WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 466 -

20. Oktober 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . an Wochenende ging's links und rechts des Rheins auf Holz und mit 18D zur Sache. Die NASCAR Grand National Gemeinde begab sich zum SRC Niederrhein nach Moers, um dort den 6. Lauf des Jahres zu bestreiten. Ferner trug der SLP-Cup sein Finale im Raceway Park in Siegburg aus . . .

In der kommenden Woche geht's schon am Mittwoch mit dem Racing los. Da ist der Endlauf der Craftsman Truck Series beim SRC Mündelheim in Duisburg angesagt. Freitagabend geht's dann für die Duessel-Village 250 zum 7. Lauf ins Dorf zur SOKO Keller. Und am Samstag wird dann die IX. Carrera Panamericana in der Rennpiste Duisburg zelebriert. Der Sonntag ist dann „Feiertag"! Last but not least setzt am Dienstag der folgenden Woche der Cup2Night seine Saison fort. Es geht zum Lauf Nr. 4 zu JAspeed in Wermelskirchen . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" berichtet ganz aktuell vom Grand National in Moers sowie vom SLP-Cup in Siegburg. Die Vorberichterstattung umfasst den Cup2Night in Wermelskirchen sowie die 245 (am 01.11.) in Dortmund . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLPCUP
  4. Lauf am 18. Oktober 2014 in Siegburg
- NASCAR Grand National
  6. Lauf am 18. Oktober 2014 in Moers
- CUP2NIGHT
  4. Lauf am 28. Oktober 2014 in Wermelskirchen
- **Gruppe 2 4 5**
  4. Lauf am 1. November 2014 in Dortmund
- News aus den Serien
  Saison 2014

SLPCUP

4. Lauf am 18. Oktober 2014 in Siegburg

Traditionell fährt der SLPCUP im Westen sein Finale üblicherweise in Schwerte und auf Plastik. Heuer wurde der Terminkalender ein wenig durcheinander gewirbelt und man traf sich ausnahmsweise auf der neu designten „Dicken Berta" im Raceway Park Siegburg. Es drohte folglich das schnellste Finale der Cup Geschichte!☺

Adresse

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

Url

www.raceway-park.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

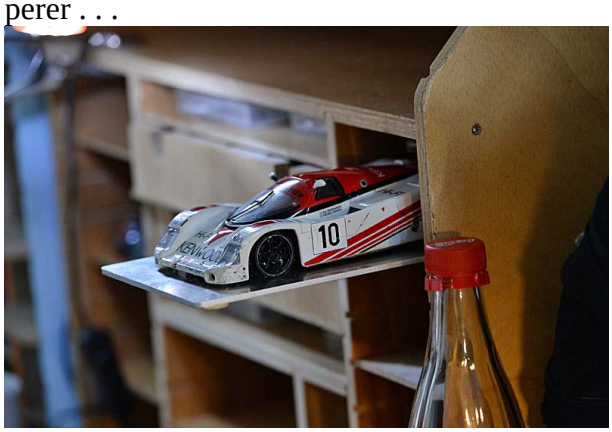
Einsichten… vermittelt durch die transparenten Banden der „Dicken Berta“ . . .

Kompakt . . .

- **Premiere des SLPCUP auf der neu konzipierten „Dicken Berta II“ . . .**
- **26 Folks sorgen beim schnellsten Rennen des Jahres für reichlich Unruhe auf der 54m Strecke . . .**
- **PQ-Chef mit Durchhänger in der Quali – Chris wie fast immer vorn . . .**
- **Tagessieg eher überraschend an JanS vor Chris und Marco . . .**
- **Jahressieger stehen fest:**
  Pokalwertung wie Zieleinlauf: Frank Ohlig siegt, „Silber“ an Hendrik Behrens, „Bronze“ an Ralf Leenen – damit siebter Sieger im 7. Jahr!!
  Gesamtwertung: JanS quasi ex-aequo mit Christian Schnitzler – Platz 3 an Sebastian Nockemann . . .
- **Teamwertungen:**
  Pokal erneut an „ZuSpätBremser“, dann „Slotdriver“ und „Ruhrpötter“ . . .
  Gesamt unumstritten mit drei Siegen an „Stinson Racing“. . .
- **Tombola rundet Saisonfinale ab . . .**

Vorgeplänkel . . .

Das Geläuf in Siegburg war nicht wieder zu erkennen. Die ursprüngliche „Dicke Berta“ wurde an den Standorten St. Augustin und Troisdorf insgesamt vier Mal vom SLP-Cup befahren. Nun musste sie an neue Räumlichkeiten in Siegburg angepasst werden und es blieb kein Streckenabschnitt erkennbar erhalten. Ergo war’s quasi eine völlig neue Bahn für die Cupperer . . .



Warten auf den Einsatz – das konnte Freitags auch ‘mal ‘n Stündchen dauern . . .

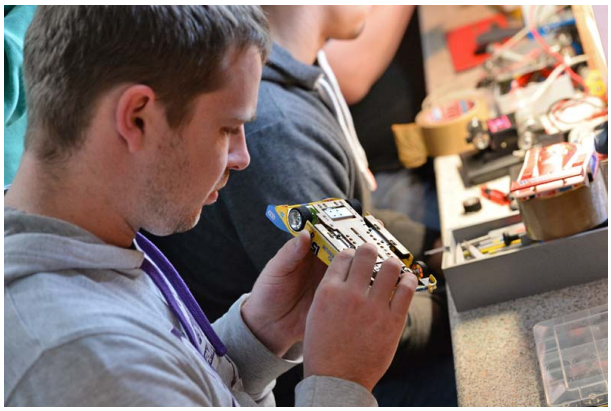
In den vier Wochen vor dem Finale boten ein SLP-Cup Testtag, das 6h Rennen des Clubs sowie das DTSW Finale ausreichend Möglichkeiten, sich das neue Geläuf hinreichend zu erschließen. Das wurde von den Teilnehmern am Cup Finale höchst unterschiedlich genutzt. Die Engagierten wahrten zumindest zwei der drei Optionen – andere nur eine Möglichkeit und die ganz Harten liefen am Freitagabend ohne jede Bahnerfahrung auf.

Und noch ‘ne „Einsicht“ . . .

