

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 415 -
2. September 2013

Editorial

Moin Folks . . . der dritte Grand Slam, ausgetragen bei den Carrera Freunden Schwerte, beherrschte das letzte Wochenende vor Wiederaufnahme des Schulbetriebs . . .

Das kommende Wochenende steht dann ganz im Zeichen der 24h von Moers beim SRC Niederrhein . . .

Die Ausgabe 415 der „**WILD WEST WEEKLY**“ berichtet im Nachtrag vom NASCAR Winston Cup Lauf in Schwerte. Und von ebendort kommt auch ein kurzer Report vom dritten

Grand Slam. Der Blick nach vorn umfasst schließlich die VIII. PanAm Mitte Oktober . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
5. Lauf am 24. August 2013 in Schwerte
- Grand Slam
3. Lauf am 31. August 2013 in Schwerte
- VIII. Carrera Panamericana
am 12. Oktober 2013 in Duisburg
- News aus den Serien
Saison 2013

NASCAR Winston Cup

5. Lauf am 24. August 2013 in Schwerte

geschrieben von Ralf Postulka

Am letzten Samstag fand in Schwerte der 5. Lauf zum Winston Cup statt. Obwohl nach langer Sommerpause alle heiß sein mussten, trafen "nur" 22 Teilnehmer aufeinander.

Immerhin war es schon das 320. NASCAR-Rennen der Stork'schen Serie. Obwohl Freitagabend kein Großreinemachen mit Training angesagt war, hielt sich der Reinigungsaufwand am Samstagmorgen in Grenzen. Auf Doppelklebeband konnte ganz verzichtet werden, der Grip war recht schnell ausreichend.



Ex-Pistor Lumina, jetzt im Besitz von Werner Schilling

Dass NASCAR-Fahrer auch noch andere Hobbies haben (allerdings auch mit 4 Rädern) zeigte das Schwerter Clubmitglied Ralf Mou-

get, der einen schön restaurierten Citroen DS21 draußen vor dem Club geparkt hatte.

Drinnen verkaufte er derweil seinen sämtlichen Slot-Krempel, meinte man, und wunderte sich, dass er noch ein schnelles, erstmals beim Winston Cup gesehenes Auto zum Mitfahren behielt.

Vorteil der "geringen" Starterzahl war ein geordneter und entspannter Trainingsablauf ohne langes Schlangestehen. Mit dabei waren diesmal alle 4 bekannten Minirookies und mit Heiko aus Witten ein großer Rookie, der vor einigen Wochen beim Holzbahntraining in Mülheim schon beim ersten Kontakt von diesen gemeinen NASCARs infiziert wurde ;-)

Aus dem Mülheimer Club allerdings fand dieses Mal nur Werner den Weg nach Schwerte. Mit dem Ex-Pistor Lumina unterwegs, was sich aber demnächst ändern soll. Er deckte sich

bei oben erwähntem Trödel mit ausreichendem Material und bei Manni mit den entsprechenden technischen Tipps ein.

Der eigentlich pünktlich möglich gewesene Start des Rennens musste geringfügig nach

hinten verschoben werden. Aufgefallen war gegen Ende des Trainings schon dieser typisch griechische Geruch, der sich über die Piste legte und für den Ralf Pistor verantwortlich war. Während in der echten NASCAR Serie mittlerweile Gyro-Kameras in den Autos installiert werden, haute Ralf hier das Gyros in die Pfanne. Ziemlich erfolgreich, wie die vollen Tische und der leere Starterplatz zeigte. Manni stand mit mahndem erhobenen Zeigefinger machtlos daneben ;-)



Parc Fermé Winston Cup

Als es dann gestärkt endlich losging, wartete er mit einer NASCAR-Premiere auf: Die 22 Starter waren in drei Gruppen aufgeteilt, wovon die Erste aus 8 Fahrern bestand! Zwei Fahrer pausieren also gleichzeitig, was nicht jeden erfreute.

Mal wieder mit dabei in dieser Rookie-Gruppe: Unser langjähriger Berichterstatter Ingo Heimann, der quasi auf dem Heimweg von seiner Arbeitsstätte in Dortmund "mal eben" das Rennen fuhr. Er sorgte für Spannung, als er auf der Schlusspur des ersten Heats die von Ralf Postulka herausgefahrenen Runde aufschnupfte und versuchte, sich abzusetzen. Leider hatten die Minirookies was dagegen und verhinderten durch den ersten "Big One" dieses Laufs ein weiteres Fortkommen Ingos. Ralf hatte das Glück, die Unterbrechung des Rennens durch Ausrollen direkt neben Ingo zu beenden. Beim Restart stand noch 1 Sekunde auf der Uhr, aber der Strom dachte sich "Ihr könnt mich mal". Das erste Rennen war gelaufen und hatte mit Ingo und Ralf zwei Zweitplatzierte!

Man muss allerdings lobend erwähnen, dass dies der einzige Ausrutscher der Nachwuchs-

fahrer war. Sie verhielten sich suuuuper diszipliniert und ließen oft genug die großen Jungs vorbei oder fuhren sogar mehrere Kurven mit diesen nebeneinander her, ohne dass jemand abflog. Selbst der sonst etwas ungestüme Phillip lies diesmal seinen ersten Vornamen "Zappel" zuhause ;-)



Fünf Rookies und ein Ingo – Nick (li.), Phillip, Heiko, Grischa, Pia (ET, links im Bild, fuhr später mit)



Nick's Keksdose auf Abwegen, Phillip versucht ihm zu folgen



Grischa noch vorne, Ingo (Spur 5), Phillip, Heiko und Pia (Sp. 1)

Sieger wurde Ralf Mouget, dessen bildschöner Pontiac GP die Strecke wohl kannte und entsprechend durchs Feld wuselte. Im zweiten Heat sollte man ihn immer eingangs der Brücke auf Spur 6 hören, wenn das Heck den Pfeiler küsste.



Gleich knallt's, aber er bleibt drin, Runde für Runde /Ralf Mouget)



Mechanische Rundenzählung mit Sound

Vierter wurde Heiko vor Nick, Pia und Phillip, der sich ganz knapp vor Grischa behauptete. Schwester Pia freute sich tierisch, dass sie kein einziges Mal abgeflogen war.

