WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 448 -

12. Mai 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . dem zweiten Grand Slam, der erstmalig bei Slotracing & Tabletop in Kamp-Lintfort gefahren wurde, gehörte das zurück liegende Wochenende . . .

Am nächsten Wochenende sind dann drei Veranstaltungen im Angebot: Am Samstag fahren die GT/LM-Serie den dritten Lauf in Köln und der NASCAR Grand National dito Lauf Nr. 3, jedoch bei der SRIG Teuto in Bad Rothenfelde. Am Sonntag rundet dann der vierte Lauf zur LM'75, ausgetragen beim CCT Soest, das Wochenende ab . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 448 startet mit dem nachgeholten Bericht von der LM'75, der Ende April in Burscheid stattfand. Leider war die Chefredaktion am letzten Montag arg unflexibel – sorry für die Verzögerung!☹

Etwas besser im Zeitplan liegt der Bericht vom zweiten Grand Slam aus Lintfort . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- LM'75
  3. Lauf am 27. April 2014 in Burscheid
- Grand Slam
  2. Lauf am 10. Mai 2014 in Kamp-Lintfort
- News aus den Serien
  Saison 2014

LM'75

3. Lauf am 27. April 2014 in Burscheid

geschrieben von Patric

Die Rennserie der Le Mans Fahrzeuge ab 1975 kehrte an diesem Sonntag wieder zu ihrer „Heimbahn" zurück. Insgesamt 10 Teilnehmer fanden sich wieder einmal zusammen, um wichtige Punkte für die Gesamtwertung einzustreichen.

Die bereits aus dem ersten Lauf bekannte Strecke in Burscheid war also wieder Brennpunkt vieler gemeinsamer Stunden. Dieser Sonntag stand ganz unter dem Eindruck eines Geburtstagskindes. Es konnte ein runder Geburtstag gefeiert werden und als Geschenk war dann auch tatsächlich der Gesamtsieg in der Überraschungskiste. Dazu jedoch später mehr …

Alle Teilnehmer belagerten bereits früh die heiligen Hallen von Burscheid, um eventuell noch vorhandene Schwierigkeiten auf der anspruchsvollen Holzplanke auszumerzen. Jedoch ging ohne Frühstücksbrötchen und Kaffee oder Tee natürlich bei vielen nichts – und so konnte sich jeder erst einmal für den Tag stärken.

Erstmals konnte Andreas L. in dieser Saison begrüßt werden. Die restlichen Teilnehmer waren auch schon beim vergangenen Rennen in Düsseldorf zu sehen. Neue Fahrzeuge waren nicht zu bewundern, da Andreas L. auf die bekannten Fahrzeuge aus der letzten Saison setzte.

Mittagspause und Qualifikation

Der Tagesablauf sah vor, dass nach dem ausgiebigen Training erst einmal gemeinsam gegessen wurde. Wie in Düsseldorf auch schon zu hören war, wurde das Fahrgeräusch teilweise durch lautes Magenknurren unterbrochen. Patrick F. servierte jede Menge Nudelsalat mit Bratwürstchen.

Bevor jedoch die komplette Veranstaltung als „Kaffee-Kränzchen“ verfiel, erinnerte der Serienchef noch daran, dass wir uns doch so langsam dem sportlichen Treiben widmen sollten. Also starteten wir gegen 13:00 Uhr mit den ersten Qualifikationsrunden. Die schnellste Runde aus einer Minute Fahrzeit sollte darüber entscheiden, in welcher Reihenfolge der Tross auf die Reise ging.

Der Zufall entschied, dass Patrick F. als erster seine Zeit setzen konnte. Um eines vorweg zu nehmen, geschlagen wurde diese dann nicht mehr. Auch hier war deutlich zu sehen, wie eng die Ascaris mit ihren Boliden zusammenlagen und das deutete natürlich wieder auf spannende Rennen hin.

Rennen Klasse 1

Der erste Lauf sollte dann also zwischen Michael H., Patric W, Andreas L, Benedikt H und Andreas K. entschieden werden. Favoriten waren in dieser Gruppe nicht auszumachen und so sollte die bessere Tagesform über den Ausgang dieses Rennens entscheiden.

Am besten steuerte der Saison Einsteiger Andreas L. seine „MaoaM“ Toyota Supra über den Parcours. Wenige Ausritte und sehr schnelle Zeiten ließen keinen anderen Sieger zu. Hinter ihm konnte nur der Youngstar Benedikt H. mit seinem Ferrari 458 lange Zeit der Performance vom Andreas folgen und musste zum Schluss auf der Spur 1 die nötigen Federn lassen, um am Ende den 2. Platz einzustreichen. Für den ersten Auftritt in Burscheid war diese Leistung jedoch schon ein beachtlicher Erfolg.

Patric W., ebenfalls auf Ford GT, startete auf Spur 2 und ließ sich zu sehr von der geringen Ausbeute aus den ersten beiden Turns (Spur 2 und Spur 1) verwirren. Leider stellte er seinen blauen Boliden, gerade auf den schnellen Spuren zu oft auf dem Seitenstreifen ab und erreichte am Ende den dritten Platz. Zudem beschäftige ihn noch ein technischer Defekt, der jedoch schnell während der Rennpause zu reparieren war, jedoch für einige Abflüge verantwortlich schien.

Michael H. mit seinem weißen Ford GT startete auf der ungeliebten Spur 1 und hatte doch so einige Probleme mit der Bodenhaftung. Zu viele Abflüge ins Burscheider „Sandbett“ ließen kein besseres Ergebnis als Gesamtplatz 9 zu. Andreas K. (Ferrari 430) sucht auch im 3. Saisonauftritt die Performance aus dem letzten Jahr. Irgendwie ist diese „zwischen den Jahren“ liegen geblieben. Am Ende ein eher frustrierendes Ergebnis mit Gesamtplatz 10.

Nach einer kurzen Pause duellierten sich dann die ersten 5 Teilnehmer aus der Qualifikation. Neben den Heimbahnfahrern Patrick F., Andrea F. und Sönke K. gesellten sich noch Michael M. und Olaf L. hinzu. Richtig schnell ließ es Andrea mit ihrem Audi R8 LMS angehen. Zielstrebig und sicher schraubte sie ihren Rundenanzahl auf stattliche 284,07 Runden. Dieses Ergebnis sollte von keinem anderen im Feld

geschlagen werden.
Etwas überraschend folgte Sönke auf Platz 2 – mit knapp einer halben Runde Vorsprung auf Patrick F. Das Duell der beiden Audi TT-R konnte also der Youngstar für sich entscheiden, weil er in der Summe weniger Abflüge als der Serienchef vorzuweisen hatte.

