

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 163 -

9. Juni 2008

Editorial

Moin Folks . . . nach dem vollgepackten vorletzten Wochenende mit gleich fünf Veranstaltungen ging es dieses Weekend deutlich ruhiger zu. Nur der 3. Lauf zur GT/LM wurde am Sonntag in Duisburg ausgefahren . . .

Das kommende Wochenende bietet die 24h von Le Mans im Maßstab 1:1 sowie die Premiere des SLP auf westlichem Boden - genauer geschrieben, der 2. Lauf zum SLP auf dem Euregio Raceway in Alsdorf ist angesagt. Die ebenfalls für das nächste WE geplanten ARD in Vohwinkel sind übrigens gecancelt . . .

Ausgabe 163 der „**WILD WEST WEEKLY**“ beginnt mit „Vergangenheitsbewältigung“: Zur Duessel-Village 250 sowie zur Vintage Slot Classic (beide Veranstaltungen liegen bereits gut eine Woche zurück) werden die Rennberichte nachgereicht. Vom aktuellen Wochenende gibt es einen Bericht zur 245 bei Amoslot sowie einen Kurzbericht zur GT/LM.

Der Schleichende und Nick Speedman richten

dazu den Blick (teilweise recht weit) nach vorn: Ein Vorbericht zum SLP ist obligatorisch. Dann bieten die SLP-Cup Regionen Mitte und West eine Ersatzveranstaltung für das gestrichene Plafit Masters an. Und die Craftsman Trucks sind zurück - im Herbst werden wieder vier Läufe auf der Rheinschiene ausgetragen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Duessel-Village 250
 - 2. Lauf am 30. Mai 2008 in Düsseldorf City
- Vintage Slot Classic
 - 4. Lauf am 31. Mai 2008 in Dortmund
- Gruppe 2-4-5 / amoslot
 - 1. Lauf am 6. Juni 2008 in Düsseldorf
- GT/LM-Serie
 - 3. Lauf am 8. Juni 2008 in Duisburg
- SLP
 - 2. Lauf am 13./14. Juni 2008 in Alsdorf
- SLP-Cup Meeting 2008
 - am 2. August 2008 in Alsdorf
- Craftsman Truck Series 2008

Duessel-Village 250

2. Lauf am 30. Mai 2008 in Düsseldorf City
geschrieben von André Kaczmarek



...das Logo zur Rennserie

Wer kennt es nicht, das NASCAR 124 Logo auf der Navigatorleiste des Scaleracing Forum. Dahinter verbirgt sich ein einheitliches Reglement auf einem Sakatsu Standard Chassis. Unter den regionalen Events ist jetzt das Duessel-Village 250 eingeordnet. Da wir glücklicherweise auf vier Bahnen im Stadtgebiet Düsseldorf fahren, lag es nur Nahe als Erkennungszeichen den Medienhafen mit den NASCAR Emblemen zu versehen - und zwar unter dem Slogan:



Kompakt . . .

- Dirk Neuhaus siegt auch beim zweiten Lauf 4 Runden Vorsprung !!
- Andreas Filiz folgte auf P2 vor Oscar Hernandez P3.
- DV 250 begrüßte 12 startwillige Racer in den Räumen von Amoslot.

Adresse

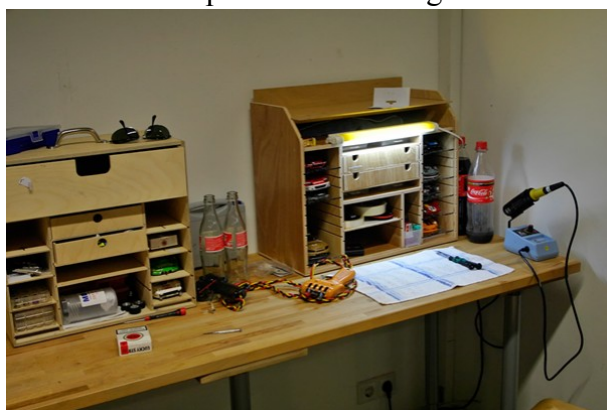
Slotracing Center Düsseldorf - Amoslot
Schinkelstraße 44a
40211 Düsseldorf

Urlwww.amoslot.de**Strecke**

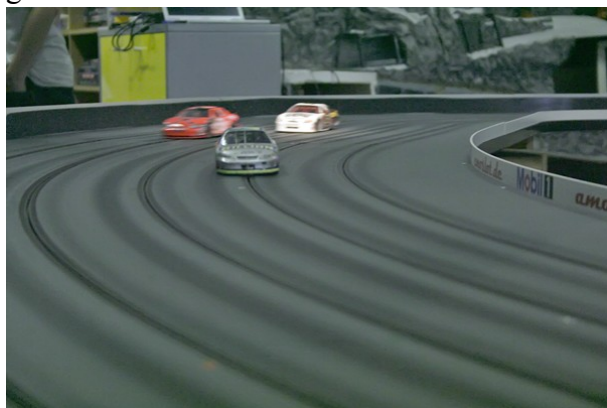
5-spurig, Plazidus Wooden Track, 44m lang

Nach dem großen Erfolg des ersten Laufs auf der Minerva freuten sich alle Nascaristen schon sehnsüchtig auf die zweite Runde, welche auf der bekannten 40 Meter Holzbahn "Laguna Negra" im Renncenter amoslot ausgetragen werden sollte.

So wunderte es auch nicht, dass trotz einer Öffnungszeit ab 16.00 Uhr bereits um 16.05 Uhr Hochbetrieb an der Bahn herrschte und viele Schrauberplätze schon belegt waren.

**Schrauberplätze bei amoslot****Das Training:**

Die knisternde Spannung im Renncenter war trotz der feuchtwarmen Luft zu hören und so verwunderte es auch keinen, dass selbst Fahrer, welche gerade mal nicht trainierten, trotzdem immer in der Nähe der Monitore zu finden waren, um zu schauen welche Zeiten die Mitkonkurrenten in die schwarzen Spuren der grauen Holzbahn brannten.

**... Trainingsfahrten**

Mit Dirk N. und Andreas F. wurden bereits von der gesamten Konkurrenz schon während

des freien Trainings die stärksten Siegesanwärter ausgemacht und mit Michael v.B. und Oscar H. auch die Geheimfavoriten benannt.

Die Technik:

Zur technischen Abnahme fanden sich dann 12 Fahrer mit ihren Rennboliden bei der Rennleitung (wieder durchgeführt von Frieder L. und André K.) ein. Wie auch beim ersten Lauf konnten an keinem Fahrzeug gravierende Mängel festgestellt werden, jedoch war eindeutig zu sehen, dass viele Fahrer ihren High-Tech-Boliden in der Zwischenzeit einiges an Überarbeitung hatten zukommen lassen, um sich in der Rangliste weiter zu verbessern.

Einige Fahrzeuge jedoch zeigten auch noch eindeutig die Spuren der schnellen Minerva und waren mit ungleichmäßig abgefahrenen Moosgummis am Start.

**...Technische Abnahme der Fahrzeuge**

Da es keine Qualifikation mehr gibt, sondern die Startaufstellung nach dem Gesamtergebnis ermittelt wird, wurde die Rennleitung sich schnell einig, dass heute drei 4er Gruppen an den Start gehen sollten und so hieß es dann um 18.15 Uhr endlich:

"GENTLEMEN, START YOUR ENGINES!"

**... Starterfeld bei der Abnahme**

Die erste Gruppe:

In der ersten Gruppe stellten sich dann der neu-hinzugekommene Nick Speedmann (Ingo H.), sowie die beiden bisher schlecht platziertesten Rolf N. und Thomas H., gemeinsam mit dem freiwillig in diese Gruppe gerutschten Holger R., der Herausforderung, eine möglichst hohe Rundenanzahl vorzulegen.

Entgegen der Erwartungen der Konkurrenz zeigte bereits diese Startgruppe, wo der Weg heute hingehen sollte, denn mit einigen Fahrzeugänderung (Rolf's NASCAR war z.B. rund 30g leichter als noch beim ersten Lauf), zeigte schon diese Gruppe ein schnelles und sicheres Rennen.

An der Spitze konnten sich Holger R. und Nick Speedmann schnell absetzen und kämpften über mehrere Stints hinweg um die Spitze in der Gruppe.



... Die erste Gruppe auf der Strecke

Am Ende konnte sich jedoch die Erfahrung von Nick S. durchsetzen (*persönliche Anmerkung des Autors: "Vielleicht war es nicht unbedingt die Erfahrung, sondern mehr die Konzentration, denn selten habe ich Ingo während eines Rennens so konzentriert und ruhig gesehen, dass ich schon fast gedacht habe, dass er eine Zungenentzündung hätte ☺") und so gewann er diese Gruppe mit 2 Runden Vorsprung von Holger, gefolgt von einem gut aufgelegten Rolf N.

Thomas H. hatte leider wieder einmal mit technischen Problemen zu kämpfen und so blieb ihm mit 162 Runden auch in der Gesamtwertung nur die rote Laterne.



... Nick Speedmann voll konzentriert

Die zweite Gruppe:

In der zweiten Startgruppe musste dann mit Andreas F. der erste Favorit an den Start, begleitet von Oscar H., Frieder L. und Peter S. Auch hier teilte sich die Gruppe schon schnell in zwei 2er Teams, welche ihre Runden auf der Strecke zogen. Andreas F. ging mit der grünen Ampel bereits in Führung. Jedoch war Oscar H. in der Lage, ihm rundenlang auf den Fersen zu bleiben.

Mit einer 8,531 war der 2007er Chevy Monte Carlo Nicorette von Andreas auch in der Lage, die absolut schnellste Rundenzeit des Abends auf Spur 3 hinzulegen.

Weiter hinten lieferten sich Peter S., wieder einmal mit einem gut abgestimmten rund laufenden Fahrzeug, und Frieder L. einen erbitterten Kampf um die weiteren Plätze. Dieser wurde dann erst entschieden, als sich leider das Ritzel von Frieder löste und nachdem die Innensechskantschraube dann endlich wieder festgezogen war, lag er bereits ca. 20 Runden hinter dem Feld.



... Fahrzeuge werden zur Abnahme getrennt vorgestellt

Am Ende setzte sich Andreas F. mit 201,88 Runden knapp vor Oscar H. mit 198,22 Runden durch. Dieses war bereits die erste Duftmarke, dem sich die dann folgende Startgruppe der Besten der Rangliste stellen mussten.

Die 3te Startgruppe:

Hier trafen dann "Scooby Doo" Dirk N., der Führende nach dem ersten Lauf mit seinem 'Oldtimer' (ein 98er Ford Taurus), auf Michael v.B. mit seinem auch in der Dunkelheit noch hell leuchtenden „Cingular Wireless“ Monte Carlo. Aufgestockt wurde diese Gruppe durch den "Alkohol-Bomber" (ein roter Jim Beam Monte Carlo) von Mehmet S., sowie dem braunen Paket-Truck mit der UPS Werbung von André K.

Noch während die Startampel Rot zeigte, setzte sich Dirk N. gefolgt von Mehmet S. in Führung. Beide kamen jedoch rund ca. 20 cm hinter der Ampel zum stehen, da diese wirklich noch Rot zeigte... Als die Ampel dann endlich auf Grün sprang, konnten sich Michael v.B. sowie André K. schnell an den zu 8 Strafsekunden stehenden Mitkonkurrenten vorbei in Führung setzten.



Starter der Startgruppen 2 und 3.

Nach wenigen Runden jedoch zeigte Dirk N., dass er trotz des Fehlstarts gewillt war, den Kampf mit dem Sieger aus der zweiten Startgruppe, Andreas F., aufzunehmen und hatte sowohl André K., der am heutigen Abend mehr mit seinen Reifen und dem Fahrzeug zu kämpfen hatte als mit der Konkurrenz, sowie Michael v.B. wieder eingeholt. Und so setzte er auch für die Spur 1 im ersten Lauf mit einer sagenhaften 8,588 die Bestzeit auf dieser Spur. Michael v.B. war am heutigen Tag leider auch nicht in der Lage schnellere Zeiten als 8,8er aus seinem Monte Carlo heraus zu kitzeln,

während auch Mehmet S. mit seinen Reifen unzufrieden war, was durch ein eindeutiges hoppeln im Kurvenausgang immer wieder zu sehen war.

Schon schnell stellte sich so die endgültige Reihenfolge in dieser Gruppe heraus, welche Dirk N. eindeutig vor Michael v.B., André K und Mehmet S. gewinnen sollte. Die spannende Frage vor dem letzten Stint war jedoch wo sich die Racer im Vergleich mit den Topfahrern aus der zweiten Startgruppe im Gesamtergebnis einreihen würden.

Mit sagenhaften 41,96 Runden im letzten Stint schaffte es dann Dirk N. doch noch, sich vor Andreas F. einzureihen. Michael v.B. kam dann in der Gesamtwertung nur auf Platz 4 mit ganz knappen 0,11 Bahnmetern hinter Oscar H. Mit einem gehörigen Abstand konnte André K. sich dann noch P5 sichern, gefolgt Nick S. dem es aus der dritten Startgruppe heraus gelang, sich noch vor Mehmet S. den 6ten Platz zu sichern!

Ergebnis:

NASCAR SERIES '08				AMERICAN HEROS			
#	Fahrer	Runden	Zeit	#	Fahrer	Runden	Zeit
1..	Dirk N.....	202,96	 29:35.71	1..	Dirk N.....	202,96	 29:35.71
2..	Andreas Filitz	201,88	 29:39.84	2..	Andreas Filitz	201,88	 29:39.84
3..	Oscar H.....	198,82	 29:37.90	3..	Oscar H.....	198,82	 29:37.90
4..	Michael v. B.	198,71	 29:43.19	4..	Michael v. B.	198,71	 29:43.19
5..	Andre K.	193,07	 29:45.63	5..	Andre K.	193,07	 29:45.63
6..	Ingo Heimann.....	192,04	 29:33.82	6..	Ingo Heimann.....	192,04	 29:33.82
7..	Mehmet S.	191,28	 29:35.48	7..	Mehmet S.	191,28	 29:35.48
8..	Holger Riedel	189,22	 29:46.08	8..	Holger Riedel	189,22	 29:46.08
9..	Peter S.	188,28	 29:46.36	9..	Peter S.	188,28	 29:46.36
10..	Rolf N.....	171,04	 29:44.75	10..	Rolf N.....	171,04	 29:44.75
11..	Frieder Lenz	170,93	 29:25.56	11..	Frieder Lenz	170,93	 29:25.56
12..	Thomas H.	162,19	 29:38.79	12..	Thomas H.	162,19	 29:38.79

Fazit:

Am Ende zeigte auch dieser Lauf wieder, was alle Fahrer sich im Vorfeld der Rennserie, sowie bereits im Training erhofft hatten: Ein sehr knappes und begeisterndes Rennen, bei dem die ersten 9 Fahrer nur durch grade mal 12 Runden getrennt waren.

Alle haben sich einen fairen und begeisternden Kampf auf der Laguna Negra geliefert und so stehen schon die Fahrer wieder in den Startlöchern um am 17. Juni auf der alten DSC Bahn bei Tobias Cremer im Autorennbahncenter Düsseldorf sich erneut der Herausforderung zu stellen.

Voranmeldungen für diese Veranstaltungen nehmen die Rennveranstalter unter www.1zu24slot.de selbstverständlich noch entgegen. Ebenso findet Ihr dort auch das Ergebnis des ersten Laufs als Excel-File im Download Format, sowie die Gesamttabelle als PDF. Weitere Bilder und Videos zu diesem Event finden sich hier

Wie geht es weiter:

Termine:

3.Lauf	ARBC	17. Juni 08
4.Lauf	SoKo Keller	19. August 08
5.Lauf	amoslot	05. September 08
6.Lauf	SoKo Keller	14. Oktober 08
7.Lauf	ARBC	18. November 08
8.Lauf	Minerva	2. Dezember 08

Und denkt immer dran:



Seit April ist alles anders!

Die Luft zittert -

Die Erde vibriert -

Der Rhein in Flammen

Die NASCARs sind in Düsseldorf

UND DU BIST DABEI SEIN..!!

Gruß und bleibt immer im Slot
André (der Heide Henker)

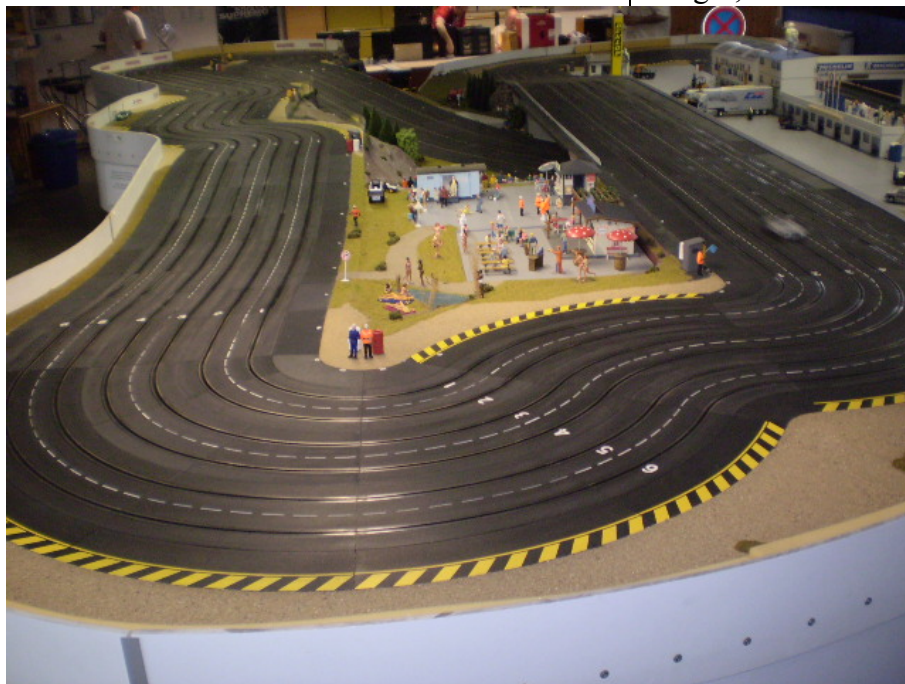
Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / D-V 250](#)

Vintage Slot Classic

4. Lauf am 31. Mai 2008 in Dortmund

geschrieben von Thomas Willner



12 Starter fanden sich ein, um den 4. Lauf zur diesjährigen VSC Meisterschaft zu fahren. Pünktlich um 9:00 Uhr öffnete das ScaRaDo. Kaffee fertig, Brötchen da, genau der richtige Rahmen, um entspannt Rennen zu fahren.

Die Trainingsmöglichkeiten wurden auch ausgiebig genutzt. Wie immer und überall an den Bahnen wurde die Gelegenheit zum Austausch genutzt.

Fahrzeugabnahme und Startaufstellung, same procedure...

Pünktlich um 12:30 ging die erste Gruppe an den Start.



Startgruppe 1

Jürgen Olschewski als Neueinsteiger mit geliehenem Auto. Markus Schenk als Wiederein-

steiger, Rafael und Berthold Gdanitz, die Heimascaris sowie Jens Themsfeld und Thomas Willner gingen auf die Reise.

Um es kurz zu machen: 6 spannende Läufe um die goldene Ananas. Mit dem Sieg oder einem Platz auf dem Treppchen hatten alle 6 nichts zu tun. Den Fahrern hat's Spaß gemacht, der Ehrgeiz ist geweckt.

Ganz anders ging es in der Startgruppe 2 zu. Hier gingen Bernd Hämmerling, Andreas Höne und Stefan Laub vom Oberberger Club, das Siegener

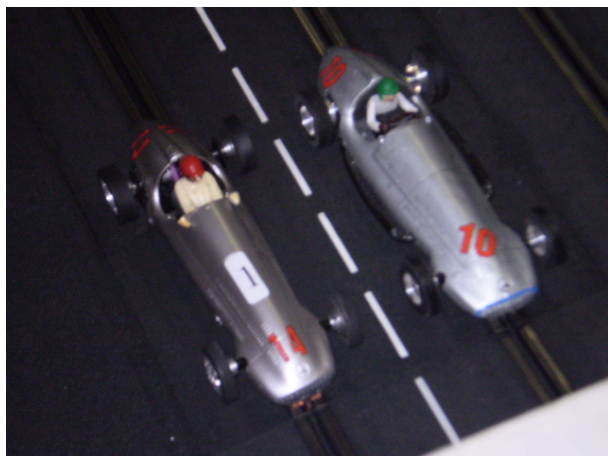
Urgestein Günter Benecke, Ronald Eidecker und Robert Willner ins Rennen.

Im Training klagte Bernd noch über seine Formelwagen und dass er überhaupt nicht damit zurecht käme. Bernd probierte auch noch Leihautos aus. Nun gut, der neuaufgebaute W-163 sollte es dann sein. Dazu dann gleich mehr.

Ronald kam mit seinem Merit Lancia Ferrari wirklich nicht zurecht. Die einzelnen Läufe waren diesmal wohl mehr Kampf als Spaß, Platz 8. Günters Auto sah im Training sehr schnell aus, war es auch - trotzdem nur Platz 7. Aus der ersten Startgruppe machten Rafael und Berthold die Plätze 5 und 6 untereinander aus. Das bessere Ende behielt diesmal der Vater.

Stefan Laub, schnell und konstant erreichte 135,10 Runden. 3 Runden mehr als Platz 5. Wieder einmal Vierter, diesen Platz hat Stefan wohl in diesem Jahr gepachtet.

Andreas Höne leistete sich diesmal unerwartet den ein oder anderen Ausrutscher, 135,12 Runden. 2 Teilstriche mehr als Stefan, Platz 3.



Nebeneinander: Platz 1 und 2 am Start

Das Duell des Tages lieferten sich Robert und Bernd. Beide unterwegs mit einem W163. Robert hochkonzentriert und pfeilschnell und (fast) fehlerlos hier und auf der anderen Seite Bernd, souverän wie immer. Heute musste er sich aber doch heftig seiner Haut wehren.

Nun denn, in Vergleich endeten alle Spuren beinahe rundengleich zwischen Bernd und Robert. 7 Teilstriche fehlten dem Junior zu seinem ersten Sieg. 135,43 zu 135,50 Runden war das Endergebnis. Gratulation an Beide, das war ganz großes Rennen fahren !

Mittagspause, regrouping



1. Startgruppe GT

Jürgen, Markus, Ronald, Jens Günter und der Serienchef gingen es an. Günter und Ronald gaben die Pace vor, die anderen konnten nicht folgen. Jürgen fuhr tapfer mit dem Porsche 356, hatte aber Handlingprobleme, genau wie Jens mit seinem neu aufgebauten Ferrari Testa Rossa und Thomas mit dem erprobten Porsche

RS 60. Es gibt halt solche Tage, da klappt nichts...

Markus lieferte eine solide Leistung ab, Platz 8. Schön, dass er wieder mit dabei ist. Der Porsche 550 Spyder von Ronald ist immer gut für einen der vorderen Plätze, heute war 's der 5. Bemerkenswert auch die Fahrt von Günter. Die Corvette lag sicher und war schnell. In den Händen von Günter bedeutete dies Platz 2 !

Kurze Pause, Kuchen essen.

Danach ging es weiter mit der 2. und letzten Startgruppe an diesem Tag. Die ersten 6 des Formellaufs, Rafael, Berthold, Andreas, Bernd, Stefan und Robert kämpften um den Sieg.

Roberts neu aufgebaute 1960er Corvette kämpfte mit den Kinderkrankheiten. Tapfer bewegte der Junior das Auto um die Strecke, gab auch nie auf, leider nur Platz 12.

Ereignislos und im Mittelfeld Berthold und Bernd, Plätze 7 und 6. BMW 507 und Stefan, diese Kombination ist nicht zu trennen, Stefan und der 4. Platz auch nicht.

Andreas und der Mercedes 300 SL PanAmerica erkämpften sich den 3. Platz. Günter, Andreas und Stefan fuhren jeweils 180 Runden. Getrennt nur durch wenige Teilstriche.

Nur einer konnte dies überbieten: Rafael Gdanitz. Der Junge kennt wohl jede Unebenheit, jeden Bremspunkt und jede Besonderheit seiner Heimbahn. Den vorgenannten Könnern aber 6 Runden abzunehmen ist aber eine ganz besondere Leistung. Klasse!

An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an den austragenden Verein. Das ScaRaDo ist immer wieder eine Reise wert.

Das war 's, wir sehen uns nach der Sommerpause in Siegen.

Wer Lust hat, mal ein ebenso exotisches Rennen mit den hochbeinigen Formelautos oder den Vintage GTs mitzufahren ist herzlich dazu eingeladen.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Gruppe 2-4-5 / amoslot

1. Lauf am 6. Juni 2008 in Düsseldorf

geschrieben von André Kaczmarek

Endlich ging es wieder los und alle Fahrer waren heiß! Die neue Saison im Hause amoslot startete in die nächste Runde und es ging los mit der Gruppe 2-4-5.

Ab dieser Saison wird die Youngtimer Trophy nach dem offiziellen Reglement der **Gruppe 245** der IG245 ausgerichtet. Die meisten der Fahrer schafften dem Umbau Ihrer Fahrzeuge noch rechtzeitig zur Veranstaltung, da jedoch einige Fahrzeuge noch dem Stand der letzten Saison entsprachen, war man sich schnell einig, dass selbstverständlich alle mitfahren durften, jedoch die Bison befeuerten Fahrzeuge mit 1 Volt weniger zu fahren hätten als die schwarzen Carrerartistis. Die Rennleitung erhob jedoch mahnend den Finger und wies alle Teilnehmer darauf hin, dass dann bis zur nächsten Veranstaltung im August alle Fahrzeuge dem neuen Reglement entsprechen müssten - d.h. nun müssen auch diese Fahrer auf Carbon verzichten, sowie den schwarzen Carrera Motor einbauen.



Kompakt . . .

- **Gewinner:**
Frieder L. auf BMW 635 CSI Klasse 2
Ingo M. auf BMW M1 Klasse 4
André K. auf Ferrari 365 GT4BB Klasse 5
- **13 Fahrzeuge am Start**
- **Spannende Zweikämpfe in allen Klassen**

Die Strecke . . .

Slotracing Center Düsseldorf - Amoslot
 Schinkelstraße 44a
 40211 Düsseldorf

Url

www.amoslot.de

Strecke

5-spurig, Plazidus Wooden Track, 44m lang

Wie gewohnt zeigte sich die Laguna Negra in einem guten Zustand, jedoch hatten beim heutigen Event einige Fahrer mit Ihren Schleifer zu kämpfen.

Das Training . . .

Wie immer war es das gewohnte Bild an der Strecke, denn viele der Fahrer hatten zur diesjährigen Saison neue Fahrzeuge an den Start gebracht und alle verbrachten möglichst viel Zeit auf der Strecke, sowie an Ihren Schrauberplätzen, um noch ziemlich viele Einstell- und Abstimmarbeiten durchzuführen.

Besonders oft sah man auch im heutigen Training wieder Frieder L. und André K. an der Strecke, welche in allen 3 Gruppen antraten.

Schon im Training zeigten die „Gruppe 4“ Fahrzeuge von Ingo M. und Thomas S., dass auch beim heutigen Rennen mit Ihnen zu rechnen war, denn obwohl diese mit 17 Volt/Bison (anstatt 18 Volt/schwarzer Carrera) unterwegs waren, legten sie schon jetzt die schnellsten Rundenzeiten hin.

Das Qualifying . . .

Wie üblich zur Saisoneroöffnung wurde ein Qualifying aller Teilnehmer durchgeführt um so die Startreihenfolge auszufahren.

Es wurde 30 Sekunden auf Spur 3 gefahren und hier setzte sich dann Ingo M. auf BMW M1 knapp vor Thomas S. auf BMW M1 durchsetzen. Gefolgt wurden die beiden von den 2 „Gruppe 5“ Fahrzeugen von André K (Ferrari 365 GT4BB) und Frieder L. (BMW 320i). Erwartungsgemäß waren die „Gruppe 2“ Fahrzeuge wieder einmal nicht die schnellsten auf der Bahn, sondern hatten auch heute wieder mit Ihren typischen Inliner-Problemen und der schmalen Spur zu kämpfen.

Die erste Start-Gruppe . . .

Zur ersten Startgruppe stellten sich so die beiden BMW 635 auf, gemeinsam mit Michael B. auf einem neu aufgebauten Golf 1 GTI und Rolf N., auf einem neuen BMW 320i.

Wie nicht viel anders zu erwarten war, zeigte sich hier des Öfteren, dass „Gruppe 2“ Fahrzeuge nicht nur auf 4 Rädern unterwegs sind, sondern Ihren Weg über die Bahn auch schon mal auf dem Dach zurück legen können.

Erfahrungen der besonderen Art musste in dieser Startgruppe auch Michael B. machen, der mit einem abgebrochenen Scheibenwischer eine Chaosphase auslöste. Nein, er hatte nun

nicht mit der schlechten Sicht durch die Scheibe zu kämpfen, sondern der Scheibenwischer fiel so unglücklich vom Fahrzeug ab, dass er vor dem Auto im Slot landete und sich der Kiel sofort komplett verkeilte. Da konnte auch der eilends herbeigelaufene Streckenposten nicht mehr mit einfachen Mitteln helfen, sondern es musste ein Schraubenzieher bemüht werden, um der Anziehungskraft des Fahrzeugs an die Bahn wieder Herr zu werden.

Rolf N. legte mit seinem neuen BMW 320i ein ruhiges und souveränes Rennen hin und legte die Meßlatte für alle nun folgenden „Gruppe 5“ Fahrzeuge schon einmal auf 195 Runden. Sowohl bei Ihm, wie seinem Fahrzeug waren eindeutige Verbesserung im Vergleich zur letzten Saison festzustellen, denn lt. eigener Aussage: „Ich habe ja schließlich von euch A****L***** gelernt ... ☺ „

Bei den beiden in „Gruppe 2“ gestarteten Fahrzeugen konnte sich Frieder L. ganz klar mit 14 Runden Vorsprung vor André K., der mit enormen Schleiferproblemen zu kämpfen hatte, durchsetzen.

Die zweite Start-Gruppe . . .

Hier reihten sich nun erneut 4 Fahrzeuge vor der Startampel auf:

- Frieder L., mit einem neu aufgebauten BMW M1 Jägermeister,
- André K., mit seinem Vorjahres M1, ebenfalls in Jägermeister Lackierung (beide in der „Gruppe 4“ unterwegs),
- Thomas S. auf Ford Capri Turbo und
- Michael B. auf BMW 3,5 CSL (beide mit Bison in der „Gruppe 5“ unterwegs)

Direkt nach dem Start konnte sich Thomas S. absetzen und jedoch dicht gefolgt von Frieder L. und André K., welche sich über 210 Runden ein enges Kopf and Kopf Rennen lieferten. Während des zweiten Stints hatte Thomas jedoch mit technischen Problemen an seinem Capri zu kämpfen (eine sich lösende Motorhalterung, sowie nachlassende Schleifer warfen ihn zu diesem Zeitpunkt 10 Runden hinter die beiden führenden M1 zurück).

Michael B. führte seinen nagelneuen BMW 3,5 CSL mit ruhiger Hand (und nun richtig eingestelltem Regler) über die Bahn, konnte jedoch die von Rolf N. vorgelegten Runden nicht erreichen.

Thomas S. konnte diese Zahl jedoch knacken und setzte sich mit 203 Runden zu diesem Zeitpunkt an die Spitze der „Gruppe 5“.

In der „Gruppe 4“ konnte sich am Ende Frieder L. knapp mit genau 1 Runde Vorsprung vor André K. durchsetzen und so war auch die erste Marke mit 210,24 Runden für die „Gruppe 4“ gesetzt.

Die dritte Start-Gruppe . . .

Hier gingen nun mit 5 Fahrzeugen die meisten und auch schnellsten aus dem Qualifying in einer Startgruppe an den Start:

3 x „Gruppe 4“ mit den beiden Favoriten Ingo M. und Thomas S. (beide auf M1), sowie Klaus N. auf seinem Vorjahres Lamborghini Jota. Zusätzlich starteten hier die beiden „Gruppe 5“ Fahrzeuge der ‚ewigen Konkurrenten‘ Frieder L. auf BMW 320i und André K. auf Ferrari 365.

Während der ersten Runden noch lag das Feld eng zusammen und es herrschte ein schöner 4 Kamp zwischen den beiden M1 und den 2 „Gruppe 5“ Fahrzeugen auf der Bahn.

Nach wenigen Runden jedoch setzten sich die M1 immer weiter ab und lieferten sich bis zum Ende ein heißes Rennen. Thomas S. hatte jedoch auch bei diesem Fahrzeug mit Schleiferproblemen zu kämpfen und richten & reinigen haben ihn einige Meter gekostet. Ingo M. jedoch wollte diese Geschenke nicht einfach so annehmen und erhöhte die Spannung immer wieder durch ungewollte und für ihn untypische Abflüge.

Als die schwarz/weiss/karrierte Flagge fiel wusste auf Anhieb keiner der beiden, wer denn nun gewonnen hatte, denn es lag ca. eine halbe Runde zwischen dem BASF lackierten M1 und dem Rothmans/Motul M1. Erst nach einem genauen Studium der Zeiten konnte Thomas S. Ingo M. zum Sieg gratulieren „... es war wohl 1x Schleifer richten zu viel...“

Auch die beiden „Gruppe 5“ Fahrzeuge von Frieder L. und André K. lieferten sich über Runden ein heißes Rennen und lagen lange Kopf an Kopf. Erst im vierten Stint konnte sich André K. eine Runde Vorsprung auf Frieder L. auf Spur 5 herausfahren, welchen er dann auch bis zum Ende nicht mehr hergab.

Klaus N. wurde mit seinem Lamborghini Jota durch die Startgruppe weit nach vorne gezogen und konnte so durch ein fast fehlerfreies Ren-

nen sich auf den dritten Rang in der „Gruppe 4“ nach vorne fahren.

Das Resultat . . .

In der „Gruppe 4“, sowie in der Gesamtreihenfolge konnte sich Ingo M., knapp vor Thomas S. durchsetzen. Gefolgt wurden die beiden doch sehr knapp zusammen liegenden Klaus N. und Frieder L., (nur durch 0,02 Bahnmeter getrennt. Mit einer weiteren Runde Rückstand folgte André K. den beiden. Leider das Schlusslicht in dieser Gruppe wurde Michael B. mit seinem Golf GTI.

In der „Gruppe 5“ konnte sich André K. mit 1 Runde Vorsprung von Frieder L. durchsetzen. Mit Abstand folgten Thomas S. sowie Rolf N. Erneut die rote Laterne brachte Michael B. über die Start/Ziellinie, der jedoch für das nächste Rennen bereits Revanche angekündigt hat.

In der „Gruppe 2“, leider mit nur 2 Fahrzeugen sehr dünn besetzt, setzte sich Frieder L. eindeutig vor André K. durch.

Gruppe 2

Platz	Fahrer	Runden
1	Frieder L..	201,68
2	André K.	187,12

Gruppe 4

Platz	Fahrer	Runden
1	Ingo M.	218,34
2	Thomas S.	218,08
3	Klaus N.	210,26
4	Frieder L.	210,24
5	André K.	209,24
6	Michael B.	177,25

Gruppe 5

Platz	Fahrer	Runden
1	André K.	215,53
2	Frieder L.	214,35
3	Thomas S.	203,23
4	Rolf N.	195,09
5	Michael B.	181,63

Das Fazit . . .

Jägermeister beherrschte mal wieder das Starterfeld ☺ Durch den neuen „Fuhrpark“ von Frieder L. (3 neue Fahrzeuge im Jägermeister Design) war orange die beherrschende Farbe des Events.

Es gab viele enge Zweikämpfe in allen Klassen und die Spannung blieb bis zum Schluss gleichhoch.

Alle Fahrer werden bis zum nächsten Event noch kräftig an Ihren Fahrzeugen schrauben müssen, jedoch war der zum ersten mal sichtbare Unterschied zwischen den Bison Motoren und schwarzen Carrera's dank der 1 Volt Spannungsunterschied nicht groß.

Am 22ten August wird man sich nun auf der Laguna Negra zum zweiten Lauf der Youngtimer Trophy nach Gruppe 2-4-5 Reglement wieder treffen.

Voranmeldungen für diese Veranstaltungen nimmt der Rennveranstalter unter www.amoslot.de selbstverständlich schon entgegen. Unter www.1zu24slot.de findet sich eine ausführliche Tabelle, sowie auch das aktuelle Ergebnis als Download.

Wie geht es weiter . . .

Termine:

2.Lauf	Fr 22. Aug. 08
3.Lauf	Fr 26. Sep. 08
4.Lauf	Fr 31. Okt. 08
5.Lauf	Fr t.b.a.
6.Lauf	Fr t.b.a.

Gruß und bleibt immer im Slot

André (der Heide Henker)

www.1zu24slot.de

GT/LM-Serie

3. Lauf am 8. Juni 2008 in Duisburg

Nach einem Jahr Pause ging es für die GT/LM zum 3. Lauf in die Duisburger Rennpiste. Auf dem 6-spurigen Plastikkurs sind Kurvenpassagen keine Mangelware und die GT/LM Boliden mit dem Bison Motor an 20 Volt auf Kurs zu halten, war eine mehr als anspruchsvolle Aufgabe . . .

Kompakt . . .

- 14 Teams in Duisburg . . .
- Bolz/JanS vor Nockemann/Schnitzler und Laufenberg/Nötzel . . .
- Baum/Pasch nehmen 2. Streicher und büßen alle Chancen auf erneute P3 ein . . .

Strecke

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Kurzbericht

- 14 Teams traten in Duisburg an. Zwei 7er Startgruppen wurden gebildet. Die Fahrzeit betrug wie immer 6*15 Minuten . . .
- Gleich fünf Neuwagen am Start: Becherer/Becherer (Nissan R390 GT1), Bolz/Christians (Toyota GT-one), Brandalise/Brandalise (Mercedes CLK GTR), Heß/Heß (Ferrari 333 SP) und Schnitzler/Wondel (Toyota GT-one) . . .
- Die schnellen Teams Nockemann/Schnitzler und (neu gebildet) Schnitzler/Wondel mussten in die langsame Startgruppe und dabei Nerven bewahren, wenn sie verschiedentlich von der Strecke geholt wurden . . . Die Vorgabe lautete schließlich 651,73 Runden von Sebastian und Christian. Caroline und Marcel liefen ca. 3 Runden dahinter ins Ziel . . .
- Der Neuwagen von Becherer/Becherer litt massiv an technischen Gebrechen.
- Auch in der schnelleren Startgruppe mit den sieben Führenden der Gesamtwertung war

die Besetzung eher heterogen, sodass in den Kampf um die Spitze teilweise unfreiwillig langsamere Teams eingriffen . . .

- Betroffen waren u.a. Baum/Pasch, die in voller Fahrt einen „Felsen“ aus der Streckendekoration trafen, welche ein abfliegender Konkurrent zuvor auf die Fahrbahn befördert hatte. Anschließend war das Fahrzeug von Andi und Justin quasi unfahrbar; man zog zurück und fuhr somit das zweite Streichergebnis im dritten Rennen ein . . .
- Entschieden wurde die Tageswertung im direkten Duell zwischen Bolz/JanS und Laufenberg/Nötzel. Die ersten drei Spuren verliefen sehr ausgeglichen - Laufenberg/Nötzel wiesen nach dem 4. Durchgang ca. eine Runde Vorsprung auf, Bolz/JanS aber ein leicht schnelleres Restprogramm. Im Bestreben, JanS zu halten, ging Thomas Nötzel im 5. Durchgang „Maximum Attack“, was der GT-one mit Aufsetzen und Aushebeln quittierte. Die unvermeidlichen Abflüge brachten Bolz/JanS in Führung, welche diese auf der letzten Spur nach ausbauten . . .
- Die verhagelte 5. Spur spülte Laufenberg/Nötzel schließlich noch hinter Nockemann/Schnitzler und nur knapp eine Runde vor Schnitzler/Christians . . .
- Unbedrängt auf P5 fuhren Bolz/Christians.
- Deutlich dahinter ging's im 2-Runden-Abstand weiter: Nötzel/Quadt (P6), Fischer/Silva-Wittfoot (P7), Hackstein /Tepass (P8), Schnitzler Seniors (P9) und Lippold/Müller (P10) . . .

Wir fassen zusammen: Bolz/JanS mit dem ersten Sieg für die Chassiskreation des Renningeieurs. Laufenberg/Nötzel werfen P2 weg. Nockemann/Schnitzler und Schnitzler/Wondel fahren ein hoch motiviertes Rennen . . .

Weiter geht's mit dem 4. Lauf am 30. August 2008 in Moers.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / GT/LM-Serie](#)

SLP

2. Lauf am 13./14. Juni 2008 in Alsdorf

„SLP goes West !!“. Nachdem die Bischofsheimer Traditionsstrecke keinen SLP Lauf mehr ausrichtet, hat der SLP Diktator den Euregio Raceway in Alsdorf in der Nähe von Aachen als 4. Veranstaltungsort (neben Trier, Stuttgart und Frankfurt) auserkoren . . .

Der Euregio Raceway ist eine 6-spurige, ca. 50m lange Holzbahn, welche der Rennstrecke in Spa Francorchamps nachempfunden ist . . .

SLP-Cup und SLP-Challenge führen im Frühjahr bereits zwei Generalproben auf der Strecke, deren Umfeld (ein Spielparadies, u.a. mit 30 Bowlingbahnen) etwas gewöhnungsbedürftig ist. Die Kritiken der Teilnehmer waren dennoch überwiegend positiv - der interessante Kurs dürfte daran nicht ganz unschuldig sein. Jedenfalls ist Alsdorf für die SLP Macher kein Neuland mehr und der 2. Lauf findet auf einer landschaftlich voll ausgestalteten Bahn statt . .

Strecke . . .

Vorab ein **Hinweis** für Teilnehmer und Besucher, welche zuvor noch nicht in Alsdorf waren: Die Postadresse lautet zwar Rathausstr. - der Eingang zu Titanic Bowling befindet sich jedoch in der Otto-Wels-Str. . . .

Innerhalb des Gebäudes (ein ehemaliger Supermarkt) ist die Bahn im 1.OG zu finden - einfach der stillgelegten Rolltreppe folgen . . .



Rathausstr. (auf dem Foto oben links) ist nur die Postadresse . . .

Als **Bahnspannung** wurde beim Lauf zur SLP-Challenge 18 Volt gefahren. Mehr wird am kommenden Wochenende auch dem SLP nicht geboten . . . ☺☺



Spa Kurs im Maßstab 1:24 in Alsdorf . . .

Der Euregio Raceway kommt ohne Längenausgleich aus. Folglich ist in Training und Rennen von größeren Geschwindigkeitsunterschieden auszugehen - abgerechnet wird dann zum Schluss . . . ☺☺

Die Eins ist übrigens die gefühlt und faktisch langsamste Spur. Hier ist im Rennen besonnene Defensivarbeit angesagt . . .

Es folgen mit etwas Abstand die Spuren Zwei und Sechs. Hingegen dürfen die Spuren Drei bis Fünf als die „Burner-Spuren“ bezeichnet werden . . . ☺☺

What's New . . .

„Im Prinzip nichts !“ sollte die Antwort lauten, wären da nicht einige nachgeschobene Konkretisierungen in Ausschreibung und Reglement zum SLP 2008.

Die **Ausschreibung** enthält nun exaktere Definitionen von Mindestfahrzeiten bei Teamrennen und formuliert Bedingungen für die Teambildung bzw. zur Wertung von Teams.

Das **Reglement** umfasst lediglich ausführlichere Bestimmungen zu Felgen und Felgeneinsätzen. Zusätzlich werden Sportstrafen für die Verwendung von Haftmitteln definiert.

Dies alles ist nichts bahnbrechend Neues, der versierte SLP Teilnehmer sollte die Dokumente dennoch zur Kenntnis genommen haben . . .

Kaffeesatz . . .

Erwartet werden 42 Fahrer aus 13 Teams, die in Alsdorf vehement im Einzelrennen zum Regler greifen (selbstredend werden deren er-

zielte Rundenzahlen anschließenden für die Mannschaftswertung aufaddiert !!). Gefahren wird pro Nase eine Stunde - das muss reichen, um ins Schwitzen zu kommen . . . ☺☺

Apropos Schwitzen . . . Einige Teams haben beim Auftakt in Trier nicht unbedingt den Erwartungen (den eigenen und denen Anderer !) entsprochen und müssen bereits beim 2. Lauf fürchterlich auf Tube drücken. Denn der SLP kennt nur EIN Streichergebnis - und zum Jahresende geht mit Sicherheit erneut das Abstiegsgespenst um . . .

Werfen wir kurz einen Blick auf die gemeldeten Teams, eventuelle News sowie den (daraus resultierenden) Kaffeesatz:



No Limits

No Limits (#1) führen in Trier recht locker den ersten Sieg der Saison ein.

Und man ist allenthalben sicher, dass es heuer nicht der Letzte gewesen sein wird. Ob es allerdings in Alsdorf für einen Sieg reicht, dürfte in erster Linie von P.O. abhängen.

Mit Kevin Krollmann und Alex Ortmann haben No Limits jedenfalls gleich heiße zwei Favoriten auf den Tagessieg in ihren Reihen . . .



Jäger Team

Die Jäger (#2) waren in Trier unerwartet erfolgreich und drehten erneut den Plastikquälern und Highway Star eine Nase. Auch wenn die Jungs aus

dem Saarland und Hunsrück teilweise bereits ein Rennen in Alsdorf gefahren haben, dürfte eine Wiederholung von P2 in Alsdorf schwierig bis unmöglich werden.

Speerspitze der Jäger in der Einzelwertung ist wie immer Joachim Welsch, der (ebenso wie immer) für eine Top 10 Platzierung gut ist . . .



Plastikquäler

Die P3 in Trier bugsiert die Plastikquäler (#3) gleich in die Offensivecke. Will man den SLP Teamtitel in diesem Jahr verteidigen, muss man dringend No Limits putzen. Die Chancen dafür sind nicht schlecht, gewann das Trio aus Dortmund, Schwerte und Trier doch gerade erst vor 2 Wochen noch die EEC in Alsdorf.

Und auch in der Einzelwertung müssen Sebastian, Ralph und Jan mit auf den Zettel der Favoriten . . .



Highway Star

Den Jungs vom Highway Star (#4) aus Filderstadt hatte man in Trier den Infight mit den Top 3 Teams zuge-
traut. Die Technik ließ aber erst im 2. Durchgang vollen Speed zu; da rangierte man dann auch prompt auf P2 der Rundentabelle.

Zwei Gaststarter waren in TR noch zulässig, ab Alsdorf müssen für Punkte in der Mannschaftswertung jedoch zumindest zwei Stammsfahrer her, was den Filderstädtern dem Vernehmen nach einige Probleme bereitet (u.a. werden die Slot-Ringer Marc Kurella und André Limberg als Vertretung gehandelt).

Aber jeder gordische Knoten ist zu durchschlagen und Tobias Meiler gehört mit zum Favoritenkreis für die Einzelwertung . . .



Dr. Slot

Dr. Slot (#8) war beim „Heimspiel“ in Trier nicht optimal aufgestellt und nahm längst nicht den erwarteten „Punktesegnen“ mit in die Wertungstabelle. Somit ist Strampeln angesagt !☺! Jedoch gibt das gute DPM Resultat Grund zu Optimismus. Man war sogar bereits trainieren; der Boss himself absolvierte gar einen Intensivkurs anlässlich des SLP-Challenge Laufs - und selbst der Felgendreher bürnte im Rahmen der EEC bereits (mehrfach) in Alsdorf . . .



Die anderen Teams

Wenden wir uns den acht Teams ohne eigenes „Logo“ zu. Deren Auseinandersetzungen um die Positionen dürften gleichermaßen spannend und schwierig vor-hersehbar sein . . . ☺☺

- Die Nordlichter von **BS PowerSports** (#5) waren in Trier ganz zufrieden. Nach vorn ging nicht mehr - und KIK hielt man auf Distanz. Ob dies in Alsdorf erneut gelingt, bleibt abzuwarten und dürfte ein der spannenden Fragestellungen für den Renntag werden.

Sofern die Technik stimmt, muss der schnelle Nord-Junior Lukas Neumann mit auf den Zettel für die Top 10 . . .

- Auch die Schwaben (und der Bajuvare) des Teams **KIK** (#6) verließen Trier recht zufrieden. P6 ist eine gute Ausgangsbasis, um den Vorjahresgesamtrang 5 zu wiederholen oder sogar zu verbessern !?

Ob Christian Eckel oder Marco Prigl den Sprung in die Top 10 packen, bleibt abzuwarten. Chancen dazu gibt's allemal, wenn sie sich den unbekannten Ardennenkurs rasch erschließen . . .

vorstoßen - auch hier mit der Einschränkung, dass sie zuvor die unbekannte Strecke und die Technik in den Griff bekommen müssen . . .



Der Euregio Kurs in der Übersicht . . .

- Das zweite West-Team **WW-Racing** (#7) fand das Resultat des 1. Laufs ganz OK. Trotz technischer Probleme nach einem Rauswurf gelang noch P8 und Punkte gab's sogar für P7. Für Alsdorf ist man mittelschwer optimistisch. Das Team fuhr hier geschlossen SLP-Cup; JanS konnte halbwegs mit den Jungs von No Limits und den PQ mithalten. Die Strategie wird I&I auf Defensive und JanS auf Angriff setzen.
Ob's für den Teamjunior und -chef dann für die Top 10 reicht, hängt wohl davon ab, wie dieser die Technik in den Griff bekommt . . .
- Vom Chef der **Slot Lickers** (#9) erfuhren wir im Rahmen der DPM Fernsehberichte eine Menge Interna ☺!☺ Und so hofft der Autor, dass es beim 2.Lauf zum SLP besser für das Team läuft als im Interview !☺ P10 in Trier ist für die „Lickers“ eine gute Ausgangsposition für den Klassenerhalt. Jetzt noch ein ordentliches Resultat in Alsdorf - und die Drei aus Frankfurt können beim finalen Heimspiel auf dem Raceway alles klar machen.
Die zwei „Werbeträger für das Friseurhandwerk“ (Patrick Brau und Lukas Hoffmann) können in der Einzelwertung in die Top 10

- Das Saarländer Team **Slottec** (#10) hätte beim Heimspiel in Trier deutlich weiter vorn fahren müssen. Aber die Technik spielte nicht so, wie die Truppe von Saar und Mosel dies wollte. Somit müssen die Punkte nun bei den Auswärtsrennen eingefahren werden - eine nicht unerhebliche Bürde. Für Alsdorf muss die Crew dazu eventuell auf Stammfahrer Olli Wind verzichten, da dieser Vaterfreuden entgegen sieht. Mit Stand Ende Mai war noch kein Ersatzmann gefunden.
Für die Einzelwertung vermutet man die Jungs kaum in den Top 10, aber eine geschlossene Mannschaftsleistung ist auch etwas wert . . .
- **SG Stern** (#11) ist anderweitig aktiv (SD-TSW !?) und stellt seinen Startplatz einem Gastteam zur Verfügung. Aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen war zu vernehmen, dass dieses Team aus Heinrich Post (bekannter unter dem Label „Chopper“) und ebenfalls zwei Slot-Ringern (den schnellen Junioren Sven Manti und Ramon Trimborn aus dem Huvendiek Rennstall) bestehen wird. Punkte in der Mannschaftswertung sind somit nicht möglich.
Aber dafür dürften die Slot-Ringer Junioren

ein wenig die Einzelwertung durcheinander wirbeln . . . ☺☺

- Die Ladenburger **slotters paradise** (#12) kamen in Trier nicht so recht in Tritt, obwohl mit Mark Kiefer ein Ex-Jäger und Bahnkenner als Vertretung für Peter Mittelstaedt engagiert wurde. Wenn's wie geplant läuft, ist Peter in Alsdorf wieder dabei (und das technische Glück kehrt mit ihm zurück). Peter pendelt extra für den SLP zwischen Le Mans und Alsdorf - nur, um den Preis für die weiteste Anreise einzuheimsen ☺☺

Ähnlich Slottec reden die „Paradisischen“ nicht über Top Platzierungen in der Einzelwertung - sondern wie im Vorjahr nur über das Thema „Klassenerhalt“ . . .

- Die **Racing Team Optimist** (#13) hat sein Streichergebnis bereits in Trier eingefahren, wo gar nichts zusammen laufen wollte und dazu die Technik muckte. Von daher kann's in Alsdorf nur besser für die Heilbronner laufen. Das Team ist recht ausgeglichen aufgestellt und sollte - so's den läuft - deshalb einigen Boden gut machen können . . .



Die schnellste Startgruppe beim 1. Lauf zum SLP in Trier . . .

Fassen wir kurz zusammen:

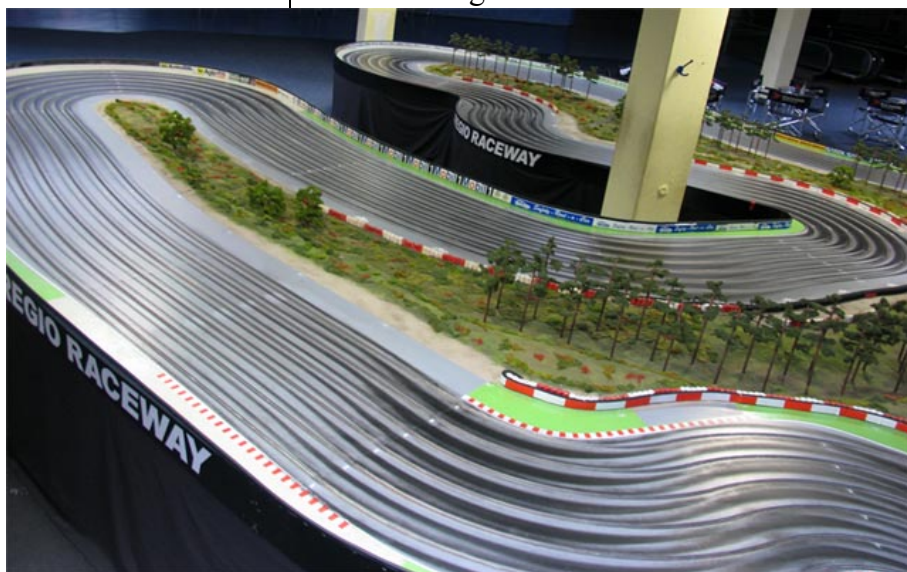
- Favoriten auf die Mannschaftswertung sind No Limits und Plastikquäler; mit leichten Vorteilen ob der Ausgeglichenheit und Bah-

nerfahrung bei den PQ . . .

Und dahinter wird's einfach nur spannend ☺

- In der Einzelwertung dürfte die Entscheidung zwischen den zwei No Limits Youngstern Alex und Kevin, den drei PQ sowie Tobias Meiler vom Team Highway Star fallen . . .

Wenn's einigermaßen passt, haben Patrick Brau, Christan Eckel, Lukas Hoffmann, Lukas Neumann, Marco Prigl, JanS sowie Jo Welsch durchaus Chancen auf eine Top 10 Platzierung . . .



Zwei Schlüsselstellen des Kurses: Rivage (Kehre oben links) und Pouhon (Doppellinks am Pfeiler) . . .

Mediales . . .

Mangels performanter Internetanbindung wird es wohl wieder nichts mit dem „Live Timing“ vom SLP. Aber für den bereits in Trier verwendeten Live Ticker sollte die verfügbare Bandbreite locker ausreichen . . . !!



Der Live Ticker ist wie immer über die „Rennserien-West“ zu erreichen. Eine Referenz darauf wird auch auf der SLP Webseite zu finden sein. Und selbstredend ist der Ticker auch

direkt via ticker.rennbahnwelt.de erreichbar. Ein Klick auf das umseitige „Ticker“ Bild tut's aber auch . . . ☺☺

Hinweis: Besucher, die am Rennsamstag vor 15:00h (der offiziellen Öffnungszeit des Bowling Centers) vorbeischauchen möchten, müssen via Mobiltelefon um Einlass bitten. Die Rufnummer wird an der Eingangstür hängen . . .



Alles weitere gibt's hier:

Rennserien Mitte / SLP

Die Eau Rouge geht voll - ob's auf der Sechs so sinnvoll ist, muss jeder selbst entscheiden . . .

Nachfolgend noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

Titanic Bowling
Euregio Raceway
Rathausstr. 38
52477 Alsdorf

Wichtig: Zugang über die Otto-Wels-Str. !!

Url

www.titanic-bowl.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 50m lang

Zeitplan

Freitag, 13. Juni 2008

ab 15:00h freies, geregeltes Training (vorher auf keinen Fall !!)

ab 18:45h Motorenausgabe/-einbau, Einrollen und technische Abnahme (Reihenfolge anhand Teamwertung 2008 !!)

ab 21:00h Qualifikation

Samstag, 14. Juni 2008

ab 08:30h „Warm-Up“ / Einfahren der Bahn

ab 09:00h Rennen (sieben Gruppen)

anschließend Siegerehrung

Hotelübersicht

Appartement Hotel Corso

Von-Harff-Str. 19
52477 Alsdorf
Tel. 02404 / 90810
DoZi ca. 50 EUR pro Nacht ohne Frühstück.

Hotel Corso

Burgstr. 30
52477 Alsdorf
Tel . 02404 / 9040
www.hotel-corso.de
DoZi ca. 50 EUR pro Nacht ohne Frühstück.

Hotel Rathaus

Hubertusstr. 8
52477 Alsdorf
02404 / 579570
www.rathaus-hotel-alsdorf.de
EZ ca. 35 EUR, DoZi ca. 70 pro Nacht ohne Frühstück (direkt um die Ecke von der Bahn).

Historie

noch nicht . . . ☺☺

SLP-Cup Meeting 2008

am 2. August 2008 in Alsdorf



Dann bleiben wir doch gleich beim in Alsdorf gelegenen „Ardennen Kurs“ en miniature . . .

Für den 1. und 2. August 2008 war ursprünglich das Plafit Masters auf der modifizierten DPM Bahn geplant. Im Rahmen dieses Masters sollte ein gemeinsamer SLP-Cup Lauf als Teamrennen ausgetragen werden . . .

Leider hat Kurt Petri diese Veranstaltung abgesagt, weil die recht unsachlich (um nicht zu schreiben aggressiv und unverschämt) geführte Reglerdiskussion beim Masters nicht ihre Fortsetzung finden sollte . . . ☹☹

Um den einmal reservierten Termin nicht ersatzlos entfallen zu lassen, richten die Regionen Mitte und West nun zum reservierten Datum ein Teamrennen für SLP-Cup Fahrzeuge in Eigenregie aus. Da die DPM-Bahn nicht zur Verfügung steht, fiel die Wahl auf den Spa Kurs in Alsdorf, der für beide Regionen gleichermaßen gut (oder schlecht) erreichbar ist . .

len sich das Befahren der Spuren zu gleichen Teilen.

Hinweis: Sollte ein Team noch einen dritten Fahrer einbringen wollen, der den Kurs in Alsdorf bzw. den SLP-Cup einmal „erfahren“ möchte, darf dieser gern mitspielen !!



Insgesamt ist das SLP-Cup Meeting als **Ein-tagesveranstaltung** konzipiert. Für das eigentliche Rennen (Start gegen 13:00h) sind rund 6 Stunden Fahrzeit vorgesehen, sodass die Teams durchaus mit dem Samstag auskommen - allerdings zur Sportschau keinesfalls zu Hause sein werden ☺

Der Freitag Nachmittag dient im wesentlichen der Bahnvorbereitung und darüber hinaus ist als zusätzliches Trainingsangebot zu verstehen . . .

Die **Fahrzeit** pro Team richtet sich nach der Anzahl startender Teams Als Anhaltswert gilt: Bei 12 Teams werden netto ca. 3h pro Team gefahren

- bei 18 Teams (dem Maximum!) kommen halt nur ca. 2h Fahrzeit zusammen . . .

Der **Ablauf** für das SLP-Cup Meeting 2008 folgt den Regeln der SLP Teamrennen und ist somit recht übersichtlich:

- Der Motorenausgabe, dem Einrollen und der technischen Abnahme folgt eine Quali über eine Minute Dauer, welches die erste Startaufstellung regelt.



Blick von Les Combes (Eingang Malmedy) die lange Gerade mit den Fahrerplätzen hinab auf Eau Rouge . . .

Eckdaten . . .

Das **SLP-Cup Meeting 2008** ist frei für alle Interessierten. Eine vorherige Teilnahme bzw. eine Einschreibung zum SLP-Cup Mitte bzw. West ist keine Voraussetzung für den Start !! Das Langstreckenrennen ist für Teams mit zwei Fahrern vorgesehen. Die zwei Fahrer tei-

- Nachfolgend wird ein erster Durchgang über 6*10 bis 6*15 Minuten (s.o. „Fahrzeit“) gefahren, nach dessen Abschluss ein Regrouping anhand der zurückgelegten Rundenzahlen erfolgt.
- Ein zweiter Durchgang über dieselbe Fahrzeit schließt dann den sportliche Teil ab.
- Am Ende steht die obligatorische Siegerehrung; mutmaßlich sogar noch ergänzt um eine Tombola . . .



Die Passage von Stavelot (Kehre unten) bis Ende Blanchimont (am Pfeiler) geht auf allen Spuren voll . . .

Für die gesamte Veranstaltung gilt das **Reglement** des SLP-Cup - einschließlich aller Komponenten wie z.B. Motorenausgabe, zulässiger Hilfsmittel etc. Die Fahrzeuge müssen wäh-

rend des gesamten Rennens reglementskonform sein. Gewechselt werden darf im Servicefall theoretisch Vieles - nicht jedoch Karosserie, Chassisgrundplatte oder Motor . . . !!

Anmeldung . . .

Das SLP-Cup Meeting 2008 ist auf maximal 18 Teams beschränkt. Eine Voranmeldung ist zwingend erforderlich.

Das Startgeld beträgt 20 EUR pro Team.

Nennungsschluss ist am **Freitag, 25. Juli 2008** um **24:00 Uhr** . . . !!

Sollte das Limit für die Anzahl an Teams jedoch vorher erreicht sein, wird die Meldefrist entsprechend verkürzt . . .

[Vornennung für das SLP-Cup Meeting 2008](#)

☞ . . . zum Anklicken! . . . ☞

Ausblick . . .

Vor dem Teamrennen Anfang August steht für den SLP-Cup West allerdings noch der dritte und

letzte Lauf am **28. Juni 2008** in Düsseldorf bei der SOKO Keller an . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Renncenter Trier](#)

[SLP Homepage](#)

Nachfolgend noch die Detailinformationen zum Rennen am 2. August 2008:

Adresse

Titanic Bowling
Euregio Raceway
Rathausstr. 38 (Zugang über die Otto-Wels-Str. !!)
52477 Alsdorf

URL

www.titanic-bowl.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 50m lang

Historie

noch nicht . . . ☺☺

Zeitplan**Freitag, 1. August 2008**ab 18:00h freies Training (**vorher nicht !!**)**Samstag, 2. August 2008**

ca. 08:30h Bahnöffnung / freies Training

ca. 11:00h technische Abnahme

ca. 12:30h Quali

ca. 13:00h Rennen

ca. 20:00h - 20:30h Rennende

anschließend Siegerehrung

Craftsman Truck Series 2008

geschrieben von Nick Speedman

. . . die beliebte Feierabend Serie der NASCAR's wird in der zweiten Jahreshälfte 2008 wieder mit 4 Rennläufen weitergeführt. Hierbei wird vorläufig aus Zeitgründen nur mit den NASCAR Trucks und nicht mehr als Vorlauf mit den V8 Trans-Am gefahren. Dafür wird aber jeder Rennabend mit einem Qualifying eingeleitet. Grund ist, dass immer die Tages-besten miteinander kämpfen sollten.



...drei der Strahlemänner bilden Heute die IG Truck Racer !!

Wo und wann wird . . .

#	Datum	Ort	Bahn
1.	Mi. 10.09.08	Duisburg	<u>DU-Mündelheim</u>
2.	Mi. 22.10.08	Düsseldorf	<u>SOKO-Keller</u>
3.	Mi. 12.11.08	Kamp-Lintfort	<u>Plastikmodellcenter P.M.</u>
4.	12.07.08	Duisburg	<u>DU-Mündelheim</u>

. . . gefahren. Grundsätzlich bleiben wir im Nahbereich, auf einer Achse Kamp-Lintfort-Duisburg-Düsseldorf. Jeder soll die Möglichkeit haben sich kurz zu Hause zu zeigen, um dann zum Entsetzen der Familie mit seinem Slotkoffer zu entfleuchen. Um dass zu gewährleisten wurde der Start auf 20:30 h festgelegt. Heftiges Training ist nicht erforder-



...da stehen sie schon im Museum !!

lich, da die meisten Fahrer die ausgewählten Strecken kennen. Damit alles unkompliziert

bleibt, wird die Organisation auf viele Beine gestellt. Wobei die Jungs des SRC DU-Mündelheim wahre Könner auf dem Gebiet der Rennabend-Organisation sind. Schon früh im Jahr wurden acht Termine freigehalten, um mit den Trucks auf verschiedenen Bahnen wieder aufzutauchen.



...Standartwerk über Truck Race !!

Damit das Fahren erst so richtig Spaß macht, soll der Geldbeutel nicht belastet werden. Das Reglement wurde nur in zwei Punkten korrigiert. Um die bereits bestehenden Reifen-sätze weiter zu verwenden wurde der Mindesdurchmesser jetzt auch Hinten auf 26 mm festgelegt. Und zum zweiten darf jetzt ein Karbon-H als Tuningteil verwendet werden.



...Starterfeld auf dem Speedway Moers !!

Leider gibt es bisher keine neuen Bausätze, sodass wir mit den Fahrzeugen vom Äußeren die Jahre 1999 – 2002 widerspiegeln. Durch den Einstieg der Fa. Toyota vor 2 Jahren in den Nascar-Zirkus wurden jedoch noch keine neuen Bausätze aufgelegt. Die heutigen Fahrzeuge sind wesentlich flacher und liegen im Geschwindigkeitspotential zwischen den

Nascar Sprint Car und der Nationwide Fahrzeugen. Nach Renn-Crash's sehen die Trucks erheblich demoliert aus als, die beiden anderen Gattungen. Durch die geringen Preisgelder sind in dieser Saison jeweils nur 28 Fahrzeuge am Start.

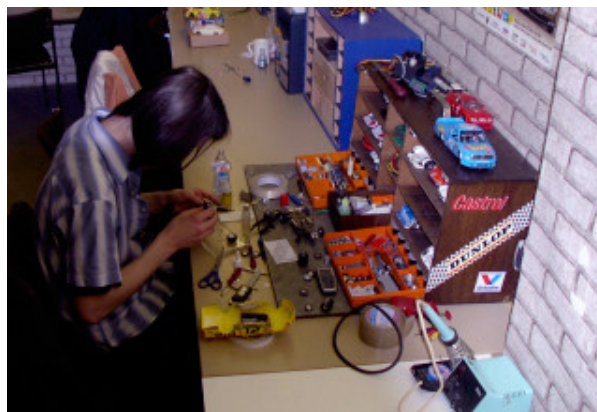


...Potential der möglichen Teilnehmer an einem Rennabend !!

An dieser Stelle möchten wir nochmals Hermann Pasch danken, dass er über Jahre unermüdlich die Bausätze und die Decal Bögen besorgt hat. Zusätzlich erinnern wir uns gerne an die viele reichhaltigen Geschenke zum Saisonende. Das wird dieses Jahr gewiss schmäler ausfallen, da das Startgeld bei € 3,- angesetzt ist. Alle freuen sich, dass die Serie weiter geführt wird und hoffen auf mind. ein Dutzend Startwillige je Rennabend.



...aktuelles 2008er Fahrzeug !!



...auch eingefleischte SLP Streiter waren mal dabei !!



...und natürlich auch die Kölner Jungs !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Craftsman Truck](#)