WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 747 -

8. November 2021

Editorial.....

Moin Folks . . . die Pandemie nimmt auch in NRW so langsam wieder bedenkliche Formen an. Am zurückliegenden Wochenende fuhr der SLP-Cup noch den 4. Lauf aus. Man traf sich dazu auf der schnellen Holzbahn im Raceway Park in Siegburg . . .

Wie's in den kommenden Wochen mit dem westlichen Slotracing weitergehen wird, bleibt abzuwarten. Am Wochenende 19./20.11. plant die LMP Pro den zweiten Lauf im Raceway Park Siegburg und auch die DTSW will dann ihr zweites Teamrennen bei Slotracing Mülheim/Ruhr bestreiten . . .

Die Ausgabe 747 der WWW berichtet vom ersten Historic Grand Prix auf dem Race Track Niederberg in Heiligenhaus. Ferner vom NASCAR Winston Cup beim SRC Mündelheim in Duisburg sowie vom SLP-Cup im Raceway Park in Siegburg . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Historic Grand Prix
  am 1. November 2021 in Heiligenhaus
- NASCAR Winston Cup
  4. Lauf am 30. Oktober 2021 in Mündelheim
- SLPCUP
  4. Lauf am 6. November 2021 in Siegburg
- koln CUP I
  3. Lauf am 6. November 2021 in Siegburg
- News aus den Serien
  Saison 2021/22

Historic Grand Prix

am 1. November 2021 in Heiligenhaus

Zweite Startgruppe der CFD Klasse 2

geschrieben von ###

Auf der Holzbahn des SRC Niederberg in Heiligenhaus finden immer wieder interessante themenbezogene Veranstaltungen – wie z.B. die Targa Florio – statt.

In dieses Konzept passte hervorragend die Idee zu einem Historic Grand Prix mit Formelrennwagen unterschiedlichster Epochen. Denn vereinzelt werden bestimmte Formel-Klassen in Clubs gefahren. NRW-weit ist beispielsweise die Classic Formula Days (CFD) bekannt, die in zwei Klassen ausgetragen wird.

Die Holzbahn in Heiligenhaus liefert für die historischen Formel-Fahrzeuge aus verschie-

denen Epochen jedenfalls eine wunderschöne Kulisse.

Boxenkulisse auf dem Racetrack Niederberg

Der SRC Niederberg öffnete seine Pforten bereits Freitagabend vor dem Rennen, um interessierten Fahrern eine Trainingsmöglichkeit zu bieten. Die überschaubare Zahl der Fahrer ließ einen geselligen Abend zu und bot darüber hinaus auch Gelegenheit zu vertieften individuellen Gesprächen.

Das Angebot des SRC war umso interessanter, als es um die CFD bedingt durch die Pandemiesituation ruhig geworden war. Zum Rennen am Montag traten dann immerhin je nach Klasse 12 bis14 Fahrer an, sodass sich auf der 6-spurigen Bahn jeweils zwei Startgruppen einrichten ließen. Ein langer Renntag war daher zu erwarten.

Klassen

Die Technik der Formelwagen in den unterschiedlichen Klassen ist leicht unterschiedlich, was der ein oder andere Fahrer leider in der Endwertung bitter zu spüren bekam. Um lange Abnahmeprozeduren zu vermeiden, waren die drei Erstplatzierten jeder Klasse nach Abschluss des Rennens einer Abnahme zu unterziehen.
Die Beanstandungen wurden mit fünf Strafrunden belegt und stießen den ein oder anderen dann doch noch vom Podium.

Insgesamt waren folgende Klassen vorgesehen:

- Pre War: Vorkriegsrennwagen bis 1939
- Pre 59: Formelrennwagen mit Frontmotor vor 1959
- Formelrennwagen ohne Flügel 1960 bis 1968 (CFD Klasse 1)
- Formelrennwagen mit Flügel 1968 bis 1976 (CFD Klasse 2)

In allen Klassen werden die 13D-Fox-Motoren eingesetzt. Das Mindestgewicht beträgt jeweils 125g. Die wesentlichen Unterschiede der Fahrzeugtechnik sind schnell erklärt.

Die Klassen **Pre War und Pre‘59** sind gekennzeichnet durch 3mm Bodenfreiheit sowie die Verwendung von max. 8mm breiten PU-Reifen an den Hinterrädern bei einem Mindestdurchmesser von 27,5mm. Diese Radgrößen passen maßstäblich gut zu diesen Klassen. Allerdings ist der Schwerpunkt insgesamt etwas hoch, was bei der Fahrweise zu berücksichtigen ist. Außerdem ist ein Karo-Wackel hier zulässig, was aber auf der Holzbahn nicht im gleichen Maße wie auf der Plastikschiene von Bedeutung ist.

Die **Klassen der CFD** hingegen werden mit Moosgummireifen bestritten, die 13mm (Klasse 1) bzw. 16mm (Klasse 2) breit sein dürfen. Die Karosserie ist hier fest zu verschrauben. Dank an den Club, dass der Mischbetrieb zugelassen war, was erfahrungsgemäß keine Selbstverständlichkeit ist.

Rennen

Der Renntag war vom Club hervorragend organisiert und es entwickelten sich interessante Rennen. Der Rennmodus verlangte auch taktisches Fahren, da es beim Deslotten eine 3-Sekunden Zeitstrafe gab, die dann nach Start-Ziel Durchgang durch Stromabschaltung der entsprechenden Spur „abzusitzen“ war.

