

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 808 -

26. Juni 2023

Editorial.....

Moin Folks . . . in NRW sind die Schulferien für den Sommer ausgebrochen. Traditionell fuhr der SLP-Cup deshalb folgerichtig am Wochenende sein Teamrennen in der Duisburger Rennpiste...

Die Ferienzeit lässt das westliche Slotracing nun überwiegend ruhen. Weiter geht's somit erst in knapp vier Wochen mit dem 4. Lauf zum NASCAR Grand National bei Slotracing Melle...

Die 808^{te} Wild West Weekly berichtet sowohl vom NASCAR Winston Cup beim SRC Niederrhein in Moers als auch vom SLP-Cup in Duisburg...

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
4. Lauf am 17. Juni 2023 in Moers
- **SLPCUP**
3. Lauf am 24. Juni 2023 in Duisburg
- News aus den Serien
Saison 2023 / 2024

NASCAR Winston Cup

4. Lauf am 17. Juni 2023 in Moers

geschrieben von Manfred Stork



Ford Thunderbird aus 1987 von Martin Luck

Genau wie Kamp-Lintfort gehört die Moerser Bahn zu den traditionellen NASCAR-Strecken, auf der schon viele spannende Rennen ausgetragen wurden.

Nach der Einladung kamen auch schnell die Nennungen ins Haus, bei 20 oder 21 Zusagen war dann erstmal Schluss. Markus meinte zwar, dass wir auf jeden Fall 21 Teilnehmer mit der Option nach oben haben würden. Und er sollte damit richtig liegen. Als dann Poldi noch am Renntag erschien, hatten wir tatsächlich 24 Starter beisammen.

Also kamen wir auf vier Startgruppen mit je sechs Fahrern. Dabei zwei Neulinge, die Manfred Walter auf der Börse in Rheinhauen aktiviert hatte.

Markus und Werner hatten sich um die Bahnreinigung gekümmert und am Freitag ab 18.00 Uhr ein Training eingerichtet. Obwohl in den letzten Jahren wenig Trainingswillige erschienen waren, kamen dieses Mal doch ein paar Leute, so dass die Bahn manchmal voll belegt war.



Training

Doppelklebeband war auch schon aufgeklebt, aber die Funktion des Reifen-Säuberns wurde erst am Samstagmorgen aktiviert.



Zwei Kodak Oldsmobile aus 1989 und aus 1990



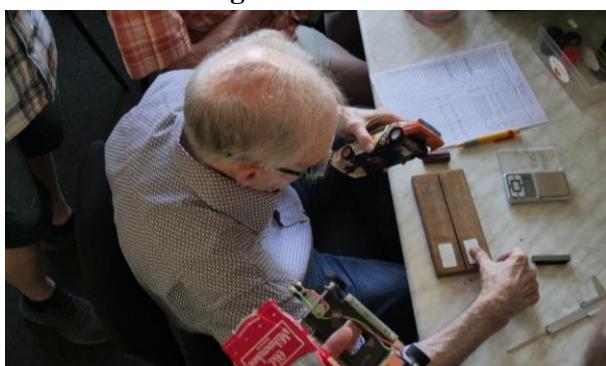
1991 Pontiac Grand Prix von Ingo Winkler



Start der Fahrzeugabnahme



Gruppe aus Melle



Plättchentest



Erste Startgruppe in Heat 1



Parc Fermé



...die Fahrer dazu

In der **ersten Startgruppe** ging auf Bahn 1 Wolfgang Schumacher ins Rennen, den Karten für diesen Lauf aktiviert hatte und ihm auch

ein Auto bereitstellte. Neben Stefan Kucharewski dann die beiden Neuen, Vater und Sohn Winkler auf Spur 3 und 4. Dann Martin Luck auf der Bahn 5 und Werner Schilling auf der Sechs. Dort wollte er unbedingt starten, nachdem sich der dafür vorgesehene Markus Hackstein ums Catering kümmern musste.

Werner zischte natürlich auf und davon und ließ nichts anbrennen, während sich die Winklers schwertaten. Beide mussten sich erst an das Fahrverhalten der 150 Gramm schweren NAS-CAR gewöhnen. Sonst fahren sie schwere Autos mit Metall-Chassis und Moosgummi-Bereifung. Für diese leichteren Autos mit Gummi-Bereifung hatten sie noch nicht das Feeling. Besonders Ingo tat sich sehr schwer und ging die Kurven sehr vorsichtig an.

Hinter Werner auf P2 in der Gruppe agierte Stefan klar mit einem potenteren Chevy von Karsten vor Wolfgang und Martin.

Für Andreas lief es schon einigermaßen, sein Vater musste schließlich das Schlusslicht übernehmen.



Zweite Startgruppe in Heat 1



Pontiac Grand Prix aus 1984 von Fred

Die zweite Gruppe begann für Bert Koopmann auf der Bahn 1 mit Fred Hübel daneben. Weiterhin der nun zur Verfügung stehende Markus Hackstein auf der Drei und Manfred Walter auf der Bahn 4. Daneben Bernhard Kirchartz und

auf der Sechs Frank Zelwies alias Hotte. Also drei Heimleute gegen drei Auswärtige.

Nach dem Start konnte man feststellen, dass Markus trotz seiner Vielbeschäftigung durchaus modern unterwegs war, denn er hatte die Gruppe unter Kontrolle.