In der **zweiten Gruppe** trafen Karsten, André Fuchs, Andreas Trebsdorf, Hans, Ralf Pistor sowie Manfred Walter und Werner Schilling aufeinander. Ralf und Hans zeigten dem Rest aber sofort, in welchem Club sie zuhause sind und legten schonmal 4 Runden zwischen sich und dem Dritten der Gruppe, André Fuchs.



André Tellmann's Pontiac GP geht nicht schlecht

Ralf seinerseits hatte das Gyrosbraten am Mittag wohl so beflügelt, dass er zusätzlich noch drei Runden Abstand auf Hans herausfuhr und sich mit 173,68 Runden gar an die Spitze des gesamten Starterfelds setzte. Damit auch alles stimmig war markierte er auch direkt im ersten Heat die schnellste Runde des Tages mit 7,998 sec. Natürlich blieb er auch als Einziger unter der 8 sec. Marke.



Spurwechsel in Schwerte erfordert volle Körperbeherrschung

In der nun folgenden **Spitzengruppe** kämpften zwei Stork-Autos nur durch zehntel Teilmeter getrennt um den Gruppensieg. Das bessere Ende behielt Besitzer Manni knapp vor Uwe für sich. Dieser fuhr diesmal einen Leihwagen vom Chef ;-)



David Pearson # 21, Bobby Allison # 22

Eine Runde dahinter, aber genauso knapp untereinander, Thorsten Szugger und Jürgen Tepas. Mit Ford und Chevy, aber beide im gleichen Outfit. Da sind die Einsetzer gefordert, wenn's zur Sache geht. Hinter den Beiden ein richtig stark aufgeigender André Tellmann, ganz knapp vor Volker Nühlen

und Rolf Krause.

Sieht man im Gesamtergebnis dieses ersten Heats mal von der halben Runde ab, die Ralf dem Manfred eingeschenkt hat, liegen die Paarungen bis zum achten Platz extrem dicht beieinander.

Ergebnis 1. Heat

1. Ralf Pistor	173,68 Runden
2. Manfred Stork	172,99 "
3. Uwe Schulz	172,79 "
4. Thorsten Szugger	171,72 "
5. Jürgen Tapaß	171,57 "
6. Hans Bickenbach	170,84 "
7. André Tellmann	170,62 "

Zum **zweiten Lauf** rückten Ralf Pistor und Hans in die Spitzengruppe auf, Rolf und Volker stiegen in die mittlere Gruppe ab. Schwere ist nicht ihr Pflaster. Dazu kam noch Ralf Mouget aus der Rookie Gruppe und wechselte so mit Manfred Walter den Platz.

Im Vergleich zum ersten Heat waren alle Läufe durchweg genauso spannend, die Platzierungen waren aber durch den ersten Lauf weitestgehend gefestigt. Ralf verteidigte seine Spitzenposition und holte sich über einer halben Runde Vorsprung den Gesamtsieg vor Manni. Uwe schwächelte zwar auf den 5. Rang zurück, hatte aber aus dem ersten Lauf genug Polster, um den dritten Platz zu halten. Ein schönes Geschenk, welches sich das Geburtstagskind da machte! Thorsten und Jürgen auf 4 und 5 im Gesamt, diesmal in umgekehrter Reihenfolge eingeflogen, aber noch knapper als in Lauf 1.



Da soll einer durchblicken: Vorne (Spur 6) Thorsten's T-Bird – hinten Jürgen's Chevy

Hans mit 3 Runden weniger trotzdem auf dem gleichen Platz 6. André Tellmann verteidigte den siebten Platz, obwohl sich Rolf Krause

noch knapp vor seine Nase schob und auch Volker ihn stark unter Druck setzte.

In der dritten Gruppe wieder Ingo gegen Ralf mit besserem Ende für Ingo, dahinter Nick, der noch zwei Plätze gefunden hatte und ,mit dem 17. belohnt wurde. Den gab dafür Manfred Walter ab. Grischa verwies Phillip noch um einen hundertstel (!) TM auf den letzten Platz im Lauf, blieb aber im Gesamt selbst darauf hängen.



Grischa's Impala vor Heiko's Trecker

Gesamtergebnis

1. Ralf Pistor	345,86 Runden
2. Manfred Stork	344,40 "
3. Uwe Schulz	341,94 "
4. Thorsten Szugger	341,83 "
5. Jürgen Tapaß	341,73 "
6. Hans Bickenbach	338,69 "
7. André Tellmann	337,89 "

Die **Danksagungen** gehen im Schnelldurchgang an: Die Schwerter im allgemeinen, die

durch Bereitstellung von Bahn und Technik für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung gesorgt haben.

Dirk und Kai-Ole Stracke für Theke und Zeitnahme

Ingo Vorberg für Rennleitung / Zeitnahme.

Uwe für die schnelle Auswertung und die Runde für die Runde.

Ralf Pistor für's Mittagessen.

Alle Beteiligten, die wieder für eine gelungene Rennabwicklung gesorgt haben.

Die Sonne für tolles Wetter, von dem die Raucher am meisten profitiert haben.



Manni gratuliert Uwe zum guten 3. Platz und zum Geburtstag

Als nächstes Rennen zum Winston Cup steht am 14. September die Veranstaltung in Stolberg vor der Tür! Obwohl die Holzbahn des SAC in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen

feiert, wird kaum einer der NASCARo die Bahn kennen. Deshalb wird dort am Freitag auch ein Training stattfinden!!



Familie Walter, dahinter Ralf Mouget und Ralf Pistor

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

Grand Slam

3. Lauf am 31. August 2013 in Schwerte

Mit dem dritten Grand Slam bei den Carrera Freunden in und um Schwerte begann die zweite Halbzeit für die Rennserie. Gab's im Vorjahr noch eine Hitzeschlacht, wurden heuer recht moderate äußere Bedingungen erwartet. Im Bahnraum ging's dennoch nicht minder heiß her . . .