Der BMW Z4 von Olaf war gegenüber seiner Trainingseinheiten sehr zickig unterwegs. Wie eine beleidigte Diva war das Fahrzeug immer wieder auf dem Seitenstreifen zu finden. Am Ende konnte er lediglich Gesamtplatz 5 erreichen. Die andere Zicke war der Audi R8 LMS von Michael M.! Auch er konnte, nicht wie im Training gewohnt, seinen Boliden über die Strecke steuern. Am Ende stand auch für ihn ein enttäuschendes Ergebnis mit Gesamtplatz Sieben.

Als Fazit des ersten Lauf bleibt festzuhalten, dass die Abstände überschaubar waren. Innerhalb Platz 5 und 8 lagen lediglich ca. 2,5 Runden und sollten für entsprechende Spannung für das zweite Rennen sorgen. Lediglich Andrea distanzierte das komplette Feld mit 5,75 Runden Abstand auf den Platz 2 von Sönke K.

Das Ergebnis der Klasse 1:

#	Fahrer	Fahrzeug	Runden
1	Fischer, Andrea	Audi R8	284.07
2	Korell, Sönke	Audi TT-R	278.27
3	Fischer, Patrick	Audi TT-R	277.34
4	Leben, Andreas	Toyota Supra	275.38
5	Leimbach, Olaf	BMW Z4	274.74
6	Hermanoswki, Benedikt	Ferrari 458	274.60
7	Moes, Michael	Audi R8	274.55
8	Wagner, Patric	Ford GT	273.08
9	Hackmann, Michael	Ford GT	268.84
10	Kick, Andreas	Ferrari 430	261.74

Rennen Klasse 2

Die Qualifikation für das Rennen mit den Klasse 2 Fahrzeugen hätte man sich fast schenken können. Die Einteilung der Fahrer war genauso wie im ersten Lauf. Lediglich ein paar Platzwechsel innerhalb der beiden Gruppen waren zu verzeichnen. Beim Ergebnis jedoch, gab es einige Verschiebungen gegenüber der Klasse 1.

Als Erstes sollten die Boliden von Andreas L., Michael H., Benedikt H., Andreas L. und Patric W. auf die Startlinie gestellt werden. Wie im ersten Lauf auch, entschied hier wieder die bessere Tagesform.
In einem sehr hektisch verlaufenden Rennen sorgten viele Zweikämpfe, besonders zwischen Benedikt und Patric, für eine aufgeheizte Atmosphäre. Die Raumtemperatur glich sich dementsprechend an und folglich wurde um jeden Zentimeter gekämpft. Als Sieger dieser Gruppe ging Michael H. mit seiner Toyota Lola hervor. Die Grundperformance war einfach zu stark für alle anderen Beteiligten, so dass er einen beachtlichen vierten Gesamtplatz erreichen konnte.

Mit einigem Rückstand und ebenfalls auf FLM erreichte Sönke den 3. Platz. Die Kollegen mit den beiden Zicken aus dem ersten Lauf stellten sich mit ihren Boliden in der Klasse 2 ähnlich labil an. Olaf konnte seinen wunderschönen BMW nicht so zielführend über die Bahn gleiten lassen, so dass am Ende nur der 7. Platz als Ergebnis festzuhalten war. Michael M. verlor gegen Ende des Rennens komplett seinen Gripp und trug seine Mazda-Lola wie auf „rohen Eiern“ um die Holzplanke. Belohnung für diese Arbeit war der 6. Gesamtplatz.

Mit gehörigem Abstand dahinter traf Patric mit Sauber C11 auf Gesamtplatz 5 ein. Der Sauber C11 von Benedikt erreichte 2,5 Runden hinter Patric das Ziel. Er wurde einige Male von seinen Gegnern abgeräumt. Folglich war ein besseres Ergebnis nicht möglich.

Andreas L. konnte die Leistung aus dem ersten Lauf nicht bestätigen und landete mit dem Sauber C9 auf Gesamtplatz 9. Die Aston-Lola von Andreas K. bestätigte die Performance aus dem Training ebenfalls nicht und somit musste er wieder mit dem letzten Platz vorlieb nehmen.

Im Finale gingen dann die Kollegen(in) Patrick F., Andrea F., Sönke K., Michael M. und Olaf L. auf die Reise. In diesem Rennen konnte der Sieger wieder nur aus der „Gastfamilie“ kommen.

Patrick steuerte seine schwarze Höllenmaschine (Toyota-Lola) zielgetreu auf Platz 1. Jedoch konnte er den großen Abstand zu seiner Gattin aus dem ersten Lauf nicht aufholen. Mit etwas mehr als einer Runde Rückstand stellte sie ihre weiße FLM auf Platz 2 ab.

Das Ergebnis der Klasse 2:

Platz	Fahrer	Fahrzeug	Runden
1	Fischer, Andrea	FLM	296.59
2	Fischer, Patrick	Toyota-Lola	297.9
3	Korell, Sönke	FLM	289.27
4	Moes, Michael	Mazda Lola	279.57
5	Hackmann, Michael	Toyota -Lola	284.56
6	Wagner, Patric	Sauber C11	279.65
7	Leimbach, Olaf	Aston-Lola	277.58
8	Hermanowski, Benedikt	Sauber C11	277.07
9	Leben, Andreas	Sauber C9	275.36
10	Kick, Andreas	Aston-Lola	266.56

Fazit des Renntages

Das Geburtstagskind Andrea konnte sich aufgrund der hervorragenden Leistung in der Klasse 1 über den Gesamtsieg freuen. An dieser Stelle noch einmal alles Gute für das neue Lebensjahr.

Patrick F. erreicht mit der guten Leistung aus der Klasse 2 den zweiten Rang. Als nächster Heimfahrer etabliert sich Sönke auf dem dritten Rang.