Kurz nach dem Start übernahm er die Führung in der Gruppe vor Bert. Und Hotte folgte etwas zurück, da auf der Bahn 6 gestartet. Später kam er an Bert vorbei und übernahm P2 in dieser Gruppe.

Dahinter kämpften MW, Bernhard und Fred um die Platzierungen. Hier konnte sich MW mit seinem neuen Chevrolet von Salvino durchsetzen, während sich Bernhard im Verlauf der Spuren knapp gegen Fred behaupten konnte.



Dritte Startgruppe in Heat 1



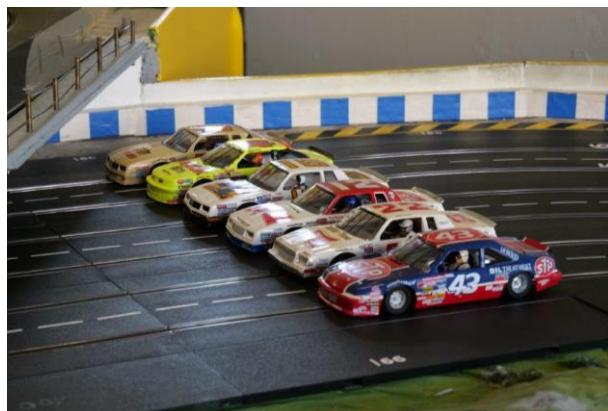
Abrollen vor dem Start



...die Fahrer und Fahrerin dazu



Mark Martin nach dem Karussell



Vierte Startgruppe in Heat 1



Ford Thunderbird aus 1985 von Peter

Für die **dritte Startgruppe** bereitete sich Uwe Schulz auf Bahn 1 vor. Daneben Frieder Lenz und Andreas Lippold, dann Michael Moes auf Bahn 4 – daneben dann Peter Recker und Anke Marderwald.

Zuerst sah es gut aus für Uwe auf der Eins, aber überholte ihn Michael und übernahm die Führung. Auch Peter zog später an Uwe vorbei – an Uwe's Ford stimmte irgendetwas nicht!

Bei Poldi ging's auch nicht so richtig vorwärts, er kämpfte mit Uwe um die P3 in der Gruppe. Später stellte sich heraus, dass er wohl zu kurz übersetzt hatte.

Frieder musste seinen Konkurrenten dennoch den Vortritt lassen, nur Anke konnte er klar distanzieren. Sie wollte in dieser Gruppe starten, allerdings tat sie sich weiterhin schwer mit der Moerser Bahn. Sie gab aber nie auf und musste sich mit der roten Laterne in der Gruppe begnügen.

Vorne waren Michael und Peter mit über einer Runde Vorsprung vor Uwe und Poldi klar in Front.



...die Fahrer dazu



Autos auf der Brücke nach dem Karussell

In der **vierten Gruppe** kamen die Spitzenreiter der Rangliste an den Start. Vorneweg Volker Nühlen auf der Bahn 1 mit dem Berichterstatter daneben, weiter Karsten Hendrix sowie anschließend die drei Unentwegten aus Melle: Fabian Holthöfer neben Rolf Meyer und Jürgen Kuhn.

Die drei Erstgenannten legten ordentlich los und gingen in Führung. Der Autor konnte die schnelle Bahn 2 als Startspur nicht nutzen, machte ein paar Fehler und fiel zurück, während Volker und Karsten einen spannenden Kampf ausfochten. Diesen gewann Karsten knapp vor Volker. Und auch der Autor berappte sich wieder und kam noch knapp an die beiden heran.

Währenddessen ging der Kampf der Meller für Fabian erfolgreich aus, er endete für ihn mit einer knappen Runde Rückstand hinter dem Autor auf P4 in der Gruppe.

Jürgen folgte knapp dahinter, aber Rolf musste kleine Brötchen backen und fiel deutlich zurück. Zu guter Letzt brach bei einem Crash an seinem Auto auch noch die Karosserie-Halterung, sodass er auf ein Reserveauto zurückgreifen musste.

Bemerkenswert war in der Gesamtwertung, dass sich Michael und Peter aus der dritten Gruppe weit nach vorn schieben konnten!

Ergebnis Heat 1

- | | |
|------------------------------|---------------|
| 1. Karsten Hendrix | 138,07 Runden |
| 2. Volker Nühlen | 137,89 " |
| 3. Manfred Stork..... | 137,64 " |
| 4. Michael Moes | 137,01 " |
| 5. Fabian Holthöfer..... | 136,78 " |
| 6. Peter Recker | 136,73 " |
| 7. Jürgen Kuhn | 136,50 " |
| 8. Werner Schilling..... | 136,10 " |
| 9. Markus Hackstein..... | 135,79 " |
| 10. Uwe Schulz..... | 135,61 " |
| 11. Andreas Lippold | 135,47 " |
| 12. Frank Zelwies | 134,41 " |
| 13. Bert Koopmann | 133,72 " |
| 14. Frieder Lenz | 133,40 " |
| 15. Stefan Kucharzewski..... | 132,04 " |
| 16. Rolf Meyer | 131,49 " |



Action auf der Strecke

Heat 2

Beim Regrouping kamen Michael und Peter neu in die schnellste Gruppe. Rolf musste hingegen zwei Gruppen zurück und Jürgen eine Gruppe.



Vierte Startgruppe in Heat 2

Auf Pole in der **schnellsten Gruppe** stand Karsten vor Volker und dem Autor. Michael kam dazu auf die Vier und weiter Fabian und Peter, der zuerst auf die Bahn 6 musste.