Allen gemein war am **Freitagabend** der unbedingte Trainingseifer! Die Wartezeiten an der Strecke waren während der sechs Stunden Training (17:00 bis 01:00 Uhr) extrem lang – erst nach Mitternacht wies die Trainingstafel weniger Füllstand auf . . .
Das Training gab bereits einen Vorgeschmack auf’s Rennen. Man tat sich schwer mit dem im Grund-

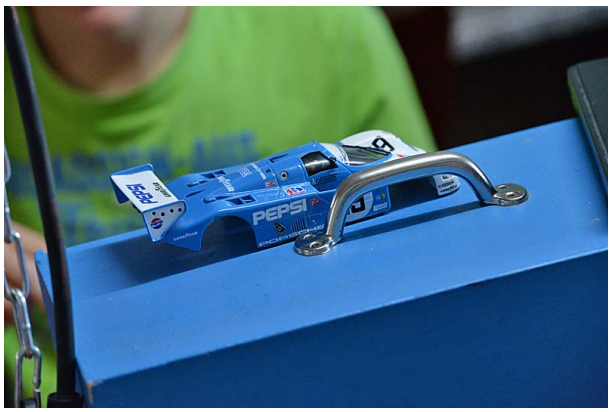
satz extrem schnellen Kurs, der jedoch drei reichlich enge Ecken aufwies. Insbesondere die langsamste Spur 1 bereitete allen Beteiligten viel Freude!☺☺

Und Umsetzen!



So richtig happy sah Tobi hier noch nicht aus!?

Noch glänzt er . . .



Eine bahnbrechende Erfindung aus Schwerte: 962 in „Koffertarnfarbe“!☺

Samstagfrüh lief die Sache deutlich gemütlicher an. Der Bahnraum füllte sich vergleichsweise langsam. Die Vorbereitung der Cars auf’s Rennen hatte bei Vielen Vorrang. Die auf der Bahn zu beobachtende Fehlerrate blieb jedoch nach wie vor hoch!
Klar, dass die Heimascaris Leenen und Ohlig („ZuSpätBremser“) und Wulfken einen guten Eindruck machten. Aber auch die Kollegen von „Ruhrpötter“ und „Slotdriver“, die noch Ambitionen auf die Titel in den Pokalwertungen für Fahrer und Teams hatten, waren gut und schnell unterwegs. Das Finale sollte also keinesfalls langweilig werden . . .

Bei den Starfahrern der „Plastikquäler“ sah man eher gequälte Gesichter. Lediglich der Tabellenführer Christian Schnitzler schaute entspannt wie immer. JanS war hingegen mit der Performance unzufrieden und Sebastian hatte aufgrund gänzlich fehlender Bahnerfahrung arge Not mit der Strecke. Im Unterschied zu ihm hatte JanS zumindest einen Vorbereitungstermin genutzt und Chris sogar derer Zwei. Wenig zu sehen oder zu hören war (wie immer) auch von Marco – Speed und Sicherheit schienen bei ihm aber halbwegs zu stimmen. War also der Zieleinlauf Chris vor Marco vor JanS vor Sebastian bereits gesetzt!?

Advan, Advan über alles (JanS) . . .

Ja watt den nu, Thomas? 39… oder doch 40… oder besser 41…??☺

Heinz, der schnellste Schrauber im Cup!?☺ Hier endlich 'mal fotografisch nachgewiesen . . . da fliegen die Finger im Überschalltempo!☺

Slotcars und Technik . . .

26 Porsche 962 sollten am Ende in den Parc Fermé Einzug halten. Btw.: Gute Besserung an Norbert und schöne Ferien an Helge!☺

Zwei Neue testeten die Serie schon einmal mit Blick auf das kommende Jahr: Daniel und Johannes – Welcome!☺

Die Materialausgabe war rasch absolviert. Den Motor vom Typ „Bison homologated" einbauen, ggf. ein Tropfen Öl dran – basta!

Anschließend gings's zum kurzen Funktionstest auf die Bahn – ohne Befund! Lediglich eine Übersetzung wurde anschließend noch angepasst . . .

Nicht ganz so rasch lief die technische Abnahme. Ein Lob für gutes (reglementkonformes) Bauen gab's dieses Mal nicht wirklich – so sind Sie halt die Cupperer: Heute hui.. morgen anders!☹☺ Aber letztlich wurde auch diese Hürde von allen 26 Folks genommen . . .

Ein *„drei Mal hoch"* dem 18D!☺
Der Motorenpool von SLP-Cup und Grand Slam: 58 Triebwerke mit zu diesem Zeitpunkt schlappen 1.886 Stunden problemloser (!) Laufzeit . . .

Versammelte PQ bei der Materialausgabe, endlich 'mal in devoter Grundhaltung!☺

Motor drin? Chassis drunter? 'S kann losgehen, Folks!

Kurzer Funktionstest auf der Strecke . . .

Dann vor dem gestrengen Auge von JanS und Fränk bestehen . . .

Quali

Die Außenspur 6 wurde für die Quali ausgewürfelt; der Verantwortliche verließ danach fluchtartig den Raum!☺ Der erstmalig eingesetzte, mit Blei austarierte Würfel soll künftig im Cup nur noch auf die Eins oder die Sechs fallen!☺☺

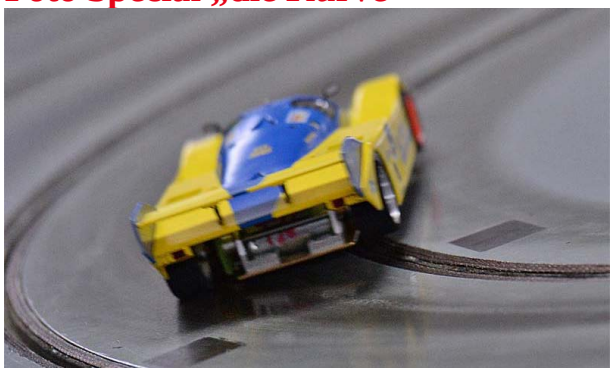
Die erste Anforderung war, ohne Fehler über die Minute zu gelangen – und dann sollte es auch noch schnell genug sein. Es ging schließlich um die Startaufstellung!

Die sah gegen 13 Uhr wie folgt aus, nachdem nur ca. die Hälfte des Feldes ihre 60 Sekunden fehlerfrei überstanden hatte:

Teilnehmer	Runden
1. Schnitzler, Christian	6,89
2. Schaffland, Jan	6,87
3. Hüßelmann, Michael	6,86
4. Leenen, Ralf	6,86
5. Behrens, Hendrik	6,82
6. Wesseling, Marco	6,77
7. Ohlig, Frank	6,73
8. Schulte, Dirk	6,70
9. Reich, Thomas	6,68
10. Letzner, Christian	6,60
11. Wulfken, Christof	6,60
12. Stracke, Kai-Ole	6,52
13. Kleinrahm, Joachim	6,50
14. Neumann, Tobias	6,48
15. Rudnik, Heinz	6,39
16. Barm, Reiner	6,30
17. Nockemann, Sebastian	6,27
18. Peeren, Daniel	6,26
19. Aniol, Michael	6,20
20. Stracke, Dirk	6,15
21. Rohde, Johannes	6,14
22. Buchholz, Peter	6,02
23. Schuth, Holger	5,92
24. Lukats, Michael	5,88
25. Strerath, Helmut	ohne
26. Vieten, Bernd	ohne

Die erste faustdicke Überraschung war sicherlich „Kimi“ auf P3 – Grats!! Bis zur dritten Gruppe schaute alles halbwegs wie erwartet aus. Sebastian auf P17 war allerdings ein Klopper – Reiner ist nicht oft in der Quali um drei Teilmeter vorn!☺☺
Und auch „Lucky“ erwischte mit P24 einen eher gebrauchten Auftakt . . .