Auch an diesem Tag war die Leistungsdichte wieder sehr eng beieinander. Die Addition beider Ergebnisse sagt aus, dass zwischen Platz 4 und 8 lediglich 2,5 Runden unterschied zu verzeichnen sind. Am Ende der Saison entscheiden demnach ein paar Runden über die Gesamtplatzierung.

Die beiden ersten Ränge in der Gesamtwertung scheinen vergeben zu sein. Ob Sönke noch vom dritten Rang vertrieben werden kann, entscheidet mit großer Sicherheit der nächste Lauf in Soest.

Das Gesamtergebnis aus Burscheid

#	Fahrer	Σ Rd.	Punkte
1	Fischer, Andrea	580.66	100
2	Fischer, Patrick	575.24	94
3	Korell, Sönke	567.54	88
4	Moes, Michael	554.12	84
5	Hackmann, Michael	553.40	82
6	Wagner, Patric	552.73	80
7	Leimbach, Olaf	552.32	78
8	Hermanoswki, Benedikt	551.67	76
9	Leben, Andreas	550.74	74
10	Kick, Andreas	528.30	72

Ausblick und Information

Alle wichtigen Informationen sind unter www.lm75.de zu finden.
Nächster Termin wird der 18. Mai 2014 beim CCT Soest sein. Zum Finale am 22.06.2013 treffen wir uns auf der Minerva in Neuss.

Für Fragen steht die Mail-Adresse info@lm75.de zur Verfügung.

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien West / LM'75

Grand Slam

2. Lauf am 10. Mai 2014 in Kamp-Lintfort

Premiere für den Grand Slam im dritten Jahr: Erstmalig wurde am Wochenende der schnelle Kurs in Kamp-Lintfort im Rahmen der Serie befahren. Als wirklich neu konnten man die 44m Plastik jedoch kaum bezeichnen – ist „KaLi“ doch seit Jahren ein Klassiker im Slotracing Westen . . .

Gekennzeichnet war der zweite Grand Slam des Jahres durch zahlreiche Schwierigkeiten der Teams, die Fahrer an den Start zu bringen. Letztlich ging man lediglich mit ## Zweier-Crews an den Start, sodass ein Grand Slam untypisches frühes Ende der Veranstaltung zu erwarten war. Der Spannung für die anstehenden zwei Wertungsläufe sollte dies jedoch keinen Abbruch tun . . .

Kompakt . . .

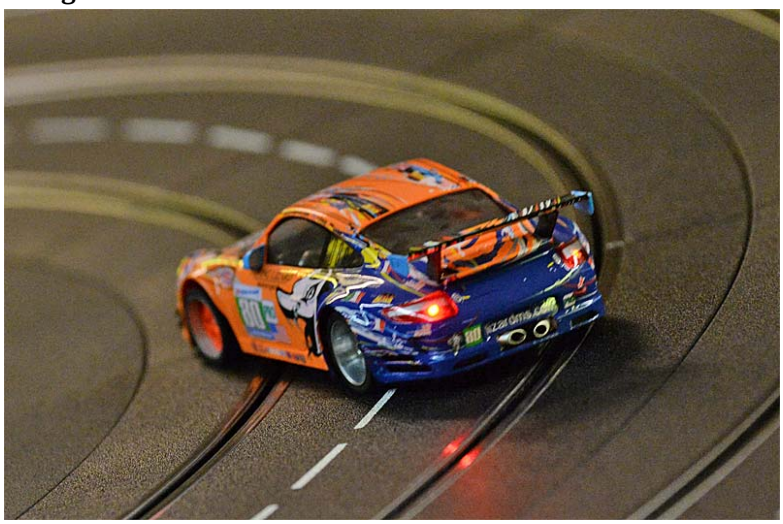
- **Grand Slam gastiert erstmals bei Slotracing & Tabletop . . .**
- **zweiter Grand Slam mit 13 Teams . . .**
- **Grip Level erwartungsgemäß stabil und nicht zu hoch . . .**
- **vergleichsweise ruhige Rennen – Speed, Konstanz und Abflugrate definieren Platzierungen . . .**
- **in beiden Wertungsläufen jeweils „Plastikquäler“ vor „Frührentner“ und „Scuderia Hotslot“ – lediglich die Abstände variieren . . .**
- **Amateurwertung dito doppelt für „Curve Scratchers“ . . .**
- **nächster Halt: Schwerte!**

„Enge Kiste“ in voller Fahrt beim Training zum zweiten Grand Slam – da wird nicht gezuckt oder gar zurückgezogen!☺☺

Preliminaries

Aufgrund der eher übersichtlichen Anzahl an Teams war das Training am Freitag recht beschaulich – und die Wartezeiten auf den Einsatz vergleichsweise kurz . . .

Insgesamt fanden sich bis zum Abend 23 Fahrer aus 12 Teams ein – nur „Powerslider“ waren überhaupt nicht vertreten; Arbeit geht halt vor!!



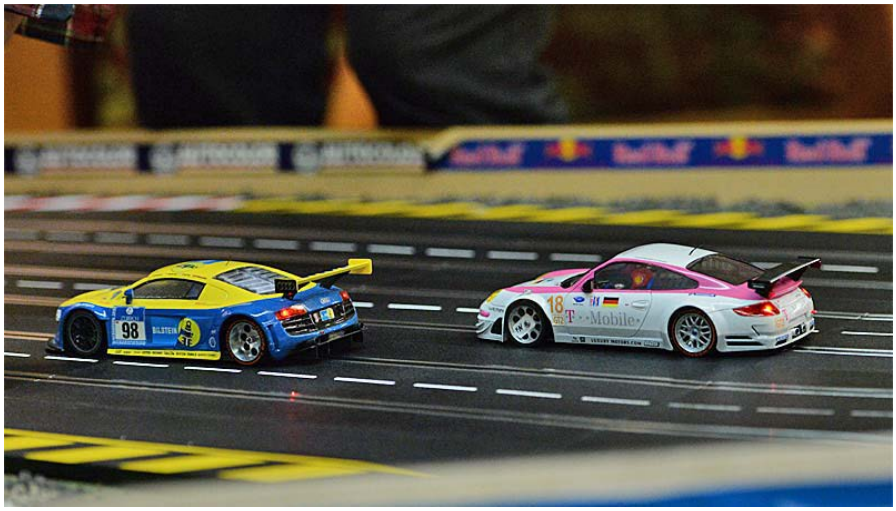
Die „Plastikquäler“ (dito im Training) auf der Suche nach der passenden Linie . . .