Gleich beim Start erwischte es Volker, der beim Startgerangel abflog und dessen Räder nicht kontrolliert wurden. Er hatte dann Mühe, das Tempo mitzugehen.

Vorneweg düste Karsten an die Spitze, gefolgt vom Autor mit Michael in Schlagdistanz – Fabian und Peter dahinter mit Volker im Schlepptau.

Im Laufe der Spurwechsel konnte sich Michael an Karsten heranarbeiten und die Führung übernehmen.

Auch Peter pirschte sich nach seinem Start auf der Bahn 6 langsam an die Führenden heran und mischte kräftig in diesem Zweikampf mit.

Am Ende hatte sich Michael etwas abgesetzt, aber die anderen folgten dicht beisammen. Nur Volker hing durch das Missgeschick beim Start etwas zurück. Peter konnte sogar die P2 in diesem Durchgang vor Karsten und dem Autor erkämpfen, während Fabian knapp vor Volker ins Ziel kam.



Dritte Startgruppe in Heat 2



Zweite Startgruppe in Heat 2

Und Bernhard konnte sich auf P15 vor Rolf und Stefan verbessern.



Chevy Monte Carlo aus 1986 von Jürgen Kuhn



Uwe's Ford von hinten

In der Gruppe dahinter kämpfte Werner mit Uwe um die Spitze. Bei Uwe hatten wir in der Pause einen losen Schleifer entdeckt, der wieder fest montiert wurde. Uwe rettete sich knapp vor Werner ins Ziel.

Auch der Kampf hinter den beiden war äußerst spannend. Hier konnte sich Hotte vor Jürgen und Markus behaupten. Poldi dagegen kam nicht so richtig in die Gänge und konnte sich gerade gegen Frieder durchsetzen, der diesmal Bert hinter sich lassen konnte.



Erste Startgruppe in Heat 2

Die übrigen Ergebnisse blieben gleich oder ähnlich wie zuvor und niemand konnte sich entscheidend verbessern.

Ergebnis Heat 2

1. Michael Moes.....	134,83	Runden
2. Peter Recker	133,94	"
3. Karsten Hendrix	133,69	"
4. Manfred Stork	133,61	"
5. Fabian Holthöfer	133,27	"
6. Uwe Schulz	133,12	"
7. Werner Schilling	133,07	"
8. Volker Nühlen.....	132,91	"
9. Frank Zelwies.....	132,78	"
10. Jürgen Kuhn	131,90	"
11. Markus Hackstein	131,65	"
12. Andreas Lippold.....	131,42	"
13. Frieder Lenz	131,24	"
14. Bert Koopmann	130,23	"
15. Bernhard Kirchartz.....	129,16	"
16. Rolf Meyer	128,67	"



Hier das Bild von der Siegerehrung: Herzlicher Glückwunsch!

Ein Dank geht da an die Moerser, die mit viel Fleiß diese Veranstaltung durchführten. Vom Präsidenten Markus bis zu Werner und Hotte geben alle ihr Bestes. Selbst Frank kam und half beim Catering.

Besten Dank von hier aus an alle, und einen herzlichen Glückwunsch an die Sieger des Rennens!



Uwe, unser Datenverarbeiter, vielen Dank!

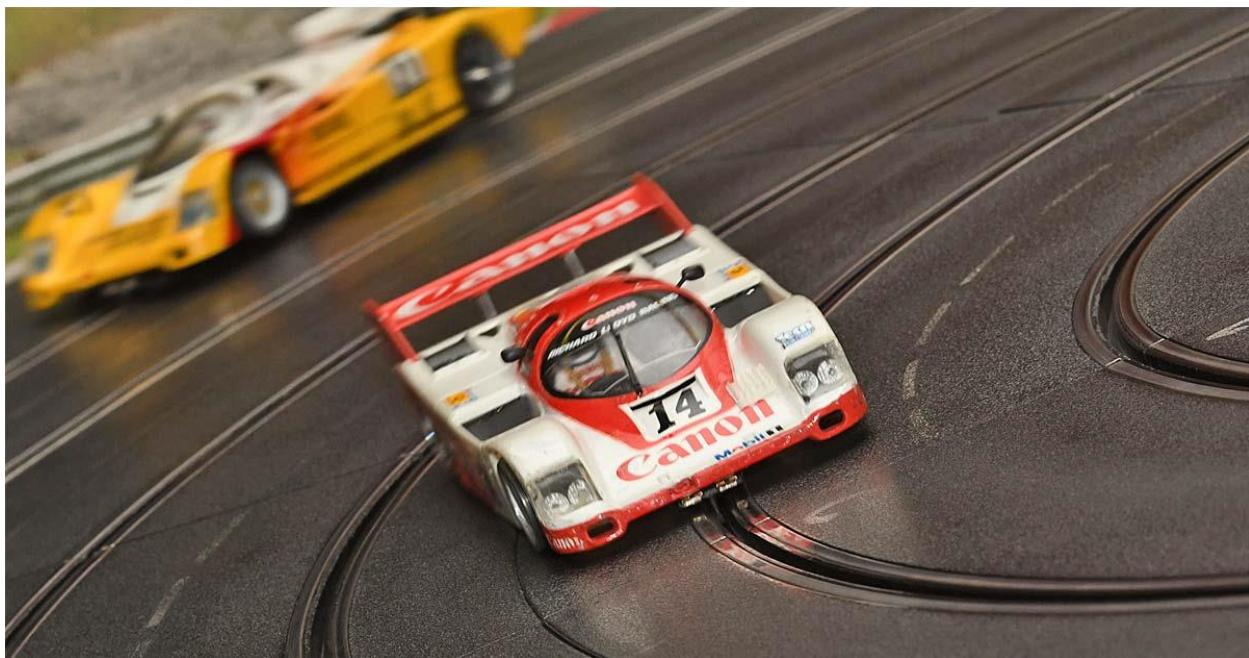


Fabian, immer bereit als Aufsetzer auszuholen, besten Dank!