Startgruppe 1 der Pre War Klasse

Die **Pre War Klasse** war stark vom Einsatz des Bugatti T35 geprägt. Die bekannte maßstäblich gestaltete Carrera-Karosserie ist ja als Replika-Version gut verfügbar und erlaubt verschiedenste Varianten in den jeweiligen

damals üblichen Nationenfarben. Hier waren die späten Silberpfeile wie der flache Mercedes W 165 aus dem Jahre 1939 klar im Vorteil.

Startgruppe 2 der Pre War Klasse

In der Klasse Pre‘59 dominierten Talbots und Alfas das Starterfeld. Auch hier sind die Bausätze immer noch gut verfügbar. Daneben gingen aber auch Fahrzeuge wie der sehr schön gebaute Ferrari D50 an den Start.

Startgruppe 1 der Pre‘59 Klasse

Bei der Klasse 1 der CFD bot sich dann doch ein eher vielfältigeres Starterfeld. Der Wechsel auf Moosgummireifen war unproblematisch. Die Rundenzeit stiegen aufgrund des besseren Grips allerdings merklich.

Top gebauter Ferrari 312B

Getoppt wurde die Performance in der Klasse 2 der CFD, da die 16mm breiten Hinterräder nochmal deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten zuließen.

Interessant in diesem Zusammenhang die Rundenzahl im Vergleich der Klassen:

- Pre War: 142,87
- Pre‘59: 145,16
- CFD Klasse 1: 154,06
- CFD Klasse 2: 161,15

Die beide Klassen Pre War und Pre‘59 mit 3mm Bodenfreiheit und 8mm schmalen PU-Reifen liegen auf ähnlichem Niveau.

Die Abstände bei den beiden CFD Klassen decken sich ganz gut mit der Werten aus früheren CFD-Veranstaltungen und sind gut erklärbar aufgrund Abweichungen bei Bodenfreiheit und Reifenbreite.

Die Sieger im Einzelnen:

- Pre War: Ralph S.
- Pre‘59: Frank B.
- CFD Klasse 1: Rainer H.
- CFD Klasse 2: Rainer H.

Rainer H. war dann auch in der Gesamtwertung aller Klassen der Sieger des ersten Historic Grand Prix.

Herzlicher Glückwunsch!

Startgruppe 1 der CFD Klasse 1

Startgruppe 2 der CFD Klasse 1

Startgruppe 2 der CFD Klasse 2

Tyrell 003

Zum Ausklang gab es dann die herbeigesehnte Siegerehrung. Ein interessanter, aber auch anstrengender Renntag neigte sich dem Ende. Eine Veranstaltung, die sicherlich eine Wiederholung verdient hat.

Für das nächste Jahr liegen bereits Vorschläge zu zwei Veranstaltungen im gleichen Format für Frühjahr und Herbst auf dem Tisch.

NASCAR Winston Cup

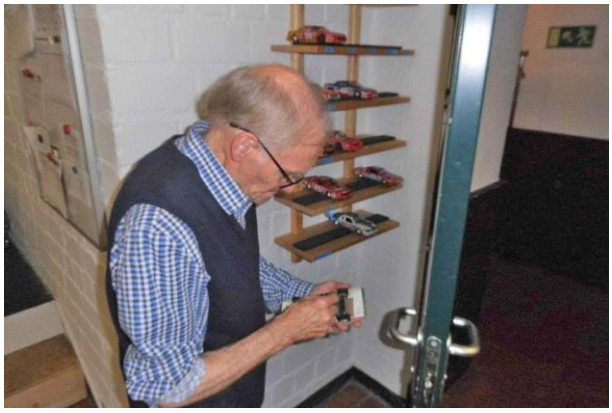
4. Lauf am 30. Oktober 2021 in Mündelheim

geschrieben von Manfred Stork

90er Pontiac, 83er Buick und 92er Pontiac

Der Termin für das Winston Cup Rennen in Mündelheim stand von Beginn des Jahres an im Kalender. Aber in der ersten Jahreshälfte ging im westlichen Slotracing erstmal gar nichts. Alle Termine mussten abgesagt werden – und erst im Juli konnten wir vorsichtig die ersten Rennen in Angriff nehmen.

Vier Renntermine konnten wir anschließend wahrnehmen und Mündelheim war damit das fünfte NASCAR- Rennen des Jahres.



Kontrolle im Parc Fermé

Nach der Einladung gingen die ersten Nennungen flott ein, aber es blieb bei 10 Anmeldungen. Ohne den Trainings-Freitag mussten wir den Samstag-Morgen abwarten, wer dann noch von den Heim-Cracks zum Rennen antreten würde. Wir kamen schließlich auf 13 Teilnehmer, was auf der 4-spurigen Bahn eine 5er- und zwei 4er-Gruppen bedeutet.

Auch aus Melle hatten wir wieder einen Vertreter am Start: Thorsten hatte sich allein auf den Weg gemacht, um in Mündelheim an den Start zu gehen. Alle Achtung!

Am Mittwoch vor dem Renntag hatten die Mündelheimer die Bahn nach dem Club-Training gründlich gereinigt.

Als am Samstag die ersten Runden gedreht wurden, war es ziemlich glatt. Dass am Freitag vorher kein Trainingstag eingerichtet wurde, merkte man deutlich. Die Rundenzeiten wurden nur mühsam besser.

Aber alle beteiligten sich beim Training, sodass der Grip vor dem Start gut war. Und diese Haftung blieb dann konstant während des ganzen Renntages.