Adresse

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.plastikmodellcenter.de

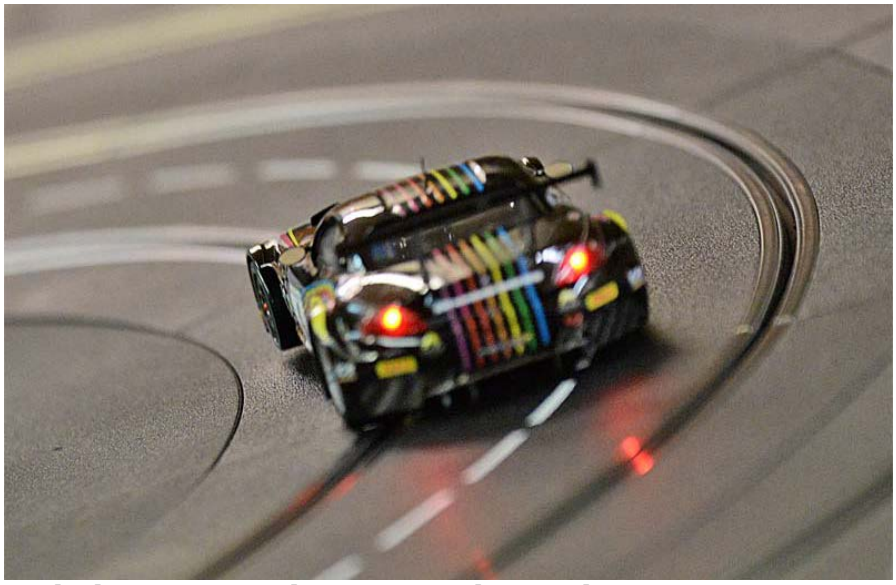
Strecken
4-spurig, Carrera, ca. ??,?m lang
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang



Sowohl „Long Tall“ als auch „Frührentner“ testeten im Training auch andere schicke Bodyvarianten . . .

Die Bahnreinigung erfolgte wie immer in KaLi flott und unkompliziert. Anschließend ging’s daran, den erforderlichen gleichmäßigen Grip auf die Strecke zu bringen. Dies war anfangs schwierig, da etliche Teams erst vergleichsweise spät aufschlugen. Ergo war für viele „Nachtschicht“ angesagt – auch kein Problem . . .

Wobei man in Sachen Grand Slam auch schon ‘mal deutlich länger „getagt“ hat. Dem vernehmen nach verschwand selbst „InVo“ bereits kurz nach Mitternacht in seinem Bulli – Verfall der Sitten und Gebräuche also!?☺☺



Auch der neue „Hotslot“ Z4 GT3 kam nicht zum Einsatz – die gezeigte Show stimmte aber schon mal!☺☺

Der Grip stellte sich vergleichsweise rasch ein, auch wenn die Beteiligung am frühen Abend ausbaufähig war. Zweifelte ein namhafter Racer am frühen Abend noch daran, dass man unter 9.0s fahren könne, gingen die Zeiten zügig in den Keller und hohe 8er Zeiten gehörten für viele Teams rasch zum guten Ton. Im Rennen konnten die absoluten Spitzenteams dann 8.6er Zeiten in (kurzen) Reihen fahren und die Bestzeit wies eine „8.5“ auf!

Quersteher sorgten im Training bisweilen für „Staus“ . . .

Dennoch blieb’s allzeit leicht rutschig – etliche Teams beklagten das gesamte Wochenende sogar „zu wenig Grip“ – wobei das einerseits Klagen auf hohem Niveau war und andererseits das dauerhaft leicht rutschige Niveau für einen vergleichsweise ruhigen Rennbetrieb sorgen sollte . . .

Das Training am Samstagmorgen währte noch einmal gut zwei Stunden. Der Grip benötigte einige Zeit, bis er wieder auf dem Level des Abends war – dann sollte er aber den Tag über relativ konstant zur Verfügung stehen!☺
Wie üblich im Grand Slam lagen die Spitzenzeiten der Teams eng beisammen. Das Rennen würde wohl (dito wie immer) über die Konstanz in den Zeiten sowie über die Abflugrate entschieden werden . . .

Eine Kurve – zwei Varianten . . .

…spektakulär ist's allemal, was die mitfavorisierten „Frührentner" in Turn 2 so boten . . .

Der Abschnitt neue Teams/ Fahrer/ Fahrzeuge kann getrost entfallen. Vielmehr geht der Gruß an den arbeitenden bzw. gesundheitlich angeschlagenen Teil der Bevölkerung!!

Favoriten im Vorfeld waren nicht wirklich auszumachen. Klar – die Folks von „Plastikquäler" und „PQ-Frührentner" sind immer für einen Sieg gut. Gesucht wurde aber die „dritte Kraft" aus Reihen der K2- und K3-Teams. Sicherlich hatten „Scuderia Hotslot" beim partiellen Heimspiel gute Chancen, die nach dem ersten Grand Slam bereits gute Ausgangssituation weiter auszubauen. Mit vehementer Gegenwehr anderer Teams war aber zu rechnen . . .

Ob Marco am Freitag schon wusste, wie der Samstag für „Frührentner" laufen würde!?☺

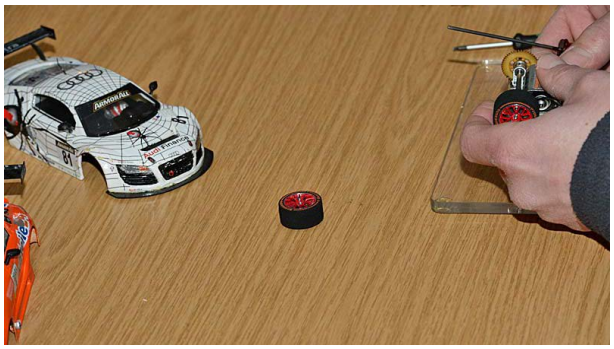
„ZuSpät" waren in 2012 und 2013 „Dritte Kraft" – wie schaut's heuer aus, Ralf!?!?☺

„MMR" als Titelträger der Amateurwertung 2013 mit dem mit Abstand besten Team Outfit . . .