Alles Weitere gibt's hier:
[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

SLPCUP

3. Lauf am 24. Juni 2023 in Duisburg



SLP-Cup Teamrennen – wieder mit Gästen aus dem Cup/Mitte...

Adresse(n)

Rennpiste

Reichenbergerstr. 41 (Eingang auf Hinterhof)

47166 Duisburg Hamborn

URL

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 43,65m lang



Neues

nach 2019 wieder einmal Cup/Mitte-Beteiligung – heuer sogar mit zwei Teams!

Mitte-Team „SCD“ stellt die einzigen beiden Bahn-Rookies...

die Cup-Klassiker-Crews „Ruhrpötter“, „Scuderia Hotslot“ und „ZuSpät-Bremser“ bekommen keine 2^{er} Teams zusammen (!!) – und fusionieren...

nach drei Jahren Abstandsregeln wieder Spur 6 einbezogen...

nach Jahren einmal wieder High-Grip Racing...

Yellow Press

Mitte-Sprüche: „Ich selbst konnte ja schneller fahren – aber ich musste halt beim Auto bleiben!“

Zeitplan

Start: 11:20 Uhr

Ziel: 19:30 Uhr

Racing

recht hohes Grip-Level bietet weniger Grenzbereich als gewohnt – somit alle Teams mit höherer Fehlerrate als üblich...

einerseits ist besagte Fehlerrate entscheidend für die Platzierungen – andererseits nimmt „Technik“ massiv Einfluss...

in Sachen Technik waren „Schleifer“ die mit Abstand häufigste Ursache für Boxenstopps...

Sebastian und JanS holen den 15. Sieg für die „PQ“ bei der 16. Auflage des



Kompakt

Wetter 28°

sonnig bis heiter



Grip „wie früher“ – eher hoch, spitz zu fahren

am Start 11 Zweier-Teams
2 Startgruppen (5-6)

Teamrennens – jedoch mussten sie heftiglichst fighten, belegten in der Quali nur P3, erzielten am Ende „nur“ vier Runden Vorsprung und gaben sogar einen Durchgang ab...

Pokalwertung

zu erwarten war ein vehementer Dreikampf um die Pokalwertung – beteiligt daran die Vorjahres-Pokalsieger „OldSchoolRacer“ sowie die SLP-Cup Routiniers von „LE Team“ und „Ruhrpötter 1/2“ – ggf. würde sich auch das zweite Heimteam „R“ noch einmischen?

den zweiten Block bildeten die Crews „BRO“, „ohne Zweifel“, „Slotdriver“ und „STR“; plus die Cup/Mitte Teams „Racing ist Life“ und „SCD“ – dass man ganz vorne mitmischen würde, stand hier nicht zu erwarten...

die Quali sah „Ruhrpötter“ vor „R“ vor „PQ“, vor „LE“ vor „OldSchool“

und war entweder von Ausflügen ins Grün oder durch vorsichtige Fahrweise geprägt...

im Rennen gerieten „Racing is Life“ (RiL) gleich zu Beginn in technische Probleme und hechtete diesem Rückstand volle drei Stunden hinterher...

wie erwartet agierten „LE“, „Old-School“ und „Ruhrpötter“ absolut auf Augenhöhe!

jedoch hatten „LE“ nach Halbzeit des ersten Durchgangs technischen Trouble – den erworbenen Rückstand verlor man im Verlauf nicht mehr aufzuholen...

und „OldSchool“ mussten kurz vor Schluss ebenfalls noch eine kurze Auszeit nehmen, was mutmaßlich aber nur den Rückstand auf „Ruhrpötter“ von Teilmeters in Runden vergrößerte...

Vorspiel



Das Motto des 2023er Teamrennens („Auto auf dem Dach“) fotografisch einmal anders umgesetzt...



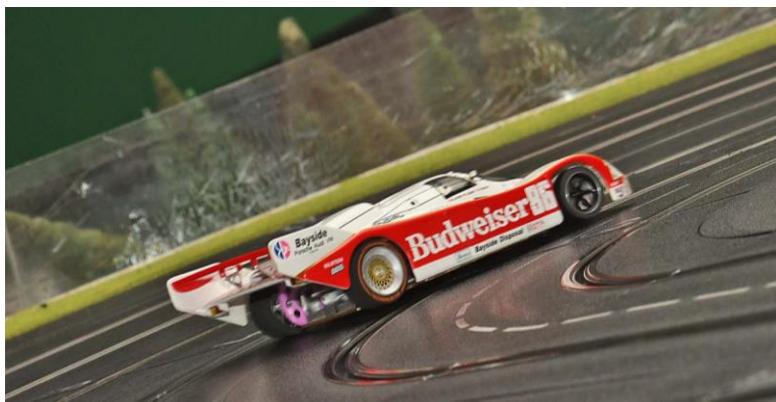
Background #1: Mit diesem Equipment entstanden die Fotos!