Spurwechsel – Bernhard zünftig gekleidet!

Racing Heat 1

Die **erste Gruppe** legten wir als 5er Gruppe fest. Da startete auf der Bahn 1 Bernhardt Kirchartz, neben ihm Frieder Lenz, dann Manfred Walter und auf Bahn 4 Jürgen Ko. Werner musste zuerst aussetzen.

Bei Bernhard, Frieder und MW entwickelte sich ein spannender Kampf um die Platzierungen, mehrmals wechselte die Führung. Da konnte Jürgen als Bahn-Neuling nicht mithalten.

Als dann Werner auf der zweiten Spur das Rennen aufnahm, drehte er so richtig auf und

ließ den andern keine Chance. Er zog sauber seine Bahn und man merkte, dass er die Mündelheimer Bahn kennt und sein Auto gut vorbereitet hatte.
Am Ende blieb Bernhardt vor Frieder und MW, während Jürgen weit zurückfiel.

1984er Pontiac Grand Prix von Jürgen

In der **zweiten Startgruppe** waren die Mündelheimer Fire-Cracker am Start. Nämlich auf Bahn 1 Oliver, auf der Bahn 2 Volker Schulte und auf Bahn 3 Andreas Thierfelder alias ATH. Die Gruppe wurde ergänzt durch Thorsten Grau auf Bahn 4.
Gleich in der ersten Runde gab's eine leichte Berührung in der Gruppe, und Oliver musste dran glauben. Er düste hinter den anderen her und versuchte, wieder Anschluss zu gewinnen. Das gelang ihm auch – und auf der dritten Spur war er auf Schlagdistanz an den führenden ATH herangerückt.
Volker versuchte derweil, an den beiden dran zu bleiben. Jedoch zogen ihm die beiden Bahn-Cracks unentwegt auf und davon.
Thorsten seinerseits konnte die Bahn so schnell nicht umrunden und musste sich geschlagen geben.
Auf der letzten Spur konnte Oliver dann die Führung übernehmen und sie bis zuletzt mit vier TM Vorsprung verteidigen.
Das war Slot Racing vom Feinsten, was die Jungs gezeigt haben!

Ein konzentrierter Rennleiter

In der **dritten Gruppe** startete dann der Berichterstatter auf der Bahn 1, daneben Peter Recker und Michael Moes – und auf Bahn 4 schließlich Volker Nühlen.
Dieser konnte sich rasant an die Spitze des Feldes setzen und eine schnelle Pace angehen. Da konnten die anderen in der Gruppe nicht gegen ankommen.
Der Autor dieser Zeilen erwischte sogar ein Rennen zum Vergessen. Gleich zu Anfang wurde ihm die Bahn 1 zum Verhängnis. Einmal mit dem Bremspunkt unter der Brücke, zum anderen in der Schikane der Bahn 1.
Der andere Volker indessen war sehr modern unterwegs, denn er teilte sich die schnellste Runde des Tages mit ATH und fuhr auch 8,96 Sekunden.
Michael konnte sich von Peter absetzen und belegte die P2 in der Gruppe, während der Berichterstatter nicht so richtig ins Rennen kam und weiter Fehler machte.
Peter belegte P3 in der Gruppe und blieb eine gute halbe Runde vor dem Autor.

Und die „Reserve Rennleitung“

Ergebnis Heat 1

1. Oliver Stork	131,23	Runden
2. Andreas Thierfelder	131,19	"
3. Volker Nühlen	129,23	"
4. Volker Schulte	129,13	"
5. Michael Moes	126,52	"
6. Werner Schilling	125,16	"
7. Peter Recker	124,74	"
8. Manfred Stork	124,14	"
9. Thorsten Grau	122,76	"
10. Bernhard Kirchartz	122,53	"

Blick auf die Ergebnisse

Heat 2

Nach der Neugruppierung für den zweiten Durchgang blieb die 5er Gruppe fast komplett erhalten. Nur Werner rutschte eine Gruppe hoch und Thorsten wurde in diese Gruppe eingeteilt.
Bis auf Jürgen Ko waren die anderen Racer dicht beisammen – und es entwickelte sich ein spannender Schlagabtausch.
Dabei konnte sich Thorsten leicht absetzen. Bernhard setzte alles daran, um an Thorsten dran zu bleiben, aber er musste sich mit P2 in der Gruppe begnügen.
Auch die dahinter liegenden Frieder und MW waren stets dichtauf. Lange war nicht sicher, wer sich durchsetzen konnte. Frieder ging irgendwann die Luft aus – und MW konnte sich einen kleinen Vorsprung herausarbeiten, um Frieder auch im Gesamtergebnis auf P12 zu verweisen.
Für Jürgen Ko gab es weitere 114 Müdelheim-Runden, um die Bahn und seinen Pontiac besser kennenzulernen.

Erste Gruppe in Heat 2

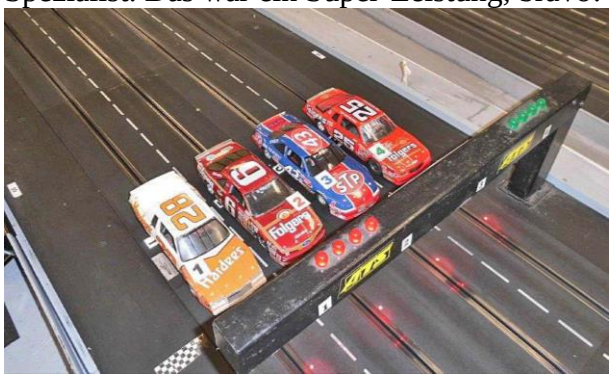
Auch die **zweite Gruppe** absolvierte einen spannenden zweiten Teil des Rennens. Denn alle blieben stets dicht beisammen und die Führung wechselte ständig.