Die Materialausgabe für die Bison „homologated" Motoren und die ProComp-3 Pneus setzte Samstagfrüh irgendwann zwischen Zehn und halb Elf auf – Eile war nun wirklich nicht geboten . . .
Das vierminütige Einrollen ergab eine Reklamation in Sachen Motor, wobei nicht wirklich klar wurde, ob der Wechsel tatsächlich etwas geändert hatte . . .

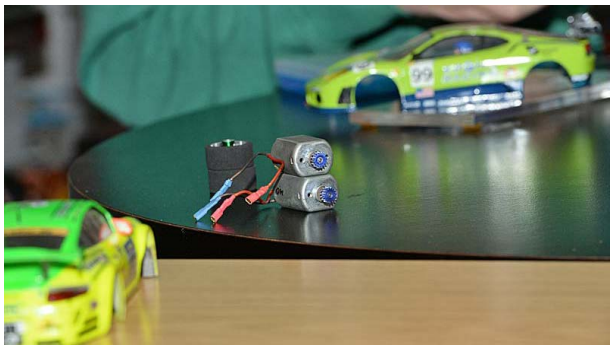
Die technische Abnahme verlief überwiegend problemlos und somit rasch. Wobei irgendwas bzw. irgendwer geht immer schief – ein Team war arg spät dran, sodass der Zeitplan letztlich um 10 Minuten verpasst wurde . . .
Premiere: Strafen aufgrund nicht eingehaltener Messwerte gab's (erstmalig seit deren Einführung) keine!!

Motor 'rein – ein Tröpfchen Öl kann nicht schaden!



Räder drauf, aber Felgeneinsätze nicht vergessen! Beide Räder bitte, Chris!☺☺

Alles fest?? Jetzt wissen wir, warum der Grand Slam als Teamrennen konzipiert ist!☺☺



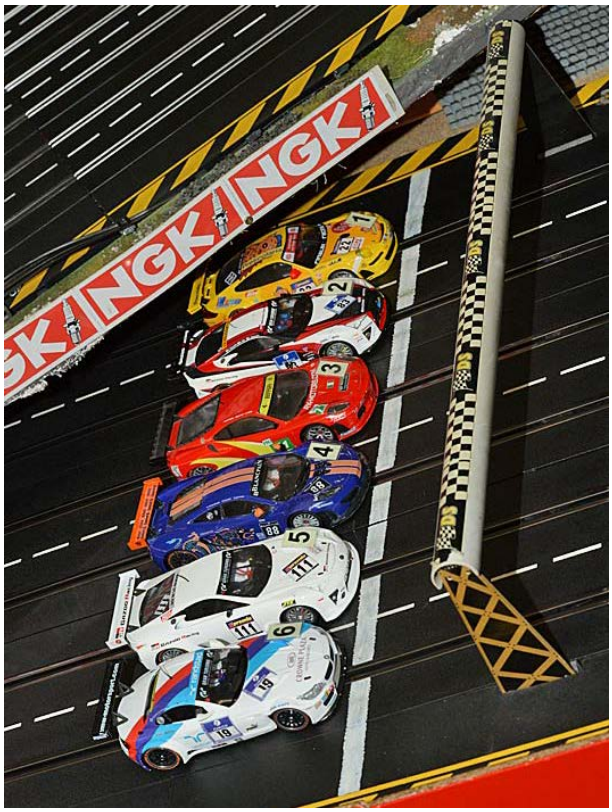
Irgendwas bleibt immer übrig – solange es nur Räder und Motoren sind ist's aber ok!☺☺

Letzter Check, damit's zur technischen Abnahme keine Strafen hagelt!

Zumindest die Bodenfreiheit stimmt JanS hoffnungsfroh!

Das Einrollen dient als Funktionstest und zugleich dem Einfahren der jeweils neuen Kompletträder . . .
Was hier nach Porsche / Ferrari Cup ausschaut, ist schierer Zufall – für Artenvielfalt sorgen dann die anderen Ausgabegruppen . . .

Das Qualirennen über 6*1 Minute Fahrzeit netto regelte die Startaufstellungen für die beiden Wertungsläufe. Für die Teams wurde der Wettbewerb erst transparent, als die letzte Minute gefahren wurde. Bis dahin war die Anspannung naturgemäß hoch und Abflüge absolut unerwünscht – und es verlief nicht immer alles wunschgemäß . . . ☺☺



Startaufstellung zum ersten Qualirace – die nervliche Anspannung ist hoch . . .

Die Fahrer in einer der vielen Umsetzpausen – doch keine Anspannung!?

Anspannung allemal bei den gerade einmal aussetzenden Teamkollegen!☺
(hier der Aushilfs-Michael der „Scratcher“)

Wer nicht Quali fährt, setzt ein – und grinst sich einen . . . aber nicht lange, in ca. 10 Minuten sind auch die „Heads“ dran!☺☺

Ein paar Cars aus dem zweiten Qualirace – alle scheinen nicht auf’s Foto zu passen . . .

1. Wertungslauf

Bei vollem Tages- bzw. Kunstlicht ging’s an 19 Volt für eine Fahrzeit von 6*15 Minuten netto ab 12:40 Uhr wie folgt auf die 44m-Piste in Lintfort:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K1 Porsche 911 GT3 R	19,95
2.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	19,85
3.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	19,34
4.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	19,25
5.	Long Tall Men	K3 Ferrari 430 GT2	19,08
6.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	19,05
7.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	19,05
8.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	19,04
9.	INTO Racing	K4 Lexus LFA VLN	19,04
10.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	18,89
11.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	18,75
12.	Curve Scratchers	K6 Mercedes SLS GT3	18,73
13.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	18,68

Die Cars der ersten Startgruppe . . .

Fast alle Fahrer dazu . . .

Die **erste Startgruppe** umfasste die sieben langsameren Teams aus dem Qualirennen und sah „Slotdriver“ als hohe Favoriten. Die LFA Treter füllten diese Rolle voll aus, ließen nichts anbrennen und distanzierten die zweitplatzierten „Curve Scratchers“ um gut 5 Runden. 591,05 Runden waren somit „hoch“ für die zweite Startgruppe . . .