- 2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum sieht auf bis P4 denselben Zieleinlauf – „Ruhrpötter“ vor auf P5 – „B&B“ auf P6 beste Heimascaris . . .
- Amateurwertung zuerst an Jörg Ebbers („Ruhrpötter“) und dann an Francis und Michael Leroy („Dwonforce“) . . .



C6R Wettfahrt im Training an der Ruhr . . .

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Kompakt . . .

- dritter Grand Slam mit 19 Teams . . .
- Wetter anders als im Vorjahr draußen sehr erträglich – im Bahnraum wie immer jedoch mit Nuancen von Pumakäfig . . .
- Grip kaum anders als 2012 – für die meisten Teams überraschend (zu) hoch . . .
- 1. Wertungslauf mit klar bezogenen Positionen: „Frührentner“ deutlich vor „PQ“ deutlich vor „Buffalo“ . . .
- drei hoch eingeschätzte Heimteams patzen durchweg – „ZuSpät“ und „NH“ wahren mit P4 und P5 Chancen in der Meisterschaft . . .

Preliminaries

Geht man vom Grand Slam in Schwerte anno 2012 aus, muss zuerst ein Wort über's Wetter verloren werden. Herrschten vor einem Jahr Temperaturen über 35 Grad vor, ging's heuer sehr sozialverträglich ab. Ein Tief sorgte für etwa 20 Grad Außentemperatur und auch Drinnen konnte man's halbwegs aushalten . . .

Das freitägliche **Bahnputzen** war Routine und mit Hilfe von mehr als einem Dutzend Folks rasch erledigt. Doppelseitiges auf die Bahn, dieselbe noch ein wenig trocknen lassen und ab geht eine etwa 8 Stunden währende Trainingssession . . .



Wo sieht man sonst so viele Männer den Putzlappen schwingen!?!☺

Das **Training am Freitag** nahmen 17 der 19 gemeldeten Teams wahr – exakt dreißig der 38 zugehörigen Piloten schauten zum Runden-drehen vorbei. Der gewohnte Grip mochte sich lange nicht einstellen – erst nachdem die zur Verbesserung des Raumklimas vorgesehene

Zusatzlüftung geschlossen wurde, ging's gegen 21 Uhr bergauf. Bis dahin waren 7.0^{er} Zeiten schon bemerkenswert! Der „Teufelsgrip“ aus dem Vorjahr blieb aber auch bis Mitternacht aus; allerdings waren vereinzelt und mit viel Abrollen 6.6^{er} Runden zu sehen . . .



Nicht Handauflegen, sondern Grip Prüfung – der Grip sollte etlichen Teams den Renntag an der Ruhr verhaseln . . .

Die Leistungen der einzelnen Teams auf eine Runde waren wie üblich im Grand Slam nur schwer einzuschätzen, da man in den erzielbaren Zeiten eng beieinander lag . . .

Das echte Testen und Prüfen setzte spät am Abend ein. So gegen 22 Uhr wurde es unruhiger am Schwerter Track. Bemerkenswert: „ZuSpät“ bekamen die Burner Gallardos nur schlecht ans Rennen und setzten für's Rennen auf BMW Z4 GT3. Und auch bei „Ragtag“ sah man später keine wirklich zufriedenen Mienen. „PQ“ zeigten derweil durchweg schnelle Zeiten – wobei die montierten Räder bei allen Teams jede Menge Interpretationsspielraum ließen. Denn zwischen Rädern „aus der Verpackung“ und gut abgehangenen/ eingelaufenen Pneus etliche Zehntel Unterschied bestehen!

Am **Samstagmorgen** blieben noch gut zwei Stunden Zeit, ein wenig am Setup oder der Bahnkenntnis zu feilen. Der Grip war bereits Morgensfrüh um Acht schlagartig zurück – sollte dann im Verlauf des Vormittags aber kaum noch steigen. Blieb das große Rätselraten, was das Rennen an Grip Verhältnissen bringen würde – bis dato war's halt weniger als anno 2012. Und die erfahrenen Kollegen gingen davon aus, dass dies auch im Rennen so bleiben dürfte . . .

Neue Fahrer brachten nur Krankheits- und andere Vertretungen an die Bahn – die Emsdettener Hendrik und Lucky sprangen bei „Buffalo“ und „Log Tall“ ein. Und der Wemser bei „Greenhell“ . . .

Teams wurden es am Ende 19, weil überwiegend Krankheit für drei Teams den Start unmöglich machte. Gute und rasche Genesung also an dieser Stelle für AndreasH, DirkS, André und Helmut!

Neue Cars gab's kaum zu bewundern – „alles schon 'mal dagewesen“ lautete das Fazit. Nur „Curve Scratchers“ boten beim ersten Start als Team einen echten Neuwagen – die wirklich gelungene LGM-Corvette. Nur den leichtbaum musste man bei den „Scratchers“ noch ein wenig üben!☺



Die neue „Scratchers“ C6R in voller Fahrt . . .

Eindeutige **Favoriten** waren die „Plastikquäler“. Als ernsthafte Konkurrenten um den Sieg wurden im Vorfeld eigentlich nur „Ragtag“ mit zwei goldigen Heimascaris gehandelt. Dafür müsste unter den nachfolgenden rund 10 Teams die Luft brennen – jedenfalls, sofern kein Team den goldenen Setup beim Car oder das Gegenteil produziert hatte. Die Titelverteidiger „Frührentner“ sah der Kaffeesatz nicht ganz so stark, wobei das im Training nicht wirklich eindeutig zu belegen war. Wirklich wichtig war der Lauf im Ruhrtal

für die Leader der aktuellen Gesamtwertung. Hier rangierten „Scuderia Hotslot“ vor „PQ Frührentner“, „ZuSpätBremsen“, „Plastikquäler“, „NH-Racing“ und „NoGo“. Die restlichen Teams dürften mit dem Ausgang des Championships nicht mehr viel zu tun haben . . .



Was da noch niemand ahnte – das Podium war bereits beim Einrollen gebildet; nur die Reihenfolge passte noch nicht so recht . . .