Auch der Autor machte wieder einige Fehler, konnte sich aber schließlich wieder berappeln und eine knappe Führung vor Michael herausfahren.
Werner und Peter konnten ebenfalls gut mitmischen, bei ihnen fehlten am Ende nur ein paar Teilmeter.
Aber dem Autor nutzte die knappe Führung in der Gruppe wenig, er konnte sich in der Gesamtwertung nicht verbessern. Bis jetzt hatte sich eine Verschiebung in der Gesamtwertung nur bei MW ergeben: Er setzte sich vor Frieder auf die Gesamt-P11.

Zweite Gruppe in Heat 2

In der **schnellen Startgruppe** stand Oliver auf Pole – neben ihm ATH und dann die beiden Volker's, mit dem „Bahnbetreiber-Volker“ auf Bahn 4.
Auf der schnellen Spur Zwei konnte ATH gleich die Führung übernehmen, aber die anderen blieben ihm erstmal dicht auf den Fersen.
Oliver hatte derweil augenscheinlich Probleme… sollte er bei der Aufholjagd im ersten Durchgang die Reifen zu arg strapaziert haben?
Jedenfalls machte sich der Nühlen Volker daran, ATH zuzusetzen. Sogar Schulte's Volker kämpfte mit Oliver um die P3 in der Gruppe. Oliver hatte einfach nicht mehr den Speed, um dagegen zu halten.
Vorn entwickelte sich ein spannender Kampf um die Führung in der Gruppe. Bei diesem Kampf geriet Volker N. auf der letzten Spur

einmal aus der Bahn und rollte ins Niemandsland. Seine Reifen wurden vor dem Einsetzen mit feuchtem Daumen gereinigt. Bei der Wiederaufnahme des Rennens fehlte dennoch ein bisschen Speed bei Volker, sonst hätte er wohl den zweiten Durchgang für sich entscheiden können.
Denn am Ende war es sehr eng zwischen ihm und ATH, da fehlten nur 3TM auf den Heim-Spezialist. Das war ein Super-Leistung, bravo!



Schnellste Gruppe in Heat 2

Ergebnis Heat 2

1.	Andreas Thierfelder	128,89 Runden
2.	Volker Nühlen	128,86 "
3.	Volker Schulte	128,15 "
4.	Oliver Stork	127,93 "
5.	Manfred Stork	124,56 "
6.	Michael Moes	124,53 "
7.	Werner Schilling	124,37 "
8.	Peter Recker	124,03 "
9.	Thorsten Grau	122,94 "
10.	Bernhard Kirchartz	122,28 "

Fazit

Alle Teilnehmer des Rennens hatten die 2G Regel erfüllt, und jeder musste sich in die Liste der Anwesenden eintragen. Das war's aber dann auch schon mit unseren Corona-Schutzmaßnahmen.

Bei den Ergebnissen im zweiten Durchgang zeigte sich eine erstaunliche Gleichmäßigkeit der einzelnen Gruppen. Sowohl in der Spitzengruppe wie auch in der zweiten Gruppe blieben alle jeweils in der gleichen Runde. Das setzte sich sogar in der letzten Gruppe mit geringfügigen Ausnahmen fort. Für dieses interessante Renngeschehen möchte ich mich ganz herzlich bedanken!

ATH hatte wieder für einen zügigen Zeitplan gesorgt und zog den Ablauf sauber durch.

Mit Volker Schulte war vereinbart worden, am Freitag kein Training anzubieten. Das hilft aber denen nicht, die diese Bahn nicht so gut kennen und eventuell trainieren wollen. Das war schon im Vorjahr ein Thema und man sollte noch einmal darüber nachdenken.

Der Rennleiter mit zügigem Zeitplan

Ein Dank geht an den SRC Mündelheim für die Durchführung des Rennens und natürlich an alle Teilnehmer, die zum Gelingen beigetragen haben.
An die Sieger zum Schluss noch einen herzlichen Glückwunsch nach diesem spannenden Renngeschehen.

Oliver beim Spurwechsel

Achtung NASCAR Slot Racer: Das Grand National Rennen in Schwerte findet nach Rücksprache mit den Carrera-Freunden am 27. November statt.
Da bitte ich noch einmal zum Show-Down für das vorletzte NASCAR Rennen des Jahres, bei dem wir uns auch zusammensetzen, um über das zukünftige Renngeschehen unserer Serie zu sprechen.
Als letztes Rennen haben wir noch das Oldtimer Rennen, worüber ich Euch noch rechtzeitig informieren werde.

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Winston Cup

SLPCUP

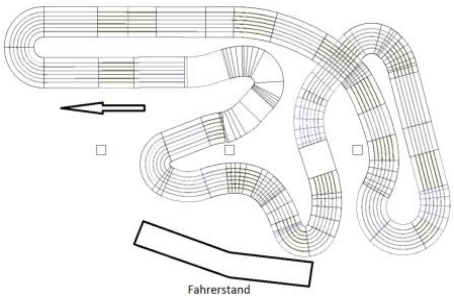
4. Lauf am 6. November 2021 in Siegburg

Austragungsort

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

URL
www.raceway-park.de

Strecke(n)
6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang



Kompakt

Wetter 9°
heiter bis wolkig

Grip Cup-angemessen und konstant!

am Start 12 Teilnehmer
2 Startgruppen (6-6)

Neues vier Teilnehmer für 2020 – zwei Starter sogar erstmals im Cup dabei . . .
knapp 30% Absage-Quote in der Woche vor dem Rennen . . .
RalfL zeigt Freitagabend ungeahnte Qualitäten als Koch!
technische Abnahme mit gänzlich ungewohnter Reklamationsquote . . .