Besagte „Curve Scratchers“ vertrauten erneut dem guten Stern auf Deutschlands Straßen und trieben den SLS GT3 sehr rund um den Kurs. Am Ende kamen 2,5 Runden Vorsprung auf die P3 zusammen, was für Grand Slam Maßstäbe recht deutlich ist! Fahrer Nr.1 war übrigens Michael Leroch, der nach dem Rennen zügig anderen Aufgaben zustrebte und den Regler für den zweiten Wertungslauf an den Stammfahrer Michael „Kimi“ Hüßelmann übergab, der bis dahin sein Tagespensum an Arbeit auch erledigt hatte und sich dem Hobby zu widmen vermochte . . .

Zwischen „NoGo“ (Ferrari 430 GT2) und „Sleepyheads“ (Audi R8 LMS GT3) lagen nach fünf Spuren vielleicht 250cm Distanz. Für „NoGo“ musste Remo die langsam(st)e Spur 6 absolvieren – Johannes ging für die „Heads“ auf der nur unwesentlich schnelleren Fünf an den Start. Das Duell blieb die ersten fünf Minuten offen, Remo vermochten den Vorsprung sogar leicht auszubauen. Das zweite Drittel gehörte dann Johannes, der vorbei ziehen konnte. Und das Schlussdrittel sah einen wieder aufkommenden Remo. Schließlich ging’s 583,33 zu 583,32 Runden für die „Heads“ aus – ein Remis wäre nach dieser spannenden Vorstellung sicherlich auch ok gewesen!☺

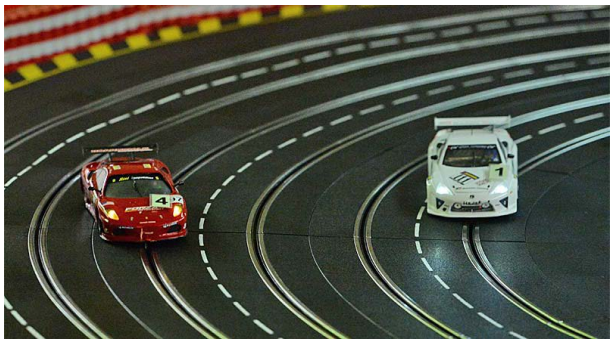
Erste Startgruppe – erste Kurve: „INTO Racing“ gleich in trouble . . .

Für die folgenden drei Teams „B&R Gentlemen“ (Ferrari 430 GT2), „INTO Racing“ (Lexus LFA VLN) und „MMR-Slotracing“ (Corvette C6 ZR1 GT2) gab’s diese

Hochspannung leider nicht zu verzeichnen. Mit Abständen von ca. 6 bis 7 Runden bezog man die Positionen 5, 6 und 7 in dieser Startgruppe. Über alles haderte man durchweg mit der Leistung der Fahrzeuge und teilweise auch mit der der Piloten. Der Kurs in Kamp-Lintfort erfordert ein eher rundes Fahren, um wirklich schnellen Zeiten zu realisieren – speziell in der ersten Startgruppe war teilweise ein „Überfahren“ festzustellen, was sowohl die Rundenzeiten beeinträchtigte als auch die Abflugrate ansteigen ließ. Wobei insgesamt ein vergleichsweise ruhiger Rennverlauf zu diagnostizieren war!!

Die Cars der zweiten Startgruppe . . .

Der Höhenflug von „INTO“ sollte allerdings nicht von Dauer sein!☺☺


In der Anfangsphase teilten sich „NoGo“ (links) und „Slotdriver“ die Führungsarbeit . . .

Zwölf Spuren – da sehen nur zwei F430 GT2 (von „B&R“ und „NoGo“) richtig verloren aus!

„Men at work“ – die Startfahrer dieser Gruppe bei der konzentrierten Arbeit . . .

Die **zweite Startgruppe** lebte vom Dreikampf der beiden Porsche 911 GT3 R Crews „Plastikquäler“ und „PQ-Frührentner“ sowie der Audi R8 LMS GT3 Piloten der „Scuderia Hotslot“. Lange Zeit sah’s so aus, als würde man bis zum Schluss auf enger Tuchfühlung bleiben können. Die „Frührentner“ gingen auf den schnelleren Spuren zwar erst einmal in Führung, ließen im Mitteldrittel aber auf den langsamen Spuren Federn, was zusammen mit der etwas geringeren Konstanz in den Rundenzeiten am Ende doch deutliche 2,67 Runden Rückstand auf „Plastikquäler“ ergab. „Hotslot“ folgten „Frührentner“ wie ein Schatten, aber halt immer ein wenig zurück. Am Ende waren’s nur 2,58 Runden als Delta – Chapeau!!

Diese drei Teams absolvierten jeweils mehr als 600 Runden (606,30 / 603,63 / 601,05) – da konnten die restlichen drei Teams der schnelleren Startgruppe bei weitem nicht mithalten. Das Delta war teilweise riesig . . .

Am besten lösten noch „ZuSpätBremser“ ihre Aufgabe. Mit 594,23 Runden sicherte man sich P4 in der Gruppe und der Wertung für den ersten Durchgang. Speziell die holprige Spur 5

mochte der BMW Z4 GT3 nicht wirklich – aber auch auf den anderen eher langsamen Spuren verlor man den entscheidenden Boden auf „Hotslot“. Am Ende fehlten fast sieben Runden auf’s Treppchen . . .
Deutlich schlimmer erwischte es „Long Tall Men“ (Ferrari 430 GT2) und „Powerslider“ (McLaren MP4 12C). Beide Teams wiesen weder den notwendigen Speed noch die erforderliche Sicherheit auf, um „ZuSpät“ ernsthaft Paroli bieten zu können. „Powerslider“ hatten als einzige Samstagstarter sicherlich einen entscheidenden Nachteil in der Vorbereitung – ferner stimmte den Angaben des Teams zu Folge der „Kräuterpegel“ (in Form von Jägermeister!) nicht, was selbstredend ein gravierender Mangel war!☺☺ So wurde man letztlich auf P11 der Wertung zurück gespült. Und auch den „Long Tall“ Folks erging’s mit P9 – ca. eine Runde hinter „NoGo“ – nicht allzu viel besser . . .

Sehr gesittet in die erste Kurve – nur „Powerslider“ machen ihrem Namen alle Ehre und verpassen den Bremspunkt (oben rechts) . . .