Endlich lag das Teamrennen wieder einmal mitten in der SLP-Cup Saison. Endlich wollte man einmal wieder auf Abstand (zwischen den Fahrern) pfeifen und die Spur 6 einzubeziehen. Endlich sollten es mal wieder zwei volle Startgruppen werden, die auch eine Quali notwendig machten ...

So der Plan – dann kamen die unvermeidlichen Absagen in der Woche vor dem Rennen und die ursprünglich 12 Teams umfassende Nennliste wurde kürzer ...

Die Besetzungsliste für's Teamrennen war eh bereits kompakt: Altgediente Teams wie „Ruhrpötter“, „Scuderia Hotslot“ und „ZuSpät-Bremser“ brachten keine zwei Leuts zusammen, da bisweilen andere Prioritäten gesetzt wurden. Immerhin hatte sich „Cup/ Mitte“ mit gleich zwei Teams angesagt ...

Blieb also nur, den Samstagmorgen abzuwarten, um zu schauen, wer's letztlich bis in die Rennpiste schaffen würde ...



„Cup/Mitte is back“: gleich zwei Teams machten sich auf die Socken nach Düsseldorf!



Background #2: Pascals Logistik-Planer-App für die Küche!



Antonia (Team „Slotdriver“) erlitt Freitagabend ein intensives Strecken-Coaching!



Background #3: Was hat der denn vor?! Armaturenbrett eines TN-Kfz mit 1:20000er Topo vom 'Ring...

Aber beginnen wir mit dem Freitag: Das Bahnsputzen wurde in Rekordzeit absolviert. Man tat einfach nichts – der Kurs war nach der 245 im Mai noch gut in Schuss . . .

18 Folks wollten freitags auflaufen – das klappt dann auch: Bis ca. 21 Uhr hatten sich alle durch den Freitagsferienverkehr gewöhlt . . .

Bis weit in den Samstag hinein wurde an der Theke und auf der Strecke trainiert. „*Es war noch dunkel draußen!*“ lautete die Antwort auf die Frage nach dem Ende. Zur Eingrenzung: Bei S²-ens gingen zumindest gegen 2:30 Uhr noch elektronische Hinweise zur Gestaltung des Trainingssamstags ein!

Das Samstagstraining währte lediglich 90 Minuten – dann waren bereits Materialausgabe, Funktions-test und technische Abnahme ange-setzt . . .

Die Freitagstrainierer frühstückten teilweise etwas intensiver. So gab's ausreichend Fahrzeit für die vier „Spätstarter“ . . .

Das Grip-Level war untypisch für Duisburg, da vergleichsweise hoch. Das war dann das Letzte „*endlich einmal wieder wie früher*“. Die erzielten Rundenzeiten schockten den „PQ“-Chef gleich bei der Ankunft: 9,4^{er} Zeiten hatte es im Cup in der Rennpiste nie gegeben!

Was davon im Renntrimm mit (dann) reichlich Bodenfreiheit und den ausgegebenen Motoren übrigbleiben würde, blieb abzuwarten!

Die **Quali** ging SLP-Cup-üblich auf Distanz. Heuer musste die Spur 1 dafür herhalten. Die Reihenfolge der Teams wurde ausgelost . . .

Henni ging für „Ruhrpötter“ zuerst auf die Ein-Minuten-Tour und gewann die Quali. Markus für „R²“ kam zwar genauso weit, fuhr diese Distanz aber später . . .



Background #4: Materialausgabe mit Nähzeug für alle Fälle – Don Pasquale ist halt immer sehr fürsorglich!!



Technische Abnahme im „Wintergarten“: Ging ausnahmsweise ‘mal flott!'



Quali: „Henni“ fährt als Ersten und ist am Ende Erster...

Die „PQ“ absolvierten ihre Minute „zu vorsichtig“ – denn viele Teams hatten zuvor Abflüge zu verzeichnen; bisweilen sogar mehrere. Das war dann nur die P3 – gab's auch schon länger nicht mehr . . .

Echte Überraschungen blieben letztlich aus – aber: „ohne Zweifel“ taktierten sich in die erste, langsamere Gruppe. Ob das so klug war!?

Das erste Quali Ergebnis für's Teamrennen seit 2019:

1	Ruhrpötter 1/2	6,31
2	R ²	6,31
3	Plastikquäler	6,29
4	LE Team	6,28
5	OldSchoolRacer	6,24
6	Save the Ring	5,85
7	SCD	5,73
8	ohne Zweifel	5,61
9	Slotdriver Titans	5,33
10	Racing BROthers	5,20
11	Life is Racing	4,64

Nahtlos anschließend ging die erste Startgruppe ins Rennen. Gefahren wurde mit 5 Teams plus Dummy – also alle sechs Spuren . . .

Nominell sollte um 11:00 Uhr Rennstart sein. Tatsächlich brachen die sechs Stunden Netto-Non-Stop-Racing um 11:20 Uhr aus, was den Teams das erste dicke Lob für zügiges Arbeiten bzw. eine gute Vorbereitung einbrachte!!

Racing



Erste Startgruppe – die fünf langsameren Teams der Quali plus „Dummy“ (ganz links)...



Die Fahrer/Innen dazu – noch gut gelaunt...



„ohne Zweifel“ taktieren sich in die langsamere Gruppe!?



Die zweite Startgruppe mit den Top 6 der Quali – die „PQ“ nur auf Spur 3...

