

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 117 -

2. Juli 2007

Editorial

Moin Folks . . . DSC-West im Neuwerk, SLP in Bischem - zwei junge Klassiker bildeten das Wochenende plus ein 6h in Düsseldorf . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ 117 berichtet von beiden Events. Vorberichte liegen nicht vor; wie auch !? Kommendes WE steht nichts an im Wilden Westen. Die WWW macht jetzt ebenfalls Sommerpause. Weiter geht's mit der

Nr. 118 am 23. oder am 30. Juli 2007, je nach vorliegenden Beiträgen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DSC-West
- 3. Lauf am 30. Juni 2007 in Vohwinkel
- Slot Langstrecken Pokal
- 2. Lauf am 29./30. Juni 2007 in Bischofsheim
- 6h-Rennen in Düsseldorf

DSC-West

3. Lauf am 30. Juni 2007 in Vohwinkel

geschrieben von Christian

Der Juni ist rum, das Jahr halb vorüber. Gleiches gilt für die aktuelle Saison der DSC-West. Bergfest also. Trotz der Urlaubszeit waren es immerhin 24 Slotter, die die Bahn in Wuppertal Vohwinkel bei der SRG Neuwerk in Angriff nehmen wollten.



Eine Luftaufnahme

Diverse Trainingseinheiten im Vorfeld am Montag, Donnerstag und Freitag waren gut besucht, so dass das Training am Samstag Vormittag sehr ruhig vonstatten ging. Um 8:30 rollte der erste Fox auf Höchstdrehzahl. Es war übrigens ein Motor von einem so genannten FTB.

Als Weitgereisten konnten wir Jürgen Stüdemann empfangen, der nach der Geschichte in Herzebrock nun Blut geleckt hat, und Plaste ziemlich „spaßig“ findet. Das komplette Outback war vollständig vertreten, nur Duisburg glänzte wieder durch Abwesenheit. Alle im Urlaub???



So sehen die Einwohner des Outback aus

Thomas Beuth war auch da, und hatte mit dem GT40 sogar sein erstes eigenes Auto dabei. Klasse 1 konnte er durch eine Corvette aus dem Hause Kaltenpoth fahren. Apropos Kaltenpoth. Michael kam gegen 11 kurz vorbei, stellte das Mittagessen parat, ließ Sohn Dennis zurück und entschwand wieder gen Arbeit, um pünktlich zum Rennen wieder da zu sein. Hochachtung.

10 Uhr Tee

Pünktlich bat Orga-Chef Patrick zum Tee, wünschte allen Teilnehmern viel Spaß, einen entspannten Tag und prognostizierte das Tagesende für 20:00Uhr. Danach gab es wieder Strom auf die Bahn und etliche Teilnehmer nutzten diese Gelegenheit ausgiebig.

Neuvorstellungen

Concours Richter Dieter Sommer bekam manches neue Auto zu Gesicht. So hatte der Pres-

sefuzzi es endlich, nach gut 1,5 Jahren, zustande gebracht, die 68er Corvette zu komplettieren. Belohnt wurde er dafür mit der Höchstpunktzahl.



Das neue Pressemobil

Uwe Drevermann hatte den Porsche 917K im Norisring-Outfit fertig, ebenfalls ein 20Pkt-Aggregat.



917K von Uwe Drevermann

Von Frank Schauf bekamen die Anwesenden eine neue Corvette Roadster aus dem Revell „Penske“ Bausatz präsentiert. Dennis Grabow hatte eine Corvette auf sein erprobtes Klasse 1 Fahrwerk geschraubt, und Michael Kaltenpoth schickte eine neue Grand Sport ins Rennen.



Interieur

Für die schnelle Dame vom Dienst und Ehefrau vom Bahnchef gab es auch ein neues Auto, denn Andrea hatte angemerkt, Zitat: „....

ich will auch endlich mal ein 20Pkt. Auto was mindestens genau so schnell ist wie dein schwarzer Ferrari.“ So musste Patrick dann einen orangenen Ferrari 365GTS/4 aus dem Hut zaubern, und Andrea war zufrieden.

Blickfang des Tages war aber eindeutig der Porsche 908 von Andreas Leben. Konsequent und akkurat aufgebaut, wurde das Klasse 2 Auto von etlichen Teilnehmern lobend begutachtet.



908 von Andreas Leben

Abnahme Klasse 1

Routiniert und souverän zogen unsere TK's Frank Hermes und Jürgen Stüdemann die Abnahme durch. Seltenst mussten die beiden etwas bemängeln, einzig Mehmet's Starkstrom-Verkablung mit geschätztem Querschnitt von fast 16mm² sorgte für Erheiterung.



Jürgen Stüdemann bei der „Arbeit“

Auch unser aller liebster DFH ABCXYZ, na unser Lutz halt, meisterte die Abnahme direkt im ersten Loop. Respekt.

Mittag

Um 12 Uhr wurde das Lunch eröffnet und Küchenchef Michael hatte Puten- und Schweineschnitzel mit Röstis und Salat gezaubert. Vorzüglich, einen Riesenlob an Michael.



Lecker, oder ???

Auch Mehmet konnte diesen Delikatessen nicht widerstehen, und wurde mehr als einmal am Tresen gesichtet.

Es wurde 13 Uhr und Rennbahn-Chef Patrick Fischer bat um Gehör. Zwei Neuheiten gab es zu berichten. Zunächst hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit vor jedem Turn eine, oder zwei, oder gar keine, Installationsrunde zu drehen, um den korrekten Sitz der Reglerstecker zu überprüfen und zu schauen, ob der Fahrer in dem Boliden auch den ersten Gang eingelegt hatte. Zum zweiten sollte jeder Fahrer SEIN EIGENES Auto aus dem Parc-Ferme holen und den Spuraufkleber an eine Stelle seiner Wahl pappen. Die Einsetzer sollten dann den nächsten Sticker auf die gleiche Stelle platzieren.

Rennleitung für die ersten Gruppe übernahm Andrea, die diesen Posten beim LM75 Finale vor 14 Tagen auch souverän erledigte.

Die Rennen

Die erste Startgruppe legte los, und die beiden Neuwerker Andreas Leben und Jörg Fischer nutzten Ihren Heimvorteil schamlos aus.



Corvette Roadster von Frank Schauf

Frank Schauf mit der tollen Corvette Roadster und Thorsten Szugger ließen die beiden aber

nicht entkommen, sodass sich über die Bahnen heiße Positionskämpfe ergaben.

Fairster Teilnehmer überhaupt war, wie eigentlich immer, Dennis Grabow, der durch seine Großzügigkeit dass eine oder andere Mal auch die Streckenposten in Bredoullie brachte.

Andreas Leben setzte sich mit dem Kugelporsche in Front, Thomas Beuth hatte sich an Dennis Grabow vorbeigekämpft und nach 6 Spuren zeigte der Zeitenmonitor folgendes Ergebnis: Andreas Leben gewinnt mit tollen 241,80 Runden vor Jörg Fischer mit dem Datsun 240Z und eingefahrenen 240,27 Umläufen. Dritter im Bunde wird Frank Schauf und 236,40 Runden. Die Freude von Andreas über die unglaubliche 1303-Rundenzahl ließ nicht nach, und so wurde „Mister P5“ den ganzen Tag mit einem fetten Grinsen gesichtet.



Grund zur Freude: Käfer 1303S auf Platz 5 der Klasse 1

2. Gruppe

Die zweite Gruppe hatte sehenswerte Zweikämpfe zu bieten. Aule mit der Grand Sport vorneweg, der Rest hinterher. Dennis Kaltenpoth hatte als Youngster die stärksten Nerven, knöpfte Aule Runde um Runde ab und setzte sich schnell ab. Michael Brinkmann haderte mit der Bahn und auch Christian Grüttner war öfter neben dem Slot zu finden.



Corvette GS von Thomas Horn

Völlig unbeeindruckt davon zog Thomas Horn seine Bahnen, und fuhr im Kielwasser der zwei Führenden sein wohl bisher bestes DSC-Rennen.