In der Anfangsphase setzen sich „PQ-Frührentner“ leicht ab, „Plastikquäler“ und „Scuderia Hotslot“ folgten . . .

Aber im zweiten Wertungslauf würden die Karten ja neu gemischt!!

Service

Die Servicepause zwischen den Wertungsläufen ist im Grand Slam obligatorisch. Die Teams der ersten Startgruppe absolvieren ihre 15 Minuten bereits, während die zweite Gruppe fährt. Die Teams der zweiten Startgruppe sorgten auch in Lintfort für ein 15-minütiges Break, da es zwei Wechsel zwischen den Gruppen gab – „Powerslider“ und „Long Tall Men“ stiegen ab und mussten die Cars erst frisch machen, bevor’s direkt wieder an den Start ging . . .
Gravierende Schäden waren nach dem ersten Wertungslauf nicht zu beseitigen. Ergo war der Wechsel der Übersetzung die meistdurchgeführte Umbaumaßnahe – interessanterweise sowohl auf kürzer als auch auf länger. Einigkeit unter den Teams schaut also anders aus!☺

2. Wertungslauf

Für den zweiten Durchgang wurde der Raum abgedunkelt. Die Fahrzeit war keine Frage: Natürlich wieder 6*15 Minuten netto!
Da sich die Anforderungen für den Grand Slam in Ka-Li eher durch das konstante Fahren eine saubere Linie definierten als durch den intensiven Kampf mit den Ecken, sollte das Fahren in der Dunkelheit eine weitere Herausforderung bieten. Denn das Regeln des Fahrzeugs in den Kurven ist arg schwierig, wenn man die Fahrzeugbewegungen nicht wahrnimmt!☺☺
Erschwerend nimmt die Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Grand Slam im zweiten Umlauf weiter zu. Die Räder sind bestens eingelaufen und der Fahrzeugschwerpunkt nimmt aufgrund der leicht kleineren Räder ab – ferner sollten sich auch die Fahrer besser auf die Strecke und ihre Besonderheiten „eingeschossen“ haben!?☺☺

Die Startaufstellung sah durchaus anders als im ersten Wertungslauf aus – „Long Tall“ und „Powerslider“ stiegen in die erste Gruppe ab; als Ausgleich ging’s für „“Sleepyheads“ und „Slotdriver“ in die Spätschicht:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	19,70
2.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	19,70
3.	PQ Frührentner	K1 Porsche 911 GT3 R	19,66
4.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	19,52
5.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	19,46
6.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	19,35
7.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	19,32
8.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	19,28
9.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	19,05
10.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	19,01
11.	Curve Scratchers	K6 Mercedes SLS GT3	18,57
12.	INTO Racing	K4 Lexus LFA VLN	18,55
13.	Long Tall Men	K3 Ferrari 430 GT2	17,93

Die erste Startgruppe für den zweiten Wertungslauf . . .

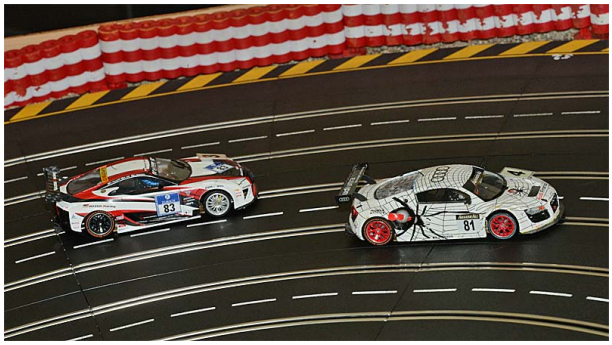
Die **erste Startgruppe** bot durchaus mehr Spannung als im ersten Wertungslauf. Zwar vermochten „Curve Scratchers“ trotz geänderter Fahrerbesetzung die Gruppe erneut (deutlich) zu gewinnen; dahinter ging’s aber vehement zur Sache.

Dabei stand erneut „NoGo“ im Brennpunkt; nur ging’s dieses Mal gegen „Long Tall Men“, die vor der Schlussspur beinahe eine Runde zurück lagen. „NoGo“ hatte die Spur 4 vor der Brust – „Long Tall“ die Fünf. Erstere trödelten zu Beginn ein wenig ‘rum – laut Remo ging’s einfach nicht schneller voran. „Long Tall“ kam vehement auf. Dann legte NoGo“ nach und machten es richtig spannend. Ohne Fahrfehler ging’s schließlich für „NoGo“ 586,53 zu 586,55 Runden aus – erneut wurde man unglücklich um Kleinigkeiten geschlagen . . .

Gut 3,5 Runden dahinter gingen „B&R Gentlemen“ und „INTO Racing“ nicht weniger engagiert zur Sache. Zwar war die Fehlerrate bisweilen höher – das Ergebnis aber nicht weniger eng. 583,05 zu 583,05 ergaben letztlich ein sauberes Remis . . .

„Powerslider“ legten im zweiten Durchgang zwar deutlich an Runden zu, vermochten aber erneut den Kampfgruppen davor dennoch nicht ganz zu folgen. 2,5 Runden fehlten am Ende zur P5 der Gruppe – das war kaum ein Unterschied zum ersten Wertungslauf . . .

Auch „MMR-Slotracing“ steigerten sich deutlich und zwar sogar um nahezu 10 Runden! Am Ergebnis änderte das aber nichts – es blieb nur die rote Laterne . . .



Der schicke LFA von „INTO“ einmal korrekt fotografiert . . .

Die „MMR“ Corvette nimmt vehement Maß für die nachfolgende lange Gerade . . .

Die zweite Startgruppe – jetzt mit "Sleepyheads" (unten) und "Slotdriver" (oben) . . .

Die **zweite Startgruppe** gab ein Spiegelbild des ersten Wertungslaufs ab. „Plastikquäler" vor „PQ-Frürentner" vor „"Scuderia Hotslot" lautete der Zieleinlauf. Nur waren die „PQ" deutlicher vorn (5 Runden) – und „Hotslot" saßen „"Frührentner" dichter im Pelz. Letztere hatten untypischerweise den 911er in der Servicepause nicht bzw. nur kaum weiter entwickeln können. Die latente Spur-5/6-Schwäche hatte man jedenfalls nicht abstellen können. Damit wurde es arg eng und man hielt sich nur ca. eine Runde vor den Folks von „Hotslot", die erneut sehr rund und flüssig ihre Meter machten . . .