Die **Materialausgabe** setzte um 10:15 Uhr auf. Die ausgegebenen „Bison homologated“ Motoren und die Scaleauto ProComp-3 Räder waren zwar rasch montiert; nur begannen zahlreiche Teams erst hier mit der Fahrzeugvorbereitung, was dem Fahrplan eine mächtige Delle gab!☹ Anschließend ging's zum 4-minütigen Funktionstest, um Motor und Getriebe letztmalig zu checken und die Räder einzufahren. Reklamationen gab's keine . . .



Nein – hier werden nicht die Positionen ausgewürfelt, sondern die Radsätze!

Nachdem's beim ersten Grand Slam des Jahres zahlreiche Nachlässigkeiten und Loops zu verzeichnen gab, hatte man flugs Wertungsstrafen eingeführt, um die Qualität der vorgeführten Cars zu erhöhen. Pro festgestellten Fehler hinsichtlich der Abmessungen würde es 0,2% Rundenabzug im Rennen geben,

was bei 6*15 Minuten Fahrzeit in Schwerte ca. 1,5 Runden Abzug entsprechen würde . . .

Dementsprechend wurde die **technische Abnahme** mit etwas mehr Konzentration als zu Jahresbeginn angegangen. Geholfen hat's bedingt. Zumindest drei Teams gingen mit einem

Handicap ins Rennen – eines davon würde später eine Position kosten!☹

Das **Quali Rennen** über 6*1 Minute Fahrzeit war laut Plan für 11:45 Uhr angesetzt – wieder einmal gab's 30 Minuten Verzug in den Abläufen. Die Positionen wurden oft durch Teilmeterabstände vergeben. Wirkliche Überraschungen waren die Aus-

nahme: „Long Tall“ sollten für beide Wertungsläufe in die langsame Startgruppe und „MG“ pendelten heftig . . .

1. Wertungslauf

An 19 Volt ging's im ersten und hellen Wertungslauf auf 6*15 Minuten Fahrzeit pro Team. Die erste Startgruppe ging mit sieben Teams ins Rennen – die Restlichen zu Sechst. Im Vorjahr mit viel, viel Grip reichten 785 Runden für den Sieg und ca. 765 Runden für das Erreichen der Top 6. Auch hier war die Prognose, dass die zurückgelegte Distanz etwas abnehmen würde. Die Startaufstellung:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	26,52
2.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	25,85
3.	PQ Frührentner	K1 BMW Z4 VLN	25,82
4.	Buffalo Forward	K2 Gallardo GT3	25,82
5.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	25,53
6.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	25,52
7.	NH-Racing	K2 Gallardo GT3	25,51
8.	MG-Projekt	K5 Mercedes SLS GT3	25,44
9.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	25,40
10.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	25,29
11.	ZuSpätBremsen	K2 BMW Z4 GT3	25,25
12.	Greenhell Racers	Corvette C6 ZR-1 GT2	25,24
13.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	25,22
14.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	25,08
15.	Curve Scratchers	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	24,84
16.	Long Tall Men	K3 Gallardo GT3	24,61
17.	MMR-Racing	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	24,22
18.	Downforce	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	24,11
19.	Slotcraft Racing	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	22,49



Die erste Startgruppe vor dem 2. Wertungslauf war etwas „Corvette-lastig“, was den auf P6 startenden SLS aber nicht wirklich störte . . .

Die erste Startgruppe wies sieben Teams auf, die in der Quali die geringste Renndistanz geschafft hatten.

„Slotcraft“ hatte den Teamingenieur/ -head verloren und trat mit neuem „zweitem Mann“ an. Die Corvette lief nicht wirklich gut, die nachvollziehbare Unerfahrenheit von Christof kompensierte das nicht und einige Mal musste die Vette kurz zur Instandsetzung von der Bahn. P19 war somit vergeben . . .

„Downforce“ hinterließen einen zwiespältigen Eindruck. Ein Pilot nahm das Rennen Ernst und hatte sich bereits im Vorfeld den Kurs erschlossen. Die Andere hatte das Selbstbewusstsein, ein Grand Slam Rennen anzugehen, ohne je einen Meter in Schwerte gefahren zu sein. Folglich wurde das Lehrgeld in Form von Runden entrichtet. Mehr als P17 war schließlich nicht zu realisieren . . .

„Scratchers“ waren bei der Premiere vom Speed mitten in der Gruppe dabei. Man fuhr so schnell wie „Powerslider“, nur an der Konstanz und der Fehlerrate muss man noch ein wenig feilen. Am Ende wurde es für die Mülheimer P16 . . .

„MMR“ haderten im Training mit zu viel Grip. Für's Rennen bekam man's besser in den Griff und etablierte sich direkt hinter den erfahreneren Teams auf P4 der Gruppe, was eine solide

P15 erbrachte . . .

„Powerslider“ haderten auch – fairerweise aber mit sich selbst. Eine untypisch schwache Tagesform verhegelte nach eigenem Bekunden das Resultat. Wobei die Nacht von Schwerte weder zu lang noch zu anstrengend gewesen sein soll!☺ Jedenfalls wurde es für die einzige McLaren Crew nichts mit den Top 10. P12 stand schließlich in der Ergebnisliste . . .

Für das halbe Heimteam

„Long Tall Men“ war der Renntag eine Enttäuschung. AndiRo ließ verlauten, dass er den anderen Teams der Gruppe auf der Bremse durchweg 20cm abnahm, diese in den Kurven aber liegen ließ und anschließend mit Rückstand auf die nächste Gerade kam. Der Ferrari mochte einfach nicht durch die in Schwerte gar nicht so seltenen Ecken!☺ (P11) . . .

Der Chefschrauber von „Sleepyheads“ kam unter Schmerzen und mit Krücken zum Rennen. Man bekam den Audi R8 LMS GT3 aber dennoch prima hin, siegte mit großem Abstand in der ersten Gruppe und schaffte es sogar in die Top 10 des ersten Laufes (P19). Well done, Folks!



Die zweite Startgruppe und ihre da noch ganz entspannten Startfahrer . . .