Yellow Press für Insider… ThomasE leiht sich Tesa Band zum Abziehen …
😉 😉 😉

Zeitplan Start: 13:45 Uhr
Ziel: 17:00 Uhr

Racing Quali mit vielen Abflügen . . .
beide Startgruppen mit hohem Unterhaltungswert und in Teilen auch mit spannenden Fights . . .
erste Startgruppe dabei arg unruhig und mit vielen Unterbrechungen . . .
wobei auch die zweite Gruppe durchaus nach JanS‘ SLP-Cup Devise verfährt: „*wenn Du im Cup keine Fehler machst, bist Du zu langsam!*“ . . .

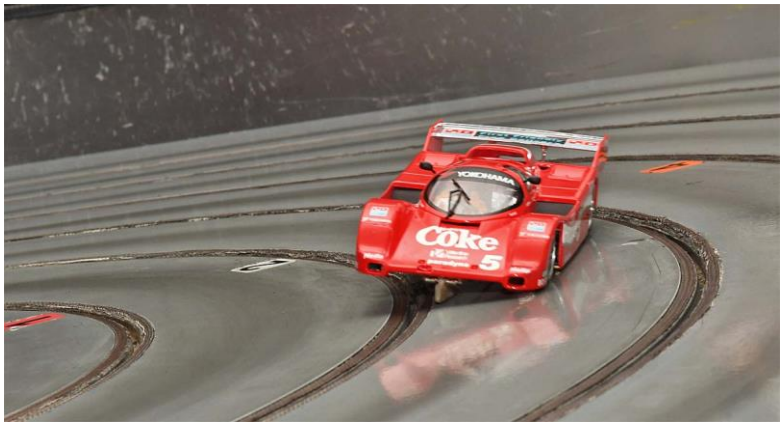
Pokalwertung Thomas Reich nach überragender Performance vorn – dahinter distanziert Ralf Leenen nach langwährendem Fight am Ende Hendrik Behrens . . .

Gesamtwertung wieder einmal in Siegburg Sebastian ganz vorn – dann folgen bereits die drei Folks aus der Pokalwertung . . .
Kai-Ole scheitert an einem unwilligen Car auf der Spur 1 . . .

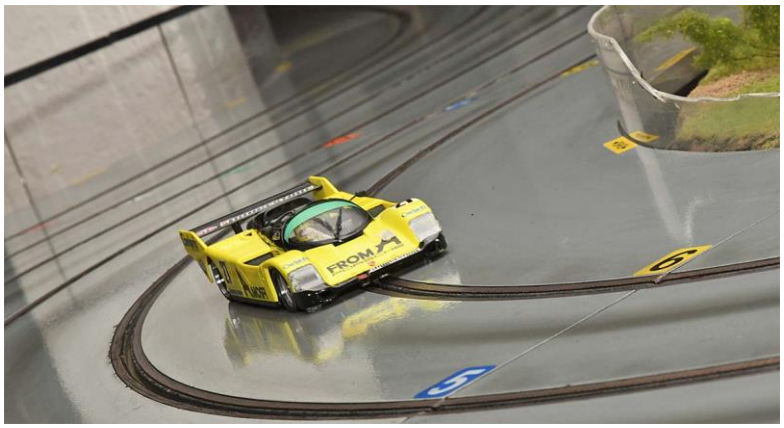
Vorspiel

Bei Trainingsbeginn hatte es sogar Masken beim Fahren . . .

Der Siegburger „R2D2“ filtert die Slotracer-Abluft . . .



Henni mit dem „Coke“ auf Abwegen . . .



Ralf biegt auf die verlegte Start-/Ziel-Gerade ein . . .

Der letzte SLP-Cup Lauf in Siegburg fand im Januar 2020 statt – also noch vor Beginn der Pandemie. Mittlerweile ist die Infektionsrate ständiger Begleiter bei der Planung und Durchführung von Veranstaltungen . . .

Nach ausführlichen Beratungen mit den Gastgebern aus dem Raceway Park verständigte man sich auf die mittlerweile üblichen 3G plus Maske auf den Verkehrswegen im Bahnraum. An den Fahrer- und Schrauber plätzen sollte es (aufgrund installierter Plexiglas-Trennwände) hingegen ohne Maske funktionieren . . .

Diese Regelung fand nicht allenthalben Zustimmung und führte zu einer Absage. Weitere drei Absagen trudelten ein – wegen Arbeit, wegen Erkältung, wegen eines engen Verwandten im Krankenhaus sowie aufgrund eines positiven Schnelltests (der nachgeschobene PCR-Test war glücklicherweise negativ!).
Somit reduzierte sich das Starterfeld von ursprünglich 17 Folks auf magere, aber in diesem Jahr mittlerweile übliche 12 Teilnehmer . . .

Der Trainingsfreitag sah 10 dieser 12 Folks an der Bahn. Gedränge kam somit nicht auf; man konnte recht entspannt Fahrer und Fahrzeuge eingrooven . . .