Resultat erster Durchgang:

1	Plastikquäler	370,87
2	OldSchoolRacer	369,13
3	Ruhrpötter 1/2	367,08
4	R²	365,31
5	LE Team	363,67
6	ohne Zweifel	354,76
7	Save the Ring	349,38
8	Slotdriver Titans	348,33
9	SCD	341,65
10	Racing BROthers	340,09
11	Life is Racing	332,43

In der **ersten, langsameren Gruppe** mussten „RiL“ gleich für 4 Runden an die Box. In der Quali hatten man sich bereits die Schleifer ruinert. Laufen wollte der „Canon“-962C dann aber immer noch nicht – also wurde weiterhin nach der Ursache gesucht. Später wurde dann noch ein verlorener Felgeneinsatz aufwändig ersetzt . . .

„BRO“ machten einen top Job und lagen im engen Clinch mit „SCD“, die sich nach wie vor den Kurs weiter erschlossen. Marcel von „BRO“ sammelte weiter Erfahrungen in seiner kurzen Rennkarriere und ThomasE glänzte mit flotten Zeiten – so langsam bekommt er die Strecke in den Griff!

Davor lieferten sich „Slotdriver“ und „Save the Ring“ (StR) im Fernduell einen engen Fight, der sich über die folgenden zwei Durchgänge hinziehen sollte.

Bei „Slotdriver“ bekam Antonia am Freitag ein Intensiv-Coaching, welches sie klaglos durchstand und das im Rennen sogar 9,8er Zeiten ergab. Dazu durfte „Lucky“ endlich einmal die Spur 6 fahren - und war glücklich! „StR“ hielt die „Leyton House“-Nase erst einmal knapp vorn. Physisch war hier FrankS geschlagen, dessen Reglerhand bereits für Trouble sorgte . . .

„Ohne Zweifel“ fuhren im luftleeren Raum. Die Spuren der Nacht



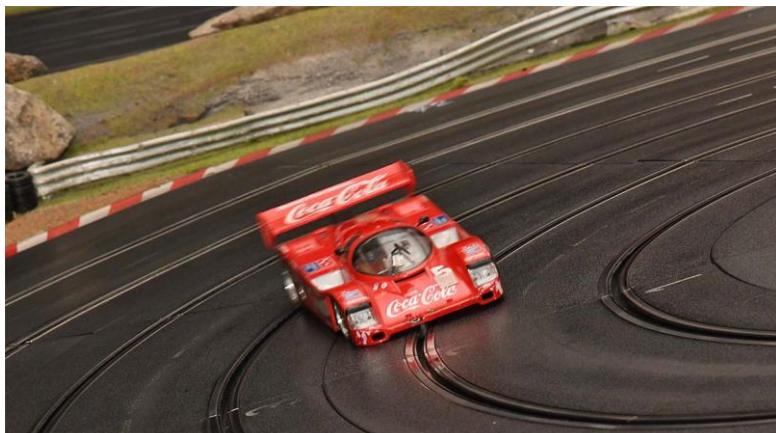
Die Startfahrer dazu...



„StR“ fahren in der schnellen Startgruppe – hier im Training extrem engagiert...



„Ruhrpötter ½“ im Training – höher, schneller weiter!
(dieser Stunt wurde übrigens gestanden!!!)



„PQ“ zwar in Führung, aber mit'm Speed nicht glücklich!

sorgten für mittlere bis schwere Müdigkeit und für eine recht hohe Fehlerrate. Für den Aufstieg in die schnellere Startgruppe reichte es aber allemal . . .

Die **schnellere Startgruppe** sah erst einmal „LE“ mit nahezu fehlerfreier Fahrt in Front. „PQ“ schoben sich bis zur Halbzeit auf die P2, weil die zwei Heimteams und „Ruhrpötter“ mehr Ausflüge einbaute. Wobei auch die „PQ“ keinesfalls fehlerfrei unterwegs waren!

Dann wurden „LE“ von der Technik gebeutelt. Zuerst lagen kurz „Schleifer“ in der Boxengasse an, dann musste bei Ralf der Regler getauscht werden. Dies ergab in Summe vier Runden Rückstand – und „PQ“ lagen plötzlich in Führung . . .

Am Ende lagen „PQ“ knapp zwei Runden vor „OldSchool“, die wiederum fuhren ziemlich exakt zwei Runden vor „Ruhrpötter“ und diese hielten „R²“ um gut 1,5 Runden auf Distanz . . .

Also alles wie im Vorjahr? „OldSchool“ holen den Pokalsieg und die Kollegen Behrens und Reich batteln um die P3!?

Fazit erstes Drittel: Viele Abflüge – auch bzw. gerade in der Spitz – die Cars weisen kaum Grenzbereich auf. „PQ“ hadern zudem (wieder) mit dem Speed im „Coke“-962 – die schnellsten Rundenzeiten fahren wie im Vorjahr die Anderen! Von den Rundenzeiten her sind „LE“, „OldSchool“ und „Ruhrpötter“ voll auf gleichem Niveau – sieht man von fahrerischen Stärken auf einzelnen Spuren einmal ab. Die Abflugrate machte den Unterschied. Und natürlich das technische Pech bei „LE“ . . .



Die erste Startgruppe nur mit 4 Fahrzeugen – „RiL“ startete aus der Box nach; man musste am Chassis schrauben!



Die zweite Kurve – wo ist bitte sehr „BRO“!?



Zweite Gruppe: „ohne Zweifel“ sind aufgestiegen (P6); sonst nur Änderung in der Reihenfolge; „PQ“ jetzt auf P1!



Ein typisches Foto für den Ritt von „ohne Zweifel“ am WE!

Resultat des zweiten Durchgangs:

1	Plastikquäler	371,77
2	Ruhrpötter 1/2	370,63
3	LE Team	369,49
4	OldSchoolRacer	368,80
5	R ²	363,42
6	ohne Zweifel	354,65
7	Slotdriver Titans	348,01
8	Save the Ring	347,56
9	SCD	343,91
10	Racing BROthers	339,73
11	Life is Racing	339,08

In der **ersten Startgruppen** haben „RiL“ die Ursache für die fehlende Performance gefunden: Das Chassis hat sich zusammengeschoben! Die Reparatur kostet erneut knapp 3,5 Runden – danach läuft der „Canon“ 962C besser, der Spaß am Rennen steigt merklich für Ingo und Wolfgang . . .

„SCD“ setzen sich nun von „BRO“ ab, die nicht mehr zulegen können. Und „Slotdriver“ verkürzen den Rückstand auf „StR“ um eine halbe Runde. Bei „StR“ meldet FrankS Krämpfe im Handgelenk, beißt aber die Zähne zusammen. Insgesamt liegen „StR“ noch 60 TM vorn . . .

In der **zweiten Gruppe** ändern die „PQ“ die Strategie: ½ Zehntel langsamer fahren und somit Fehlervermeidung betreiben. Das ergibt ½ Runde mehr – man bleibt in Führung . . .

„Ruhrpötter“ drehen auf, „Old-School“ lassen leicht nach und „LE“ fahren (nun ohne Technik-Trouble) dazwischen. Das ergibt vor dem Schlussdrittel noch 22 TM an Vorsprung für „OldSchool“ auf „Ruhrpötter“ . . .

„LE“ kommen an „R²“ vorbei. Die haben einen Durchhänger – ihre Fehlerrate ist höher und der Heck-spoiler muss (kurz) neu befestigt werden . . .

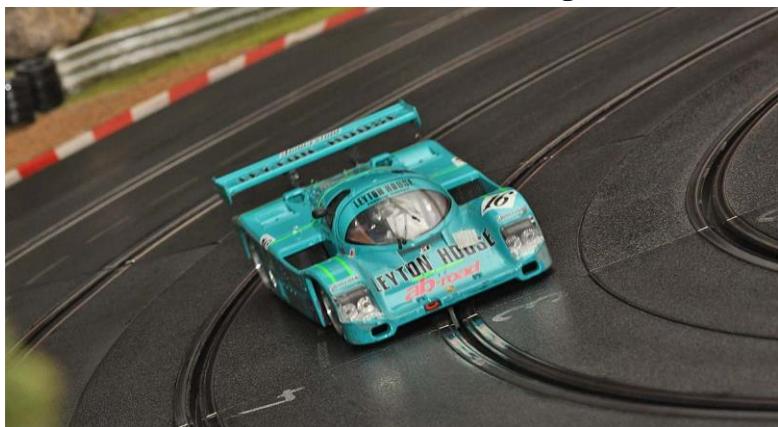
Und „ohne Zweifel“? Gehören in diese Gruppe, fahren aber nach wie vor im Nirgendwo . . .



Erste Gruppe: Exakt identische Startpositionen, aber Abstände teilweise deutlich verändert ...



Erste Runde: „RiL“ nun besser im Rennen (ganz links)...



„StR“ müssen durch hand-schonende Fahrweise von FrankS abreißen lassen...



Im Schlussdrittel mit packendem Duell: Die Cup/Die Mitte-Teams „RiL“ und „SCD“...

Die technische Zwischenkontrolle zum Ende des zweiten Drittels ergab, dass mutmaßlich bei allen Teams die Bodenfreiheit sowie der Mindest-Raddurchmesser im grünen Bereich liegen werden ...

Somit leider keine Action durch Radwechsel o.ä.!!

Resultat Schlussdrittel:

1	Ruhrpötter 1/2	369,58
2	Plastikquäler	368,58
3	LE Team	367,65
4	OldSchoolRacer	367,64
5	R ²	365,04
6	ohne Zweifel	355,17
7	Slotdriver Titans	349,22
8	Life is Racing	345,63
9	SCD	344,31
10	Save the Ring	343,70
11	Racing BROthers	339,73

Die erste Startgruppe sieht den Durchmarsch von „Slotdriver“. Endlich schafft man sich an die Gruppenspitze!

Bei „StR“ fährt FrankS zwangsläufig höchst hand-schonend – denn sonst droht die Nicht-Wertung aufgrund nicht eingehaltener Mindestfahrzeiten.

Somit wird man bei „StR“ in den nun tobenden Cup/Mitte-Fight verwickelt. Hier kann „LiR“ (nun ohne Boxenstopp) direkt mit „SCD“ fighten. „SCD“ gerät hierbei erst einmal in einigen Rückstand, eher man sich wieder zurückkämpft und wieder Druck auf „RiL“ ausüben kann. Letztlich bleibt den „RiL“-Jungs der kleine Sieg (um gut eine Runde) – die rote Laterne insgesamt wird man jedoch nicht mehr los ...

„StR“ liegt derweil mitten in diesem Fight, muss jedoch kurz zum Schleifer-Schneiden an die Box. So sind die 60 TM Rückstand auf „SCD“ schon arg ärgerlich – an der guten, vor allem kämpferischen Leistung sowie an der P8 insgesamt ändert das jedoch nichts mehr! Bleiben „BRO“, die das Kunststück



Die zweite Startgruppe: Exakt identische... (siehe oben!)



Erste Runde: „PQ“ und „Ruhrpötter“ sind schon durch!



Nach fünf absolvierten Spuren: Die Top 4 Teams mit identischer Rundenzahl auf ca. 5m Streckenlänge verteilt – hier im Bild: „Old School“ (links) und „PQ“ (rechts)...



„To finish first, ...“: Das Team „Ruhrpötter ½“ kommt ohne technische Probleme durch den Tag - damit: Verdienter Pokalsieg!!

vollbringen, im zweiten und dritten Durchgang exakt dieselbe Rundenzahl hinzulegen! Hier war sicherlich die Kondition (wie bei vielen Teams) nach drei Stunden Hitze-schlacht der ausschlaggebende Faktor . . .

Und die Spitzengruppe?

Hier versuchte es Gabriel bei „ohne Zweifel“ mit frisch gekauftem Bubble-Gum – „*Ist zumindest Training für die (Kau-)Muskeln!*“ meinte Karl-Heinz Iakonisch. Eine halbe Runde mehr als im Mitteldrittel war das Resultat. Bis zur P5 davor fehlten ca. 10 Runden – da muss Gabriel noch viel kauen!?

„R2“ ist rasch abgehakt: Man fing sich wieder, nach vorn fehlten aber ca. 2,5 Runden in diesem Drittel. Eine stabile und gute P5 also – auch insgesamt!

„LE“ dokumentierten einmal mehr, was man hätte reißen können. Nur ein TM weniger als „OldSchool“ und erneut die P3 in diesem Durchgang! Damit blieb's aber insgesamt beim Rückstand durch den Boxenstop!

Der Fight „OldSchool“ vs. „Ruhrpötter“ sah nach fünf Spuren unentschieden aus – „Ruhrpötter“ hatten die fehlenden 22 TM aufgeholt, lagen vielleicht sogar leicht in Front. Dann schlug die Technik auch bei „OldSchool“ zu: Schleifer-Richten war auf der letzten Spur angesagt. Somit fiel der erwartete finale Zweikampf um Zentimeter leider ins Wasser.

Für „Ruhrpötter“ sprang sogar die P1 in diesem Drittel heraus, da „PQ“ ihren schwächsten Durchgang absolvierten und nur den zweitbesten Wert erzielten. In der Gesamtwertung des Tages änderte das aber nichts . . .

Over and Out



Nach der Schlusskontrolle – alles ok!



Liefen Samstag auch non-stop: Historische Lüfter...



Sieger der Pokalwertung 2023 – „Ruhrpötter ½“...



„Lights off“ mit dem „Primagaz“-962C von „BRO“...

Gegen 19:30 Uhr war die letzte Startgruppe im Ziel. Die technische Schlusskontrolle blieb ohne Befund - somit zählten die gefahrenen Rundenzahlen aller Teams ohne Abzug. Das Endergebnis nach drei Durchgängen sah wie folgt aus:

1	Plastikquäler	1.111,22
2	Ruhrpötter ½	1.107,29
3	OldSchoolRacer	1.105,57
4	LE Team	1.100,81
5	R²	1.093,77
6	ohne Zweifel	1.064,58
7	Slotdriver	1.045,56
8	Save the Ring	1.040,64
9	SCD	1.029,87
10	Racing BROthers	1.019,55
11	Life is Racing	1.017,14

Die Siegerehrung erfolgte gewohnt kurzweilig. Sämtliche Teams kamen zu Wort und erläuterten ihre jeweilige (Miss-)Erfolgsstory. Und selbstredend gaben die Gegner im Rennen auch noch ihren Senf dazu!

Im Tippspiel waren die Top 3 der Pokalwertung vorherzusagen. Fast alle hatten die richtigen drei Teams auf der Karte, aber nur zwei Crews die korrekte Abfolge geraten. Das Los entschied für „R²“ . . .

Ein dickes „Bedankt“ gilt wieder einmal sämtlichen Beteiligten am Rennwochenende in Duisburg.

Den Helfern bei Orga und „Dummy“-Fahren sowie an der Bepfe – den Gastgebern der Familie Kissel für's unermüdliche Engagement im Catering – und den Teilnehmern für die teilweise weiten zurückgelegten Wege sowie für's atmosphärische Gelingen der zwei Tage in der Rennpiste!!

Weiter geht's mit dem SLP-Cup/ West mit dem vierten und letzten Lauf am **14. Oktober 2023** bei der IG Slotdriver in Emsdetten . . .

Alles zum „SLP-Cup“
Rennserien West / SLP-Cup

News aus den Serien

Saison 2023 / 2024

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2023 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
Classic Formula Day	-		
Craftsman Truck Series	-		
DTSW West	- / -		
Duessel-Village 250	- / -		
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ Z
LMP Pro	- / -	✓	⊕ ② ③
kein CUP!	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
NASCAR Grand National	- / ✓	✓	① ② O ③ ④ ⑤ O O
NASCAR Winston-Cup	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Pre'59 GP	-		
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
WestCup		✓	① ②
<hr/>			
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -		
500km Rennen	✓ / ✓	✓	O
Carrera Panamericana	- / -	✓	
SLP-Cup Meeting	- / -	✓	O
WDM	- / -	tbd	O
<hr/>			
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	- / -	läuft ...
GT-Sprint	- / -	läuft ...
Scaleauto West	- / -	läuft ...