Die **zweite Startgruppe** sah einen ganzen Schwung der Top 6 der Meisterschaft am Start. Neben der führenden „Scuderia“ standen „ZuSpät“, „NH“ und „Ruhrpötter“ an der Linie. Dazu füllten „Greenhell“ und „MG“ die Gruppe auf . . .

Machen wir's kurz: „MG“ fiel weit zurück. Die Fahrzeugvorbereitung war so mittelprima und konnte erst in der Servicepause korrigiert werden (P18). „Greenhell“ schlugen sich wacker, vermochten aber dem Rest der Gruppe nicht zu folgen (P14).

„Scuderia“ ließ dito etliches an Boden und fuhr recht isoliert auf P4 der Gruppe. P9 in der Gesamtwertung war maximal Schadensbegrenzung – „*Schwerte eben*“ lautete der lapidare Kommentar zur Siegerehrung . . .

Dafür ging's zwischen „Ruhrpötter“, „NH“ und „ZuSpät“ lange Zeit hoch her. Bis zur vorletzten Spur lang man eng beieinander. Das sich „ZuSpät“ würden sich durchsetzen können, zeichnete sich aber ab. Am Ende lautete deren Vorgabe 774,18 Runden – das wäre anno 2012 P5 gewesen . . .

„Ruhrpötter“ mussten die knappe Führung vor „NH“ auf der langsamen Spur 1 verteidigen. „NH“ konnte logischerweise auf der Zwei die schnelleren Zeiten hinlegen. Thomas für die „Pötter“ und Hans für „NH“ sind echte Alteisen im slotracenden Westen und gingen ihren Job richtig konzentriert an. Es blieb bis eine Minute vor Schluss spannend. Letztlich setzte sich „NH“ um 9 Teilmeter durch (P5) und „Ruhrpötter“ fielen aufgrund des Abzugs noch auf P7 zurück . . .



Die **dritte Startgruppe** – in beiden Läufen lautete die Startaufstellung „PQ“ vor „B&B“ vor „Frührentner“ . . .

Die **dritte Startgruppe** sah die favorisierten „Plastikquäler“ und „Ragtag“ am Start; aber auch „PQ-Frührentner“ hatten in Training und Qualirace ihre Schnelligkeit angedeutet. Dazu gesellten sich noch als große Unbekannte „Buffalo Forward“, „B&B Gentlemen“ und „NoGo“ . . .

„NoGo“ ist so etwas wie die „Pechmarie“ des Grand Slam – häufig geht irgendetwas schief. So auch im ersten Wertungslauf. Ein Hinterrad war nicht richtig festgezogen – bis der Fehler lokalisiert und behoben war, gingen locker 15 Runden verschütt. Sonst hätte man zumindest die Top gepackt – so wurde es am Ende die unglückliche P13, ganz knapp hinter „Powerslider“.

„B&B“ zog bisweilen kräftig vom Leder, hatte aber arg viel Grip getankt. Uwe meinte dennoch „*Grip kann man nie genug haben!*“ und führte etliche Abflüge auf „*Blackout*“ zurück. Ergo scheint der B&B-Ferrari mit einem zu vollen Blackout-Tank ins Rennen gegangen zu sein. Mit P8 vermochte das zweite Heimteam die Schwerter Bilanz jedenfalls nicht wirklich aufzubessern . . .

Was „Ragtag“ getankt hatte, ist nicht überliefert. Zu viel Grip war's allemal. Der Gallardo ging immer einmal wieder in den Kurven gradeaus. Und Zurückziehen scheint feige zu sein. Ergo bleibt am gut eine Runde vor „B&B“, was P6 ergab . . .

„Buffalo“ war schnell und sicher unterwegs, bis der Gallardo nach einem Rausrempler an Ende der ersten Spur zwei Mal zum Schleiferichten von der Bahn musste. Die danach folgende linke Bahnhälfte bewältigte man eher recht als schlecht, bis die Rumpelkiste auf den

abschließenden Spuren 5 und 6 wieder ans Rennen kam. Etwas überraschend reichte es sogar noch für „ZuSpät“ und P3 . . .

Das Duell „Plastikquäler“ vs. „Frührentner“ war knapp nach Halbzeit entschieden. Auch die „PQ“ hatten zu viel Grip getankt und vermochten nicht ge-

genzuhalten. Ergo verlegte man sich zum Rennende auf's Austesten eines geänderten Setups für den 2. Lauf, sodass der Unterschied arg deutlich ausfiel . . .



Zu viel Grip führte das ein oder andere Car immer 'mal wieder an den Streckenrand . . .

Der **Zieleinlauf** war an der Spitze von großen Abständen geprägt: „Frührentner“ hatten mit 792,33 Runden einen neuen Bestwert erzielt. Gut 10 bzw. 15 Runden zurück folgten „PQ“ und „Buffalo“ . . .

„ZuSpät“ verpassten P3 nur um eine Runde, hatten den Rest des Feldes aber relativ locker um knapp drei Runden im Griff.

Erst dahinter wurde es eng: „NH“ lagen eine Runde vor „Ragtag“ – und die wiederum gut eine halbe Runde vor „Ruhrpötter“ – denen „B&B“ auf P8 mit einer weiteren halben Runde zurück folgten . . .

Die Top 10 komplettierten dann „Scuderia“ und „Sleepyheads“ . . .

Das Fazit: Das Treffen des Grips entschied den Fight an der Spitze. „Frührentner“ konnten durchziehen – „PQ“ gerieten in Probleme . . .

„Buffalo“ und „ZuSpät“ hatten halbwegs den passenden, noch leicht rutschigen Setup. Die Heimteams von „B&B“ und „Ragtag“ wiesen zu viel für den Tag in Schwerte auf . . .

Die Servicepause sollte Gelegenheit geben, diese (Fehl-)Einschätzungen zu korrigieren . . .

Servicepause

Nach Absolvierung der technischen Nachkontrolle durfte sich jedes Team maximal 15 Minuten dem eigenen Rennboliden widmen.

Für viele Teams gab's eigentlich 'ne Menge Arbeit. Jedoch nahmen nur Einige die Challenge an – u.a. bauten „B&B“, „Downforce“, „MG“ und „PQ“ am grundsätzlichen Setup. Andere beschränkten sich auf's Frischmachen oder kleinere Anpassungen wie einen Übersetzungswechsel. Ein Team verweigerte mehr oder weniger gar gänzlich die Arbeit . . .