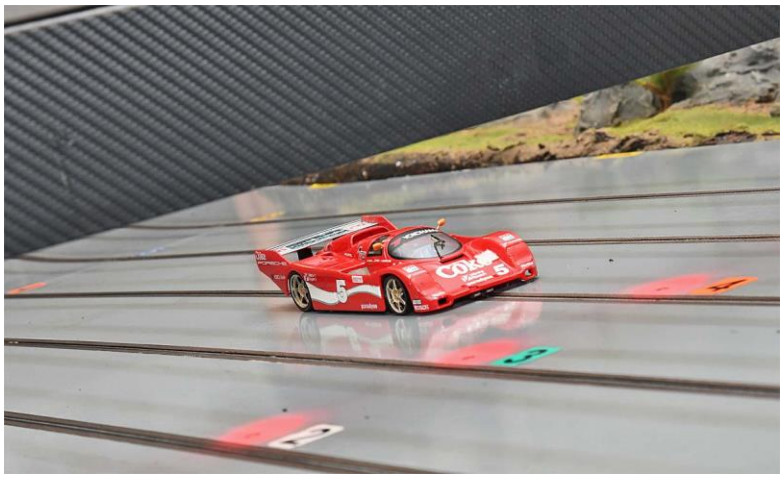
Das Teilnehmerfeld umfasste immerhin vier Erststarter für den SLP-Cup 2020, davon zwei absolute Erstlinge im Cup sowie mit einer Überschneidung zwei Bahnrookies. Am „Nachwuchs“ fehlt’s also nicht – eher kommen die Etablierten nicht so recht in die Gänge . . .
Wobei halt alles ein Pro und Contra hat. Mit vergleichsweise geringer Teilnehmerzahl lässt sich zumindest besser Abstand halten . . .

Materialausgabe auf der Plastikschiene . . .

Die Materialausgabe ging rasch vonstatten; die technische Abnahme entwickelte sich hingegen zur gefühlten „Katastrophe“.
Insgesamt verbaselte man knapp 90 Minuten, bis es für nur 12 Cars endlich an die Quali gehen konnte. Die Rücklaufquote lag bei ca. 50% – für den SLP-Cup sowohl völlig ungewohnt als auch gänzlich inakzeptabel . . .

Quali

Ralf musste nach 245 Emsdetten schon wieder als Erster in der Quali ‘ran . . .


Christof durfte dann als Letzter seine Minute „Fahrspaß“ absolvieren . . .

Für die Quali (zurückgelegte Distanz binnen einer Minute Fahrzeit) wurde die Spur Vier ausgelost . . .

Erst einmal das Ergebnis:

1	Nockemann, Sebastian	6,86
2	Leenen, Ralf	6,74
3	Behrens, Hendrik	6,73
4	Stracke, Kai-Ole	6,63
5	Wulfken, Christof	6,61
6	Reich, Thomas	6,60
7	Letzner, Christian	6,51
8	Baum, Friedhelm	6,43
9	Eid, Thomas	6,43
10	Müller, Martin	6,26
11	Bitskov, Jan	5,83
12	Beierlein, Klaus	5,09

Mehr als die Hälfte des Feldes produzierte Abflüge – Thomas Reich zeigte einen beachtlichen Speed und kam trotz Ausrutschers noch in die schnellere Startgruppe!

Bei 12 Teilnehmern konnten zwei volle Startgruppen gebildet werden. Ergo begann der Rennbetrieb mit dem, was Slotracer bestens beherrschen: Pause!
„Nach’m Mittag“ sollten die langsameren Sechs der Quali ihr Rennen bestreiten. Dann stand erst einmal wieder eine großzügig dimensionierte Pause an, bevor’s auch schon zum Showdown der top Sechs gehen würde . . .

Racing

Cars & Drivers . . .

Zweite Kurve - Henni wird hier viel Arbeit bekommen . . .

Klaus seiner, ganz malerisch . . .

Resultat nach 6*10 Minuten für die erste Startgruppe, die zu Sechst ins Rennen ging:

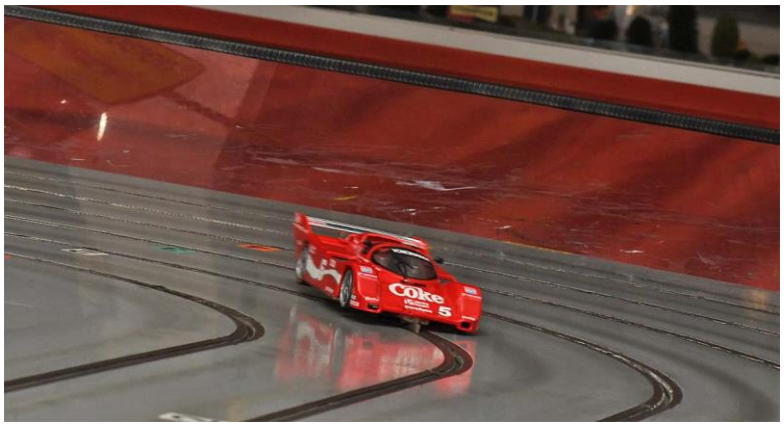
6	Letzner, Christian	393,18
8	Müller, Martin	380,33
9	Baum, Friedhelm	379,57
10	Eid, Thomas	375,40
11	Beierlein, Klaus	370,27
12	Bitskov, Jan	362,43

Das Rennen der Gruppe verlief extrem unruhig. Die beiden Bahnrookies hatten sichtlich Mühe, den Kurs zuverlässig zu umrunden. Aber auch die anderen Kollegen unternahmen zahlreiche Ausflüge an den Streckenrand . . .
So etwas schaukelt sich dann schnell auf. Es kommt kein echter Rhythmus auf – und diese wiederum ruft weitere Fehler hervor . . .
Jedenfalls waren einige Einsetzer an den prägnanten Punkten nicht von Arbeitslosigkeit bedroht . . .

