca. 20 Uhr (d atut sich vorerst nichts mehr am Grip) die 6.8s pro Runde auf den schnellen Spuren. Wie üblich stieg der Grip „around Midnight“ noch um ein Zehntel an. Es dürfte folglich ein schnelles Rennen werden . . .

Den besten Eindruck machten logischerweise

die PQ- und die Heimteams, wobei dies nicht ganz sauber zu trennen ist!☺ Aber auch viele Andere sind flott unterwegs – auf eine schnelle Runde liegen die meisten Teams innerhalb einer Zehntel. Fraglich ist nur, ob sich im Rennen die Konstanz einstellt und die Fehlerratenkurve flach bleibt. Auf eine Runde sind im Grand Slam fast alle Teams schnell – dafür sorgen schon die unterschiedlichen Fahrzeugkategorien . . .

Zu Beginn ging's gut quer aus den Ecken . . .

Ach ja, die eigentlich obligatorische **After-Pract-Party** fiel unvermittelt ins Wasser! Das technische Pech ereilte „Powerslide" arg früh – Fahrzeugpanne bei der Anreise. Deren Nacht wurde extrem kurz, jedoch nicht als „Unter-der-Bahn-Schläfer". Ergo wurde die Party kurzerhand gekippt . . .

Party gab's auch so: „La Ola" (die Welle) für ein gelungenes Passieren der letzten Kurve!☺

Der **Samstagmorgen** sah den zweiten Trainingsblock – allerdings war dieser deutlich kürzer. Ab Bahnöffnung wurden noch gut zwei Stunden Fahrbetrieb zugestanden. Da im Training jeweils nur ein Fahrer pro Team an der Bahn stehen darf, konnten dennoch ausreichend Runden gedreht werden. Phönix aus der Asche wurde nicht gesichtet, jedoch gab's einen sauberen Blick auf die Teams, welche am Freitag nicht Flagge gezeigt hatten . . .

Die Bahn war rasch wieder auf 22 Uhr Grip. Die spannende Frage war nur, wie Außentemperaturen und Luftfeuchtigkeit den Grip im Tagesverlauf beeinflussen würden. Es war schließlich das heißeste Wochenende in NRW angekündigt – die Außentemperaturen sollten die 30 Grad Marke locker übersteigen . . .

Auch der Gallardo GT3 holt in Kurve 1 weit aus . . .

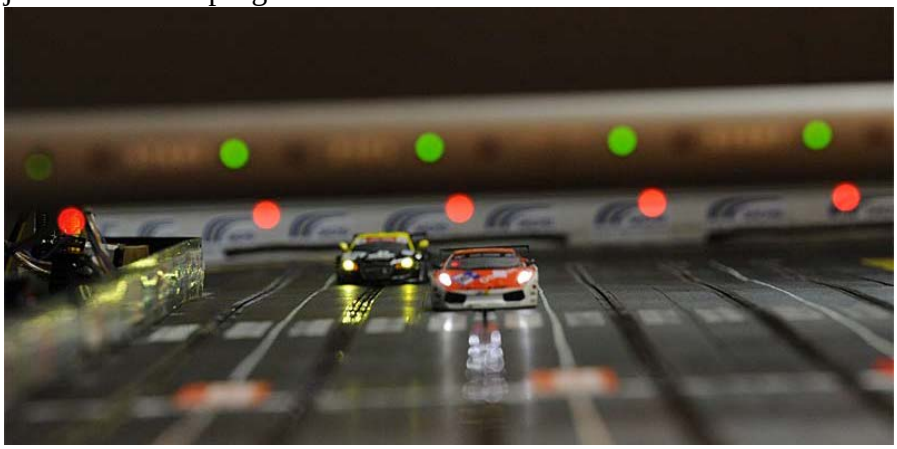
Die **News** zum 3. Grand Slam Tag in Kurzform: Mit „ZuSpätBremser 2" war das allererste Gastteam der Grand Slam Geschichte zu vermelden!☺ Gastfahrer im Sinne von Aushilfen gab's bei jeder Veranstaltung – aber ein ganzes Team noch nicht! Die Jungs wollten prüfen, ob der Grand Slam eventuell 'was für 2013 ist und liehen sich Chassis und Body zusammen – „Reglermitbringen" muss auch 'mal reichen!☺

Neue Fahrzeuge gab's am Wochenende wie immer einige:

- „Sleepyheads" hatten endlich den lange avisierten den Audi R8 LMS einsatzklar – und auch „Ruhrpötter" wollten (ebenso endlich!) auf R8 setzen, allerdings im schicken „Spider" Design. Der dritte neue, dito ansprechende R8 kam schließlich von „K&K Schleicher". . .
- „PQ-Frührentner" zeigten den erst kürzlich homologierten BMW Z4 GT3 zwar auf der Strecke, packten aber für's Rennen den altbewährten Z4 VLN „Dörr" aus. Dafür grübelten „Plastskquäler" lange, ob's im Rennen der alte „Manthey" 911 GT3 R oder doch der nagelneue „Schubert" BMW Z4 VLN werden solle . . .
- Logisch, dass der SLS „Gize" von „ZuSpätBremser 2" nuevo war . . .

Neuer R8 der „Ruhrpötter" . . .