Was es gebracht hat?

2. Wertungslauf

„Licht aus, Messer 'raus“ – im zweiten Wertungslauf ging's nur noch über verkürzte 6*12 Minuten Fahrzeit. Die Startaufstellung wich nur wenig von der des ersten Umlaufs ab:

# Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1. Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R.....	26,02
2. B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	25,93
3. PQ Frührentner	K1 BMW Z4 VLN	25,80
4. NH-Racing.....	K2 Gallardo GT3	25,71
5. Buffalo Forward	K2 Gallardo GT3	25,70
6. NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	25,69
7. Ragtag Unit.....	K2 Gallardo GT3	25,61
8. ZuSpätBremsen	K2 BMW Z4 GT3.....	25,46
9. Ruhrpötter.....	K3 Audi R8 LMS GT3	25,42
10. Scuderia Hotslot....	K3 Audi R8 LMS GT3	25,23
11. Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3.	25,20
12. Greenhell Racers ..	Corvette C6 ZR-1 GT2	25,07
13. Long Tall Men	K3 Gallardo GT3	24,91
14. Sleepyheads.....	K3 Audi R8 LMS GT3	24,90
15. MMR-Racing	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	24,07
16. Curve Scratchers ..	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	23,65
17. Downforce.....	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	23,49
18. MG-Projekt	K5 Mercedes SLS GT3.....	21,16
19. Slotcraft Racing.....	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	21,16



Nicht unbedingt schön, aber zweckmäßig und flexibel – die mobile Streckenbeleuchtung für die Einsetzer steht für den 2. Wertungslauf bereit . . .

In der **ersten Startgruppe** fielen „Slotcraft“ noch weiter zurück, da die Corvette nahezu unfahrbar war – P18 . . .

„Scratchers“ zahlten Lehrgeld. Der typische DoSlot Effekt – ein nicht ausreichend fest angezogenes Heckfederelement – kostete trotz Blitzreparatur durch den RI ca. 15 Runden. Sonst wäre man bei der Premiere zumindest „dran“ gewesen. Am Ende wurde es für die Mülheimer P17 . . .

„MMR“ und „Downforce“ balgten sich im Corvette internen Duell um P4 der Gruppe.

„Downforce“ hatte am Ende die Nase vorn. Da die Plätze 11 bis 15 nur gut zwei Runden auseinander lagen, bedeutete dies für „Downforce“ eine tolle P11 und für „MMR“ nur die P15 – das war für Letztere hochgradig ärgerlich . . .

„Long Tall“ gelang beim Ferrari Setup keine wirkliche Änderung – ergo erneut nur P10. „MG“ hielt sich mit dem renovierten SLS davor, drehte allen Vetten (und nicht nur denen) eine Nase und ging überraschend auf P9 durch's Ziel!☺

Und „Sleepyheads“ packten zum zweiten Mal den Gruppensieg und machten erneut einen weiten Sprung nach vorn: P8 sogar!☺



Mit Handtuch auf P4: Team „ZuSpät“ – und zwei Handtücher ergeben dann zwei Mal P4 . . .

Die **zweite Startgruppe** war eine Wiederholung des ersten Umlaufs. Nur „NH“ stiegen auf und „Ragtag“ reicherten das Feld an . . .

„Greenhell“ hatte arge Probleme im Dunkeln, was durch eine Reparaturpause noch verstärkte wurde. P17 . . .

„Powerslider“ kamen etwas besser in Tritt – hatten aber immer noch eine heftige Abflugquote. Am Ende ging's mit gut einer halben Runde Rückstand auf P14. Die Dreizehn belegten „Ragtag“, die etwas weniger am Grip Niveau litten, dafür aber durch einen nicht auffindbaren Fehler auf der schnellen Spur 4 an die 14 Runden verloren. Dann hätte man zumindest die 600-Runden-Marke geknackt und wäre in die Top 10 gefahren. So war's P13 . . .

„Scuderia“ wäre allemal davor gefahren. Unaufgeregt absolvierte man auch den zweiten

Lauf und sicherte sich am Ende gar P7 – „Schwerte eben“!☺

Dieses Mal ging's an der Spitze wieder hoch her und „ZuSpät“ fighteten mit „Ruhrpötter“. Beide Teams hatten umgeritzelt – jedoch in die jeweils entgegengesetzte Richtung. Wieder musste Thomas für „Ruhrpötter“ auf der Schlussspur Eins einen Vorsprung verteidigen – und wieder klappte das trotz engagierter Fahrt nicht. „Ruhrpötter“ hatten zuvor auf der grippigen Vier den entscheidenden Boden verloren – man war's dennoch zufrieden . . .



Die „PQ“ hatten den 911er im Griff – die „Frührentner“ aber auch . . .

Die **dritte Startgruppe** sah an der Spitze eine Wiederholung des ersten Umlaufs mit nur wenigen Änderungen – das Grip Level war nur ganz leicht abgesunken. Für „Frührentner“ passte alles – für „PQ“ nicht zu 100%. „Buffalo“ fuhr vorsichtig, hielt sich aus allem 'raus und belegte erneut P3 – diese Mal halt ungefährdet . . .

Für „B&B“ hatte die Setup Änderung 'was gebracht. Der F430 lief sicherer, aber so ganz war der „Blackout“ Tank anscheinend nicht leer – P6 war dennoch eine Verbesserung . . .

„NH“ und „NoGo“ griffen hingegen mehr oder weniger ins Klo. „NH“ beklagte auf der Startspur Vier zu viel Grip und verbog sich nachhaltig die Schleifer. Bis das halbwegs wieder behoben war, vergingen zahlreiche Runden. Anschließend war nur noch Schadensbegrenzung möglich – P12 . . .

Noch schlimmer erwischte es „Nogo“: Der F-430 war nahezu unfahrbar, flog immer wieder quer durch's Feld und die Einschläge verschlimmerten den Effekt weiter. Ein wenig nachvollziehbar zog man völlig entnervt auf der letzten Spur den Stecker – P19 . . .



Mangels Licht im 2. Lauf noch ein „Vorbeiflug“ aus dem Training . . .

Der **Zieleinlauf** vorn entsprach bis P4 dem des ersten Wertungslaufes. „Frührentner“ vpr „PQ“ vor „Buffalo“ und „ZuSpät“. Die Abstände waren deutlich . . .

Auch die jeweils ein bis zwei Runden zwischen „ZuSpät“, „Ruhrpötter“, „B&B“ und „Scuderia“ ließen keine Zweifel oder richtige Spannung aufkommen. Und „Sleepyheads“ fuhren quasi im luftleeren Raum auf P8 . . .

Erst „MG“ und „Long Tall“ machten es spannend, bevor dann zwischen P11 und P15 die Luft brannte . . .



Da freut sich jemand über den unerwarteten doppelten Erfolg!

Das Fazit für den zweiten Wertungslauf fällt mit Fragezeichen aus: Einigen Teams gelang es, den Fahrzeugsetup anzupassen und sich dann auch deutlich zu verbessern. Das Grip Level stieg nicht weiter – fiel sogar ganz leicht ab. Dennoch waren etliche Folks im ab-

gedunkelten Raum nach wie vor als „Kanonenkugeln“ unkontrollierbar unterwegs. Hier scheinen nicht immer die richtigen Schlussfolgerungen gezogen bzw. ebendiese überhaupt nicht umgesetzt worden zu sein!?!☹

Ziellinie

Die technische Nachkontrolle war rasch absolviert, sodass man anschließend die ausgegebenen Triebwerke demontieren und zurückgeben konnte, um sich dann der Siegereverenz zu widmen. Im Schnelldurchgang ging's dabei durch die Ergebnisliste . . .

Im Tippspiel siegten dann endlich die „ZuSpätBremsen“ – man kann ja nicht immer Vierter werden!☺



Auch die abschließende Siegereverenz war wie immer spannend und unterhaltsam!☺☺☺

Der **Dank** von Veranstaltern und Teilnehmern gebührt den Kollegen der Carrera Freunde Schwerte, die am Freitag und Samstag „volles Programm“ hatten – und dieses wie immer souverän meisterten! Der Grand Slam ist zur Zeit die wohl anstrengendste Art, Slotracing zu betreiben – nicht nur für die Teilnehmer, sondern auch oder gerade für die Gastgeber. Herzlichen Dank also für den nimmermüden Einsatz an Zeitnahme und Catering!



Aus die Maus – selbst der Kaffee ist alle . . .

Preview

Jetzt steht nur noch das Finale an – dann ist Grand Slam 2013 schon wieder Geschichte! Der vierte Grand Slam des Jahres wird am **8./9. November 2013** im Dortmunder ScaRa-Do ausgetragen . . .

Und für Samstag, den **19. Oktober 2013** sind ebendort noch Test- und Einstellfahrten für den Grand Slam angesetzt . . .

Alles Weitere gibt's hier:

Rennserien-West / Grand Slam

VIII. Carrera Panamericana

am 12. Oktober 2013 in Duisburg

geschrieben von r(r)rr
(rennpisten (rallye) reporter ronald)

Wie schon im Forum angekündigt, findet am 12. Oktober die achte Auflage der Carrera Panamericana in Duisburg statt.

Zwei Startplätze noch zu vergeben

Die Nachfrage zur Teilnahme an diesem außergewöhnlichen Ereignis ist ungebrochen; nur noch zwei Startplätze stehen aktuell zur Verfügung.

Wer also an diesem außergewöhnlichen Event teilnehmen möchte, kann sich bei Pascal oder mir anmelden.

Die Vorbereitung von Seiten der Herren Kißel und Eidecker sind ebenfalls schon angelaufen: Der mexikanischer Speiseplan und die berühmt/berüchtigte Getränkekarte, Spezialpokale und Tombola sollen schließlich auch in diesem Jahr u.a. wieder die Highlights der Veranstaltung werden.

Wer noch nicht austrainiert sein sollte, hat bereits am Freitag die Möglichkeit, die Bahn kennen zu lernen. Oder kommt doch einfach mal zum Quatschen vorbei.



Von Guatemala bis nach Ciudad „los Hambornos“ Juarez

Angereiste Gäste können über Pascal Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort klären.



Gute Freunde treffen sich in Hamborn

Aber auch am Samstag bleibt noch ausreichend Zeit, um sein Fahrzeug auf die Bahn abzustimmen.

Pascal öffnet die Pforten pünktlich zur offiziellen Öffnungszeit. Also ausreichend Zeit für ein ausgiebiges Frühstück, Benzingespräche und Trainingsfahrten.



Pasquarello's Mexican Café

Ab 10:30 Uhr starten wir mit der technischen Abnahme aller Fahrzeuge.



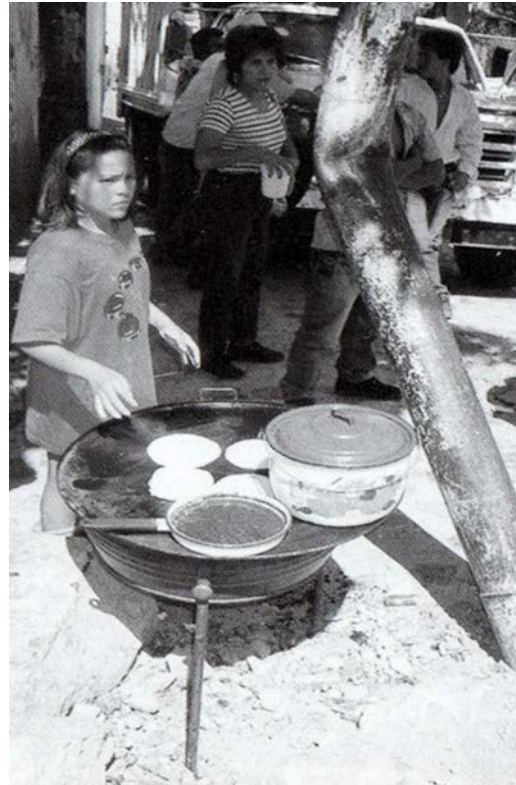
Fahrzeugabnahme und Parc ferme

Natürlich werden wir auch in diesem Jahr wieder die Fahrzeuge ablichten



Bitte recht freundlich

Der chef de cuisine bittet Mittags zu Tisch. Lassen wir uns also traditionell mexican food servieren.



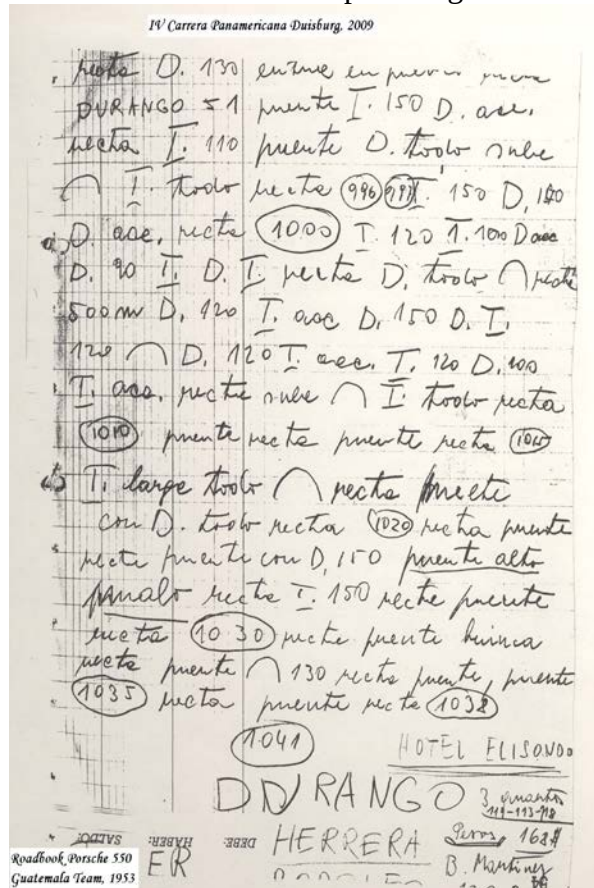
High Noon

Vor dem Start werden wir dann wie gewohnt „Best-off“ in beiden Klassen wählen.



Die Fahrzeuge – nicht die Mädels!

Nach einer kurzen Vorbesprechung...



letzte Tipps zum Streckenverlauf

... wird schnell nochmal aufgetankt....



PEMEX- (noch) kein Tequila

... eine letzte Zigarette



Felice Bonetto vor dem Start

...und dann geht es pünktlich um 12.00 endlich in die „Arena“



Auf in den Kampf Tor.....

Wir werden wie üblich zum „Einfahren“ mit dem Sportwagen-classement beginnen.



Franco Cornacchia im Ferrari Monza

Pro Spur werden dabei 5 Minuten Fahrzeit absolviert.

Danach geht es sofort weiter mit den Amischlitten und zwischendurch werden wir natürlich auch weiterhin vom „Jefe de la cocina“ mit Leckereien versorgt.

Spätestens um 18.30 fällt dann aber endgültig die Zielflagge und gegen 19:30 werden die Pokale überreicht.

Noch ein paar allgemeine Hinweise und Info's:

Mittlerweile stehen ausreichend Schrauberplätze zur Verfügung. Pascal hat seinen historischen Werkstattbau im Stil der 50ziger Jahre fast abgeschlossen.



Werkstatt im Stil der fünfziger Jahre



Scheunenfund: Zündapp DB 200

Ihr könnt also koffermäßig aus dem Vollen schöpfen und neben euren Einsatzautos weitere schöne Kreationen aus dieser Zeit präsentieren.



Anreise mit „großem Gepäck“ möglich

Die „Ronlops“ haben ihre Feuertaupe bei den letzten beiden PanAms sehr gut überstanden. Auch in diesem Jahr wird das Konzept der Einheitsreifen daher weiter verfolgt.

Eine andere Reifenmischung wird **nicht** zugelassen. Also packt bitte wieder eure markierten Reifensätze in die Koffer bzw. auf die Boliden.

Wer noch Nachschub benötigt, kann sich bei Pascal entsprechend eindecken.

Die Kunststoffschiene wird übrigens auch in 2013 nicht geglued. Ist einfach nicht notwendig.



Hier muss doch irgendwo die Markierung sein „Ronlops“ – echt nur mit dem Punkt.

Wir hoffen auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Zuschauer und Afterrace-Gäste in der Rennpiste begrüßen zu dürfen.



Und zum guten Schluss: Natürlich gibt es auch nach der achten PanAm wieder ausgiebig eine Fiesta Mexicana. Ist ja mittlerweile schon fester Bestandteil der Veranstaltung geworden. Die mexikanischen Spezialitäten in fester und flüssiger Form sind jedenfalls schon bereit gestellt. Der Sonntag bleibt dann zum Erholen. Aber Vorsicht! Wer kann, sollte sein Auto besser gar nicht erst mitbringen oder sich abholen/fahren lassen.



Tequila Nachwehen – Nein Danke

Die Zusammenfassung des kompletten Renntages en bloc:

Freitag den 11. Oktober 2013:

Training ab 18:00

Samstag den 12. Oktober 2013:

Einlass, Frühstück und Training ab 09:00

Techn. Abnahme von 10:30 bis 11:30

Parc Fermé nach der technischen Abnahme

Best of Show um 11:30

Warme Küche ab 12:00

Salida Sportwagen Klasse um 12:00

Salida Turismo Klasse gegen 14:30

Siegerehrung und Tombola um 18:00

Jetzt bleibt nur noch allen Teilnehmern und Besuchern eine gute Anreise und uns wieder eine gelungene Rennveranstaltung zu wünschen.

News aus den Serien

Saison 2013

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2013 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DSC-Euregio	- / ✓	✓	① ② ③ ④
DSC-West	- / ✓	-	
DTSW West	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ③ ④
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termin	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -	✓	🟡
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	🟢
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termin	Anmerkungen / Status
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft ...
Scaleauto West	✓ / ✓	✓	läuft ...