Den Gruppensieg holte zwar Chris Letzner. Nur war er wenig happy. Zum einen aufgrund der o.a. Unruhe – zum anderen, weil direkt vor der Materialausgabe sein Einsatz-Chassis Schaden nahm und er im Rennen das T-Car fahren musste. Und das lief halt logischerweise nicht so performant wie das Einsatz-Gerät . . .

Das Duell der Bahnrookies um die rote Laterne entschied Klaus Beierlein für sich – Jan Bitskov war's aber durchaus zufrieden. Über längere Zeit vermochte er gut mitzuhalten. Und das musste für den Anfang reichen . . .

In der Anfangsphase sah's nach einem soliden Dreikampf zwischen Friedhelm Baum, Thomas Eid und Martin Müller aus. Man fuhr Rundenzeiten quasi auf Augenhöhe und flog auch nicht allzu viel und vergleichbar ab . . .
Irgendwann musste Thomas jedoch abreißen lassen. Am Ende



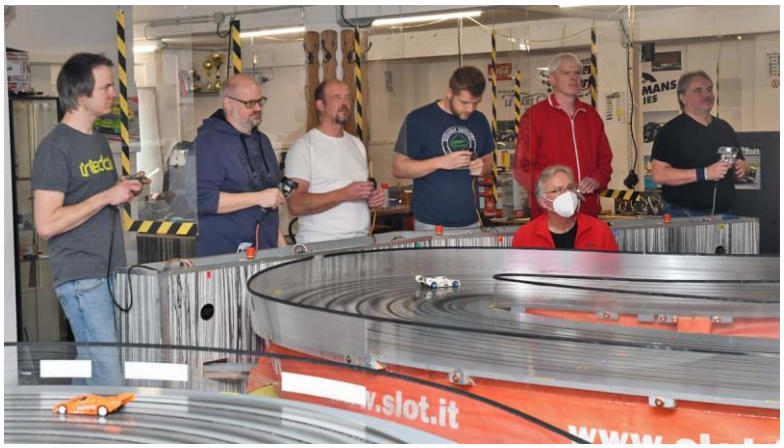
Training: Jans „Coke“ steht diesen Stunt . . .

Training: Martin nimmt Maß . . .

fragte er seinen „Coach“ Ralf, ob der mit ihm zufrieden sei. Der bejahte – und Thomas war’s somit logischerweise auch . . .

Ergo mussten Friedhelm und Martin die vorläufige P2 unter sich ausmachen. Das war speziell auf der vorletzten Spur sehr sehenswert! Man fuhr nervenstark und nur um Zehntel getrennt – und ging quasi ex-aequo in die letzten 10 Minuten.
In der Anfangsphase des letzten Sechstels zollten dann beide der extremen Anspannung Tribut und die Abflugrate stieg kurzfristig und deutlich an. Martin bekam’s etwas besser hin und schaukelte anschließend seinen Vorsprung, trotz dann wieder sehr konzentrierter Gegenwehr von Friedhelm, ins Ziel . . .

Die Top Sechs vor dem Warm-Up . . .



Die Fahrer dazu bei der Arbeit . . .

Schlussresultat nach der zweiten Startgruppe:

1	Nockemann, Sebastian	407,23
2	Reich, Thomas	404,83
3	Leenen, Ralf	402,96
4	Behrens, Hendrik	401,34
5	Stracke, Kai-Ole	395,86
6	Letzner, Christian	393,18
7	Wulfken, Christof	380,99
8	Müller, Martin	380,33
9	Baum, Friedhelm	379,57
10	Eid, Thomas	375,40
11	Beierlein, Klaus	370,27
12	Bitskov, Jan	362,43

Die schnellsten Sechs aus der Quali sorgten auf der Strecke gleichfalls – zumindest phasenweise – für reichlich „Tumult“ . . .
Klar… die Anfangsphase einer Startgruppe ist i.d.R. immer unruhig. Aber in Siegburg gab’s quasi über das gesamte Rennen bisweilen „Intervallunruhe“ . . .

Beginnen wir mit den eindeutigen Positionen: Sebastian lag wie so

Zweite Kurve – noch keine Ausflüge an den Streckenrand!

Der Eindruck täuscht – Thomas (links) hatte keine drängelnden Verfolger bei der Fahrt zum Pokalsieg . . .

Training: Da war Kai-Ole noch schwungvoll unterwegs . . .

oft vorne und siegte am Ende halbwegs sicher. Wobei knapp 2,5 Runden für ihn jetzt nicht „die Welt“ ist. Acht Abflüge gab er freiwillig zu – er habe versucht, das Tempo trotz geringem Druck hoch zu halten . . .

Am anderen Ende der Startgruppe lag Christof. Er schepperte zu Beginn mehrfach ungebremst in herumliegende Kollegen-Fahrzeuge hinein. Sein „Coke“ büßte dadurch etliches an Talent ein. Aus die Maus – zumindest bezüglich der Performance und Sicherheit . . .