Als **Favoriten** für das Rennen mussten die beiden PQ-Teams gelten, nachdem „Ragtag Unit" kurzfristig ohne Siggi Jung auskommen musste, den die Arbeit beim Heim Grand Prix von einem Start abhielt!☹ Knapp dahinter sah das Orakel gleich vier Teams, die mit Heimascaris durchsetzt waren. Aber auch etliche Gastteams sollten im Fight um die Top 6 ein Wörtchen mitreden können. Langeweile wurde jedenfalls nicht prognostiziert . . .



Der offizielle Teil setzte gegen 10:15 Uhr auf. Die **Materialausgabe** umfasste die Montage der Bison „homologated" Motoren und eines Satzes Hinterräder vom Typ ProComp-3 – und erfolgte flott wie immer. Schwierigste Aufgabe dabei war das Anbringen der Felgeneinsätze!☺

Motor 'rein – Räder drauf: Materialausgabe!

Anschließend war 4 Minuten **Einrollen** angesagt – und zwar für alle gleich lang, da die Hinterräder zwecks Rundlaufkontrolle frisch von der Schleifmaschine kamen und noch eingefahren werden mussten. Danach verschwanden die Cars erst einmal im Parc Fermé – und die meisten Teams an die frische, aber schon recht warme Luft!☺

Dann auf's Tablett und zum Einrollen . . .

Die **technische Abnahme** im Grand Slam ist vergleichsweise aufwändig – gut, dass es nicht so viele Prüflinge gibt! Die diversen Mindest- und Maximalmaße sind fahrzeugspezifisch abzugleichen, die Schwerpunktwaage kommt zum Einsatz und die üblichen, restlichen technischen Parameter wollen gleichfalls überprüft werden!

Szene aus dem Quali Rennen . . .

Zu bemängeln gab's natürlich Einiges – überwiegend aber Kleinig- / Schludrigkeiten. Kaum sind die Kollegen einigermaßen reglementfest, wird auch schon wieder gehudelt! So ist das eben – aber sicherlich nicht nur im Grand Slam . . .
Dennoch blieben die zwei technischen Stützpunkte (herzlichen Dank Jan, Kai-Ole, Patrick und Sebastian!) noch halbwegs im Zeitplan, sodass zügig zu den spannenden Abschnitten des Tages übergeleitet werden konnte . . .

Und noch einmal: Quali Rennen . . .

Die **Quali** wird im Grand Slam als Rennen über 6*1 Minute ausgetragen. Zuletzt in Köln war rundherum (nicht an der Bahn!) „Karneval" angesagt – die eigentlich beschleunigende Wirkung dieses Quali Formates wurde neutralisiert. In Schwerte lief's dann wie (von den Veranstaltern) gewünscht – etwas ruhiger und flotter. Geht doch!☺
Dafür bereitete die erstmalig angetretene 7er Gruppe deutliche Probleme beim Registrieren der Teilmeter zur Halbzeit! Sorry Folks, wir werden dran arbeiten und haben das zum nächsten Mal besser im Griff!
Mit den frisch eingefahrenen Rädern waren im Quali Race noch keine Spitzenzeiten möglich. Nur zwei Teams schafften eine 7.0er Bestzeit – für das Gros lag die schnellste Runde (noch) bei 7.2 bis 7.5 Sekunden. Da fehlten zu den im 2. Lauf erzielten Topzeiten noch fast fünf Zehntel!

19 Volt für den Bison „homologated" Motor – 6*15 Minuten Fahrzeit netto für die Fahrer!☺ Gute 30 Grad Außentemperatur. So lauten im Grand Slam die Eckdaten für beide Komponenten im **Racing** . . .
19 Teams ergaben drei Startgruppen – die Erste war eine 7er. Reiseleiter InVo ließ das erste Rudel gegen 13:00 Uhr für ca. 2 Stunden von der Leine. Die „Halbzeit" war somit für ca. 18:30 Uhr avisiert . . .

1. Wertungslauf

Folgende Startaufstellung für den ersten Durchgang (im Hellen) wurde im ersten Teil des Quali Rennens ermittelt:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	24,84
2.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	24,52
3.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	24,26
4.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	24,10
5.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	23,88
6.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	23,88
7.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	23,58
8.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	23,30
9.	Scuderia Hotslot	K5 Jaguar XKR GT2	23,19
10.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	23,13
11.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	23,11
12.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	23,07
13.	Greenhell Racers	K5 Mercedes SLS GT3	22,85
14.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	22,83
15.	ZuSpätBremser 2	K4 Mercedes SLS GT3	22,55
16.	Slotcraft Racing	K5 Corvette C6 ZR1 GT2	22,23
17.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	22,21
18.	K&K Schleicher	K3 Ferrari 430 GT2	21,65
19.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	21,57

Die 1. Startgruppe scharrt mit den Hufen . . . (2*Audi R8 LMS GT3, 2*Corvette CR6 GT2 und 2*Mercedes SLS GT3)