Günther Grabow jagte alle mit dem Ferrari wild vor sich her, sodass der Zieleinlauf wie folgt aussieht. Der Jüngste vorneweg mit gewaltigen 242,42 Runden, Aule auf der Zwei mit 238,29 Runden, Platz drei geht an Thomas Horn und 235,48 Turns.

3. Gruppe

Schon vor diesem Lauf war von den Startern Wehklagen zu hören. Die gesamte Porsche-911-Fraktion, namentlich die Herren Brocke, Rehm und Müller klagte über ein Leistungsdefizit und wollte es nur rollen lassen. Die Anfangsphase in dieser Gruppe war etwas hektisch, was DFHS veranlasste zu fragen, ob er es hier mit einer Terrororganisation zu tun hat. Mitverantwortlich dafür die beiden Jungs mit den Big Blocks, denn Uwe Drevermann und Günther Benecke waren mit ihren Corvetten und sehenswerten Zweikämpfen unterwegs, fingen sich dabei aber etliche „Grasnarben“ ein.

Dann gab es so was wie Zickenalarm, denn unsere schnelle Amazone Andrea klagte nach zwei Spuren über Stromprobleme mit dem Ferrari, wo aber keine erkennbaren waren. Alle anderen Anwesenden wären zudem froh über soviel Leistung gewesen.



Der „Problemfall“

Nach etwas Überzeugungsarbeit vom Bahnchef himself fuhr Andrea weiter und hatte nach den 30 Minuten auch die Nase vorn in dieser Gruppe. 241,27 Runden für Platz 1, danach dreimal Porsche 911 in der Reihenfolge Andre Brocke (237,50), Andi Rehm mit 234,68 Runden und dem Studenten und seinen eingefahrenen 233,36 Turns.

4. Gruppe

Schon nach einer Spur in der letzten Gruppe der Klasse 1 wurde klar, dass die 242 Runden als momentaner Spitzenwert nicht lange Bestand haben würden. Patrick Fischer und Frank Hermes gasten derart an, dass alles nach einem neuen Rundenrekord aussah. „Da kannst du nix machen“ schallte es aus den Reihen der Verfolger, die in Form von Mehmet Simsek, Dieter Sommer und Michael Kaltenpoth zwar alles versuchten, die Lücke zu den Führenden aber nicht mehr schließen konnten. DiSo wechselte auch noch den Regler zur Rennhälfte, besser wurde es aber dadurch nicht, denn er fiel noch hinter Mehmet und Michael zurück. Jürgen Stüdemann hatte bereits zuviel Rückstand, und beschränkte sich anschließend auf das Kennenlernen des Neuwerkes Plastiks, natürlich im Renntempo. Zwei Spuren vor dem Ende schien alles klar, Patrick führte mit drei Runden vor Frank, Michael und Mehmet im Clinch, Dieter knapp dahinter. Weitere 7 Minuten weiter war alles aus, 30 Minuten um und der Drucker spuckte folgende Liste aus: Sieger und Inhaber des neuen Tourenwagenrekords Patrick Fischer mit gefahrenen 250,72 Umläufen auf Ferrari. Recht deutlich dahinter Frank Hermes mit 248,73 Runden mit der Corvette. Das Podium komplettiert Mehmet Simsek und erzielten 245,40 Turns.



Rennen gucken ist so anstrengend

Top 5:

Patrick Fischer.....	250,72
Frank Hermes	248,73
Mehmet Simsek.....	245,40
Dennis Kaltenpoth.....	242,42
Andreas Leben.....	241,80

Anzumerken bleibt, dass die ersten drei der Klasse1-Gesamtliste den letztjährigen Rekord von JanS mit 243,59 Runden deutlich überboten haben.

Kaffee-Pause

Kurze Pause um zu verschnauften, Kaffee trinken, Kuchen essen, ne Zigarette zu schnüffeln und sonstiges zu erledigen.

Punkt 16:00 standen dann etliche Jungs vor der geschlossenen Pforte für die Abnahme, und das altbekannte Team nahm die Boliden der Klasse 2 dann kurz darauf unter die Lupe.



Andrang bei der Abnahme

Wieder ging es völlig entspannt zur Sache, denn alle hatten die Autos ordentlich vorbereitet. Einzig Andreas Rehm musste ein wenig Gewicht im 917er nachlegen. Nachdem der Pressefuzzi die letzten Bilder gemacht hatte, blieb noch Zeit für das ein oder andere Stück Käsekuchen oder leckeres Tiramisu.

Rennen Klasse 2

1. Startgruppe

Hier kam es zu einer leichten Verschiebung, denn Thorsten Szugger wollte früh weg, und tauschte daher mit Günther Benecke. Etliche Abflüge waren zu registrieren und nachdem Ruhe einkehrte konnte sich Thorsten Szugger mit dem GT40 absetzen.



Dahinter kam es zum schönen Zweikampf zwischen Uwe D. und Günther Grabow, die sich über alle Spuren die Sporen gaben. Thomas Beuth sicherte sich früh den Titel des

„Crash-Königs“, denn seine Anzahl an Abflügen wurde nicht mehr überboten. Rennleiter Jörg Fischer läutete die letzten 60 Sekunden ein, und als das vorüber war, lag folgender Zieleinlauf vor: Thorsten Szugger mit GT40 auf Platz 1 mit 242,13 Runden und Günther Grabow kann sich mit 237,76 Runden gegen Uwe D. mit 236,65 Runden behaupten.

2. Gruppe

In dieser Gruppe waren die Porsche 917 in der Mehrzahl, und diese Boliden machten auch den Schnellsten unter sich aus. Der Pressefuzzi eliminierte sich selbst durch zuviel Grip, so dass er den GT40 mehrfach um die Hochachse abwarf.



Alles im Griff, Herr Rennleiter??

Anschließend kamen noch etliche weitere Ausritte dazu. Abhaken. Vorne, ganz vorne also machte sich Lutz Müller auf den Weg, dicht gefolgt vom Sterne-Koch Michael Kaltenpoth und Andreas Rehm. Günther Benecke mit dem Sommer-917 fightete derweil mit Michael Brinkmann und dessen Ferrari 612 um die goldene Ananas, denn der Express davor war schon zu weit weg. Die 917er Fraktion hielt dieses hohe Tempo bei bis ins Ziel, und Lutz Müller holte sich Rang 1 mit 246,16 Runden gefolgt von M. Kaltenpoth und 245,50 Turns, der sich deutlich Andreas Rehm vom Leib halten konnte und ihm 5 Runden Rückstand aufbrachte.



Nachschub gefällig ???

3. Gruppe

Mittlerweile stand das Thermometer auf heiss und die Luft war zum Schneiden im Bahnraum, als der dritte Trupp der Prototypen auf die Reise ging. Dieter Sommer mit einem der seltenen Abflüge gleich in Runde eins, dahinter Frank Schauf und Andre Brocke.



Schneller Italiener von DiSo

Obwohl Andre erneut im Vorfeld über angebliches Leistungsdefizit an seinem GT40 klagte, konnte er sich klammheimlich über die Bahnen einen kleinen Vorsprung herausfahren. Frank Schauf blieb DiSo auf den Fersen, und hinter den beiden folgten Aule, Jürgen Stüdemann und Thomas Horn mit Respektabstand.

Als der Rechner nach 30 Minuten den Bahnstrom klaute, notierte Rennleiter Jörg Fischer folgenden Zieleinlauf: Andre Brocke holt sich Rang 1, ja, ja, Leistungsdefizit, mit tollen 247,27 Runden. Dahinter der knappste Zieleinlauf des Tages, bei dem sich Frank Schauf mit nur 8 Teilstrichen Dieter Sommer und dessen 245,50 Runden geschlagen geben muss. Tolle Leistung, Frank.

4. Gruppe

Neuwerk gegen Frank Hermes. Auf diesen einfachen Nenner kann man die letzten 30 Minuten Renngeschehen des heutigen Tages zusammenfassen.