Foto Special „die Kurve“

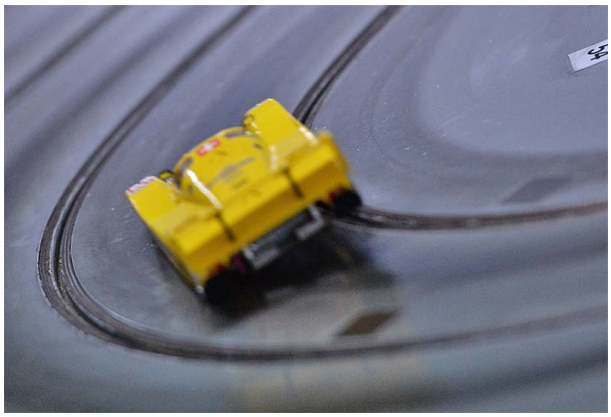


Tobi kann’s – aber nur knapp . . .

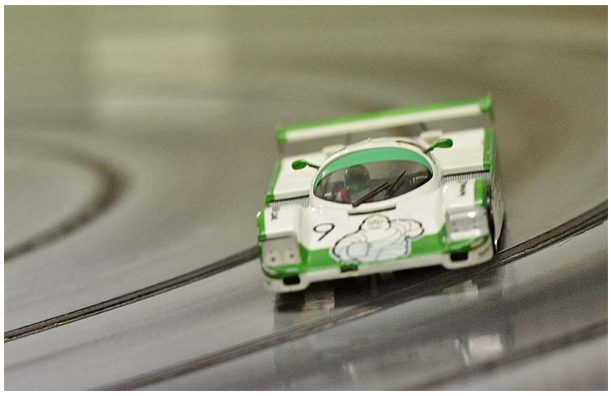
Sebastian auch – aber nur manchmal . . .

Zumeist sah’s so aus . . .

...oder weniger spektakulär in etwa so . . .



Sebastian war aber nicht allein... hier 'mal ein Dirk . . .



…oder auch ein Hendrik (alle Fotos Spur 1!) . . .

Rennen

Vier Startgruppen wurden gebildet – zwei 7er und zwei 6er. Die Fahrzeit betrug die üblichen 6*10 Minuten netto. Nahezu pünktlich ging's auf die große Tour . . .

Die Cars und die Fahrer der ersten Gruppe . . .

Die **erste Startgruppe** war arg unruhig. Viele Terrorphasen ließen den Teilnehmern kaum die Chance, einen wirklichen Rhythmus zu finden.

„Lucky" fand sich und gewann die Gruppe mit riesigem Vorsprung. Fraglich war nur, was die erzielten 391,48 Runden im Kontext wert sein würden . . .

Dirk Stracke und Holger Schuth lieferten sich auf der letzten Spur einen packenden Showdown. Die Zwei gegen die Sechs bot einen leichten Vorteil für Dirk, allerdings nahm Holger einen leichten Vorsprung von knapp einer Runde mit auf die letzten 600 Sekunden. Die Abflugrate entschied die Sache letztlich mit knapp $^{2}/_{3}$ Runde Vorsprung für Dirk . . .

Neuling Johannes Rohde käbbelte sich derweil mit Peter Buchholz und Bernd Vieten – alle Drei hatten bisweilen arge Not, den 962 in der Spur zu halten. Der Zieleinlauf mit jeweils ca. 1,5 Runden Abstand erfolgte in der o.a. Reihenfolge. Lediglich Helmut vermochte in dieses Fight nicht ganz mitzurangeln. So blieb ihm vorläufig nur die Rote Laterne . . .

Die **zweite Startgruppe** bot in Summe nicht wirklich ein ruhigeres Rennen. Dementsprechend sortierte man sich kunterbunt mit der ersten Gruppe aus . . .

Zwar gewann Sebastian Nockemann diese Gruppe mit absolvierten 397,26 Runden. Fahrer und Fahrzeug kamen aber nicht wirklich mit dem Kurs klar. Allein die Anzahl der Abflüge auf der heiß und innig geliebten Spur 1 übertraf sicherlich die einer gesamten Cup Saison! Die Frage nach der „self-fullfilling prophecy" darf sicherlich gestellt werden. Die gute Nachricht für die Konkurrenz: *„2018 greif' ich wieder an!"* . . . Ein Ende der Schwächephase ist also absehbar!☺☺

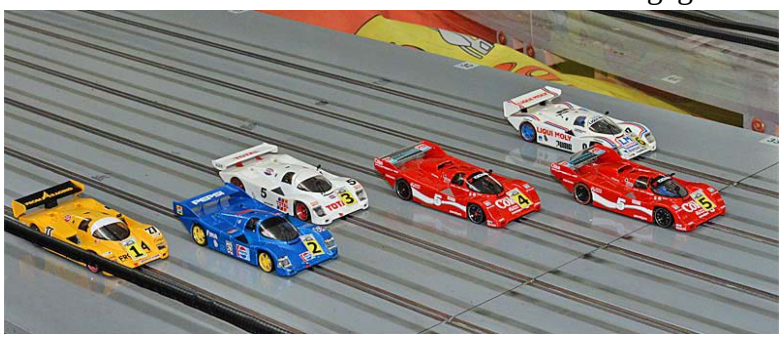
Dahinter führten Tobias Neumann und Heinz Rudnik einen beherzten Fight um die vorläufige P2, welchen „Tobi" erst am Ende mit einer Runde für sich entschied . . .

Auf P4 der Gruppe lief dann der Newbee Daniel Peeren ein – Hut ab für den ersten Ausflug in den Cup! Das war in der Tageswertung immerhin P18 und somit schon „Mitteldrittel"!!

Knapp zwei Runden dahinter mussten der gesundheitlich gehandicapte „Joschi“ Kleinrahm und Reiner Barm bis zum Schluss um die P5 der Gruppe rangeln. Letztlich setzte sich „Joschi“ um 1/3 Runde durch . . .
Am Schluss der Gruppe fuhr dann Michael Aniol, der erste Erfahrungen auf schnellem Holz sammelte und beim nächsten Mal sicher mehr Runden zusammen bekommen wird . . .

Die Cars und Fahrer der zweiten Gruppe . . .

Die **dritte Startgruppe** war quasi zweigeteilt unterwegs. Vorn drei wirklich schnelle Jungs, die weiter als Sebastian kamen und dazu drei Folks, die sich bunt unter die bisherigen 14 Starter sortierten . . .
Beginnen wir ‘mal am Ende: Kai-Ole Stracke hatte mutmaßlich nicht den rechten Setup erwischt. Holz ist noch nicht so seine Sache. Die absolvierte Strecke ließ ihn knapp hinter „Joschi“ zurück rutschen . . .
Chris Letzner und Chris Wulfken bekamen deutlich mehr Runden zusammen, scheiterten aber knapp an der Vorgabe von „Lucky“, was am Ende P13 und P14 ergab . . .
Die Drei ganz vorn bestritten ein völlig unspannendes Rennen: Vornweg düste der Heimascari Frank Ohlig und kam auf 408,22 Runden. Das war eine solide Vorgabe für die schnellsten Sechs!! Zu Beginn sah’s so aus, als würde Dirk Schulte folgen können – konnte er aber nicht. Letztlich fehlten ihm satte 5½ Runden auf Frank. Dennoch „*Well done*“!
Thomas Reich hingegen vermisste den Speed aus dem Training. Die erste Diagnose, der ausgegebene Motor sei’s gewesen, stellte sich hinterher als gegenstandslos heraus: Die Schleifer waren’s. Schade für Thomas, aber immerhin vor Sebastian geblieben!☺
Was so beiläufig klingt… hier ging’s längst um die Titel – Einzel wie Team! „Ruhrpötter“ hatte bereits das Pulver verschossen, alle drei Teamfahrer waren durch. „ZuSpät“ und „Slotdriver“ hatten noch je ein Eisen im Feuer. Bislang galt „*Advantage Ohlig*“ sowie „*Advantage ‚ZuSpät‘*“ . . .



Die Cars und Fahrer der dritten Gruppe . . .

Die **vierte Startgruppe** bot gleich zwei packende Zweikämpfe, ein atemraubendes Fernduell und eine Geschichte aus der Rubrik „Heulen und Zähneklappern“ und somit alles, was das Slotracer Herz begehrt – jedenfalls, wenn er von draußen als Zuschauer oder Einsetzer das Rennen genießt!☺

Die Cars und Fahrer der vierten Gruppe (nur Holger gehört da nicht wirklich hin!☺) . . .

Der Qualidritte „Kimi“ war als Rookie gut unterwegs – immerhin ist er Teilnehmer an der Einsteigerförderung 2014 und in seiner ersten Cup Saison! Auf den letzten zwei Spuren erwischte ihn dann das technische Pech – ein Karohalter verabschiedete sich nachdrücklich. Sein Glück im Pech war, dass Sebastian ausnahmsweise nicht in der schnellsten Gruppe fuhr und die Instandsetzung „nur“ ca. 9-10 Runden kostetet (Andere hätten wohl das halbe Rennen gebraucht!) .... Danach war’s nichts mehr mit den möglichen Top 10 für „Kimi“; P15 am Ende . . .

Das sollte glücklicherweise das einzige signifikante technische Pech des Tages bleiben. Die BRM Porsche und die S24 Chassis sind doch verdammt robust!!☺

Hendrik Behrens und Ralf Leenen fuhren derweil a) gegeneinander und b) gegen die vorgelegte Rundenzahl von Frank Ohlig. Dabei ging’s logischerweise auch um Fahrer- und Team Wertung! Die Kollegen Cupperer hatten diese Drei fast unisono auf ihren Tippkarten stehen – basisdemokratisch sollte der Zieleinlauf Leenen vor Behrens vor Ohlig ausgehen. Aber würden sich die Folks auch ans Votum der Kollegen halten??

Vor der letzten Spur lag Ralf vorne, Hendrik binnen einer Runde dahinter. Mathematisch war Frank mit einem gelungenen Kraftakt für Ralf noch einzuholen. Die Spur 6 war zuvor bei Chris und JanS recht flott von den Zeiten; es könnte klappen, wenn Ralf mit möglichst Null Fehlern durchkäme ... Hendrik hatte mit der Drei die einfachere Aufgabe, aber halt erst einmal Ralf zu überflügeln. Und der Abstand zu Frank war schon arg groß . . .

Es kam, wie es kommen musste. Hendrik holte Ralf nach Halbzeit der Spur ein. Und lag nach 10 Minuten um 7 Teilmeter vorn. Beide bauten aber im Fight den ein oder anderen Fehler ein, sodass Frank an der Zeitnahme ein entspanntes „*reicht nicht*“ attestieren konnte . . .

Erster Sieg in der Pokalwertung für Frank, dann Hendrik, dann Ralf – somit das Tippspiel für die Majorität versaut. So macht man sich keine Freunde, Frank!☺☺

Und damit die „ZuSpätBremser“ Bäume nicht in den Himmel wuchsen, fuhr Marco derweil weitgehend unbemerkt eine gute halbe Runde mehr Runden zusammen als Frank. P3 in der Tageswertung und der notwendige Puzzlestein zum souverän errungenen Teamtitel für „Stinson Racing“. Grats an den Nachwuchs-PQ!!

Ein „Druckposten“ war die Zeitnahme nur in der vierten Gruppe . . . ach ja – so denkt man ganz cool „*reicht nicht*“!☺

Ein ganzes Stück weiter vorn beharkten sich derweil JanS und Chris in einem packenden Duell. Die Entscheidung fiel hier eigentlich schon auf den ersten zwei Spuren. JanS geigte fürchterlich schnell auf (zu Beginn 8.4er Zeiten in Reihe auf der Zwei). Chris musste auf der schwierigen und langsameren Eins alles geben und baute Fehler ein. JanS

fuhr die anschließende Eins dann mit gebremsten Schaum und kam fehlerfrei durch. Das ergab in Summe zwei Runden Vorsprung. Die folgenden vier Spuren tobte der Fight zwar weiter, JanS vermochte den Vorsprung aber zu verwalten und nahm eine gute Runde davon mit durch's Ziel. 415,65 Runden lautete damit die Vorgabe für's nächste Jahr!!

Die **Zusammenfassung** sieht die üblichen Verdächtigen in den Top 10 – die Reihenfolge überraschte aber massiv. Bei den Profis JanS vor Chris vor Marco und Sebstian arg abgeschlagen . . .
In der Pokalwertung Frank vor Hendrik und Ralf. Die „Ruhrpötter" Dirk und Thomas können nicht ganz folgen . . .
Solide Leistungen zu Hauf im Mittelfeld. Die Sensation „Kimi" wird durch technisches Pech vereitelt. Die 962er erweisen sich einmal mehr als stabile Plattform für den Cup!☺

Ende

Die **technische Nachkontrolle** wurde ein wenig verlängert. Ein Sachverhalt musste sorgfältiger geprüft werden. Letztlich entschied wie immer die Tatsache, dass eine Vorteilnahme nicht erkennbar war, zu Gunsten des Teilnehmers!☺

Das **Tippspiel** hatten wir schon. Fast alle hatten die richtigen Namen auf dem Zettel – nur die Reihenfolge passte nicht!☺ Einer traf's perfekt (Chris Letzner) und nahm den Sachpreis mit nach Essen . . .

Die **Siegerehrung** musste etwas rascher als üblich absolviert werden. Schließlich folgten noch weitere Programmpunkte. Für ein paar lockere Sprüche und eine kritische Würdigung der persönlichen Leistungen reichte es aber dennoch . . .

Der Ausblick auf den **SLP-Cup 2015** musste schon sein. Vier Einzelrennen und das Meeting werden geboten – das vierte Einzelrennen wird als „Super-Sprint" ausgefahren. Neu dabei hierfür die Holzbahn in Mülheim/Ruhr . . .

Ferner wurde die völlig neue Konzeption für die Serie namens „**kein Cup!**" vorgestellt. Diese soll im kommenden Jahr jeweils abends nach den SLP-Cup Rennen in kleinem Kreis erprobt werden . . .
Die Eckdaten dafür: Leichte Einheitsbodys (max. 15g) aus Lexan, Chassis völlig frei – allerdings handelsübliche Werkstoffe vorgeschrieben, Bison II als Motorisierung, hohe Freiheitsgrade bei den Rädern inkl. Abmessungen (ProComp-2, -3 und -4 in 13mm oder 16mm Breite), keinerlei Gewichtsvorgaben, allerdings wesentliche Abmessungen wie im SLP-Cup . . .
Zielsetzung: Extrem schnelle Plattform für technische Eigenkreationen ohne den Wahnsinn von „Papierfliegerkarosserien" und mit der Botschaft, das technisch viele Wege zum Ziel führen . . .

Die **Jahressiegerehrung** stellte den vorletzten Programmpunkt des Tages in Siegburg dar. Die im SLP-Cup wesentliche Pokalwertung sah nach vier Läufen unter Berücksichtigung eines Streichresultats wie folgt aus:

#	Fahrer	Punkte
1	Ohlig, Frank	**150,16**
2	Behrens, Hendrik	**141,87**
3	Leenen, Ralf	**137,29**
4	Schulte, Dirk	**134,94**
5	Neumann, Tobias	**127,52**
6	Reich, Thomas	**123,59**
7	Lukats, Michael	**122,82**
8	Rudnik, Heinz	**120,07**
9	Letzner, Christian	**106,01**
10	Stracke, Kai-Ole	**92,46**

Damit ging der Pokal im siebten Jahr an den siebten Titelträger! Grats an Frank zum Sieg und Beileid dazu, den Pott im kommenden Jahr wieder abgeben zu müssen!☺☺

Champion mit der lfd. Nr. 7: Frank Ohlig

Die Wertung für die Profis war an der Spitze äußerst eng:

#	Fahrer	Punkte
1	Schaffland, Jan	**176,96**
2	Schnitzler, Christian	**176,81**
3	Nockemann, Sebastian	**163,80**
4	Wesseling, Marco	**157,74**

Der Teampokal ist hingegen in den vier Jahren seiner Auslobung nahezu fest in Händen der „ZuSpätBremser“. Lediglich im Vorjahr trugen sich „Ruhrpötter“ überzeugend in die Siegerliste ein. Mein Votum: In 2015 darf „Slotdriver“ auch ‘mal!☺

#	Team	Pkt.	Fahrer
1	ZuSpätBremser	**147,44**	Leenen, R. / Ohlig, F.
2	Slotdriver	**134,00**	Behrens, H. / Letzner, C. / Lukats, M.
3	Ruhrpötter	**131,95**	Reich, T. / Rudnik, H. / Schulte, D.
4	SiPler	**70,06**	Aniol, M. / Thomanek, A.
5	Curve Scratchers	**68,66**	Hüßelmann, M. / Schuth, H.
6	Hinterhof Racer	**59,05**	Stracke, D. / Vorberg, I.
7	Slowmotion Racing	**58,73**	Kleinrahm, J. / Strerath, H. / Vieten, B.
8	Slotdriver 2	**58,30**	Herbert, G. / Neumann, T.

Ralf Leenen und Frank Ohlig sind „ZuSpätBremser“ . . .

Marco Wesseling und Christian Schnitzler sind „Stinson Racing“ . . .

Und die Teamwertung für die Profis ging wie folgt aus:

#	Team	Pkt.	Fahrer
1	Stinson Racing	**180,00**	Schnitzler, C. / Wesseling, M.
2	Jugend forsch(t)	**144,77**	Schaffland, J. / Stracke, K.-O.
3	RS Racing	**98,59**	Barm, R. / Nockemann, S.

Nachdem alle Urkunden und Wanderpokale vergeben waren, bildete die **Tombola** den Tagesabschluss. Zusätzlich zu den vielen Sachpreisen gab’s die mittlerweile obligatorischen SLP-Cup T-Shirts, in 2014 wieder von H&T Motor Racing gespendet. Herzlichen Dank dafür!

Tombola: Joschi at work . . .

Credits

Der Dank gebührt den Gastgebern aus dem Raceway Park, die eine hervorragend vorbereitete Bahn mit passend slidigem Grip bereitstellten, das Catering allzeit souverän im Griff hatten und natürlich auch die Zeitnahme!
Ganz herzlicher Dank also an André nebst Tochter, Christof, Frank, Gerd, Ralf sowie René!!

Der Clubchef dirigiert den PC… ein „Bedankt“ auch an Christof!

So mutt dat: Nochmals eine Streckenbegehung direkt vor dem Rennen … alles i.O. Ralf?

Ferner ergeht ein „Merci vielmals!“ an die Helfer aus Reihen der Serie, die bei technischer Abnahme, Zeitnahme und dem Einsammeln der Motoren unterstützten. Am Wochenende waren dies u.a. Christian, Christof, Frank, JanS, Joschi, Kai-Ole und Sebastian . . .

Last but not least gilt ein besonderer Dank den Sponsoren für die Tombola: H&T Motor Racing, DoSlot, Slottec und unser aller „Wombel“!!

Ausblick

Der Rennbetrieb für den SLPCUP im Westen ist für 2014 nun „durch“. Dennoch gibt’s in diesem Jahr noch drei Termine zu beachten:

- Am 21. November 2014 beginnt die Anmeldung für die Einsteigerförderung 2015.
- Wie immer am 1. Dezember 2015 läuft die Einschreibung für den SLP-Cup 2015 an.
- Die 19 Folks, die in diesem Jahr alle vier Rennen bestritten haben, können sich bevorzugt bereits ab dem 15. November 2014 für die neue Saison einschreiben. Diese Aktion endet übrigens am 30.11. . . .

Wer die SLP-Cup Cars in 2014 noch ein wenig bewegen möchte, kann dies bei noch zwei anstehenden CUP2NIGHT Rennen tun. Die Planung dafür lautet:

28.10. JAspeed, Wermelskirchen (Plastik)
02.12. Raceway Park Siegburg (Plastik)

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien West / SLP-Cup

NASCAR Grand National

6. Lauf am 18. Oktober 2014 in Moers

geschrieben von Manfred Stork

Die Mitglieder des SRC hatten sich große Mühe beim Reinigen der Bahn gemacht. Schon am Dienstag vor dem Rennen war die Bahn abgewaschen worden. Dies sollte ein Ausdunsten der Bahn ermöglichen, um Reste vom Waschen abziehen zu lassen. Ferner wurde anschließend fleißig gefahren, um die Strecke entsprechend einzufahren.
Am Freitag vor dem Renntag war dann ein offizielles Training angesetzt. Dabei zeigte sich, dass doch noch Reste vom Haftmittel auf den Reifen festzustellen waren. Man musste häufig die Räder abrollen, um nicht zu viel davon aufzusammeln. Als ich selbst an die Bahn kam, war sie augenscheinlich komplett sauber, selbst als ich die Fingerprobe in einer großen Kurve machte. Vielleicht muss man öfter sauber machen und das Haftmittel nicht zu lange auf der Bahn belassen. Bei meinen vielen Renneinsätzen auf Holzbahnen habe ich die Erfahrung gemacht, dass man die Reifenrückstände nicht mehr entfernen kann, je länger sie auf der Bahn verbleiben. Trotzdem konnten wir ein spannendes Rennen absolvieren, es kam halt viel darauf an, die richtige Balance der Wagen bei diesen Bahngegebenheiten hinzubekommen.

Zum zweiten Mal galt es am Samstag, die schöne Suzuka Holzbahn der Moerser unter die GP Speedtyre Reifen zu nehmen.
Aus dem Vorjahr war bekannt, das diese neue Bahn eine große Herausforderung für die NASCARo darstellt.
Für die tolle Arbeit rund um die Bahn, was Grünanlagen und anderes beinhaltet, war Rolf Krause zuständig. Das hat er mit viel Mühe und Liebe zur Sache gemacht. Leider konnte er dieses Mal aus bekannten Gründen nicht an den Start gehen. Unvergessen der Kommentar von Ralf Postulka zu einem Bild von Rolf: "*Rolf stellt den Regler auf vorwärts!*" Aus diesem Grunde sind die Moerser sehr darauf bedacht, diesen Innenraum so zu erhalten und dort nichts abzustellen. Auch keine Autos der Teilnehmer, die mal aussetzen müssen bei einer 7er Gruppe.

Training in Moers . . .

Kompakt

- ✓ **20 Teilnehmer auf der Suzuka**
- ✓ **diesmal fast ohne Rookies**
- ✓ **klarer Sieg für Patrick**
  herzlicher Glückwunsch!
- ✓ **Lisa mischt munter mit**

Racing

Lag es an der schwierig zu fahrenden Bahn, dass die Rookies ausblieben? Bei 20 Startern gab es schließlich drei Startgruppen, davon zwei 7er Gruppen.

1. Gruppe Heat 1

…die Fahrer dazu

In der ersten Gruppe waren die Wenig-Fahrer dabei – und mit Ulli, Markus, Werner und Klaus die Leute vom SRC Niederrhein, die sich der Aufgabe stellten, die Boliden um die Bahn zu wuchten.

Werner und Ulli lagen klar in Front. Je nach Spur wechselte die Führung. Am Ende hatte Werner einen kleinen Vorsprung. Aber den verspielte er auf der letzten Spur, als er zwei seiner seltenen Abflüge hatte. So katapultierte sich Ulli in die schnellste Gruppe, bravo!

Hinter den Beiden lief der schnelle Frank Kaldewey ein, der schnellere Rundenzeiten zustande brachte als die Beiden vor ihm. Aber er war zwischendrin zu oft auf Abwegen. Klaus Hafner hatte Spaß mit seinem Leihauto und blieb sogar vor Präses Markus, der Probleme mit seinem Auto hatte. Denn bei der Abnahme war seine Hinterachse erheblich zu breit, und er musste nachsorgen, hatte aber die Karosse nicht wieder richtig festgeschraubt, sodass sie sich selbständig machte.

Hinter dem Präses dann Markus Michel, der seine liebe Not mit der Bahn hatte! Aber dahinter noch Timon, der zwar am Freitag beim Training war, aber einfach zu wenig gefahren war, um die markanten Punkte der Bahn zu beherrschen.

2. Gruppe Heat 1

In der 2. Startgruppe gab es keinen Weg an Karsten Hendrix vorbei, denn er distanzierte den Zweiten in dieser Gruppe, Frieder Lenz um knapp vier Runden. Karsten fuhr sich damit klar in die schnellste Gruppe!

Hinter Frieder rauften Heiko Pöthen, Andreas Trebsdorf, Stefan Kucharzewski und Manfred Walter um die Platzierungen, während Hans weit zurückfiel. Aber ihm machte das nichts aus, er hatte trotzdem Spaß. Er hatte schon vorher gesagt, er wird "Haue" kriegen. Aber er hatte auch Probleme mit seiner Chevelle, denn sein Hinterachslager auf der Antriebsseite war aus der Halterung gelöst und neigte zum Blockieren. Er musste schließlich mit einem anderen Wagen weiterfahren!

schnellste Gruppe Heat 1

In der schnellsten Gruppe sah es zuerst nach einem Dreikampf zwischen Patrick, Lisa und dem Serien-Chef aus. Aber als sich Lisa und Manfred schon mal aus ihrer Spur verabschiedeten, machte sich Patrick ohne Fehler sauber davon. Auch Lisa setzte sich etwas ab, sodass die ersten drei Positionen bald bezogen waren.

Dahinter dann Peter etwas zurück, dann Volker, der nicht so ganz mit dem Handling seines 70er Plymouth zufrieden war. Weiter zurück noch Poldi, der sich schwer tat mit dem Beherrschen der Bahn.

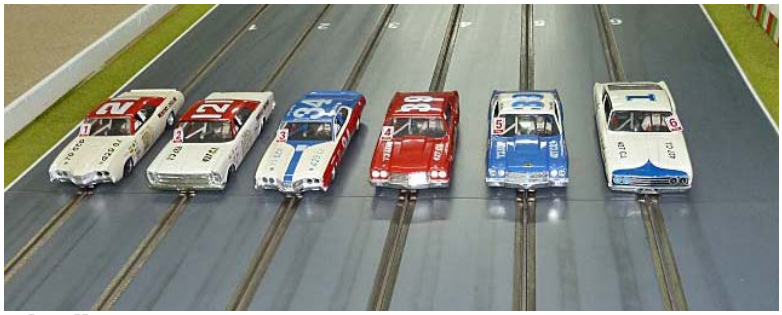
Ergebnis 1. Heat

1. Patrick Meister ..... 144,71 Runden
2. Lisa Lipka ..... 141,40 "
3. Manfred Stork ..... 139,70 "
4. Peter Recker ..... 137,71 "
5. Karsten Hendrix ..... 135,18 "
6. Ulli Engelhardt ..... 135,14 "
7. Werner Schilling ..... 134,94 "
8. Volker Nühlen ..... 134,71 "

Der 2. Durchgang

In der Spitzengruppe waren zwei neue Gesichter dabei. Ulli war sogar aus der ersten Gruppe in die Spitzengruppe aufgestiegen, dazu auch Karsten mit einer guten Leistung. Volker und Poldi mussten hingegen eine Gruppe tiefer antreten.

2. Gruppe Heat 2



schnellste Gruppe Heat 2

Das Spitzentrio Patrick, Lisa und Manfred fuhren eine ganze Spur dicht zusammen, aber im weiteren Verlauf der Spurwechsel wiederholte sich das Geschehen aus dem ersten Heat. Die Drei fuhren konstant unter 10 Sekunden und ihre Bestzeiten waren nur um wenige hundertstel Sekunden langsamer als zuvor.

Peter tat sich schwer, Karsten nicht zu weit enteilen zu lassen. Frank indessen behielt sein Auto größtenteils in der Spur und wurde Sechster in diesem Durchgang.

Ulli dagegen kam gar nicht klar mit den vielen schnellen Leuten um ihn herum. Er versuchte, deren Tempo mitzugehen, landete aber oft im Aus!

Bei den Rundenzeiten waren viele schneller als vorher. Selbst bei den gefahrenen Runden war bei der Hälfte der Teilnehmer ein Plus zu verzeichnen. Bei Markus Hackstein sogar 13 Runden, denn mit der festgeschraubten Karosse lief das Auto deutlich besser!☺☺

Ergebnis 2. Heat

1. Patrick Meister ..... 144,13 Runden
2. Lisa Lipka ..... 142,46 "
3. Manfred Stork ..... 139,43 "
4. Karsten Hendrix ..... 137,18 "
5. Peter Recker ..... 135,72 "
6. Frank Kaldewey ..... 135,14 "
7. Werner Schilling ..... 135,08 "
8. Markus Hackstein ..... 134,34 "

Fazit

Größtenteils hatten die Teilnehmer viel Spaß gehabt, um auf dieser tollen Bahn ein Rennen mit den Grand National Boliden auszutragen.

Wichtig war es für die eingesetzten Fahrzeuge, die richtige Balance für diese Bahnverhältnisse zu finden. Das ist ein Fakt, welcher bei jedem Rennfahrzeug stimmen muss, egal welche Serie gefahren wird – ja selbst bei den Fahrzeugen im Maßstab 1:1 !!

Bei den drei Wagen an der Spitze war die Balance zwangsläufig sehr gut. Dazu möchte ich hier einmal ein paar Fakten nennen:

Alle hatten ein Gewicht von 150 Gramm, bei 40,5g bis 41,5g Karosseriegewicht. Unter der Hinterachse hatten sie 1,5g bis 2g Blei, das restliche Blei lag vor dem Motor oder in der Mitte des Chassis außen.

Die Bodenfreiheit betrug vorn 1,0mm und hinten 1,4mm bei 25,0mm Durchmesser der gestellten Räder, während sich die Achsbreite hinten zwischen 71mm und 72mm bewegte. Es muss also noch nicht einmal die mögliche Achsbreite von 74mm ausgeschöpft werden. Außerdem passt diese Breite auch nicht unter diese Fahrzeuge. Die Dachhöhen lagen bei ca. 48,5mm, also noch etwas über dem Mindestmaß!

Man muss aber auch bei einer guten Balance die Wagen mit dem Regler richtig steuern, was Lisa und Patrick sehr gut gelang!

Natürlich ist dazu auch eine gute Bahnerfahrung nötig, sonst kann man die trickreichen Passagen nicht meistern. Das merkte man bei Poldi, der eine große Erfahrung hat und mit mir auch schon bei der Europameisterschaft in Dänemark gestartet ist. Dafür bekommen dann die NASCARo „Haue“ (wie Hans sich ausdrückt), wenn sie nach Aschendorf ausrücken und dort gegen die Heimascaris antreten müssen.
Aber es war klasse von Poldi, dass er nach Moers gekommen ist, um mehr Bahnerfahrung zu sammeln. Gut würde den Teutonen zu Gesicht stehen, wenn sie mal mit mehr Leuten anrücken würden, um diese tolle Bahn unter die Räder zu nehmen. Egal wie das Ergebnis aussieht!

Werner's erste Urkunde für Platz 6

Karsten strahlt über alle Backen

Peter konnte mit Mühe Karsten in Schach halten

Lisa war wieder modern unterwegs, prima 2. Platz!

Der verdiente Sieger Patrick - herzlichen Glückwunsch!

Credits

Ein großer Dank geht an den SRC am Niederrhein, der sich sehr viel Mühe gemacht hat, um die Veranstaltung durchzuführen. Sei es nun mit dem Catering, oder bei der Rennleitung von Mario! Da waren wir bestens aufgehoben. Ein Dank geht auch an Ralf Postulka, der wieder für schöne Urkunden mit Bildern aus dem Vorjahr auf der Suzuka sorgte.
Aber auch ein Dank an alle Teilnehmer, die sich dieser Aufgabe gestellt haben, ihre Erfahrung auf der Suzuka zu verbessern!☺ Schön, dass es allen Spaß gemacht hat!

Der letzte Lauf für die GN-Fahrzeuge findet am **29. November 2014** in Schwerte bei den Carrera Freunden statt.

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

CUP2NIGHT

4. Lauf am 28. Oktober 2014 in Wermelskirchen

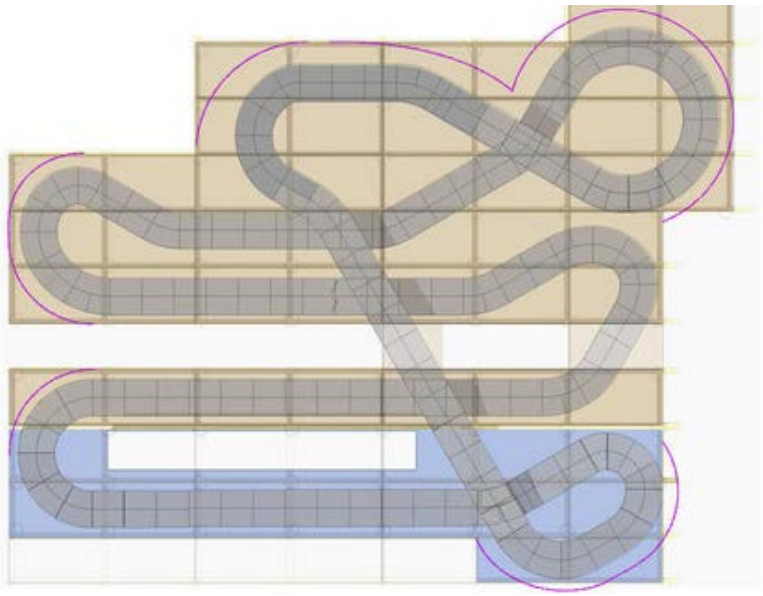
Nächsten Dienstag ist wieder CUP2NIGHT angesagt – und das nach einer Pause von rund 6 Monaten. Die zweite Halbzeit beginnt in Wermelskirchen auf der 4-spurigen Carrerabahn von „JAspeed“.

Für den dritten und letzten Lauf der „Winter Tour“ geht’s nach Mülheim. Die Folks von der Ruhrmündung benötigen jetzt ebenfalls ‘mal dringend einen Rennerfolg im Cup2Night!☺

Cup2Night

Die Abendserie Cup2Night beinhaltet die Kombination von SLP-Cup Reglement (Porsche 962 Body von BRM auf Plafit SLP I Chassis) mit dem Element 2er-Teamrennen (⇨ Ausschreibung Cup2Nigth). Befahren werden Strecken, die sonst nicht im Fokus des SLP-Cup stehen. Die kompakten Rennen werden abends zwischen 20 und 23 Uhr durchgezogen . . .

Die SLP-Cup Porsche treffen auf . . .



…die 4-spurige Carrerabahn von „JAspeed“ !!

Lauf Nr. 4

Da’s zurück auf Plastik geht (auch der 5. Lauf in Siegburg bleibt auf diesem Material!), müssen die Cup 962 zügig in Übersetzung und Leitkielhöhe umgerüstet werden!

Und wenn schon ‘mal umgebaut wird: Die dringende Empfehlung der Gastgeber lautet, eine **Bodenfreiheit von zumindest 1,5mm vorzusehen**. Wir bitten um freundliche Berücksichtigung!!

Anmeldung

Teams, die beim CUP2NIGHT zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Die Anmeldephase hat am Samstag begonnen und endet kommenden Sonntag (26. Oktober 2014) . . .

Bis Dienstagabend haben wenig erfahrene Teams Vorrang bei der Anmeldung!

Anmeldung zum 4. Lauf CUP2NIGHT am 28. Oktober 2014 in Wermelskirchen

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Cup2Night

Nachfolgend die Detail Informationen zur Veranstaltung am Dienstag, 28.10.2014:

Strecke . . .

JAspeed
Alte Str. 3
42929 Wermelskirchen Dhünn

Url
www.jaspeed.com

Strecken
4-spurig, Plastik

Zeitplan

Dienstag, 28. Oktober 2014

17:30h Bahnöffnung, freies Training
19:30h Materialausgabe, Einrollen, technische Abnahme sowie Auslosung der Startaufstellung
20:00h Rennstart
22:30h Rennende

Gruppe 245

4. Lauf am 1. November 2014 in Dortmund

Vier Jahre lang in Folge (von 2010 bis 2013) erlebte das ScaRaDo das obligatorische Teamrennen der **Gruppe 245**. Nun steht erstmalig wieder ein Einzelrennen in Dortmund auf dem Programm der Serie!! Da darf man echt gespannt sein, welche Teilnehmer denn überhaupt noch alle sechs Spuren „können“!☺☺

Wobei... s’ist der 13. Auftritt der 245 im ScaRaDo. Da sollte der 37,5m-Kurs den 245ern schon einigermaßen geläufig sein!?☺

ScaRaDo Anno 2010 – Teamrennen mit den Gr.2 Tourenwagen . . .

ScaRaDo Anno 2011 – Teamrennen mit den Gr.5 Silhouetten . . .

ScaRaDo Anno 2012 – Teamrennen mit den Gr.4 GT . . .

Rädriges . . .

Die Abmessungen der ausgegebenen Räder:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	22,51 – 22,55mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,18 – 24,22mm
4 und **5** (16“)	25,0	25,0mm
5 (19“)	26,75	26,75mm

Obacht: Für die Gruppen 4 und 5 gibt’s nach wie vor quasi **neue Räder**! Bitte vor allem bei den Gr.5 Silhouetten, die in Kamp-Lintfort gelaufen sind, an die Bodenfreiheit denken!

Orga . . .

Das Teamrennen war nicht grundlos über lange Jahre in Dortmund angesiedelt – die Platzverhältnisse im ScaRaDo sind nicht wirklich berauschend!

Also haltet bitte das mitgeführte persönliche Gepäck in engem Rahmen. Wir benötigen für Materialausgabe und zwei technische Abnahmen recht viel Platz für die Organisation!

Wer zum Bahnputzen kommen mag/kann, möge dies kurz in der Anmeldung kund tun!

Anmeldung

Alle Folks, die zum 4. Lauf der **Gruppe 245** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .

Anmeldeschluss ist am 28. Oktober 2014 um Mitternacht!

Anmeldung 4. Lauf Gruppe 245 am 1. November 2014 in Dortmund . . .

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Gruppe 245

Nachfolgend die Detail Informationen zum Rennen am 1. November 2014:

Adresse

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 10
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

28. September 2002: Erstes Gastspiel der 245 im ScaRaDo . . .

Zeitplan

Freitag, 31. Oktober 2014

ab 16:00h Bahnputzen
ab 18:00h freies Training
ca. 23:00h Feierabend!

Samstag, 1. November 2014

ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Historie

Gruppe 2 **2009** (23 Starter)

1. JanS	Mitsubishi Colt	127,13
2. Kever, Markus	Nissan Skyline	120,12
3. Schaffland, Ralf	BMW 3.0 CSL	119,18

Gruppe 4 **2009** (23 Starter)

1. Schaffland, Ralf	Lamborghini Jota	125,87
2. Kever, Markus	Lamborghini Jota	124,87
3. Kaina, Udo	Lamborghini Jota	124,38

Gruppe 5 **2009** (23 Starter)

1. JanS	Nissan Skyline turbo	128,86
2. Schaffland, Ralf	Ferrari 365 GT4 BB	126,88
2. Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	126,88

Gruppe 2 **2008** (26 Starter, ***PUR!***)

1. JanS	Mitsubishi Colt	124,01
2. Schaffland, Ralf	BMW 3.0 CSL	122,08
3. Kever, Markus	Nissan Skyline	121,03

Gruppe 4 **2008** (26 Starter)

1. JanS	Lamborghini Jota	124,89
2. Schaffland, Ralf	Lamborghini Jota	124,46
3. Sommer, Dieter	Ferrari 512 BB	121,62

Gruppe 5 **2008** (25 Starter)

1. JanS	Nissan Skyline turbo	127,13
2. Vorberg, Ingo	Ferrari 365 GT4 BB	122,37
3. Fischer, Jörg	BMW M1 turbo	122,24

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2015 Ausschr. / Reglement
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④	- / -
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	- / -
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ~~③~~ ~~④~~	✓ / ✓
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	- / -
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -
SLP-Cup (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④	✓ / ✓
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○	- / -
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○	- / -
Carrera Panamericana	- / -	-	○	- / -
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	✓ / ✓
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .	- / -
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .	- / -
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .	- / -

,