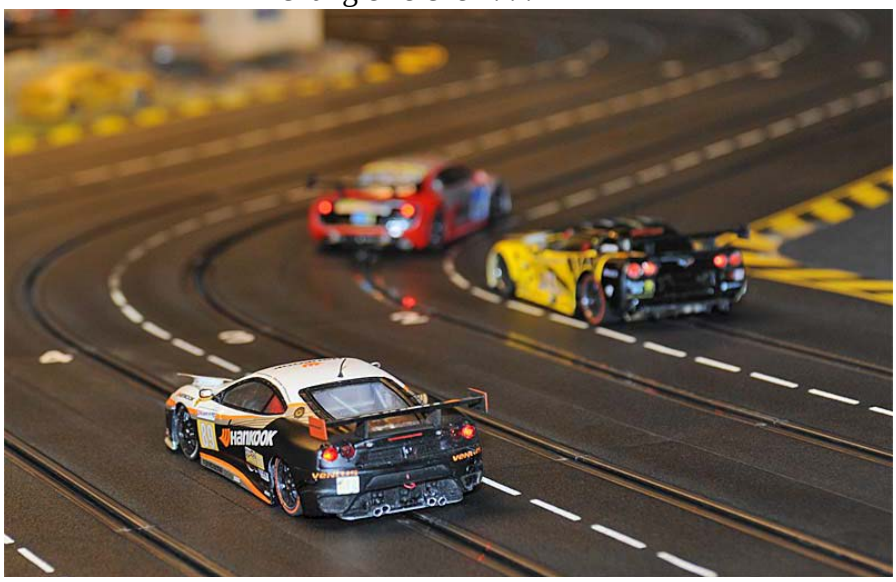
Die **erste Startgruppe** legte recht gefasst los – von den Veranstaltern war ein wenig mehr gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert worden (natürlich von allen Teams!). Vorteilhaft war hierbei, dass die ausgegebenen ProComp-3 Kompletträder die erste Spur benötigen, um auf vollen Grip zu kommen . . .

Mit „Slotcraft Racing“, „Greenhell Racers“ und „K&K Schleicher“ belegten am Ende gleich drei Teams dichtauf binnen knapp 2er Runden die Ränge 5 bis 7, welche entweder gar nicht oder nur zu 50% am Freitagabend anwesend waren. „Greenhell“ legte mit 241 Runden auf den Spuren 1 und 3 furios los – drei Spuren hintereinander waren aber kein gutes Rezept; ab der 3. Spur fiel man zurück. „Slotcraft“ machte die Spur 1 viele Probleme und das Auto musste kurz einmal von der Bahn. „K&K“ fehlte schlichtweg der Speed, um weiter nach vorn zu kommen . . .

Die Rundenbestzeiten von sechs Teams lagen allesamt binnen einer Zehntel Sekunde (6.946s bis 7.062s) – wobei die letztplatzierten „Slotcraft“ sogar die zweitbeste Zeit (6.968s) schafften. Nur die späteren Gruppensieger „HeideHenker“ waren glatt eine Zehntel flotter (6.845s). 748,29 Runden waren jedenfalls die Vorgabe der beiden Hildener für die nächsten Startgruppen!

Die Gäste von „ZuSpät-Bremser 2“ schlugen sich wacker und hielten viel Abstand auf die drei Teams davor und dahinter. Man hatte Spaß am Grand Slam SLS und Respekt vor dem nun anstehenden Fahren im abgedunkelten Raum . . .

Hinter „HeideHenker“ platzierte sich „Lowrider“ – zwar mit viel Vorsprung, aber heuer wohl kaum als Kandidat für die Top 10. Vielleicht hatten die Probleme bei der technischen Abnahme das Team ein wenig verunsichert? Noch dahinter fand sich „NoGo“ wieder. Der Ferrari 430 GT2 mochte nicht wirklich flott laufen. Die Jungs aus Solingen und Wuppertal waren als „Heimascari Hetzer“ gehandelt worden. Man war enttäuscht und wollte im zweiten Umlauf aus der schnellsten Startgruppe Wiedergutmachung erreichen . . .



Als 7. Team griff „Nogo“ mit der Ferrari 430 GT2 ins Geschehen ein . . .

Nur zwei Teams aus der **zweiten Startgruppe** sollten nach Zieldurchfahrt hinter den Ergebnissen der ersten Gruppe zurück bleiben. „Scuderia Hotslot“ erwischte einen rabenschwarzen Tag und ließ allein auf Spur 4 viel Boden liegen. Schließlich war’s mit gut einer Runde Rückstand die rote Laterne im ersten Wertungslauf. Und die übernächtigten „Powerslider“ blieben gut drei Runden hinter „HeideHenker“ zurück . . .

Der Reigen der schnellsten Runde reichte für

die Top 5 dieser Startgruppe übrigens von 6.799s („B&B Gentlemen“) bis 6.828 („HU-Racing“) –alle Teams fuhren somit quasi binnen einer ¼ Zehntel Sekunde!

Die 2. Startgruppe

Rundenmäßig waren die Abstände deutlich größer. Vor „Powerslider“ rangierten „Sleepyheads“ mit dem neuen Audi R8 LMS. Fast 10 Runden mehr schafften die Sieger aus Köln „HU-Racing“ – und waren hoch zufrieden. Den ersten 760er Rundenwert zeigten „B&B Gentlemen“, bei welchen Ralf Mouget den verhinderten Uwe Buchs vertrat. Noch mehr Drive wies der ebenfalls neue Audi R8 LMS von „Ruhrpötter“ auf – 764,13 Runden waren nun die Vorgabe für die letzte Startgruppe . . .

Die **dritte Startgruppe** zeigte sich von den Vorgaben letztlich völlig unbeeindruckt. Nur „ZuSpätBremser“, als zweite Heimascaris Hetzer vermutet, schwächelten etwas und fielen noch hinter „Ruhrpötter“ und „B&B“ zurück – der R8 LMS mochte unter den Bahnbedingungen nicht den vollen Speed gehen. Daraus ergab sich ein Zieleinlauf für die Plätze 7-9 binnen 1,5 Runden, was den engsten Dreierpack des 1. Wertungslaufs ausmachte . . .

„Long Tall Men“ fuhren ein eigenes, vergleichsweise entspanntes Rennen. Mit den Teams davor und dahinter hatte man wenig bis nichts zu tun. Eine saubere P5 mit 770,58 Runden war die Folge . . .

„Ragtag Unit“ mit einem gut aufgelegten Manfred Stork als Siggi Jung Vertretung war extrem modern unterwegs. Lange Zeit fuhr man ein enges Duell gegen „Buffalo Forward“ – es stand Remis, bis der Autor die Spur 4 versaute. Anschließend zog „Ragtag“ locker davon und „Buffalo“ schaukelte zwangsläufig P4 nach Hause . . .

Die 3. Startgruppe erst auf dem Tablett, dann in der ersten Runde . . .

An der Spitze prügelten sich derweil die BMW Z4 von „Plastikquäler“ und „PQ Frührentner“ vehement um den Tagesbestwert. Nach 90 Minuten lag man im BMW Markenpokal nur um 19 Teilmeter getrennt – die „Plastikquäler“ hatten sich mit nachlassenden Schleifern „soeben“ ins Ziel gerettet. Da das PQ Team jedoch mit zwei als Platin eingestuften Fahrern antrat, gab’s den Handicap Faktor als Abzug, womit der Tagessieg an die „Frührentner“ und P2 an „Ragtag“ ging. Für die „PQ“ blieb damit dann P3 übrig . . .

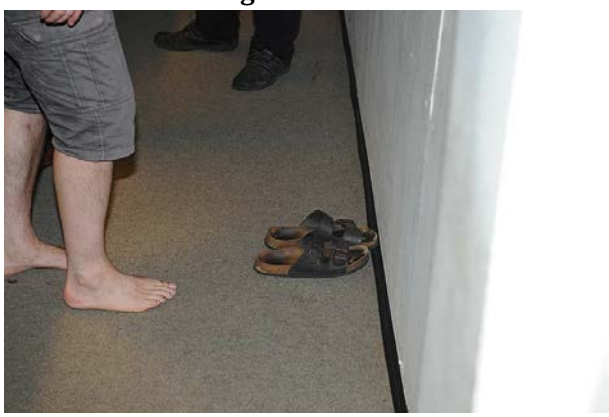
Die Zusammenfassung des ersten Wertungslaufes – die Top 6:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	786,29
2.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	783,10
3.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	778,62
4.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	777,17
5.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	770,58
6.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	764,13

In der Hitze von Schwerte gaben die Folks alles. Selten sah man so viele Shirt-Wechsel (einige Folks hatten den halben Kleiderschrank am Mann!), der Wasserverbrauch stieg ins Unermessliche (gegen 23 Uhr waren die CF ausverkauft!). Das Grip Level der Bahn stieg durch Wärme, vor allem aber die Luftfeuchtigkeit nochmals an, was etlichen Teams arge Probleme bereitete und speziell auf der schnellen Mittelspur 4 bisweilen zu hohen Fehlerraten führte . . .

Der Zieleinlauf sah die Favoriten vorn. Erst „Ruhrpötter“ überraschten auf P6. „B&B“ sowie „ZuSpät“ hätte man enger dran vermutet. Im Mittelfeld sollte der zweite Wertungslauf die Schlacht weiter anheizen. Und ganz hinten ging’s ebenfalls so richtig eng zu . . .

Nicht nach dem Putzen, sondern nach 15 Minuten Fahrzeit – völlig durchnässte Hände!



Vor dem „Vollbad“ am Regler wurden folgerichtig die Schuhe ausgezogen!☺☺

Service

15 Minuten wurden jedem Team eingeräumt, um den Grand Slam Boliden für die zweiten 90 Minuten frisch zu machen. Von „Schleifer richten“ (don’t touch it!) bis „neues Auto bauen“ wurde wieder einmal das gesamte Spektrum an Serviceleistungen abgedeckt!☺

Zumindest die Teams, welche im 1. Wertungslauf unter dem hohen Grip gelitten hatten, waren gut beraten, ein wenig am Fahrzeug zu schrauben. Denn mit einem Nachlassen des Grips konnte in den zweiten 90 Minuten nicht wirklich gerechnet werden . . .

Da „Ragtag“ freundlicherweise auf den dritten Startplatz in der langsamsten Gruppe verzichtete und dort als Nr. 7 ins Rennen ging, konnten die Servicepausen übrigens sämtliche während der normalen Rennzeit absolviert werden und es konnte nach dem Zieleinlauf unmittelbar an den Start des 2. Wertungslaufs gehen!

15 Minuten Zeit für die Generalrenovierung – leider läuft die Stoppuhr mit . . .

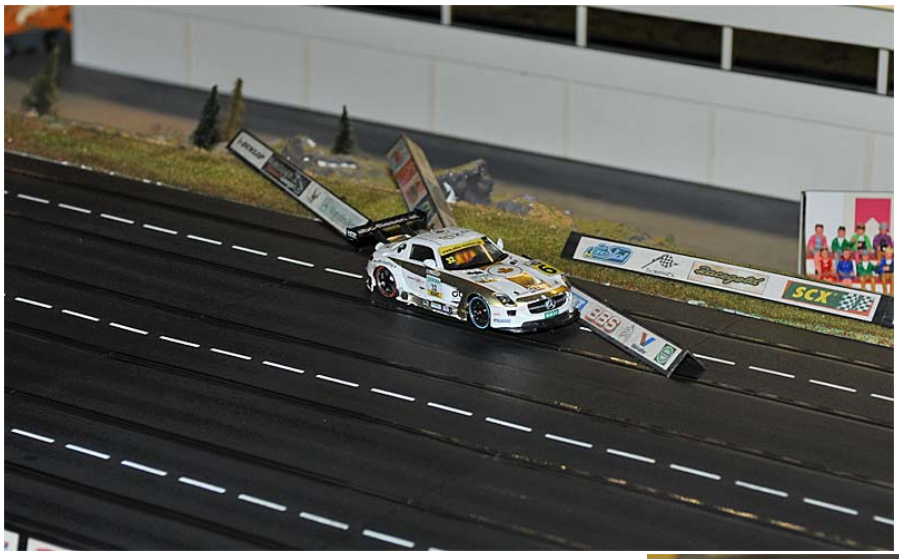
2. Wertungslauf

Nachdem die Punkte für den ersten Wertungslauf vergeben waren, wurde der Raum abgedunkelt. Gegen 18:30 Uhr ging’s in die 2. Runde, deren Startaufstellung (ermittelt im 2. Teil des Quali Rennens) wie folgt aussah:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	25,62
2.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	25,13
3.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	24,89
4.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	24,73
5.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	24,26
6.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	24,21
7.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	24,13
8.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	23,78
9.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	23,72
10.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	23,52
11.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	23,34
12.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	23,30

13. Scuderia Hotslot ... K5 Jaguar XKR GT2 23,30
14. Ruhrpötter ..... K3 Audi R8 LMS GT3 23,20
15. K&K Schleicher ... K3 Ferrari 430 GT2 22,63
16. Greenhell Racers .. K5 Mercedes SLS GT3 22,72
17. Slotcraft Racing .... K5 Corvette C6 ZR1 GT2 ... 22,40
18. ZuSpätBremser 2 .. K4 Mercedes SLS GT3 22,00
19. Ragtag Unit ..... K2 Gallardo GT3 22,97

Die 1. Startgruppe vor der Abdunkelung des Bahnraums . . .



„Randalation“ gleich zu Beginn des 2. Wertungslaufs – nach einer Rangelei ausgangs des Omega sind die Bandenwerbungen arg in Mitleidenschaft gezogen . . .

Die **erste Startgruppe** war recht heterogen besetzt. Mit „Ruhrpötter“ und „Ragtag“ waren die Sechsten und die Zweiten des ersten Wertungslaufs mit an Bord. Ferner die Positionen 15 bis 19 aus dem ersten Lauf . . .
Der Beginn war sehr unruhig, man musste sich schließlich zuerst an den abgedunkelten Raum gewöhnen. Der Zieleinlauf sah „Scuderia Hotslot“ erneut auf P7. Der Abstand zu P6 war etwas angewachsen. Es lief einfach nicht für die Katze beim arg hohen Grip Level . . .
„Greenhell“ und „Slotcraft“ tauschten die Plätze. Beide Teams hatten jedoch unterwegs „Zipperlein“: „Greenhell“ büßte auf Spur 5 etliche Runden durch die Technik ein – und „Slotcraft“ ließ auf der Sechs aus demselben Grund ordentlich liegen. Und die Spur Eins war beider Teams Freund nicht . . . !☺

„K&K“ kamen besser zurecht und distanzierten die beiden anderen Teams diese Mal deutlich. Doch an „Zu SpätBremser 2“ scheiterte man erneut – wenn auch nur um 19 Teilmeter. Beide Teams legten übrigens im Dunkeln (quasi als Einzigste) gut zu: „K&K“ schafften gut 13 Runden mehr und „ZuSpät 2“ immerhin noch knapp 6 Runden!
Weit davor bestritten „Ruhrpötter“ und „Ragtag“ ein gänzlich anderes Rennen. Mehr Runden als im 1. Lauf waren für beide Teams jedoch nicht drin – sowohl die Dunkelheit als auch die langsamen Kollegen forderten Tribut. Aber 758,00 Runden für die „Ruhrpötter“ und 772,63 Runden für „Ragtag“ waren vorläufig das Maß der Dinge – und zahlreiche nachfolgende Teams sollten sich noch die Zähne daran ausbeißen . . . !☺

Der „K&K“ Audi R8 LMS legte im 2. Wertungslauf deutlich zu!

In der **zweiten Startgruppe**, ging’s für keines der Teams signifikant weiter als im Hellen. Lediglich „HeideHenker“ und „Powerslider“

hielten in etwa das Ergebnis des 1. Wertungslaufes – die anderen vier Teams bröckelten leistungsmäßig ein. Das ist für den Grand Slam eher untypisch und eine Folge des im abgedunkelten Raum schlecht kontrollierbaren Verhaltens der Cars bei viel Grip. Zahlreiche Abflüge waren die Folge . . .

„HU-Racing“ löste die schwierige Aufgabe am besten und siegten mit dem Spyker C8 und knapp 6 Runden Vorsprung locker. Dahinter ging’s für „HeideHenker“ noch ganz entspannt zu. P2 blieb sicher für den Audi R8 LMS aus dem Dorf. „Powerslider“, „B&B Gentlemen“ und „ZuSpätBremser“ kamen binnen 24 Teilmetern ins Ziel – knapper geht’s nimmer!

Nur „LowRider“ kam nicht ganz in dieser Gruppe mit. Die Corvette ließ den Glanz aus Dortmund und Schwerte etwas vermissen. Allein vom Speed fehlte gut ein Zehntel auf den Rest. Besagter Rest führ in der Spitze übrigens mit Ausnahme der „ZuSpätBremser“ im 2. Wertungslauf 8.7er Zeiten, was eine weitere Steigerung gegenüber dem 1. Lauf war . . .

„Powerslider“ machten es spannend, hatten aber am Ende die Nase im Dreikampf um einen Teilmeter vorn . . .

Die **dritte Startgruppe** war von Pleiten, Pech und Pannen geprägt. „Plastikquäler“ hatten gleich auf der ersten, nominell schnelleren Spur gegen „PQ-Frührentner“ das Nachsehen und wären wohl auch ohne technische Probleme arg unter Druck gekommen. Auf den folgenden Spuren vertrugen sich der Fahrereinsatz und das Getriebe nicht recht und zwangen immer wieder zu blitzschnellen Boxenstops. Am Ende ging’s mit 785,70 zu 777,14 Runden überlegen für den „Frührentner“ Z4 aus.

„Long Tall Men“ fuhren erneut unspektakulär, aber sicher – am Ende gar auf P3!. Und „Sleepyheads“ hatten sich in der Quali einen Platz an der Sonne erkämpft – sprich starteten auf Spur 6 zusammen mit den schnellen Jungs. Im Dunkeln kam man nicht ganz so flott zurecht wie im Hellen. Mit 731,82 gingen die Duisburger aber noch auf P4 durch’s Ziel . . .

Die Begründung lag im technischen Pech von „NoGo“ und „Buffalo Forward“. Bei „NoGo“ war in der Servicepause gründlich etwas schief gelaufen. Der Ferrari 430 GT“ mochte direkt nach dem Start nicht rennen. Das Stromkabel am/ zum Leitkiel hatte das Zipperlein. Eine langwierige Fehlersuche und Instandsetzung kosteten alle Chancen . . .

Ebenso arg erwischte es „Buffalo“: Ein unbeabsichtigter Schubser eines entgleisten Kollegen beförderte den Gallardo in einen anderen Slot und anschließend mit Vollgas in die Bande. Kurz danach war die Leitkielbrücke weg und die Reparatur dieses Defektes geht nicht in einer Minute. Somit blieb Kai-Ole die schnellste Runde des Tages und ansonsten der letzte Platz des 2. Durchgangs . . .

Schlecht abzubilden: Zahlreiche Farbpartikel zeugen von den Besuchen der Slotcars am Ende der Start-Ziel-Geraden . . . !☺

Die Zusammenfassung des zweiten Wertungslaufes – die Top 6:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	785,70
2.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	772,62
3.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	769,37
4.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	762,51
5.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	758,00
6.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	754,35

Es ging noch schneller im abgedunkelten Raum als im 1. Wertungslauf. Fast alle Teams legten in der besten Runde nochmals zu. Es wurde aber auch weniger beherrschbar, da nur wenige Teams in der Servicepause Grip weggeschraubt hatten. Ergo wurde es eine unruhige Nacht – die Fehlerrate bestimmte die Platzierungen.
„Frührentner“ kamen souverän durch. „Ragtag“ hatten Glück, dass sowohl „PQ“ als auch „Buffalo“ technisches Pech hatten. Somit besetzten mit „Long Tall“, „Ruhrpötter“ und „HU“ die Teams die restlichen Plätze in den Top 6, welche die Nacht am unaufgeregtesten bewältigten . . .
Im Mittelfeld brannte erneut die Luft. Für „HeideHenker“ und „Powerslider“ ging’s nach vorn – „B&B“ und „ZuSpät“ verloren an Boden . . .

Zwei Mal P2 heraus gefahren, dann 90 Minuten Zeitnahme - und des Nachts immer noch fit: Mr. NASCAR hier als Sinnbild für „Motivation“. Ein dickes Chapeau dazu!!

Die **technische Nachkontrolle** erbrachte schließlich Ungemach für „Sleepyheads“ – Fahrzeug zu leicht, 1% Rundenabzug. Das fanden weder die Jungs noch der Veranstalter gut. Aber so sind die Regeln . . .
Das restliche Feld kam ohne Beanstandungen über die Schlusshürde . . .

Ziellinie

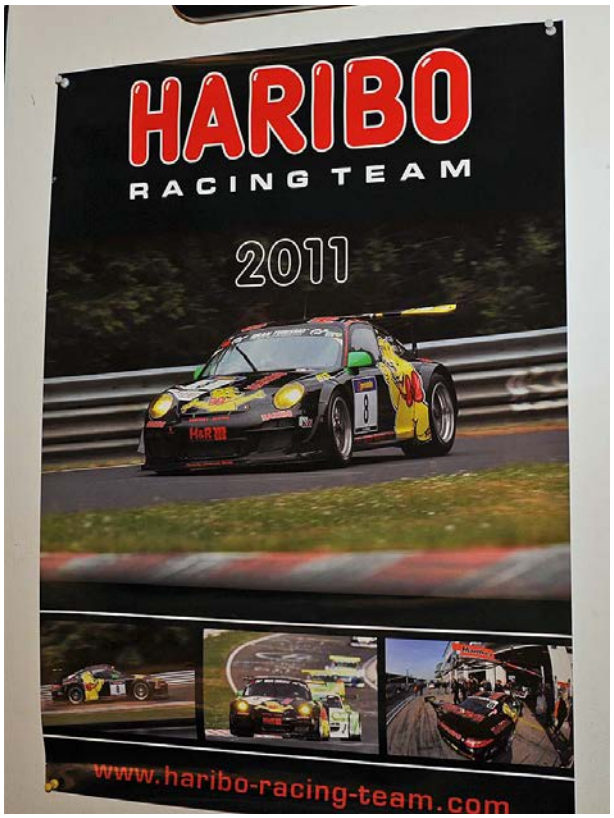
Galt’s bei der ersten Veranstaltung noch die brandneue Orga zu erproben und im zweiten Grand Slam einen deutlichen Verzug im Zeitplan zu verzeichnen, passte es im 3. Anlauf so mittelprima. Das **Fazit** fällt unter Berücksichtigung der Hitze dennoch positiv aus . . .
Grip und extreme Beanspruchung führten zu mehr Unterbrechungen als geplant, sodass der Fahrplan erneut überdehnt wurde – bei geeigneteren Außentemperaturen sollte das aber in den Griff zu bekommen zu sein. Das Quali Race mit 7er Gruppen wird dito zu packen sein – somit bleibt noch etwas mehr Sorgfalt bei der Fahrzeugvorbereitung für die technische Abnahme. Und auch das erscheint als durchaus lösbare Aufgabe . . . !☺

Spionage? Der „ZuSpätBremser“ untersucht den in Schwerte erfolgreicheren R8 der „Ruhrpötter“ . . . !☺☺

Die **Siegerehrung** für den Grand Slam sollte man besser am Morgen vor der Veranstaltung durchziehen – so spät am Abend sind die Krieger ziemlich müde!☺ Folglich ging’s möglichst schnell im Rückblick durch den Renntag und die Platzierungen. Dennoch gelang es nur so gerade, die Folks gegen 1:00 Uhr nach Hause zu entlassen . . .

Im **Tippspiel** sind die in der Quali sowie in den Wertungsläufen 1 und 2 absolvierten eigenen Rundenzahlen vorherzusagen. Eigentlich doch eine recht simple Aufgabe!?☺ I.d.R. glühen folglich rund um die technische Abnahme die Handys (als Taschenrechnerersatz) und die Köpfe gleichermaßen!☺ Denn vor dem Quali Rennen müssen die Tippkarten abgegeben werden . . .
Richtig gerechnet bzw. die eigene Leistung am besten eingeschätzt hatten heuer „Powerslider“ – mit etwas Abstand folgten die „PQ-Frührent-

ner“, die „Plastikquäler“ sowie die „Scuderia Hotslot“ . . .



André musste in Schwerte ausnahmsweise nur auf’s Plakat weisen – denn Siegerehrung ist (fast) immer „Colorado Zeit“ . . .

Der **Dank** gilt wie übliche zuvorderst den Gastgebern, die bereits im Vorfeld kräftig für das Gelingen der Veranstaltung geschafft hatten – beispielsweise wurden Abdunklungsmaßnahmen installiert und die Bahn gründlich renoviert. Zur Veranstaltung waren die Kollegen der CF Schwerte beim Bahnputzen in der ersten Reihe dabei und ‘ne Menge weiterer Infrastruktur wurde aufgebaut. Es folgten zwei Tage Hitzeschlacht am Catering und an der Zeitnahme. Merci vielmals für dieses Engagement – auch und gerade an die versammelten Clans Stracke und Vorberg!! (Und nächste Woche geht’s weiter, wenn die NASCARo an der Ruhr auflaufen!☺☺)
Als nächste sind die zahlreichen Helfer und „Aushilfen“ an der Reihe. Vom Bahnputzen über die technische Abnahme, die Zeitnahme und diverse Räum- und Beaufsichtigungsjobs – immer gab’s ausreichend helfende Hände! Herzlichst bedankt, Jungs!!
Speziell den zahlreichen freiwilligen Zeitnehmern gilt ein besonderes Dankeschön, da dieser Job über 9 Stunden Fahrzeit netto allzeit besetzt werden musste. Heimascaris wie Gäste taten sich hier hervor – u.a. André, Andy, DirkH, DirkS, Ingo, Manfred und Reiner!
Last but not least geht ein dickes Dankeschön an die Teilnehmer, welche die Hitzeschlacht von Schwerte halbwegs erträglich gestalteten. Der Humor blieb auch tief in der Nacht nicht auf der Strecke – und die bisweilen (und unvermeidlich) aufkochenden Emotionen konnten jeweils rasch wieder heruntergekühlt werden!☺ So macht Grand Slam Spaß, Folks!!

Erschöpft, aber alles hintereinander gebracht: Catering, Zeitnahme und Racing – die Schwerter Heads . . .

Preview

Anfang November ist Showdown für die erste Saison des Grand Slam. Für die finalen Wertungsläufe 7 und 8 geht es zurück an den Rhein – genauer gesagt nach Duisburg in die Rennpiste.
Das Datum: **2./3. November 2012** . . .

Zuvor wird’s in der Rennpiste jedoch noch einen Tag für Test- und Einstellfahrten geben! Geplant ist dieser für den **26. Oktober 2012** – ausnahmsweise an einem Freitag! Los geht’s (wie immer) mit dem Bahnputzen; Startzeit dafür ist 14 Uhr . . .

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Grand Slam

zZero

neuer Club in DU Rheinhausen

geschrieben von Georg

Die 3-spurige Slotfire Holzbahn . . .

Der zZero-Slot Slotcar-Club, ist ein Privat-Club mit eigener Homepage (www. zzero-slot.de). Angefangen hatte alles mit einer Kellerbahn im Hause von Clubgründer Andy Steinbach. Nach dem Neustart mit eigener Holzbahn im Februar 2012 strebt zZero-Slot zur Zeit den Status eingetragener Verein an.

zZero-Slot möchte kein öffentliches Renncenter werden, um in erster Linie in gediegener Atmosphäre den Bedürfnissen der eigenen Mitglieder gerecht zu werden. Trotzdem sind Gastfahrer ausdrücklich immer herzlich willkommen.

Im Vereinslokal im Duisburg - Rheinhausener Ortsteil Friemersheim, Kronprinzenstraße 50 verfügt zZero-Slot über eine 35 Meter lange, 3spurige SLOTFIRE - Holzbahn, auf der im jährlichen Wechsel 2 Rennserien für Clubmitglieder, aber auch Gastfahrer ausgetragen werden.

Das sind z.Zt. der Standard-Cup (Slot.it Gruppe C mit ProComp-3) und der MiniZ-Cup (ebenfalls auf ProComp-3 Rädern) nach eigenem Reglement.

Die Clubabende sind jeweils Freitags und Samstags ab 19 Uhr. Die SLOTFIRE - Clubbahn und der Bastelraum stehen den Clubmitgliedern auch außerhalb der Clubabende zur Verfügung.

Neben der Eintragung in das Vereinsregister und der Erweiterung der Räumlichkeiten in der Kronprinzenstraße, plant zZero-Slot den Beginn der eigenen Ju-Jugendarbeit.

Ansprechpartner ist Andy Steinbach, Tel. 0151 / 551 26 208

Mini-Z bei zZero-Slot . . .

Adresse

zZero-Slot
Kronprinzenstraße 50
47229 Duisburg Rheinhausen

Alles Weitere gibt's hier:
zZero-Slot

Trans-Am

4. Lauf am 26. August 2012 in Soest

geschrieben von Patric Wagner

Es ist wieder soweit! Die Sommerpause endet sehr hitzig und die Vorbereitungen für das 4. Rennen in Soest sind im Zeitplan. Wie in den vergangenen Jahren auch trifft sich die Trans-Am Gemeinde für den Start der zweiten Saisonhälfte auf der Holzpiste in Soest.

Nach dem eher dürftigen Sommer sollte das Rennen wie die Temperaturen an diesem Wochenende also wieder sehr „heiß“ werden. Denn der Parcours gilt mit seinen weitläufigen Kurven als sehr schnelles Terrain.

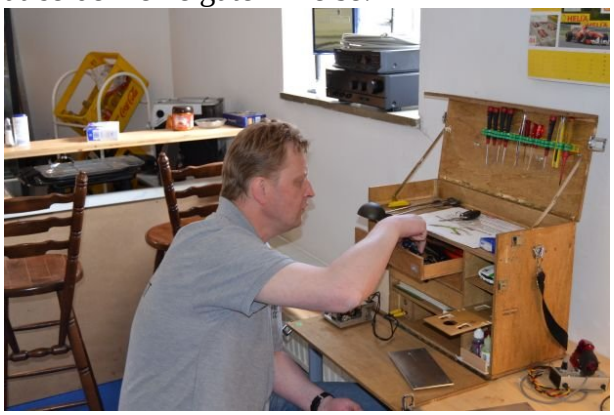
Obwohl Heimascari Olaf Leimbach beim letzten Rennen nicht die vollen Punkte einfahren konnte, gilt er aber weiterhin als Topfavorit für den Gesamtsieg, da er seine Konkurrenten Patric Wagner und André Brocke beim letzten Event hinter sich lassen konnte. Ein entscheidendes Wörtchen wird auch Bernhard Müller als Heimfahrer mitreden und dem Trio ordentlich in die Suppe spucken.

Die Rennleitung erhofft sich ein größeres Starterfeld, da zu hoffen ist, dass einige nach langer Krankheit wieder zum Kreis der Mitfahrer gehören.

Beim Zeitplan bleibt alles beim Alten. Am Freitag, den 24. August, kann ab 19:00 Uhr trainiert werden. Die Mitglieder des CCT Soest erbitten jedoch eine verbindliche Anmeldung, damit die Betreuung organisiert werden kann. Der Rennsonntag beginnt um 9:00 Uhr mit einem ausgiebigen Frühstück. Der Bahnstrom wird um 11:30 Uhr für die technische Abnahme abgeschaltet. Um 12:00 Uhr starten dann die kleinen Boliden in die zweite Saisonhälfte.

Um dem gastgebenden Club eine bessere Vorbereitung zu gewähren, wünscht sich die Rennleitung, dass sich alle Teilnehmer bis zum Mittwoch (22.08.2012) unter info@transam.eu anmelden. Als Belohnung gibt es einen kleinen Bonus auf das Startgeld. ☺

Die Trans-Am Gemeinde und die Rennleitung wünscht allen Teilnehmer und Gästen einen entspannten und spannenden Renntag. Allen Teilnehmern wünschen wir außerdem eine gute Anreise!



Das Reglement sowie Infos zur Serie findet man wie immer unter: www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet.

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Trans-Am

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢
DSC-West	- / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟡 ○ / ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○
Grand Slam	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ⊖ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ⊖ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 🟢
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○ / 🟢
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 🟡 ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 / 🟢 🟢 🟢 🟡 ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	🟢