Die letzte Startgruppe des Tages

Die Heimascaris aus Vohwinkel wollten dem momentan Führenden im Championat mal so richtig einen einschenken. Andreas Leben mit seinem neuen Porsche 908 musste direkt etwas zurückstecken, denn das Gefährt lief nicht mehr so doll wie im Training. Dennis Kaltenpoth, Andrea Fischer und Mehmet Simsek sahen irgendwann auch ein, dass es keinen Sinn machte, den beiden „begasten“ da vorne zu folgen und fochten über die Spuren einen tollen Dreikampf aus. Wie bereits in Klasse 1 waren es hier erneut Patrick Fischer und Frank Hermes, die die Pace machten. Nach 2/3 Renndistanz bereits 3 Runden Vorsprung und ein Höllentempo zu diesem Zeitpunkt, um nur ein paar Eckdaten dieser „Raserei“ zu nennen. Spätestens jetzt war klar, dass der alte Rekord von 247,63 Runden aus 2006 pulverisiert werden würde. Frage nur, von wem ???

Die letzten 10 Minuten sollten Klarheit bringen. Ein Herzschlagfinale entbrannte, denn keine halbe Runde liegen die beiden Führenden auseinander auf der letzten Spur, und Patrick hetzt Frank vor sich her. Auf der schnelleren Bahn 2 knabbert er Zehntel für Zehntel von Franks Vorsprung ab.

.....Ende, Aus 30 Minuten vorbei, die Autos rollen aus. Frank bleibt vor Patrick und gewinnt Klasse 2 mit neuem Rundenrekord von 251,66 Runden und somit 11 Teilstriche vor Patrick Fischer. Die einzige Dame des Tages komplettiert das Podium mit eingefahrenen 248,49 Umläufen. Es ist mittlerweile 19:30.



So sehen glückliche Sieger aus

Top5

Frank Hermes	251,66
Patrick Fischer	251,55
Andrea Fischer	248,49
Mehmet Simsek	247,80
Andre Brocke	247,27

Siegerehrung

Um 20:00, also exakt dem prognostizieren Ende des Tages, rufen die beiden Verantwortlichen der DSC-West Dieter Sommer und Patrick Fischer zur Siegerehrung.

Die restlichen verbliebenen Teilnehmer empfangen nochmal Ihre Tagesleistungen „brühwarm“ vorgehalten, und auch Andreas Leben wird nochmal für seinen „Kanonen-Ritt“ in Klasse 1 gewürdigt.

Gesamt-Dritter des heutigen Tages wurde Mehmet Simsek, worüber der gute auch stolz sein darf. Wie bereits in Herzebrock musste im Neuwerk Platz eins doppelt vergeben werden, denn Patrick und Frank hatten jeweils Platz eins und zwei belegt, der eine in Klasse 1, der andere in Klasse zwei und umgekehrt Applaus von den Rängen.



„Oldies“ bei der Siegerehrung

Es folgten noch die Abschiedsworte des Tages und alle wurden auf eine gute Heimreise geschickt. Gell, Herr Pressereferent ☺☺

Danksagung

Es bleibt noch eines, einen Riesendank auszusprechen an alle, die diesen Renntag ermöglicht haben.

Zum einen das Team der SRG Neuwerk, die fürs Umfeld gesorgt hat, mit David, Olli und Andreas freundliche und hilfsbereite „Küchen-bullen“ hinter dem Tresen hatte. Michael Kaltenpoth für eine stärkende Mahlzeit und Jörg Fischer, der als Rennleiter über den gesamten Tag einen klasse Job abgeliefert hat.

Mein Dank gilt der 911-Fraktion und der Neudefinition des Begriffes „Leistungsdefizit“.

Weiterhin gilt der Dank Petrus, dass er eine erneute Hitzeschlacht vermied, aber auch allen Teilnehmern, die trotz Ferienzeit ihrem Hobby frönten und tollen Sport gezeigt haben.

Nächster Lauf zur DSC-West und gleichzeitig DSC-Cup Lauf ist am 11.August beim Peter Meister in Kamp-Lintfort. Dann wird wieder internationale Besetzung vor Ort sein, denn unsere Schweizer Freunde haben sich bereits angekündigt, aber auch ein paar Nordlichter waren nach dem Geheim-Training in Wuppertal überzeugt worden, in Ka-Li an den Start zu gehen. Der Pressefuzzi wird nicht da sein, denn er frönt den Oldies in 1:1 am Nürburgring. Damit Euch aber der Lesestoff nicht abhanden kommt, wird für adäquaten Ersatz gesorgt.

Bis dahin, bleibt gesund und munter,
der Pressereferent

Alles weitere gibt's hier:

[DSC-Cup / DSC-West](#)

Slot Langstrecken Pokal

2. Lauf am 29./30. Juni 2007 in Bischofsheim

Bei den 24h am Nürburgring wurde der Start aufgrund schwerer Regenfälle verschoben. Die 24h von Le Mans waren aus Zuschauersicht eine einzige Schlamm Schlacht (und auch dort musste das Safety-Car verschiedentlich wegen der schlechten Witterungsverhältnisse ausrücken ...

Warum sollte also der 2. Lauf zum Slot Langstrecken Pokal in Bischofsheim (bei Mainz) nicht unter ähnlichen Witterungsbedingungen durchgeführt werden - zumal sich über die Hitze im Vorjahr etliche Folks bitter beklagten ☺

Zur Info: Dieses SLP-Rennen wird gern und in großer Zahl mit einem Zeltlager auf dem Gelände des MSC Bischofsheim kombiniert. Dem Vernehmen nach, sollen sich häufig Zu-Bett-Gehende und Frühaufsteher noch begnügen sein ... ☺☺

Die Wetterprognosen für das Wochenende in Bischofsheim waren eher ungünstig - erschwerend kam hinzu, dass die Schrauberplätze an der frischen Luft vorgesehen war ...

Kompakt ...

- erfolgreicher „last minute“ Abschluss der Verhandlungen mit dem Wetter-Gott ...
- 59 Teilnehmer bedeuten neuen Rekord für den SLP in Bischofsheim ...
- Zeltlager der Slot Nomaden künftig wegen „Nicht-Nutzung“ überflüssig ... !?
- überlegene Pole für Bernd Bohnet (Highway Star) ...
- Rennen mit hoher Quote an technischen Problemen bei Schleifern und Slotcars ...
- Kevin Krollmann (No Limits) mit PO-Auto vorn ...
- Dietmar Schmeer (Dr.Slot) und Ralph Seif (PQ) auf den Plätzen ...
- PQ bei den Teams an der Spitze ...

Strecke ...

MSC Bischofsheim
Ginsheimer Landstr. 21
65474 Bischofsheim

Url

www.msc-bischofsheim.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 35m lang



35m Bischofsheim ...

Vorgeplänkel ...

Die Prognosen waren bereits im Vorbericht nachzulesen. Der Schleichende fasst sich also kurz - und zitiert den DdaZ: „So wie es aussieht, keine zeitliche Verbesserung zum Vorjahr - und das bei dem ganzen Aufwand ☺☺“

Die MSCBler bauten im Vorfeld des Rennens noch rasch das Rolltor zur Bahn aus - und eine Glasfront ein. Der damit verbundene Staub machte die Einschätzung der Trainingsleistungen nicht wirklich leicht ... ☺☺

Aber widmen wir uns anderen Formen des Vorgeplänkels:

Für Tierfreunde: Die rechte Hand des Diktators berichtete von handzahmen Wahrörssern, welche in Bischofsheim zu besichtigen seien.



Der Autor erwartet mit Spannung die Gewährung der ersten Streicheleinheiten (vor allem aber das darauf folgende Geschehen) ... ☺☺ ☺☺ ☺☺

Für Insider !?: Die Plastikquäler grüßen - zumindest Team S² - in letzter Zeit häufig mit dem Spruch „Rettet die Robben !“.

JanS kam den großsprechenden PQ beim Studium der Tageszeitung vom 26. Juni 2007 allerdings rasch auf die Schliche (vgl. nebenstehenden Scan) ...

Nicht nur die WWW meint dazu nur lapidar „Versager !☹!“ ...

215 388 Robben geschlachtet

Ottawa/Hamburg. (dpa) Die Robbenjagd in Kanada ist nach Angaben von Tierschützern für diese Saison beendet. Bis zum offiziellen Ende am Samstag seien 215 388 Robben als getötet gemeldet worden, berichtete der Internationale Tierschutzfonds IFAW gestern mit Verweis auf interne Zahlen der kanadischen Regierung. Wie viele Robben tatsächlich starben, lasse sich allerdings nicht sagen.

Friday on my mind . . .

Der Freitag ist im Slot Langstrecken Pokal eigentlich der wichtigste Tag: Hier müssen das passende Slotcar erwählt, Abstimmung und Übersetzung festgelegt sowie der Kurs erlernt werden - das Ganze übrigens rein arithmetisch gesehen in nur 2 Durchgängen von 6*3 Minuten auf der Bahn !! Dazu stehen am Freitag Abend noch Motoreinbau, technische Abnahme und Quali auf dem Programm. Dagegen muss am Samstag „nur“ jeweils eine Stunde Rennen gefahren und eingesetzt werden - gerade zu langweilig, der (Sams-)Tag . . . !☺?

Aus diesem Grund hatte die SLP-Führung einen detaillierten Fahrplan ausgearbeitet, um die zahlreichen Stationen des Freitag Abend reibungslos zu absolvieren - blieb nur zu hoffen, dass das SLP-Volk mit einer handelsüblichen Uhr umzugehen verstand . . . ☺☺

Zur Bahnöffnung um 13:00h stand bereits eine Karawane vor dem MSCB Tor. Deutlich mehr als 20 SLPlers warteten auf die „Schlüsselfigur“. Da schienen viele Folks „viel früh“ aufgestanden sein . . . ☺☺

Hier sollte das SLP Gremium einmal überlegen, ob man nicht gleich am Freitag Früh beginnt. Ein wirklicher Arbeitstag scheint der Freitag für Viele nicht zu sein . . . !?

Jedenfalls ging es mit Nachdruck an die Bahn. Und selbstredend gleich hoch her. Das Greifen der Einsetzerregelung ist nach wie vor eher Glücksache - und die netto verfügbare Trainingszeit von gut 6 Stunden für avisierte 60 Teilnehmer machte die Sache nicht wirklich entspannter . . .



Nachmittägliches Fahrerbriefing . . .

Die **Motorenausgabe** eröffnete ab 19:15h den offiziellen Teil des Freitags. Gegen 19:45h wurde der Bahnstrom abgeschaltet - und es

kehrte relative Ruhe ein. Man bereitete die Slotcars für die Abnahme vor. Nur noch die Funktionstests nach dem Motor-Einbau fanden auf der Bahn statt.

So ganz kam man mit den an gepeilten 10 Minuten für den Motoreinbau nicht aus. Der Mittelwert lag eher bei 15 Minuten, sodass der Fahrplan ein wenig gestreckt werden musste.

Gegen 20:00h brach die **technische Abnahme** für die Gaststarter und die Fahrer der in Trier am Ende des Feldes Gelandeten aus. MartinB, PeterO und JoachimW trieben hier zielstrebig ihr Unwesen. Bis dieses Programm für in Summe 59 teilnehmende Fahrzeuge abgspult war, vergingen rund 3 Stunden . . . Was fiel den strengen technischen Experten auf !? Vieles - selbst die Top-Teams mussten teilweise in die Schleife. So kam sich das Trio nicht wirklich überflüssig vor . . . ☺☺



Nicht wirklich überflüssig !? Triumvirat bei der technischen Abnahme . . .

Bevor es an die Quali ging, erfolgte ein dreiminütiges Einrollen, um die ausgegebenen Motoren auf Funktion und Wirkung überprüfen zu können. Dem Vernehmen nach soll dabei der ein oder andere Bolide den Kurs im Rückwärtsgang angegangen sein . . . ☺☺

Quali . . .

Mit ein wenig Verzug ging es auf die **Quali-Minute**. Sie wurde auf der schnellen Spur 2 absolviert. Wer hier „durch“ war, konnte zum gemütlichen Teil des Abends übergehen - oder eben früh zu Bett . . . ☺☺

Gegen 23:30h war auch die lahmste Socke (hier Alex Ortmann) seine Quali-Minute über die Piste gebrettert - und Jo Welsch konnte die Startaufstellung für den Samstag bekannt geben. Der Einfachheit halber seien hier nur die schnellsten zwei Startgruppen benannt:

1. Bernd Bohnet (Highway Star)	6,308s
2. Alex Ortmann (Dr. Slot)	6,367s
3. Ralph Seif (Plastikquäler)	6,373s
4. Dietmar Schmeer (Dr. Slot)	6,405s
5. Tobias Meiler (Highway Star)	6,426s
6. Frank Binanzer (Highway Star)	6,432s
- - - - -	
7. Jan Uhlig (Plastikquäler)	6,434s
8. Peter Oberbillig (No Limits)	6,458s
9. Kevin Krollmann (No Limits)	6,469s
10. Joachim Welsch (Jäger Team)	6,496s
11. Thomas Krieger (Racing Team Optimist)	6,497s
12. Sebastian Nockemann (Plastikquäler)	6,503s



Nächtliches Warten auf die Eröffnung des Sommerschlussverkaufs !? Weit gefehlt - „Fernsehen“ während der Quali ... ☺☺

Was hat sich mehr oder weniger Dramatisches während der Quali ereignet !? Rückwärtsfahren sollte eigentlich keiner der Aspiranten mehr ... ☺☺

- Highway Star bringt alle drei Mannen in die erste Startgruppe !
- Bernd Bohnet aus diesem Team fährt mit deutlichem Abstand Pole.
- Alex Ortmann und Ralph Seif „erwartungsgemäß“ in den Top 3.
- Thomas Krieger (Racing Team Optimist) überraschend in der 2. Startgruppe !!
- Ebenso toll: Dominik Deutschmann (Roadrunner) in der 3. Startgruppe !!
- Heiß: Mehr als 30 Fahrer im Zeitrang von 6.5s bis 6.6s !!
- Loser: Die Bartelmes Brothers mit P25 (Alfons) und P33 (Martin).
- Glück gehabt: Peter Oberbillig fuhr eine Zeit, die für P8 reicht - dann flog die Vorderachse davon ...



SLP Parc Fermé in Bischem - mit 59 gut gefüllt ...

Gesellschaftliches ...

Im Vorfeld gaben die Wetterprognosen Anlass zu schlimmsten Befürchtungen. Ein völlig verregneter Freitag und Temperaturen unter 20 Grad waren avisiert. Aber irgendwie brachten Peter Vogt und die Seinen die Verhandlungen mit der „Wetterzentrale“ im Sinne der SLP noch erfolgreich zu Ende ...

Bis auf kurze Regenschauer am Freitag Abend blieb es völlig trocken - zwischendrin schaute sogar die Sonne einmal beim SLP vorbei.

Die Temperaturen waren tagsüber durchaus T-Shirt-tauglich und auch nächtens musste niemand vorzeitig mit Erfrierungen zu Bett ...



Zeltlager (noch nicht ganz komplett) - man blieb weitgehend trocken ...

Das ist dann wohl die Überleitung zur berühmten Bischem-Nacht !?

Der Freitag ging mit dem Aushang der Startaufstellung zu Ende - anschließend war Party angesagt. Es bildeten sich rasch zwei Schwer-

punkte: Das große Zelt im Fahrerlager sowie Fläche rund um die KIK-Mobile. Ab 3:00h lichteten sich die Reihen und nach 4:00h waren die KIK-Mobile alleiniger Mittelpunkt des Geschehens. Irgendwann - es war längst wieder Tag - löste sich aber auch diese Versammlung auf, wobei sich schon die Frage stellt, warum einige der Folks überhaupt Nachtlager aufgebaut haben ... ☺☺

Faszinierend: „Kampftrinken“ war in 2007 die absolute Ausnahme. Das Gros der Slot Nomaden aus der SLP hatte schlichtweg Spaß und führte angeregte Unterhaltungen.

Der Morgen danach brachte teilweise erschreckende Bilder: Zahlreiche Gesichter hätten durchaus die Attraktion jeder Geisterbahn sein können. Ein Concours d'Elegance der Gesichter könnte den jedes Jahr in Bischem ausgetragenen modernen SLP-Dreikampf – bestehend aus Dünnsinn erzählen, Party bis zum Morgengrauen und Rennerfolg - durchaus noch weiter abrunden.

Volle 20 Punkte im Concours erhielten übrigens AlexO (selbstredend nur Schlafmangel !), Marco Prigl und Ralph Seif. Letzterer gewann übrigens überlegen den modernen SLP-Dreikampf des Wochenendes ... !!

Der Sonderpreis für den besten Live-Act an der Bahn ging in diesem Jahr unumstritten an den „Frühstarter“ Rainer Baudach ... ☺☺



Morgen danach - bei den KIK-Mobilen ist das Aufräumen im Gange ...

Racing ...

Am Samstag Früh um 9:00h standen die unglücklichen Frühaufsteher an den Reglern, um ca. 13 Stunden Rennbetrieb zu eröffnen. Derweil schlief das Gros des SLP noch den Schlaf der Gerechten ... ☺☺

Der Auftakt (**Startgruppe 10**) war wie folgt besetzt:

55. Gregory Klein (SG Stern).....	6,904s
56. Robert Ries (RBT Racing Team)	6,942s
57. Maik Schmidt (slottec)	6,981s
58. Kurt Petri (ohne Team).....	6,999s
59. Armin Katzmann (SG Stern)	7,024s

Robert Ries siegte in dieser Gruppe mit 515,26.Runden. Gregory Klein schaffte P2 und 511,19 Runden.

Die 500 Runden Marke verfehlten hingegen Kurt Petri (498,08), Armin Katzmann (497,29) und Maik Schmidt (489,24). Armin geriet auf Spur 6 in Probleme. Ansonsten ein gelungener, ruhiger und entspannter Auftakt.

Startgruppe 9

49. Rainer Baudach (SG Stern)	6,776s
50. Carsten Schöll ((SG Stern)	6,787s
51. Christian Wamser (Roadrunner).....	6,869s
52. Volker Lohr (WW-Racing).....	6,873s
53. Peter Mittelstaedt (sloters-paradise)	6,880s
54. Olaf Schuster (Racing Team Optimist) ...	6,891s



Der Pool diente in 2007 eher als Sitzgelegenheit bei Reihengesprächen ... ☺☺

Pole-Mann Rainer Baudach wies sichtlich die Spuren der Nacht auf. Sein Rennergebnis auch: 494,11 Runden waren P6. Carsten Schöll machten seinen Job etwas besser: 496,27 Runden und P5.

Peter Mittelstaedt war im Pech - Schleiferprobleme ließen nur 497,11 Runden zustande kommen. Immer noch unter den 500ern: Olaf Schuster mit 498,04 Runden.

Deutlich Flotter unterwegs: Christian Wamser für Roadrunner: 510,24 und Volker Lohr für WW: 523,50 Runden. Volker fuhr übrigens bewusst eine schwache Quali, um am Renntag früh wieder verschwinden zu können ...

Startgruppe 8

43. Ralph Schnitz (Roadrunner)	6,699s
44. Peter Höhne (slottec).....	6,710s
45. Michael Lauermann (slottec)	6,711s
46. Claus Aschenbrenner (KIK Racing)	6,713s
47. Christian Kraus (Slot Lickers)	6,737s
48. Jörg Rickmann (RBT Racing Team)	6,767s

Den von Volker vorgelegten Wert knackte die nächste Startgruppe nicht. Schnellster war hier Claus Aschenbrenner - er kam auf 522,04 Runden und verfehlte die vorübergehende Führung nur knapp.

Das Thema Schleiferprobleme: Auch Peter Höhne von Slottec war davon betroffen. Dazu kam noch ein Reifenwechsel, um das Gripniveau anzupassen. Mehr als 518,11 Runden waren somit nicht möglich; es reichte jedoch zu P2. Als Dritter lief Christian Kraus für die Slot Lickers ein (515,23 Runden).

Die bisher gezeigte solide Roadrunner Leistung zementierte Ralph Schnitz mit 509,09 Runden auf P4.

Kommen wir zu den Pechvögeln: Jörg Rieckmann musste nach einem Abflug einen verbogenen Motorhalter richten - dabei gingen knapp 10 Runden zum Teufel: 497,28 Runden. Noch heftiger erwischte es Miki Lauermann. Ein Motorschaden wurde vermutet; der Motor gewechselt. Letztlich waren aber wohl wieder die Schleifer im Spiel ... ☹☹

Startgruppe 7

37. Oliver Miltenberger (Team Optimist)....	6,643s
38. Thomas Rübke (BS-PowerSports).....	6,648s
39. Ingolf Weber (WW-Racing)	6,652s
40. Thomas Ullrich (RBT Racing Team).....	6,663s
41. Markus Fessler (Spätzles Power).....	6,671s
42. Thomas Rathgeb (sloters-paradise).....	6,696s



Orientiert am erlesenen Geschmack des Konsuls!? Design der sloters-paradise Cars ...

Einen neuen Bestwert setzte Oliver Miltenberger mit 528,11 Runden. Bereits Thomas Ulrich auf P2 rutschte jedoch mit 523,06 Runden wieder hinter die Vorgabe zurück.

Jedoch fuhren aus dieser Gruppe alle Beteiligten über die 500 Runden Marke. Thomas Rathgeb landete auf P3 (521,01).

Überraschend: Markus Fessler von Spätzles nur auf P4 (517,10), knapp vor Ingolf Weber (515,02) von WW. Für BS-Powersports Fahrer Thomas Rübke blieb nur die rote Laterne (513,20).

Dafür sorgte Thomas für breites Grinsen rund um die Strecke: Ein Einsetzer nimmt sein Slotcar nach einem Abflug hoch, bekommt einen Schubs von hinten und das Slotcar fliegt in hohem Bogen über die gesamte Brücke ins Grün (Arbeitsname: „Flug des Phoenix“). Kurz-Kommentar des betroffenen „Fräse“ Rübke dazu: „Da müssen wir wohl die Räder neu machen!“ ... ☺☺

Startgruppe 6

31. Ralf Braun (X-Rookies).....	6,603s
32. Hartmut Bohn (RBT Racing Team)	6,607s
33. Martin Bartelmes (No Limits)	6,608s
34. Günther Riehl (X-Rookies).....	6,608s
35. Martin Friemann (Mike Hansen Racing)	6,614s
36. Michael Schluckebier (X-Rookies)	6,616s



Der Serienchef am Mikro musste hinter Glas geschützt werden, als das Briefing anstand ☺☺

Diese Startgruppe durfte besonders lang fahren. Nach etwa der halben Rennzeit zickte die Zeitnahme - man musste wiederholen.

Das brachte vielen Beteiligten die ein oder andere Runde mehr nach dem Neustart - that's racing.

Am Ende war Martin Bartelmes äußerst knapp vorn (531,26). Heimascari Ralf Braun folgte ihm um nur 14 Teilmeter. Martin Friemann

musste hingegen schon abreißen lassen - 529,25 Runden.

Dann ergab sich ein deutliches Gap zu P4, welche sich Hartmut Bohn sicherte (520,27). Günther Riehl bleibt nicht problemfrei und lief mit 517,34 Runden ein.

So richtig machte Michael Schluckebier das X-Rookies Pech komplett. Bis ein Kabelbruch gefunden und behoben war, ging viel, viel Zeit verloren. 432,32 Runden zeugen davon . . .

Startgruppe 5

- 25. Jan Schaffland (WW-Racing) 6,582s
- 26. Robert Getzner (sloters-paradise) 6,585s
- 27. Reiner Bock (Spätzles Power) 6,594s
- 28. Oliver Wind (slottec) 6,597s
- 29. Michael Ulbrich (BS-PowerSports) 6,599s
- 30. Mike Hankele (Mike Hansen Racing) 6,603s



Freiland-Haltung von Slotracern, Teil 1 . . .

Diese Startgruppe vermittelte erstmalig wirkliche Spannung !! Nach 4 Durchgängen wiesen 4 Fahrer 350 Runden auf. Die beiden anderen Piloten kamen je eine Runde weiter, hatten aber noch eher unangenehme Aufgaben vor sich. Schön zu sehen - der Grundspeerd der Slotcars war teilweise unterschiedlich, aber Fehlerrate bzw. Konstanz egalisierten die Unterschiede merklich und immer wieder.

Aber wie so oft sortierte man sich bis zum Ende des Rennens sauber aus. Fangen wir bei P6 an. Bis zur Spur 6 war die sloters-paradise Speerspitze Robert Getzner gut dabei - dann zickten die Schleifer und die Karosserie-schrauben gingen eigene Wege. Gute 512,25 Runden wies der Zeitenmonitor am Ende aus. Reiner Bock schaffte 11 Runden mehr, was P5 bedeutete (523,31). Oliver Wind haderte ebenfalls mit den Schleifern (einer brannte fast völlig weg), sodass er mit 525,08 Runden zufrieden sein musste.

Die Top 3 lauteten Mike Hankele (529,15) vor Michael Ulbrich (528,22) vor JanS (526,30).

Startgruppe 4

- 19. Lukas Neumann (BS-PowerSports) 6,555s
- 20. Pierre Stein (Jäger Team) 6,558s
- 21. Christian Eckel (KIK Racing) 6,562s
- 22. Chris Hotz (Mike Hansen Racing) 6,564s
- 23. Mike Hampel (Jäger Team) 6,571s
- 24. Alfons Bartelmes (Dr. Slot) 6,578s



**Erhalten SLP
ler künftig
zur besseren
Unterschei-
dung von
Fahrern an-
derer Renn-
serien diese
Art „Brand-
zeichen“ !?☺**

Auch diese Gruppe lief in Probleme mit der Zeitnahme. Jedoch konnte hier der leistungsfördernde Re-Start Dank der Gedächtnis-Leistung der Einsetzer so gerade noch verhindert werden . . . ☺☺

Mike Hampel hatte arg viel Grip getankt und musste zwischenzeitlich Räder zurück rüsten. Anschließend lief es ebenfalls nicht wirklich prickelnd für den jägernden Bugatti-Piloten. 509,31 Runden erbrachten Mike nur die rote Laterne. Nord-Junior Lukas Neumann war ob der erzielten 513,17 Runden (P5) ebenfalls nicht wirklich happy - machte aber freundlicher- und untypischerweise den Fahrer für das erzielte Ergebnis verantwortlich ☺☺ Da zeigte der junge Mann bereits wahre Größe . . . !!

Chris Hotz hatte auf der ersten Spur Probleme mit der Stromaufnahme. Anschließend war er vier Spuren im 89er Schnitt wirklich flott unterwegs, um abschließend auf der letzten Spur wieder in Probleme zu laufen - 524,26 Runden und P4. Wirklich schade - laut Chis aber immer noch besser als in den Vorjahren . . . ☺☺ Alfons Bartelmes landete durch 527,07 Runden auf der ungewohnt P3 und Jäger Junior Pierre Stein kam ebenfalls nur fast genau eine Runde weiter (528,06), was P2 ergab. Somit

ging der Startgruppensieg unumstritten an Christian Eckel. Seine erzielten 534,03 Runden waren neuer Bestwert und am Ende das beste Sauber Resultat.

Startgruppe 3

13. Markus Prigl (KIK Racing)	6,504s
14. Marco Prigl (KIK Racing)	6,518s
15. Patrik Brau (Slot Lickers)	6,521s
16. Thorsten Ulrich (Spätzles Power)	6,530s
17. Dominik Deutschmann (Roadrunner)	6,533s
18. Mark Kiefer (Jäger Team)	6,552s



Freiland-Haltung von Slotracern, Teil 2 . . .

Nachwirkungen der Nacht auch bei Markus Prigl !? 520,11 Runden waren eher mager und nur P6. Mark Kiefer konnte ebenfalls das Quali Ergebnis im Rennen nicht ansatzweise umsetzen - 521,03 Runden, P5. Mark sprach folgerichtig von seinem Streichergebnis; der Autor gleich vom Ersten von Dreien . . . ☺☺

Kommen wir zu einer der Überraschungen der Quali. Dominik Deutschmann fuhr völlig „in line“ zum Quali Resultat und brachte eine Top-Leistung - 529,08 Runden und P4.

Es folgte eine Lücke in den Rundenzahlen. Marco Prigl im Pech. Gute 536,24 Runden bedeuteten knapp geschlagen P3; Patrick Brau war das entscheidende Quentchen flotter. Drei Teilmeter mehr sicherten P2.

Blieb der Maître in der 3. Startgruppe: Thorsten Ulrich legte 538,03 Runden zurück, was nicht nur der Gruppensieg war, sondern auch die vorläufige Führung bedeutete . . .

Startgruppe 2

7. Jan Uhlig (Plastikquäler)	6,434s
8. Peter Oberbillig (No Limits)	6,458s
9. Kevin Krollmann (No Limits)	6,469s
10. Joachim Welsch (Jäger Team)	6,496s
11. Thomas Krieger (Team Optimist)	6,497s
12. Sebastian Nockemann (Plastikquäler)	6,503s



Rat(d)los - das PO-Fahrzeug am Start . . .

Nähern wir uns dem High-End Racing. Peter Oberbillig musste direkt beim Start reparieren, da in der Quali die Vorderachse abhanden gekommen war - und zwar, nachdem die restlichen Fünf gestartet waren. Die Instandsetzung dauerte arg lange - etwa 9,5 Runden waren beim Teufel, als er endlich Fahrt aufnahm. Dem Vernehmen nach hatte der Renn-Mechaniker bereits Stunden später die Kündigungspapiere in der Tasche . . . ☺☺

Auch JanU kam im Verlauf des Rennens in Probleme - mit der Karosserie; verschiedentlich wurden Richtarbeiten erforderlich; das kostete in Summe um die 3-4 Runden. Und wirklich rennen mochte das PQ-Auto gleichfalls nicht. Damit waren die Positionen 5 und 6 fest vergeben und gleich zwei Favoriten landeten aufgrund technischer Probleme im Aus bzw. Peter auf P6 (527,12) und JanU auf P5 (531,31) . . .

Wenden wir denen zu, die halbwegs problemlos durch kamen. Thomas Krieger etablierte sich auf P4 (535,09 Runden). Joachim Welsch wurde kurz vor Schluss noch auf P3 (539,32 Runden) verweisen, weil Sebastian Nockemann partout auf P2 (540,20 Runden) wollte. Für beide sicherlich eine solide Leistung - wirklich überragend war das jedoch nicht . . .

Blieb als echtes Highlight der überlegene Gruppensieg für Kevin Krollmann. 546,25 Runden waren eine klare Botschaft (und Kampfansage !?) für die schnellsten Sechs !!

Startgruppe 1

1. Bernd Bohnet (Highway Star)	6,308s
2. Alex Ortmann (Dr. Slot)	6,367s
3. Ralph Seif (Plastikquäler)	6,373s
4. Dietmar Schmeer (Dr. Slot)	6,405s
5. Tobias Meiler (Highway Star)	6,426s
6. Frank Binanzer (Highway Star)	6,432s



Die Top Fahrzeuge der Quali (v.r.n.l.) . . .



**Und die passenden Fahrer dazu (v.r.n.l.) . . .
(und gleich drei Mal „Highway Star“ dabei !!)**

Auch in der schnellsten Startgruppe ging es nicht ohne massiven technischen Trouble ab. Ralph Seif verzeichnete einen Reglerdefekt, der glücklicherweise nur knapp eine Runde kostete. Ärger erwischte es Bernd Bohnet - Kabelbruch, „nur“ ca. 10 Runden Verlust für den Trainingsschnellsten.

Damit aber noch nicht genug des Ärgers: Ralph benötigte noch einen dritten Regler (-1 Runde) und eine Karosseriehalterung brach, als er - bereits wieder eine Runde in Führung liegend - einen Abflug hatte. Der anschließende, erfolglose Instandsetzungsversuch kostete weitere 2 Runden. Somit mussten Alex Ortmann und Dietmar Schmeer den Gruppensieg untereinander ausfahren, wobei sich Alex aufgrund der zu befahrenden Spur klar im Vorteil wähnte . . .

In den letzten 3 Minuten entschied sich dieser Fight erneut durch technisches Pech. Alex Ortmann wurde langsamer, das Slotcar bekam auf bestimmten Bahnabschnitten nicht mehr richtig Strom. 543,08 Runden wurden es am Ende. Dietmar Schmeer zog vorbei und gewann (544,33 Runden) diese Gruppe. Auch Ralph Seif wurde noch unfreiwillig von Alex für sein Pech entschädigt - an Dietmar reichte Ralph jedoch nicht mehr heran (544,03).

Bester Highway Star Mann wurde Tobias Meiler mit 539,25 Runden und P4. Frank Binanzer belegte P5 mit 534,13 Runden und Bernd Bohnet schaffte immerhin noch 532,27 Runden,

hätte ohne den Defekt also gleichfalls ganz vorn mitmischen können - letztlich jedoch nur ein schwacher Trost für den Pole Mann . . .

Ende . . .

In der Zusammenfassung sah die Einzelwertung folgendermaßen aus:

1. Kevin Krollmann (No Limits) 546,25 Rd.
2. Dietmar Schmeer (Dr. Slot) 544,33 Rd.
3. Ralph Seif (Plastikquäler)..... 544,03 Rd.
4. Alex Ortmann (Dr. Slot)..... 543,08 Rd.
5. Sebastian Nockemann (Plastikquäler) 540,20 Rd.
6. Joachim Welsch (Jäger Team)..... 539,32 Rd.
7. Tobias Meiler (Highway Star)..... 539,25 Rd.
8. Thorsten Ulrich (Spätzles Power)..... 538,03 Rd.
9. Patrick Brau (Slot Lickers) 536,27 Rd.
10. Marco Prigl (KIK Racing)..... 536,24 Rd.

Somit war das Treppchen mit Fahrern aus drei verschiedenen Teams besetzt. In den Top 10 waren Fahrer aus 8 Teams zu finden . . .

Auffällig die hohe Problemquote - gerade auch an der Spitze. Die trat nicht einmal bei den 12h von Trier mit deutlich längerer Fahrzeit so vehement zu Tage . . . !?

Auch in der Auswahl der passenden Schleifer lag so manches Team falsch. „Weich“ mochte zwar schnell sein, aber nicht zwingend die rechte Wahl für 60 Minuten Bischem . . .



Sieg mit zwei Runden Vorsprung - Kevin Krollmann . . .

In der Teamwertung wurde es anschließend noch einmal so richtig spannend. Letztlich setzten sich wie im Vorjahr die Plastikquäler durch und verwiesen Dr. Slot und Highway

Star auf die Plätze. In der Übersicht stellten sich die Teams wie folgt auf:

1. Plastikquäler..... 1.615,54 Rd.
2. Dr. Slot.....1.614,48 Rd.
3. Highway Star.....1.605,65 Rd.
4. No Limits1.604,63 Rd.
5. KIK-Racing1.590,38 Rd.
6. Jäger Team1.588,41 Rd.
7. Mike Hansen Racing1.582,66 Rd.
8. Spätzles Power1.578,44 Rd.
9. WW-Racing.....1.564,62 Rd.
10. Racing Team Optimist.....1.561,24 Rd.
11. RBT Racing Team1.558,59 Rd.
12. BS-PowerSports.....1.554,41 Rd.
13. Slot Lickers1.548,79 Rd.
14. Roadrunner.....1.548,59 Rd.
15. slotters-paradise1.530,37 Rd.
16. SG Stern1.501,57 Rd.
17. X-Rookies1.480,78 Rd.
18. Slottec1.466,22 Rd.

Das erste **Highlight** des Renntages bildete sicherlich das spannende Rennen der Startgruppe 5. Deutlich krasser wurde das große Finale - hier kam zur Spannung noch eine gehörige Portion Dramatik ins Spiel . . .



Krasse Seif(en)kiste - krisengeschüttelt dennoch auf Platz 3 . . .

Erstaunlich ruhig und gelassen ging übrigens eine der größten Motorenwechsel Orgien aller Zeiten über die Bühne. Nur die 245 bot in 2003 schon einmal mehr . . . ☺☺

Reichten in 2005 und 2006 noch 520 Runden, um in die Top 20 vorzustoßen, war mit diesem Resultat heuer nur noch P37 zu erzielen. Man hat dazu gelernt im SLP; das gesamte Feld rückt deutlich auf. Die Spitze hingegen entwickelt sich scheinbar nur noch eher marginal weiter . . . !?

Die Aufsteiger in Bischofsheim 2007 waren eindeutig Patrick Brau (P9), Thomas Krieger

(P11) und Dominik Deutschmann (P20), die den etablierten SLPlern das Leben sichtlich schwer machten . . .

Faszinierend zu erleben, wie abgeklärt die SLPlern ansonsten mit den Unwägbarkeiten der Serie umgehen - nie ist man gewiss, ob die Performance vom Freitag auch am Renntag noch vorhanden ist . . . ☺☺ I.d.R. war jedoch die gute Laune binnen einer halben Stunde wieder da, wenn es einmal nicht wie erwartet gelaufen ist - da scheint eine Portion Gewohnheit mit im Spiel zu sein . . . !!

Werfen wir noch rasch einen Blick auf die **westlichen Teams**: Die **Plastikquäler** wiesen ein lachendes und ein weinendes Auge auf. Die Einzelwertung war eher zum Heulen. Zwei Slotcars mit technischen Problemen - die Karosseriebefestigung der Eigenbauten bedarf dringend der Überarbeitung. Mit P3 (Ralph Seif), P5 (Sebastian Nockemann) und P15 (Jan Uhlig) blieb man unter dem Möglichen. Da viele Teams jedoch höchst unterschiedlich performten, reichte es zur Wiederholung des wichtigen Sieges in der Teamwertung. Das war dann das lachende Auge . . . ☺☺

Anders hingegen **WW-Racing**. Man war dort rundum zufrieden, allerdings auch ein wenig irritiert. Ingolf Weber legte mit einer deutlichen Steigerung der Leistung des Vorjahres den Grundstein zur Zufriedenheit. Der Teamchef (JanS) und der Gast-Fahrer Volker Lohr hielten die verabredete Taktik (Konstanz statt „letzte Rille“) ein - und flogen jeweils nur ein Mal ins Off. Die geschlossene Mannschaftsleistung ergab in Summe den nie erwarteten Rang 9 in der Teamwertung. Das Ziel Klassenerhalt rückt nach zwei „9ern“ in Folge näher.



WW-Teamchef JanS verlor auch beim Einsetzen die gute Laune nicht . . .

Kurz zur Irritation: der WWler: Zwei der drei Slotcars fehlten am Renntag die berühmten 2 Zehntel auf den Trainingsfreitag. Eine realistische Begründung hatte man nicht, war mit diesem Phänomen jedoch nicht allein - was ein wenig tröstete. Es gibt halt noch viel zu lernen - für die West-Teams eben unter erschwerten Bedingungen . . . ☺☺

Credits . . .

Der Autor richtet herzlichen Dank an die Vielzahl von Jungs und Mädels, die eine der aufwändigsten Veranstaltungen des Jahres erst möglich gemacht haben . . . :

- Den zahlreichen informellen Mitarbeitern (**IM**), welche Informationen vom Geschehen und Fotos für diesen Bericht zusammentrugen . . . !!
Hinsichtlich der Fotos seien insbesondere Robert Getzner, Peter Mittelstaedt und Michael Schluckebier erwähnt, deren Werke hier eingeflossen sind . . .
- Den Gastgebern vom **MSC Bischofsheim**, welche die in Deutschland wohl einmalige Infrastruktur zur Verfügung stellten, das Catering übernahmen und die Zeitnahmecrew stellten . . . !!
- Den vielen inoffiziellen Gastgebern oder Spendern, die wesentlich zum Gelingen der Tage in Bischem beitrugen . . . !!
Hervorzuheben sind hier sicherlich Bob Clark, der das vorzügliche Chili und den Grill betreute sowie Claus Aschenbrenner, dessen Mobil ein wenig der Dreh- und Angelpunkt der Veranstaltung war - sieht man von der Bahn einmal ab . . . ☺☺
- Kurt Petri mit **H&T Motorracing** für das Sponsoring der ausgegebenen Bison Motoren . . . !!
- Der **SLP-Crew** (also dem Diktator und seinen vielen Helfern !) für die straffe Organisation dieses Mammut-Events . . . !!



Zwei, denen ein Teil der Credits gebührt - Kurt und Martin einmal ganz nachdenklich . . .

Fassen wir den zweiten Lauf des SLP kurz mit einem Foto vom 1.000km Rennen am Sonntag zusammen, welches zumindest für fünf der Top-Favoriten am Tag zuvor Gültigkeit aufwies:



To finish first, you first have to finish . . .

Ausblick . . .

Am **21./22. September 2007** wird der Nikolaus in „10 Stunden“ umgetauft, da der Termin beim **SRC Stuttgart** aus dem November heraus in den September rutscht.

Dieser Lauf ist das zweite Teamrennen, womit das abschließende Finale in Frankfurt dann wieder den Solisten vorbehalten bleibt . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien Mitte / SLP](#)

6h-Rennen in Düsseldorf

geschrieben von Mr.Stoppwatch



Vorgeplänkel

Am Samstag trafen sich - der Einladung von Oscar Hernandez folgend - 5 Teams in Düsseldorf auf der noch recht neuen Holzbahn von Amoslot, dem „Laguna Negra Raceway“, wo es nun galt im 8ten Monat seines Bestehens ein 6-Stundenrennen mit 2 Stunden Nachtsequenz auf 40 Metern und 5 Spuren zu fahren.



Die hinsichtlich ihrer Erfahrungen durchaus unterschiedlichen Teams waren im einzelnen:

- **Team Amoslot** mit einem Aston Martin DBR9:
Oscar Hernandez, Chris Bunnenberg, Michael v. Bernem, Dirk Neuhaus
- **Team Racing for Holland** auf einem Ferrari 575 GTC JMB Racing
Gabriel Inäbnit., Henry van Gool (Willem Kloppenbrug fiel leider krankheitsbedingt aus)
- **Team Carracho** auf einer Corvette C6R
Daniel Jaksch, Martin Dreiner, Markus Schenk
- **Scuderia Tomato** auf einem Ferrari 360
Holger Riedel, Andreas Schardt, Christoph Haken
- **Team Carrera Club Oberberg** auch auf einem Ferrari 575
Andreas Höne, Jens Gerlach, Michael Moes, Kai Fröbel, Bernd Hämmerling



Die Fahrzeuge nach Vorbildern der aktuellen FIA-GT-Serie bestanden allesamt die Abnahme ohne Beanstandungen und kamen mit dem vorgeschriebenen FOX2-Motor, DOW-Reifen sowie minimal 180g Gewicht daher ([Link zum Reglement](#)).



Die Glaskugel

Als Kandidat für den Sieg galt auf jeden Fall das *Team Amoslot* um Bahnchef Oscar, der den Laguna Negra Raceway sicherlich als seine Wohnzimmerbahn bezeichnen kann und seinen 3 Teamkollegen, die sich an der Düsseldorfer Bahn bei den GT- und Rallye-Serien auf den vordersten Plätzen der Tabelle befinden. Aber auch die Freunde aus den benachbarten Niederlanden hatten sicherlich berechnete Chancen auf den Pokal mit der 1 drauf. So sind Gabriel Inäbnit und seine Freunde, die unter anderem aus der IMCA-Serie bekannt sind doch recht erfolgreiche internationale Slotracer. Nachteilig ist ggf. die mangelnde Erfahrung auf der Düsseldorfer Holzbahn, zumal die Abstimmung der Fahrzeuge hier nicht sonderlich leicht erscheint. Die passende Übersetzung ist wie immer das A und O und nicht leicht herauszufinden.

Das Rennen

Demokratie wurde von der Rennleitung groß geschrieben. So wurde gemeinsam beschlossen, dass reale 6 Stunden gefahren werden und daraus resultierend Turns zu je 36 Minuten.

Die ersten fünf Turns sollten im Hellen, nach der Pause, dann die restlichen fünf ohne Raumbelichtung gefahren werden. Auch, dass Racing for Holland zu Zweit startet und die anderen Teams beim Einsetzen hier ggf. einspringen, war selbstverständlich.

Bei der ersten Hälfte war ein munterer Wechsel der Platzierungen angesagt. Bedingt durch diverse technische Probleme an einzelnen Fahrzeugen, die das jeweilige Team zurückwarfen, hatten die anderen Teams die Chance mal die Führung zu übernehmen. Die Platzierung zum Ende der jeweiligen Turns zeigte zum Ende der Tagfahrphase schon einen Tendenz. Die Amoslotter, Oberberger und Carrachi bilden auf den ersten drei Plätzen eine Gruppe, die nah beieinander liegt; Racing for Holland und Scuderia Tomato werden um den vierten Platz kämpfen. Erstaunlich: nur ein Team wechselte den Motor (FOX2) der im dritten Lauf nicht mehr die Leistung brachte; alle anderen hielten den Marathon durch (und sind nun ordentlich eingefahren☺). Kurioserweise durften die Reifen während des Rennens erneut geschliffen und poliert werden. Hier trennten sich Spreu und Weizen: alte DOW hatten mehr Grip, mussten aber um diesen zu halten, ca. nach eine Stunde (zwecks Auffrischen der Flanken und Oberflächen) gewechselt werden, da der Grip scheinbar deutlich nachließ. Die neuen DOW Reifen wiesen scheinbar einen kontinuierlicheren Grip auf, der jedoch etwas unter dem der alten Reifen lag. In den ersten drei Stunden war der Grip der Dickelreifen neuer Gummimischung bei Scuderia Tomato (das einzige Team mit neuer Mischung aus PU) gut; hier war eine Hoffnung



auf noch einen Dritten Platz in der ersten Hälfte des Rennens nicht unrealistisch. Aufgefallen ist weiterhin, dass die Kunststoffritzel-Autos öfters in die Box mussten, um das Zahnrad am Motor zu ersetzen. Lustige Zackenmuster in den Reifen waren zu sehen. Man merke: Marathon + Messingritzel = weniger Boxenstopps.

Teams, deren Fahrzeugbeleuchtung bisher nicht brannte, mussten nun mindestens deswegen in die Box. In der zweiten Hälfte - nun mit Pizza oder Pasta im Bauch - wurde (fast)

ohne Licht gefahren. Einzelne Spots im Raum blieben an und draußen wurde es auch nicht so schnell dunkel. Abgesehen von FÜNF!!! Abflügen der „fliegenden Ketchup-Flasche“ der Scuderia Tomato (dreimal wurde der Wagen in der Luft von Streckenposten an einem Erdaufschlag gehindert) gab es wenig Spektakuläres. Die Spitzenteams kämpften um jede Runde und schenkten sich nichts. Zwischendurch schoben sich die Niederländer auf Platz zwei, mussten aber nachdem die Kraft des Voodoo nachließ doch auf dem Vierten ins Ziel fahren. Schade: Die Fairness bei den Niederländern war spürbar, dennoch mussten scheinbar aufgrund der „Sprachbarriere“ wegen des verbotenen Voodoo final 116 Runden abgezogen werden.

Lauf 1-5

1 Amoslot	1.202 laps
2 Carrera Club Oberberg	1.198 laps
3 Carracho	1.186 laps
4 Scuderia Tomato	1.145 laps
5 Racing for Holland	1.120 laps

Lauf 6-10

1 Carrera Club Oberberg	1.213 laps
2 Amoslot	1.205 laps
3 Racing for Holland	1.201 laps
4 Carracho	1.188 laps
5 Scuderia Tomato	1.095 laps

Endergebnis

1 Carrera Club Oberberg	2.411 laps
2 Amoslot	2.407 laps
3 Carracho	2.374 laps
4 Scuderia Tomato	2.240 laps
5 Racing for Holland	* 2.205 laps

* 5% Abzug wegen Nutzung von Voodoo



Nach der Siegerehrung und einem gemeinsamen Schluck Sekt, war es 01:30 Uhr.

Alles Weitere gibt's hier:

Laguna Negra Raceway in Düsseldorf

Fotos mit freundlicher Erlaubnis von Oscar Hernandez und Andreas Schardt