„Slotdriver" schafften schließlich als viertes Team die 600 Runden Marke (602,56 Runden), wenn auch etwa 5 Runden hinter „Hotslot" zurück liegend. Wobei 10 Runden Sicherheitsabstand nach hinten belegten, welch gelungener Job den zwei Nordwaldenern in ihrem erst dritten Grand Slam auf bis dahin unbekanntem Geläuf gelungen ist!!

„ZuSpätBremser" büßten nicht nur die P4 aus dem ersten Durchgang gegen „Driver" ein, technische Probleme auf der ungeliebten Spur 5 warfen die beiden immer Gutfrisierten sogar noch ca. 1,5 Runden hinter „Curve Scratchers" zurück!☹☹

Aber immerhin blieb man noch eine knappe halbe Runde vor den stark aufkommenden „Sleepyheads", die somit auf P7 im zweiten Durchgang durch's Ziel gingen . . .

„Frührentner" (links) und „Hotslot" das gesamte Rennen dichtauf . . .

„Slotdriver" kommen mit dem LFA dito über 600 Runden weit!

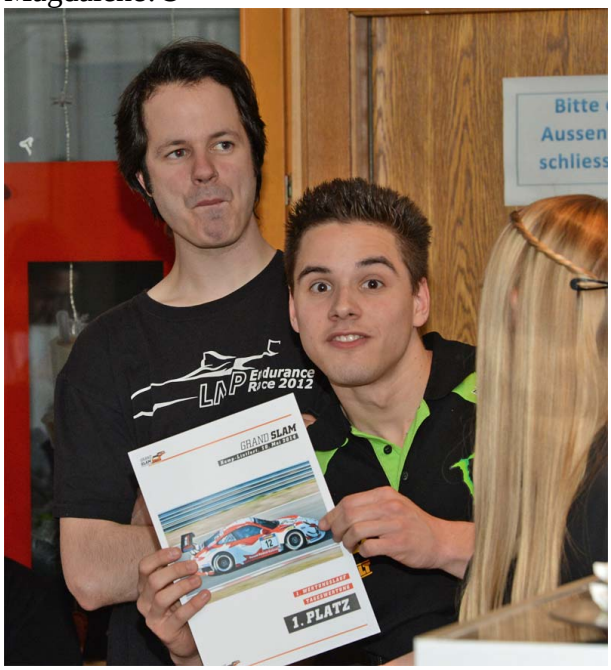
„ZuSpät" werden auf Spur 5 durch die Fahrzeugtechnik ausgebremst . . .

Fazit: Die Zeitnahme bescherte den Verantwortlichen im Verlauf des Tages einige graue Haare, da nach Terrorphase bisweilen Fahrzeuge „unerkannt" unter der Lichtschranke durchrollten. Aber auch dieses Phänomen konnte durch intensives Studium der Logs kompensiert werden – special thanks in diesem Zusammenhang an „Dr.Bepfe"!! Völlig überflüssig im Kontext waren aber etliche Reaktionen der Teilnehmer, die schließlich meinten, nach jedem eigenen Fahrfehler fehlende Run-

den reklamieren zu müssen. Dieselbe Sensibilität und Aufmerksamkeit wünscht man sich in vielerlei anderer Hinsicht – nur bleibt diese da leider oft gänzlich aus . . .
Der Grip blieb über beide Tage leicht „slippy“, sodass das gefürchtete Geradeausfahren quasi völlig ausblieb. Die vielen und langen Kurven erforderten vielmehr ein sauberes Regeln – für viele Grand Slam Piloten eine völlig neue Herausforderung! Damit passt der schneller Kurs von Slotracing & Tabletop prima ins vielfältige Grand Slam Portfolio . . .
Ebenfalls prima war, dass „PQ-Frührentner“ nach sechs Wertungslaufsiegen in Folge endlich einmal der Schneid abgekauft wurde! Somit bleibt für die laufende Saison nur noch zu hoffen, dass sich (wie in den Vorjahren) auch einmal ein nicht-K0-Team in die Siegerliste eintragen wird!☺

Ziellinie

Die Nachkontrolle der 13 Boliden war anschließend rasch erledigt. „Hängen geblieben“ ist niemand – also Motoren ausbauen und ab zur Siegerehrung!
Diese war wie üblich spaßig, aber ausreichend kurz – vor allem, weil die meisten Teams arg wortkarg unterwegs waren!☺ Ergo vermochten alle „Willigen“, noch vor Mitternacht das heimische Bett zu erreichen. Und die „Unwilligen“ schwätzten halt noch ein bisschen mit Magdalene!☺



Die Doppel-Sieger gut drauf . . .

Das Tippspiel will die erzielten Runden des eigenen Teams in Quali und beiden Wertungsläufen vorhergesagt sehen. Logisch war das in Lintfort aufgrund fehlender Erfahrungswerte etwas schwieriger! Am besten bekamen’s schließlich „Curve Scratchers“ hin . . .

Zumindest der „ZuSpät“-Frank sorgte für Stimmung!

Der Dank gebührt Magdalene für die perfekte Rundum-Betreuung von Freitagnachmittag bis Samstagnacht! Und natürlich auch ihrer engagierten Helferin vom Samstag Lisa!!
Dito ein „Bedankt“ an die Folks, die direkt bei der Rennorganisation mitanpackten – angefangen vom Aufbauen und Bahnputzen über die technische Abnahme bis hin zur Zeitnahme, die in KaLi traditionell aus der Serie besetzt wird!

Die Gastgeberin . . .

Preview

Das Schlussbild zum Grand Slam in Lintfort . . .

Weiter geht's mit dem dritten Grand Slam bei den Carrera Freunden Schwerte.

Traditionell werden allerdings erst einmal die Sommerferien in NRW abgeritten. Das Datum zum Vormerken:

22. und 23. August 2014

Separate Test- und Einstellfahrten wird's vor dem dritten Grand Slam allerdings nicht geben!! Die Clubabende der Kollegen (speziell Dienstags) sollten zur Vorbereitung ausreichen . . .

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Grand Slam

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Terminee	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ③ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
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 (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .