

# WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 343 -

13. Februar 2012

## Editorial ....

Moin Folks . . . die Craftsmen Truck Series fuhr bereits am Mittwochabend die Eröffnung der Rennwoche – und zwar bei der SOKO Keller im Dorf. Weiter ging's am Samstag mit der DSC-Euregio auf der Blue King in Brühl sowie mit dem Grand Slam im ScaRaDo in Dortmund. Für beide Serien war dies der Auftakt in die 2012er Saison . . .

Kommendes Wochenende nehmen auch die NASCAR Grand National und die Trans-Am ihren Betrieb für 2012 auf. Die NASCAR fahren den 1. Lauf im SOKO Keller in Düsseldorf – die Trans-Am ihr nicht zur Serie gewertetes Teamrennen im ScaRaDo . . .

Die Ausgabe 343 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet von den Craftsman Trucks im Keller sowie von der Grand Slam Premiere. Ferner geht's um den NASCAR Auftakt im Dorf . . .

### Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  - 1. Lauf am 8. Februar 2012 in Düsseldorf
- Grand Slam
  - 1. Lauf am 11. Februar 2012 in Dortmund
- NASCAR Grand National
  - 1. Lauf am 18. Februar 2012 in Düsseldorf
- News aus den Serien  
Saison 2012

## Craftsman Truck Series

### 1. Lauf am 8. Februar 2012 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

...die NASCAR Trucks sind letzten Mittwoch in die bereits achte Saison gestartet. Das Häuflein der begeisterten Truck Driver ist hierbei auf eine verlässliche und konstante Truppe zusammen geschrumpft. Somit können wir auch diese Saison auf durchschnittlich 12 Fahrern pro Veranstaltung rechnen. Besonders freuen wir uns darauf, dass Charly Steegmans jetzt auch dazu zählt.

### Kompakt . . .

- 1. Sieg von Oliver Stork !! ☺☺
- harter Kampf um P2 !!
- 13 Racer am Start, damit locker 3 Startgruppen !!

### Adresse

Kultur- und Freizeitzentrum  
Sermerstr. 25

47259 Duisburg (Mündelheim)

### Url

[SRC DU - Mündelheim](#)

### Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33,6 m lang

### In. . .

...den Clubräumen der Mündelheimer konnte am Mittwoch schon kurz vor 19:00 Uhr das Training aufgenommen werden. Ein Teil der angereisten Gäste wäre wohl lieber schon ab 18:00h an der Bahn



...wie immer lockere Trainingsphase – das Foto stammt aus 2011 !!

gestanden. So konnten wir uns die Neuigkeiten aus der Szene im Auto bei -8° C erzählen.

Die Reifen wurden nochmals nachgeschliffen, das Gewicht wurde kontrolliert und die Boliden wurden zur Abnahme übergeben. Einige waren sich noch unsicher über die geeignete Übersetzung. Heute wird wohl wieder ein Tag der Mündelheimer Jungs, die ganz traditionell noch mit ungefederten Schöler Tigre Chassis antraten.

### Die ...

...Quali wurde eingeführt, da bei unserem Feierabendrennen keine zwei Läufe mit Regrouping gefahren werden. Damit entscheidet jeweils die Tagesform über die Zusammenstellung der Startgruppen. Die Quali - Reihenfolge wird per Los während der Abnahme bestimmt. Die Zeiten lagen heute zwischen 8,824 und 10.030 sec für die schnellste Runde.

Andreas sicherte sich diesmal die Spur 1 mit der besten Quali. Dicht darauf folgten Oliver, Volker und Achim. Sie blieben alle unter den magischen 9,0 sec. ...

### Der ...

...erste Lauf der Saison 2012 konnte somit starten. Christian, Ingo, Andreas Tr., Charly und als Nachrücker Frieder bildeten die erste Startgruppe, die nach 4 x 6 min. nichts mehr an Ihren Ergebnis verbessern konnte. Christian entschied diese Startgruppe für sich.

Die zweite Startgruppe hatte Ralf, Manfred, Holger und Freddy als Paarung. Freddy nahm die Sache in die Hand und wurde beeindruckend von Manfred gejagt.

### Die ...

...Entscheidung musste wieder in der dritten Startgruppe fallen. Andreas, als Truck-Meister 2011 könnte vielleicht heute bereits den ersten Tagessieg landen. Es wurde je Spur aber 6 min gefahren, so dass nicht erkennbar war, mit welcher Rundenzahl der Sieger auslaufen würde. Freddy als bisher Führender hatte fast 152 Rd. erreicht. Der wohl beste Fahrer der Mündelheimer ist Oliver Stork, der gerne wie ein Uhrwerk die Runden abspult. Nach Turn 3 lag er schon mit gut 1,5 Rd. vor den drei weiteren Mitstreitern. Die Reifen waren jetzt auch schon mürbe und nur noch Rundenzeiten mit 9,6 sec möglich. Damit konnte Oliver kontrolliert zum Tagessieg fahren. Gratulation ☺☺.

### Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform, O. Stork, A. Thierfelder, V. Schulte, F. Eirmbter, M. Stork

Wie immer geht unser Dank an die Jungs vom SRC DU - Mündelheim für den netten Rennabend und die daraus gewonnen Erkenntnisse. Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Racer und verweisen auf die nächsten Termin bei SOKO-Keller am 14.03.2012 auch ab 19:00 h.

### Die Termine 2012...

| #  | Datum      | Ort           | Bahn                            |
|----|------------|---------------|---------------------------------|
| 1. | 08.02.2012 | Duisburg      | <u>SRC Mündelheim</u>           |
| 2. | 14.03.2012 | Düsseldorf    | <u>SOKO Keller</u>              |
| 3. | 13.06.2012 | Kamp-Lintfort | <u>Plastikmodellcenter P.M.</u> |
| 4. | 08.08.2012 | Düsseldorf    | <u>SRC 1zu24slot e.V.</u>       |
| 5. | 17.10.2012 | Duisburg      | <u>SRC Mündelheim</u>           |
| 6. | 21.11.2012 | Düsseldorf    | <u>SOKO Keller</u>              |

**Alles weitere gibt's hier:**

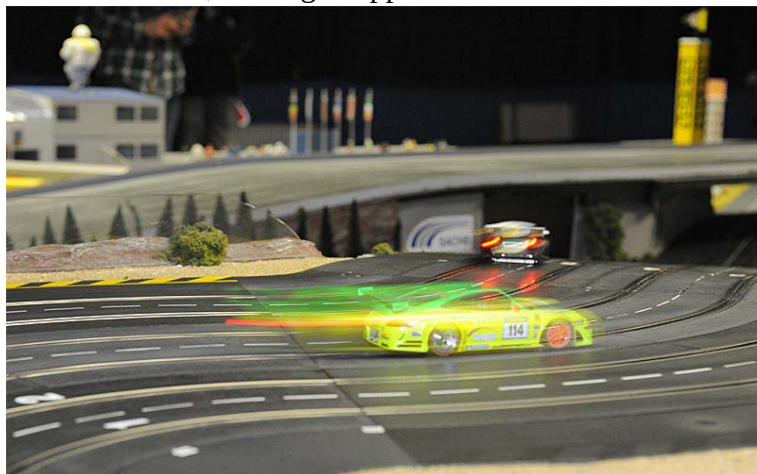
**[Rennserien West / Craftsman Trucks](#)**

## Grand Slam

1. Lauf am 11. Februar 2012 in Dortmund

Neunzehn Teams schrieben sich im Herbst in den Grand Slam ein. Und achtzehn Teams davon wollten den Auftakt zur neuen Serie, welche mit Fahrzeugen nach Vorbildern neuer GT2- und GT3-Fahrzeuge ausgetragen wird, im Dortmunder ScaRaDo auch fahren . . .

Für die Veranstalter war dies einerseits eine schöne Bestätigung - andererseits aber auch eine ziemliche Belastung, mit gut 30 Teilnehmern etwas gänzlich Neues zum ersten Mal in die Praxis umzusetzen. Der nachfolgende Bericht soll klären, wie's geklappt hat . . .



Grand Slam Time in Dortmund . . .

### Kompakt . . .

- Grand Slam Auftakt bei frostigen Temperaturen im ScaRaDo . . .
- 18 Teams und 37 Fahrer racen ab Mittag fast 11 Stunden non-stop . . .
- zwei Mal „Langstrecke“ bringt Faktor Zuverlässigkeit bei Piloten und Fahrzeugen massiv ins Spiel . . .
- 1. Wertungslauf sieht „PQ-Frührentner“ deutlich vor „Buffalo Forward“ und „Ragtag Unit“ . . .
- Amateurwertung souverän an „Lowrider“ auf P7!
- „PQ-Frührentner“ (erneut P1) und „Zu-SpätBremsen“ (P2) legen im 2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum deutlich zu – „Buffalo Forward“ glücklich auf P3 . . .
- „MMR-Racing“ nach Pech im 1. Lauf ganz vorn in der Amateurwertung (P7) !
- „Best of Show“ an „HeideHenker“ . . .

### Adresse

ScaRaDo  
Sölder Kirchweg 7 (Eingang gegenüber !!)  
44287 Dortmund Aplerbeck

### Url

[www.scarado.de](http://www.scarado.de)

### Strecke

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

### Intro

Mit Blick auf zahlreiche andere Serien im Umfeld, in welchen technische „Aufrüstung“ erwünscht oder zumindest geduldet ist, wurde

der Grand Slam (als zweite Serie nach dem SLP-Cup) unter dem Motto „Slotracing chancengleich“ konzipiert. Abweichend vom Cup besteht im Grand Slam Vielfalt bei den Karosserien, wenn auch strikt reglementiert. Bei den Chassis geht's im Grand Slam jedoch ohne Einheitsware („DoSlot GT/C S“) nicht ab, wenn auch mit allen modernen Komponenten bis hin zur Hinterachsfederung versehen. Und ohne Materialausgabe ist die Umsetzung des Mottos eh undenkbar – im Grand Slam werden sowohl die Motoren („Bison homologated“) als auch die Hinterräder („Scaleauto ProComp-3“) ausgegeben. Letztere, um den von den Veranstaltern gewünschten „Rutsch“ zu gewährleisten. Denn „jede Ecke voll“ wird bereits allenthalben geboten – und der Regelbereich zwischen Vollgas und Bremse dabei gern vernachlässigt . . .



Die Schwerpunktwaage im Einsatz . . .



Die Gewichtsverteilung der Grand Slam Cars sollte ebenfalls eine leicht rutschige Auslegung des Fahrverhaltens gewährleisten – viel Gewicht im Chassis, eher wenig in der Karosserie. Über den Einsatz einer Schwerpunktwaage können „Auswüchse“ beim Karosseriebau abgefangen bzw. Unterschiede in den aktuell elf homologierten Karosserietypen über Ausgleichsgewichte egalisiert werden . . .

Bezüglich der Rennen soll der Grand Slam möglichst viel Fahrzeit pro Veranstaltungstag bringen. Deutlich mehr als die übliche Stunde pro Fahrer und Tag wurden angestrebt – ganz nach der Devise „wenn wir schon ‘mal da sind...“. Also ist Teamrennen auf mittlere Distanz angesagt; zwei Fahrer und (bei der großen Teilnehmerzahl) 90 Minuten Fahrzeit. Zwei separat gewertete Durchgänge – davon einer im abgedunkelten Raum – sollen dabei für ausreichend Abwechslung und weitere Herausforderung sorgen . . .

### Preliminaries

Zumindest das Thema **Bahnputzen** unterscheidet sich beim Grand Slam nicht von anderen Serien. Die Moosgummirückstände von diversen Tests und dem 245 Teamrennen mussten rückstandsfrei entfernt werden, um den gewünschten Slide über den Renntag zu gewährleisten – denn die ProComp-3 Pneus an sich geben vergleichsweise wenig Grip an die Bahn ab . . .

Der Arbeitsaufwand konnte als „mittel“ bezeichnet werden. 6 Helfer sorgten für eine prompte und gründliche Erledigung dieser Aufgabe, sodass ab 17:30 Uhr ans Fahren gedacht werden konnte . . .



Das freie Training am **Freitagabend** sah rund 30 People an der Bahn. Überlastung war nicht zu verzeichnen, da jeweils nur ein Pilot pro Team an den Fahrerplätzen stehen durfte und dazu eine Testspur eingerichtet war . . .

Die Rundenzeiten der mit 19 Volt befeuerten Grand Slam Fahrzeuge pendelte sich in der Spitze rasch bei 8.1s. ein. Mit dem Durchbrechen der 8.0s Schallmauer auf dem 37,5m langen Kurs wurde jedoch für das Rennen gerechnet . . .

Das Grip Niveau entwickelte sich wunschgemäß „mit Reserve“ und stieg zur Nacht hin leicht an, wobei für das Rennen erfahrungsgemäß eher der 21h-Grip zu Grunde gelegt werden musste . . .



**Licht aus, Spot an – die „Heidehenker“ Corvette leuchtet ordentlich nach . . .**

Flott unterwegs war von Beginn an „Ragtag Unit“; man schien bestens aussortiert. Dieselbe Aussage galt für „Nogo“, welche allerdings noch das passende Einsatzauto herausfischen mussten. Die drei ebenfalls mitfavorisierten Veranstalterteams verwendeten viel Aufmerksamkeit auf die organisatorische und technische Vorbereitung des Samstags. Parallel dazu wurde jedoch ebenfalls getestet und dokumentiert, dass man zumindest würde mithalten können. Soweit die im Vorbericht eher zögerlich gehandelten Favoriten . . .

Für „ZuSpätBremsen“ war die Strecke völlig neu, so dass man die Aufmerksamkeit gleichermaßen dem Erlernen des Kurses und den Setup der Audi R8 LMS widmete.

Erstmalig ließen auch die K3 Teams „Heidehenker“,

„HU-Racing“, „Ruhrpötter“ und „Sleepyheads“ ihre Einsatzfahrzeuge los. Erstes Fazit: Es gab noch einiges zu tun . . .

Irgendwann kurz nach Mitternacht wurde der Bahnstrom im Konsens abgeschaltet. Bereits um Acht sollte es weiter gehen . . .



**Die Dachantenne muss noch drauf – denn die Grand Slam Cars sollen halbwegs ordentlich ausschauen!**

**Samstagfrüh** waren noch gut zwei Stunden Zeit, die Fahrer und Fahrzeuge auf die Belange des schnellen und in Teilen anspruchsvollen ScaRaDo Kurses einzustimmen. Denn „nach Zehn“ sollte bereits die Materialausgabe ausbrechen. Die reinen Samstagstrainer hatten dementsprechend nicht allzu viel Zeit zur Vorbereitung. Aber immerhin kannten bis auf „Greenhell Racing“ alle dieser Teams den Kurs in Dortmund. „K&K Schleicher“ wirkte noch nicht ganz aussortiert. „Powerslide“ hingegen hatte die SLS auf Anhieb gut am Rennen . . .

Der Grip hielt sich erwartungsgemäß auf leicht rutschigem Niveau. Entgleisende Grand Slam Cars, welche diagonal durchs Feld segelten waren nach wie vor nicht zu beobachten. Das Ganze würde spätestens mit Ausgabe der neuen ProComp-3 Komplettträder sogar noch etwas slidiger werden . . .



**Basti bei der technischen Abnahme . . .**

Bereits gegen 10 Uhr bildeten der Beginn der **Materialausgabe** und das anschließende **Einrollen** über 4 Minuten Fahrzeit den ersten offiziellen Tagesordnungspunkt. Denn schließlich sollte der Rennbetrieb bereits „High Noon“ aufgenommen werden. Und speziell für die **technische Abnahme** wurde mit einigem Zeitaufwand gerechnet, denn sowohl die Abnahmekommissare als auch die Teams hatten bislang nur wenig Erfahrung damit sammeln können . . .

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die technische Güte für den Serienauftakt halbwegs in Ordnung war. Dennoch war die ein oder andere „Leseschwäche“ bei den Teams zu verzeichnen, was beim komplexen Grand Slam Regelwerk (und in Kenntnis der werten Kollegen!☺) nun nicht wirklich überraschte . . .

Die Erläuterung des Wie und des Warum, die aufwändige Abnahme und zahlreiche Nacharbeiten sorgten letztlich für einigen zeitlichen Verzug – rund eine ¾ Stunde kam zusammen, sodass es erst gegen Mittag mit dem nächsten Programmpunkt weiter ging . . .



**Viel Zeit zu lesen gab's am Wochenende im ScaRaDo allerdings nicht !!☺**

Die **Quali** sollte zwei Anforderungen erfüllen. Beide Fahrer eines Teams sollten beteiligt sein und die Startaufstellung beider Wertungsläufe individuell gebildet werden. Das klassische Einzelzeitfahren von mehr als 30 Piloten wurde im Vorfeld als zu zeitaufwändig verworfen. Ergo wurde ein Quali Rennen über 6\*1 Minute etabliert. Das müsste für drei Startgruppen doch in gut einer halben Stunde durchführbar sein? Hierbei regelte das Resultat der ersten drei Spuren die Aufstellung zum 1. Wertungslauf – und die absolvierte Wegstrecke für die zweite Halbzeit die Startaufstellung zum 2. Lauf. Das Verfahren ist nicht immer gerecht – aber hochspannend und zeitsparend!



Wie stellten sich die 18 Teams nach ihrem Rennen vor dem Rennen auf!? Etliche zumindest arg uneinheitlich! ☺☺ Beispielsweise schafften es lediglich die Teams „Plastikquäler“ und „Ragtag Unit“ für beide Wertungsläufe in die schnellste Startgruppe – die meisten Teams pendelten zumindest um eine Gruppe auf oder ab . . .

Die dicksten Überraschungen brachten „B&B Gentlemen“ sowie „MMR-Racing“, die im ersten Lauf in der langsamsten Startgruppe antreten mussten – und im 2. Wertungslauf zusammen mit den ganz schnellen Teams spielen durften. Dito unerwartet fanden sich die schnellen „PQ-Frührentner“ für den 1. Lauf in der mittleren Gruppe wieder . . .

Total in die Hose ging das Rennen für die „Heidehenker“: Der Verlust eines Schleifers ergab für die Spyker Crew zwei Startplätze in der langsamsten Gruppe! ☹☹



Die „Lowrider“ Corvette im Quali Rennen – das geht man richtig ab!

## 1. Wertungslauf

Die Startaufstellung aus dem ersten Teil des Quali Rennens ergab folgende Gesamtsicht:

| # Team                  | Kategorie / Fahrzeug      | Runden |
|-------------------------|---------------------------|--------|
| 1. Plastikquäler.....   | K1 Porsche 911 GT3 R..... | 21,30  |
| 2. Buffalo Forward .... | K3 Audi R8 LMS .....      | 21,10  |
| 3. Ragtag Unit .....    | K2 Gallardo GT3.....      | 20,88  |
| 4. Sleepyheads.....     | K3 Gallardo GT3.....      | 20,88  |
| 5. Long Tall Men .....  | K4 Ferrari 430 GT2.....   | 20,63  |
| 6. NoGo.....            | K3 Ferrari 430 GT2 .....  | 20,62  |
| 7. PQ Frührentner.....  | K2 Gallardo GT3.....      | 20,59  |

|                           |                           |       |
|---------------------------|---------------------------|-------|
| 8. ZuSpätBremsen.....     | K3 Audi R8 LMS.....       | 20,57 |
| 9. Powerslide .....       | K4 Mercedes SLS GT3.....  | 20,47 |
| 10. K&K Schleicher....    | K3 Ferrari 430 GT2 .....  | 20,36 |
| 11. Lowrider.....         | K4 Corvette C6 ZR-1.....  | 20,35 |
| 12. Ruhrpötter .....      | K3 Gallardo GT3 .....     | 20,11 |
| 13. HU-Racing .....       | K2 Porsche 911 GT3 R..... | 19,88 |
| 14. Slotcraft Racing..... | K5 Jaguar XKR GT2 .....   | 19,65 |
| 15. B&B Gentlemen....     | K3 Audi R8 LMS.....       | 19,62 |
| 16. MMR-Slotracing ...    | K5 Corvette C6 ZR-1.....  | 19,56 |
| 17. Greenhell Racers ..   | K5 Mercedes SLS GT3.....  | 18,63 |
| 18. HeiderHenker .....    | K3 Spyker C8 GT2 .....    | 16,81 |

Die Teams auf den Rängen 13-18 mussten zuerst auf die 90 Minuten Hatz. 19 Volt Bahnspannung lagen an; die zwei Fahrer eines Teams mussten die 6 Spuren zu gleichen Teilen befahren . . .



Die 1. Startgruppe wurde von „HU-Racing“ (links) angeführt . . .

Die erste Startgruppe eröffnete den Reigen der Pleiten, Pech und Pannen extrem nachdrücklich. Gleich vier der sechs Teams mussten deutliche Rundenverluste aufgrund technischer Probleme verzeichnen. Zweimal Schleifer, ein falscher Setup und

eine gebrochene Leitkielbrücke lautete die Bilanz . . .

Über alle sechs Rennen führten eindeutig Probleme mit den Schleifern den Highscore an! Mit einer Ausnahme (gediegene „Architektur“) waren diese einfach auf vehemente Abflüge an der falschen Stelle zurück zu führen, was zu häufigen Kurzstops – in einem Fall auch zu einem kompletten Wechsel während des Rennens führte.

Die ebenso eindeutige Nr. 2 auf dieser Hitliste war die Einfahrt in die Schikane auf der Gegengerade auf Spur 6. Zahlreiche Teams

führen ebendort unvermittelt immer wieder geradeaus, weil der Setup des Leitkiels und/oder der Schleifer für diese Passage einfach untauglich war.

Dann waren zwei gebrochene Leitkielbrücken zu verzeichnen, welche jeweils richtig Zeit kosteten. Zumindest ein Schaden war Folge eines extrem heftigen Einschlags, bei welchem durchaus auch mit Schlimmerem zu rechnen gewesen wäre!

Die im Vorfeld gestartete „Schrauben fest“ Aktion zeigte hingegen Wirkung.

Nur ein Heckfederelement ging im Rennen richtig verlustig – dasselbe Team rettete sich im ersten Lauf übrigens soeben noch mit loser Schraube ins Ziel !☺

Sehr stabil zeigten sich hingegen die Lichtanlagen. Mit Ausnahme von einer nicht ausreichend stabil verklebten LED, welche im Rennverlauf nach innen klappte, waren keinerlei Ausfälle zu verzeichnen!

Als Kuriosum ist ferner ein gebrochener Leitkiel zu verzeichnen, dessen Austausch ebenfalls eine extrem lange Reparaturpause erforderte !☹

Bleibt die Frage nach dem **Warum**. Denn rund die Hälfte des Starterfeldes kam im ersten Wertungslauf nicht ohne technische Gebrechen über die 90 Minuten – im 2. Wertungslauf ging's dann glücklicherweise schon etwas besser. Zum einen wirkten einige Teams nicht wirklich aussortiert – Fahrzeuge wurden erst auf den letzten Drücker fertig; nicht alle Teams nahmen das Training am Freitagabend wahr oder gar einen der Grand Slam Testtage. Dann sind die Grand Slam Car recht schnell unterwegs und die prinzipielle Fahrsicherheit ist irgendwann halt auch am Ende – in Folge dessen leiden halt gern die Schleifer unter dem Ungestüm der Piloten. Was zum dritten Punkt führt: Die Renndauer erhöht die Chance, an technischen Gebrechen zu erkranken – ganz wie beim Vorbild, welches das schließlich das bekannte Motto „to finish first, you first have to finish“ kreierte . . . !☺☺



### Die „MMR“ Corvette „out in the woods“ . . .

Jetzt aber zurück zum Rennen: „MMR-Slotracing“ lag auf der 2. Spur sicher in Führung, als die Corvette auf Spur 1 mit lautem Knall in die Bande ging. Hier scheint der Bremspunkt arg spät gelegen zu haben oder gar gänzlich vergessen? Die Leitkielbrücke musste gewechselt werden. Mehr als die rote Laterne war danach nicht drin – obwohl man noch recht nah an die P17 heran kam . . .

„Greenhell Racing“ versuchte, sich die Strecke ausschließlich am Samstagmorgen zu erschließen. Das gelang nur bedingt – ergo folgten zahlreiche Abflüge und ebenso zahlreiche „Schleifer Stopps“ – P17 war die Folge . . .

„Slotcraft Racing“ war deutlich besser vorbereitet und setzte sich mit der „Katze“ ohne gravierende technische Probleme als zweitbestes K5 Team in Szene (P15) . . .

„HU-Racing“ hatte eher architektonische Probleme mit den Schleifern, was bei einem so erfahrenen Team reichlich unerklärlich ist. Jedenfalls ging nicht viel für die K2 Crew, welche zudem mit dem K1 Porsche 911 GT3 R nicht unbedingt die angemessene Waffe einsetzte (P12) . . .

„Spur 6“ weisen die Notizen für „B&B Gentlemen“ aus – sprich der Audi R8 LMS ging auf dieser Spur immer wieder geradeaus, was den Piloten deutlich verunsicherte. Aber immerhin hielt man sich noch soeben vor „HU-Racing“ (P11) . . .



Vergleichsweise ungeschoren kamen hingegen „Heidehenker“ durch den ersten Wertungslauf und errangen den Gruppensieg (P9) . . .

ernst nach ihrem Lauf. Ob die erzielten 658,41 Runden für den Tagessieg ausreichen würden, konnten nur die abschließenden 90 Minuten erweisen . . .



**Die 2. Startgruppe sieht den „PQ-Führer“ Gallardo auf der Pole . . .**

Die **zweite Startgruppe** sah „Ruhrpötter“ im technischen Pech. Leitkiel abgebrochen – lange Reparatur – abgeschlagen letzter Platz in dieser Gruppe und P16 insgesamt für den „Osram“ Gallardo . . .

Für „K&K Schleicher“ hieß es dann wieder „Spur 6“, sprich der Ferrari 360 GT2 mochte in der Schikane lieber geradeaus !☺

Die restlichen Spuren wurden solide bis gut absolviert – so ergab sich aber „nur“ P10 für die Kever Brothers . . .

Deutlich weiter fuhren „Powerslide“ mit dem guten Stern auf Deutschlands Straßen. Ohne große Probleme landete die beste K4 Mannschaft auf P8 – s’war übrigens auch die Einzige!☺☺

Noch drei Runden weiter kam die K5 Crew „Lowrider“ – Jörg Krämer setzte die erste 7.9er Rundenzeit des Tages und wurde mit seiner erzielten 7.970s nicht einmal von den „PQ-Führern“ getoppt (7.986s) !! Das war nicht nur P7, sondern auch der deutliche Sieg in der Amateurwertung für Andreas und Jörg . . .

Die „ZuSpätBremsen“ belegten, was eine gute SLP-Cup Schule ausmacht!☺ Man kannte die Bahn nicht und nutzte den Freitag, die Fahrer und die Audi R8 LMS des Teams auszusortieren. 645,88 Runden ergaben P6 und zwei zufrieden grinsende „Bremsen“ . . .

Die „PQ-Führer“ schauten hingegen sehr

Die **dritte Startgruppe** war erneut durch etliche technische Unzulänglichkeiten geprägt. „Long Tall Men“ hatten „Schleifer“ – und „Sleepyheads“ auch. Dies ergab nur die Ränge 14 für die Langen und 13 für die Schlafmützen aus Duisburg . . .

„Nogo“ hatten nichts zu meckern, schafften 649,03 Runden und kamen in der Endabrechnung auf dem 4. Platz ins Ziel! Besonders beeindruckend war dabei für den Autor Remos extrem schnelle Spur 6 . . .



**In der 3. Startgruppe gingen die „Plastikquäler“ standesgemäß auf Spur 1 ins Rennen**

„Plastikquäler“ hatten keinen wirklich gut laufenden Porsche 911 GT3 R vorzuweisen – der geplante „Zweitwagen“ vom Typ BMW Z4 war erst gar nicht fertig geworden. Zu intensiv war an den zwei Veranstaltungstagen (und auch im Vorfeld) die Beschäftigung mit der Serien Organisation und den Teilnehmern. Für den passenden Setup blieb anscheinend nicht ausreichend Zeit! Ergo hatte man mit „Ragtag“ und „Buffalo“ seine liebe Not. Nach Runden hätte es für P2 gereicht (655,56 Runden), wobei auf „PQ-Führer“ noch gut drei Runden fehlten. Als einziges K1\* Team kassierte man jedoch noch ein Prozent Handicap, was das Team um 3 Teilmeter geschlagen auf P5 zurück warf . . .

„Ragtag Unit“ war eindeutig die schnellste Kraft in dieser Gruppe. Der Gallardo der Schwerter war bestens aussortiert, man hätte sogar die „Plastikquäler“ in den Griff bekom-



men können. Aber „Schleifer“ (hier nicht nach Crash, sondern aus Vorsicht etwas zu flach gelegt) kosteten nach eigenen Angaben drei Runden. Ferner löste sich im entscheidenden Schlussspur ein Federbein der Hinterachsfeederung. Am Ende sollten nur 20 Teilmeter auf P2 fehlen . . . !☹☹

Bleibt „Buffalo Forward“, die einfach nur durchfahren. Schlussfahrer Kai-Ole Stracke knöpfte „Ragtag“ in einem furiosen Finale noch P2 ab – reichlich unerwartet (man war halt das Quäntchen langsamer), aber extrem nervenstark . . .



„Auffahrunfall“ oder „Abschleppwagen“ !?☹

Die **Zusammenfassung** des ersten Wertungslaufes muss das Thema Technik nicht mehr streifen – das ist ausreichend behandelt worden. „PQ-Frührentner“ gewinnen den ersten Grand Slam Lauf mit sicherem Vorsprung. Grats an „JJ“ (Jan und Julius)! „Buffalo Forward“ auf P2 hat in 2-facher Hinsicht Glück: Dass „Plastikquäler“ nicht aussortiert waren und „Ragtag Unit“ mit leichten technischen Problemen haderte. Erwartet stark „Nogo“ und – nicht ganz so erwartet, aber ebenso stark die „ZuSpätBremsen“ . . .

Genial die Fahrt von „Lowrider“ auf P7 und auch von „Powerslide“ auf P8, welche beide immerhin sieben K2 bzw. K3 Teams hinter sich lassen!

Die Top 6 des 1. Wertungslaufes:

| # Team                  | Kategorie / Fahrzeug      | Runden |
|-------------------------|---------------------------|--------|
| 1. PQ Frührentner.....  | K2 Gallardo GT3.....      | 658,41 |
| 2. Buffalo Forward .... | K3 Audi R8 LMS .....      | 653,13 |
| 3. Ragtag Unit .....    | K2 Gallardo GT3.....      | 652,92 |
| 4. NoGo.....            | K3 Ferrari 430 GT2.....   | 649,03 |
| 5. Plastikquäler.....   | K1 Porsche 911 GT3 R..... | 649,00 |
| 6. ZuSpätBremsen.....   | K3 Audi R8 LMS .....      | 645,88 |



„Lowrider“ mit Sieg in der Amateurwertung im 1. Wertungslauf – hier jedoch sichtlich groggy bei der Siegerehrung . . .

## Service

Nach dem jeweiligen Lauf einer Startgruppe wurde die technische Nachkontrolle durchgeführt. Glücklicherweise blieb hier kein Team hängen.

Im Anschluss daran ging's für jeweils drei Teams in die Servicepause, welche auf 15 Minuten Dauer vorgesehen war – für den Auftakt aus „good will“ noch ohne Stoppuhr. Dies wird sich ab dem 2. Lauf sicherlich ändern, da zumindest ein Team diese Pause arg lang ausdehnte . . . ! ☹☹

Die Pause wurde von vielen Teams für die (Dauer-)„Baustelle“ Leitkiel und Schleifer genutzt. Einige Crews versuchten den Reifenverschleiß, der bei den altbekannten 0,2mm bis 0,3mm pro Stunde lag, durch Montage eines kleineren Spurzahnrades auszugleichen. Nach den zahlreichen Problemen im 1. Wertungslauf wurden ferner die Tipps der beaufsichtigenden JanS und Sebastian bereitwillig gehört und umgesetzt . . . ! ☺☺

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Pause gelohnt hat – der Defektteufel schlug im 2. Wertungslauf etwas weniger zu, obwohl der abgedunkelte Raum die Anforderungen für die Fahrer schon ein wenig anhob . . .

## 2. Wertungslauf

Die Startaufstellung für den 2. Lauf sah zumindest vier Teams der Top 6 aus Lauf 1 in

der schnellsten Startgruppe. Lediglich „Buffalo“ und „Nogo“ mussten bereits im Mitteldrittel antreten:

| # Team                    | Kategorie / Fahrzeug      | Runden |
|---------------------------|---------------------------|--------|
| 1. PQ Frührentner.....    | K2 Gallardo GT3.....      | 21,53  |
| 2. Ragtag Unit .....      | K2 Gallardo GT3.....      | 21,26  |
| 3. Plastikquäler.....     | K1 Porsche 911 GT3 R..... | 21,07  |
| 4. ZuSpätBremsen.....     | K3 Audi R8 LMS .....      | 21,06  |
| 5. B&B Gentlemen.....     | K3 Audi R8 LMS .....      | 21,01  |
| 6. MMR-Slotracing ....    | K5 Corvette C6 ZR-1 ..... | 20,99  |
| 7. Powerslide.....        | K4 Mercedes SLS GT3 ..... | 20,87  |
| 8. Sleepyheads.....       | K3 Gallardo GT3.....      | 20,79  |
| 9. NoGo.....              | K3 Ferrari 430 GT2 .....  | 20,75  |
| 10. Long Tall Men.....    | K4 Ferrari 430 GT2 .....  | 20,74  |
| 11. HU-Racing.....        | K2 Porsche 911 GT3 R..... | 20,68  |
| 12. Buffalo Forward ..    | K3 Audi R8 LMS .....      | 20,56  |
| 13. Ruhrpötter.....       | K3 Gallardo GT3.....      | 20,25  |
| 14. Lowrider .....        | K4 Corvette C6 ZR-1 ..... | 20,22  |
| 15. Slotcraft Racing .... | K5 Jaguar XKR GT2 .....   | 20,22  |
| 16. K&K Schleicher ...    | K3 Ferrari 430 GT2 .....  | 19,99  |
| 17. HeiderHenker.....     | K3 Spyker C8 GT2.....     | 19,94  |
| 18. Greenhell Racers ..   | K5 Mercedes SLS GT3 ..... | 18,34  |

Es blieb bei 6\*15 Minuten Fahrzeit netto – jetzt aber im abgedunkelten Raum. Zwischenzeitlich wurden zur Unterstützung der Streckenposten neu entwickelte, vielfach verstellbare Akkuleuchten aufgestellt. Etwaiger „Bruch“ sollte aufgrund der schlechteren Sichtverhältnisse – zumindest nicht von den Einsetzern – produziert werden . . . !!

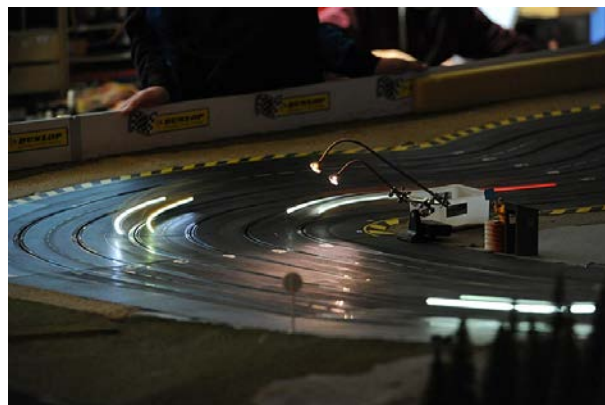


**Die schnellste Startgruppe vor dem 2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum . . .**

Der abgedunkelte Raum ließ die Rundenzeiten nicht wirklich absinken. Schließlich hatte aufgrund des Reifenverschleißes die Bodenhaftung abgenommen, die Räder waren gut eingelaufen und auch die Fahrer hatten sich ausreichend „eingeschossen“. Allerdings pendelten die Zeiten stärker; die Aktionen der Fahrzeuge waren im Dunkeln einfach weniger gut einzuschätzen. Wie sich die Abflugrate

entwickelte, lässt sich nicht wirklich zuverlässig einschätzen – gefühlt wurde es jedenfalls mehr . . . !☺☺

Die erzielten Ergebnisse der Teams waren in Folge der zahlreichen technischen Probleme nicht wirklich miteinander vergleichbar. Die wenigen Crews, welche problemlos durch beide Läufe kamen, boten jedenfalls ein uneinheitliches Bild: Einige legten deutlich zu - andere ließen ebenso deutlich nach . . . !?



**Nicht nur die Grand Slam Slotcars waren mit Beleuchtung ausgestattet – die Einsetzer ebenso!**

Die **erste Startgruppe** sah „Greenhell Racers“ unverändert stürmisch unterwegs. Dementsprechend war das Resultat identisch: Viele Ausflüge ins Grün, Schleifer Probleme in unregelmäßigen Abständen, am Ende P18 . . .

„Slotcraft Racing“ ließ im Dunkel deutlich nach – gut 10 Runden gingen im Vergleich zum 1. Lauf verschütt. P16 war das Resultat. Die Laune der zwei Fahrer blieb jedoch unerschütterlich bestens!☺

„Heidehenker“ bekamen zwar die Schleifer Montage in den Griff, hatten aber im 2. Lauf das „Spur 6“ Phänomen geerbt – das

war ärgerlich, da die sonstige Performance recht gut ausschaute (P13) !☺

„Ruhrpötter“ hatten einen neuen Motor angefordert, kamen jedoch nach wie vor nicht so recht im Tritt. Sie mussten sich in einem hautengen Duell schließlich „Lowrider“ beugen, die nicht ganz an die tolle Leistung des ersten Laufs anzuschließen vermochten. Sagen wir einfach ‘mal, dass Jörg gesundheitlich angeschlagen war und am Abend der schweren Er-



kältung Tribut zollen musste. „Lowrider“ erreichte P11 und „Ruhrpötter“ P12 . . .

„K&K Schleicher“ hatten nach wie vor mit Spur 6 zu kämpfen und wurden somit erneut unverdient über Gebühr eingebremst. Die zweite P10 in Folge war das Resultat . . .



Der „Greenhell“ SLS wird nicht wirklich vom „HU“ 911<sup>er</sup> verfolgt . . .

In der **mittleren Startgruppe** ereilte „Powerslide“ als zweites Team des Tages der Bruch der Leitkielbrücke – der Grund ist leider nicht bekannt. Nach der Reparatur fehlt dem Teamchef ein wenig die Motivation – so ging P16 letztlich um 40 Teilmeter verloren . . .

Der „Sleepyheads“ Gallardo war auch nach der Servicepause im steten Dissens mit seinen Fahrern. Das Resultat war eine fürs Team unbefriedigende P15 . . .

„HU-Racing“ hingegen hatte den 911<sup>er</sup> jetzt sauber am Rennen und vermochte in dieser Gruppe ordentlich mitzuhalten. Von Hans war bisweilen ein „Warum denn nicht so im 1. Lauf!“ zu vernehmen. Nach 90 Minuten fehlte nur knapp eine Runde auf „Long Tall Man“, die nun ebenso ihre Schleifer besser im Griff hatten. Die P8 für „HU-Racing“ war übrigens um 26 Teilmeter Vorsprung nach hinten und nur 12 Teilmeter Rückstand nach vorn ein arg enges Paket! „Long Tall Man“

fand sich jedenfalls an der Spitze dieser „Vierbände“ letztlich auf der tollen P6 wieder . . .

Apropos Spitze: „Nogo“ und „Buffalo Forward“ ließen gegenüber dem ersten Durchgang ordentlich nach – knapp 8 bzw. gut 6 Runden fehlten schließlich im Dunkeln. Für die besten

Plätze in der mittleren Gruppe sollten die erreichten 641,45 und 646,88 Runden zwar langen – nur wie würden sich die schnellsten Sechs dazu stellen . . . !? !?

Die Antwort der **dritten Startgruppe** fiel jedenfalls tagestypisch aus: Etwas Genaues weiß man nicht! Die einen Hälfte hatte riesiges Pech – die andere Hälfte performte wie der sprichwörtliche Teufel . . .

„Ragtag Unit“ war zum zweiten Mal auf P2 Kurs – die „Plastikquäler“ hätte man vielleicht im direkten Vergleich nicht halten können, über den Handicap Faktor aber allemal. Da verabschiedete sich das andere Federbein der Heckfederung – im Unterschied zum ersten Wertungslauf jedoch nicht „ein bisschen“, sondern gänzlich. Aus die Maus – P14 war eine bitterböse Enttäuschung für die schnellen Jungs aus Schwerte . . .

| Vorgabe Lauf 15:00 |       | Serienrennen Slot-Modus |        |        |        |        |        |
|--------------------|-------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 4. Lauf v.6        |       | Fahrzeit 3:29           |        |        |        |        |        |
|                    |       | Spur 1                  | Spur 2 | Spur 3 | Spur 4 | Spur 5 | Spur 6 |
|                    |       | MMA-S1                  | B&B Ge | ZuSpät | Plasti | Ragtag | PQ Frh |
| RUNDEN             |       | 25                      | 25     | 25     | 25     | 26     | 25     |
| Position           |       | 6                       | 2      | 3      | 4      | 1      | 5      |
| Rundenzeit         |       |                         |        |        |        |        |        |
| 1. letzte          | 0.126 | 0.269                   | 0.167  | 0.104  | 0.171  | 0.543  |        |
| 2. letzte          | 0.234 | 0.087                   | 0.220  | 0.182  | 0.167  | 0.381  |        |
| 3. letzte          | 0.254 | 0.337                   | 0.207  | 0.014  | 0.143  | 0.323  |        |
| 4. letzte          | 0.277 | 0.185                   | 0.172  | 0.014  | 0.201  | 0.350  |        |
| 5. letzte          | 0.309 | 0.200                   | 0.377  | 0.006  | 0.146  | 0.310  |        |
|                    | 0.144 | 0.259                   | 0.339  | 0.077  | 0.181  | 0.370  |        |
| Bestzeit           |       | 0.126                   | 0.087  | 0.167  | 0.005  | 0.126  | 0.275  |
| MMA-Slotracing     |       |                         |        |        |        |        |        |
| B&B Gentlemen      |       |                         | 341.00 |        |        |        |        |
| ZuSpätBrenner      |       |                         | 340.00 |        |        |        |        |
| Plastikquäler      |       |                         |        | 352.00 |        |        |        |
| Ragtag Unit        |       |                         |        | 352.00 |        |        |        |
| PQ Frührentner     |       |                         |        | 353.00 |        |        |        |
|                    |       |                         |        | 357.00 |        |        |        |

<ESC> Beenden

Noch liegen „Ragtag“ gut im Rennen – „Frührentner“ wird auf der langsamen Spur 6 noch gut 3 Runden vom Vorsprung liegen lassen müssen . . .

„B&B Gentleman“ begannen vorsichtig auf der bösen Spur 6, kamen dann aber richtig in Schwung und nahmen das Duell mit „MMR-Slotracing“ an. Letztere hatten ebenfalls auf Spur 6 ihr „Geradeaus-Erlebnis“. Somit stand es 1:1!☺ Eine Minute vor Schluss lag man nur durch weniger Teilmeter getrennt. „B&B“ hatte auf der Mittelspur 3 einen leichten Vorteil auf „MMR“, die auf Spur 5 unterwegs waren. „B&B“ waren fast heran, als sich ein Stück Bleiballast unter den Audi R8 LMS schob. P7 ging somit an „MMR-Slotracing“ – und für „B&B Gentleman“ blieb der undankbare 9. Platz. Die BILD hätte mutmaßlich „Sohn schlägt Vater“ getitelt – stammte das Corpus Delicti unter Reiners Audi doch vom PQ-Porsche. Dennoch war's ein toller Fight und für beide Teams eine sehenswerte Leistungssteigerung gegenüber dem 1. Lauf! Für „MMR“ bedeutete dies zugleich den deutlichen Sieg in der Amateurwertung...

Parallel zum eben zitierten Duell lief ein zweiter packender Infight ab. Man lese und staune: „ZuSpätBremsen“ lagen eine Minute vor Schluss hauchdünn vor „Plastikquäler“. Danach sah's zuerst nicht unbedingt aus. Der PQ 911 rannte sicher auf Platz 2. Sebastian hatte das passende Setup während der Servicepause implementiert. Für „PQ-Frührentner“ hätte es wohl nicht gereicht – aber der 911<sup>er</sup> war weniger zickig; PQ waren sicher zweite Kraft. Auf den letzten zwei Spuren schlug das Fahrverhalten aber erneut um – die Stuntshow begann wieder und wertvoller Boden ging verloren. Schließlich zog man noch so eben an „ZuSpätBremsen“ vorbei, die sich auf der langsamsten Spur 6 vehement wehrten – 652,13 zu 652,10 Runden lautete der Endstand. Anschließend wurde für die „Plastikquäler“ multipliziert und sie fielen (zum zweiten Mal sehr unglücklich) auf P4 zurück. „ZuSpätBremsen“ hatten hingegen eine Stunde nach dem Zieleinlauf das Grinsen nicht aus dem Gesicht: P2 war ein „doller Job“ – vor allem aber eine

Leistungssteigerung um gut 6 Runden gegenüber dem 1. Wertungslauf...!!

Ach ja – „PQ-Frührentner“ fuhren auch wieder mit. Keine Probleme, eine fulminante Auftaktspur Eins und wenig taktisches Geschick kennzeichnete ihre 90 Minuten im ScaRaDo. Auch sie legten nahezu 5 Runden zu, hätten aber ab Halbzeit bei insgesamt 11 Runden Vorsprung besser das Risiko aus dem Rennen nehmen sollen. Jedenfalls erzielten sie unumstritten den zweiten Sieg des Tages...



**Einer der beiden „ZuSpätBremsen“ im Training vor der malerischen ScaRaDo Kulisse...**

Das **Fazit** für den zweiten, separat gewerten Lauf hat erneut eine Menge mit technischem Pech zu tun – zwar in unterschiedlichem Ausmaß, aber oft die entscheidenden Teilmeter oder Runden kostend. Glücklicherweise erwischte es nicht immer dieselben Teams – dennoch hatte der Grand Slam Auftakt schon etwas von „Fahrstuhl“ !!

Vier Teams kamen fast ungeschoren durch: „PQ-Frührentner“ erzielten den nächsten Laufsieg und „ZuSpätBremsen“ zeigten auf P2 eine tolle Lernkurve in der Nachtphase. „Buffalo“ (P3) und „Nogo“ (P5) waren die Lucky Loser des 2. Laufes: Im Unterschied zum 1. Lauf nicht wirklich überzeugend unterwegs, profitierte man vom Pech der anderen Teams – der Rückstand auf „ZuSpätBremsen“ war jedoch erheblich. „Plastikquäler“ erneut im doppelten Pech: Kein optimal laufender Porsche und dazu über den Handicap Faktor knapp eine Position verloren. Bleibt die gute Leistung von „Long Tall Men“ auf P6, welche für das Re-



sultat aus Lauf Nr.1 ein wenig entschädigt haben dürfte . . .

Schön waren die teilweise engen Fights um die Positionen anzuschauen, welche sich auch über 90 Minuten Fahrzeit ergaben . . .

Ferner scheint Rang 7 die Platzierung für die Überraschungsperformer zu sein: Im 2. Lauf belegte „MMR-Slotracing“ diese Position. Hut ab, die Herren!

Die Top 6 des 2. Wertungslaufes:

| #  | Team                 | Kategorie / Fahrzeug      | Runden |
|----|----------------------|---------------------------|--------|
| 1. | PQ Frührentner.....  | K2 Gallardo GT3.....      | 663,12 |
| 2. | ZuSpätBremser.....   | K3 Audi R8 LMS .....      | 652,10 |
| 3. | Buffalo Forward .... | K3 Audi R8 LMS .....      | 646,88 |
| 4. | Plastikquäler.....   | K1 Porsche 911 GT3 R..... | 645,61 |
| 5. | Nogo.....            | K3 Ferrari 430 GT2.....   | 641,45 |
| 6. | Long Tall Men .....  | K2 Ferrari 430 GT2.....   | 639,57 |



„MMR-Slotracing“ – Sieg in der Amateurwertung im 2. Wertungslauf . . .

## Ziellinie

So gegen 23:30 Uhr war Ende mit der Rennerei – ein Verzug ist im ScaRaDo traditionell nicht aufzuholen, es müssen beim Um-/Einsetzen halt häufiger Fahrzeuge aus den zwei Diagonalen geborgen werden. Das kostet immer ein wenig Zeit . . .

Das **Fazit** für den Grand Slam Auftakt muss dennoch positiv ausfallen. Die komplexe Organisation war sicherlich noch nicht perfekt, hat aber die wesentlichen Aspekte sauber abgedeckt. Einige Details werden zum nächsten Lauf noch angepasst – dann sollte dieser Bereich „rund“ sein . . .

Die Teams werden bis zum Mai sicherlich ihre Technik besser in den Griff bekommen (müs-

sen) – und sich hoffentlich ebenfalls ein wenig besser auf das Fahrverhalten der schnellen Boliden einstellen . . .

Die Rennen haben belegt, dass der Grand Slam an sich viel Spaß macht und das Potential für spannendes Slotracing hat. Das ein oder andere Duell hat dies am Samstag eindrücklich erwiesen. Das Gros der Teilnehmer hatte – sogar bei eigener Pechsträhne – sichtlich Spaß bei der Serienpremiere . . .



„Best of Show“ des Tages an „Heidehenker“ . .

Die **Siegerehrung** fiel aufgrund der späten Stunde kompakt aus. Schließlich war der Grand Slam Tag lang genug gewesen. Geehrt wurden jeweils die Top 3 der zwei Wertungsläufe sowie ferner die jeweiligen Platzierten in der Amateurwertung . . .

Ferner ging der Ehrenpreis „Best of Show“ an die „Heidehenker“ für den Spyker C8 Laviolette GT2 im Le Mans Trimm!

Last but not least war das Tippspiel auszuwerten. Die Crews sollten hierfür die eigenen Resultate für das Quali Rennen sowie die beiden Wertungsläufe schätzen. Am besten löste Kai-Ole Stracke für „Buffalo Forward“ diese Aufgabe: Nur 1,91% Abweichung war der Bestwert. Das Gros der Teams schaffte Abweichungen zwischen 5 und 12%. Die Spitze lag bei satten 35% - glücklicherweise für das Team deutlich zu niedrig . . . !☺☺



Kai-Ole im Einsatz als Schriftführer . . .

Der **Dank** lässt sich hier und schriftlich leider nicht absolut anhand der geleisteten Arbeit – sowohl im Vorfeld als auch an den zwei Veranstaltungstagen – aussprechen! Sebastian hat's am Samstagabend gut zusammengefasst: „So viel Arbeit macht keine Serie – da kommt selbst der SLP-Cup nicht mit!“ . . .

In der Konzeptions- und Vorbereitungsphase haben sich André, Jan, Jörg, Reiner, Sebastian und Tom vehement eingebracht. Ohne ihr Engagement wäre Grand Slam nicht möglich geworden! Mehr als dickes Dankeschön geht an dieser Stelle nicht . . . ☺☺☺



**Allzeit bereit – die Jungs vom ScaRaDo Team!**

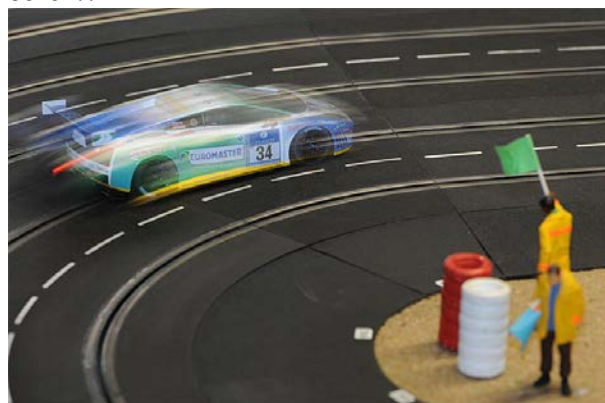
Die Tage in Dortmund müssen bezüglich des Dankes wie üblich aufgeteilt werden: Die ScaRaDo „Mannschaft“ (wobei am Samstag erstmalig in den letzten Jahren für gewisse Zeit eine Frau hinter dem Dortmunder Tresen gesichtet wurde!☺) hatte wie üblich alles bestens und stilsicher im Griff. Und am trockenen Humor hat's dito nicht gemangelt. Merci vielmals, viel Spaß am kommenden Wochenende beim Trans-Am Teamrennen – und danach eine gute Erholung an die Dortmunder Jungs !!☺☺

Die Hauptlast in der Technik trug am Wochenende die Jugend. Jan und Sebastian waren federführend in der aufwändigen technischen Abnahme, bei den leider notwendigen Hinwei-

sen und Tipps sowie in der Servicepause. Sie wurden von Julius und Kai-Ole zur Abnahme prima unterstützt, hatten jedoch sicherlich das vollste und andauerndste Arbeitsprogramm. Auch diesen Vieren gebührt ein herzlicher Dank!!

Darüber hinaus waren zahlreiche Jobs rundherum zu erledigen, von welchen die Besetzung der Zeitnahme sicherlich der größte Block darstellte. Die Verantwortung hatte wie so häufig Ingo „Dr. Bepfe“ Vorberg, der auch im laufenden Betrieb viel Einsatzzeit hatte – ebenso Uwe Pfaffenbach vom ScaRaDo Team. Weitere Helfer sprangen immer wieder ein, sodass die 11 Stunden Grand Slam allzeit kompetent geleitet wurden. Bedankt auch diesen Säulen der Arbeit!!

Weitere Jobs wie z.B. die Juryarbeit für den „Best of Show“, das Bahnputzen, der Auf- und Abbau der Infrastruktur, zahlreiche Aufsichtsjobs etc. wurden von einer Vielzahl Folks freiwillig und gern erledigt. Dankeschön auch dafür!!



**Gallardo GT3 auf zwei Rädern . . .**

## Preview

Weiter geht's mit dem Grand Slam spätestens am **11. und 12. Mai 2012** – und zwar beim SRC Köln. Gefahren wird dort der kurze Kurs . . .

Ob die Kölner im Vorfeld einen Grand Slam Testtag anbieten werden, ist nach wie vor nicht klar. Die Jungs lassen sich Zeit beim Durchdenken!☺ Geben wir ihnen einfach die Chance, den anstehenden Karneval erfolgreich zu absolvieren; danach gibt's ja ggf. wieder mehr „Rechenzeit“ für andere Dinge . . . ☺☺☺

**Alles Weitere gibt's hier:**

**[Rennserien-West / Grand Slam](#)**



## NASCAR Grand National

1. Lauf am 18. Februar 2012 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

... die 16. Saison der NASCAR Grand National Slotcars startet diese Saison wieder in Düsseldorf auf der Holzbahn im SOKO Keller. Der Grund ist recht einfach. Durch die zum Vorjahr geänderte Reihenfolge der Austragungsorte ist das 300ste NASCAR Rennen mit Manfred Stork auf dem Ashville Raceway in Bad Rothenfelde möglich.



... Blick die Geraden hinauf!!

### NASCAR Grand National 2012

| #  | Datum        | Ort                         | Bahn                                       |
|----|--------------|-----------------------------|--------------------------------------------|
| 1. | 18.02.2012   | Düsseldorf                  | <u>SOKO Keller</u>                         |
| 2. | 03.03.2012   | Duisburg                    | <u>Rennpiste</u>                           |
| 3. | 4./5.05.2012 | Bad Rothenfelde             | <u>S.R.I.G.-Teuto</u><br>300.Rennen        |
| 4. | 16.06.2012   | Köln                        | <u>SRC Köln</u>                            |
| 5. | 22.09.2012   | Moers                       | <u>SRC Niederrhein</u>                     |
| 6. | 07.10.2012   | Kamp-Lintfort               | <u>Plastikmodellcenter</u> P.M.<br>Sonntag |
| 7. | 08.12.2012   | Schwerte                    | <u>Carrera Freunde Schwerte</u>            |
| -  | 15.12.2012   | Moers<br>(Oldtimer bis '59) | <u>SRC Niederrhein</u>                     |

Der GN Meister 2011 Patrick Meister wird wohl auch 2012 die komplette Saison mit Ralf Pistor von den Carrera Freunden Schwerte [CFS] um jeden einzelnen Laufsieg kämpfen. Mit großer Freude werden die anderen versuchen den beiden so manchen Punkt abzufragen.



... die 65er und 66er Ford Galaxie..!!

Aber nicht nur die langjährig erfahrenden NASCAR Racer sind gerne gesehene Gäste bei im SOKO Keller. Sondern auch die jetzt zur Saison 2012 neu hinzu gekommenen sollten sich nicht scheuen, das einzige Mal im Jahr 2012 die schnellen Kunststoffboliden auf einer Holzbahn auszutesten.

Schnell kommt jeder in einen guten Rhythmus, der dann für konstante Rundenergebnisse sorgt. Wir werden wieder beide Läufe im Uhrzeigersinn durchfahren.



... Ralf und Patrick die beiden besten GN Racer in 2011 !!

Wer ein bisschen mehr trainieren will, ist am kommenden Freitag gern gesehener Gast. An der Technik der GN NASCAR hat sich nichts geändert. Manfred Stork wird alle seine Leihfahrzeuge vorbereiten, damit auch kurzentschlossenen Mitstreiter mit einem konkurrenzfähigen Boliden ins Rennen gehen können. Wir hoffen die Starterzahlen aus den Jahren 2011 wiederholen können.



### **. . . der temporäre SOKO-Keller Schrauber Bereich !!**

Wie im letzten Jahr wird der Schrauberraum im Bereich des Treppenhauses eingerichtet. Natürlich mit dem Flair der Schultische aus den Grundschulklassen. Aber wie in den zurückliegenden Jahren wird wohl der Schulhof zum großen Treff erkoren. Dazu wünschen wir uns einen sonnigen Karnevalssamstag im Rheinland.

Über das hintere geöffnete Metalltor gelangt ihr zum hinteren Schulhofbereich. Damit stehen ausreichend Parkplätze für die Gäste bereit. Die Leuthenstr. ist eine Einbahnstraße und kann nur durch einen kleinen Umweg von der Rossbachstr. über die Sudetenstr. erreicht werden.

Noch ein kleiner Hinweis in eigener Sache. Durch die beiden Karnevalsflüchtigen Dirk und Freddy bin ich auf Mithilfe angewiesen und nehme jede tatkräftigen Hilfe im Bereich Rennleitung und Catering an.

Wir wünschen allen eine gute Anreise und viel Spaß bei den Vorbereitungen.

Nochmals eine Bitte an die Raucher. Schulen und das Schulhofgelände gelten als öffentlicher Raum und unterliegen damit dem Rauchverbot. Wie immer kommen gegen Mittags zwei Herren des Ordnungsamtes, um das Gelände zu überprüfen. Seid bitte freundlich und folgt den Anweisungen!

### **Adresse**

Astrid-Lindgren-Grundschule  
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)  
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

### **Url**

[SOKO - Keller](#)

### **Strecke**

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb  
31,95 – 34, 25 m ohne Längenausgleich

### **Zeitplan**

**Freitag, 17. 02. 2012**

ab 16:00h – 22:00h freies Training

**Samstag, 18. 02. 2012**

ab 09:00h – 12:00h freies Training

ab 11.30h Abnahme

ab 12:30h Nascar Grand National

**Alles weitere gibt's hier:**

**[Rennserien-West / NASCAR Grand National](#)**



## News aus den Serien

Saison 2012

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

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