Die Anfangsphase sah Ralf, Hendrik, Kai-Ole und Thomas mehr oder weniger auf Augenhöhe. Jeder durfte ‘mal ins Grün und somit lag jeder auch ‘mal auf der P2. Irgendwann setzte sich Thomas leicht ab – er kam als Einziger nahezu auf den Speed, den Sebastian mit dem „Coke“ vorlegte . . .
Und bei Halbzeit war auch Kai-Ole ‘raus aus dem Vierkampf. Sein „Liqui Moli“ mochte auf der Eins nicht um die zweite enge Ecke der dicken Berta laufen – egal, was er auch wie versuchte. Das kostete Nerven und ergab arg wenig Runden auf’s Konto . . .

Bleibt der Fight von „Henni“ und Ralf um die P3 der Gruppe und des Tages. Den hielt „Henni“ quasi bis zur Schlussspur offen. Dann ging’s für ihn auf die langsamere Spur Eins und Ralf vermochte sich unbedrängt die P3 zu sichern. Der Fight war dennoch sehr sehenswert!

Over and Out

Das Starterfeld in der Abenddämmerung . . .

Chris‘ „Momo“ spiegelt sich zweifach . . .

Aktuell ist’s offen, wann die 962er wieder rangeln . . .

Gegen 16:45 Uhr endete der Rennbetrieb. Die technische Nachkontrolle blieb ohne Befund . . .

In der Siegerehrung ging’s noch einmal durch die Veranstaltung und die Rennverläufe aus persönlicher Sicht . . .

Das Tippspiel entschied Kai-Ole für sich – er hatte zwei Platzierungen in der Pokalwertung korrekt vorhergesagt . . .

Der Dank geht zuvorderst ans (überschaubare) Team aus dem Raceway Park für dieses Wochenende! Konkret an Christof, Friedhelm und Ralf für’s gesamte Wochenende – und natürlich an unser aller Gert für’s gelungene und humorvolle Catering am Samstag . . .

Wie’s und ob’s in diesem Jahr noch weiter geht mit dem SLP-Cup ist zum aktuellen Zeitpunkt offen. Nominell muss der Ende August abgesagte Lauf in Emsdetten noch nachgeholt werden, um auf die angestrebten fünf Wertungsläufe zu kommen . . .
Wann’s dazu in der aktuellen Pandemielage kommen wird, steht zumindest aus heutiger Sicht völlig in den Sternen . . .

Alles zum „SLP-Cup“

Rennserien West / SLP-Cup

kein CUP !

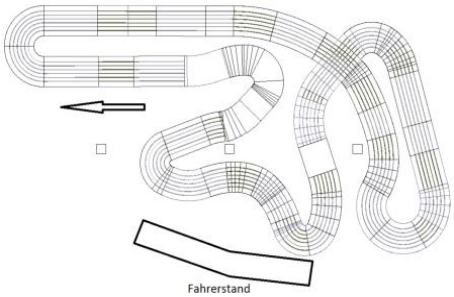
3. Lauf am 6. November 2021 in Siegburg

Austragungsort

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

URL
www.raceway-park.de

Strecke(n)
6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang



Kompakt

Wetter **10°**
wolkig

Grip wie SLP-Cup, für „kein CUP!“ geringfügig zu slidig . . .

am Start 6 Teilnehmer
1 Startgruppe (6)

Neues dritter Sieger im dritten Lauf!
angeblich neue Bodys im Bau!
die erste Spur (zu vier Minuten reiner Fahrzeit) benötigt 15 Minuten bis zum Abschluss . . .

Yellow Press Sebastian zum sieggewohnten „Alpha“-962: „*da iss nix! - ich find‘ nix!*“

Zeitplan Start: 18:45 Uhr
Ziel: 19:50 Uhr

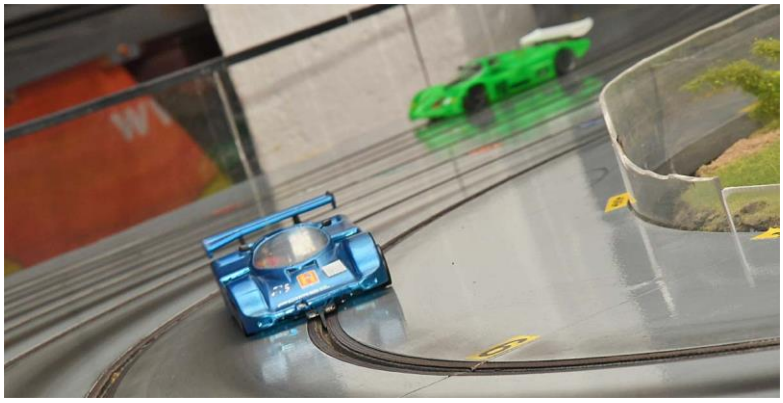
Racing ebenfalls sehr unruhiger Rennverlauf, nicht zuletzt bedingt durch fehlende Einsetzer, womit jeder Abflug mit einer „Terrorphase“ und Zurückversetzung des Betreffenden „belohnt“ wurde . . .
andauernde und abwechslungsreiche Fights um die Positionen 5 und 3 . . .
deutlich eindeutigere Ergebnisse für die Folks ganz oben auf dem Treppchen . . .
Sebastian im technischen (?) Pech . . .

Results Ralf Leenen siegt sicher vor Kai-Ole Stracke . . .
Thomas Reich dann knapp auf „Bronze“ . . .

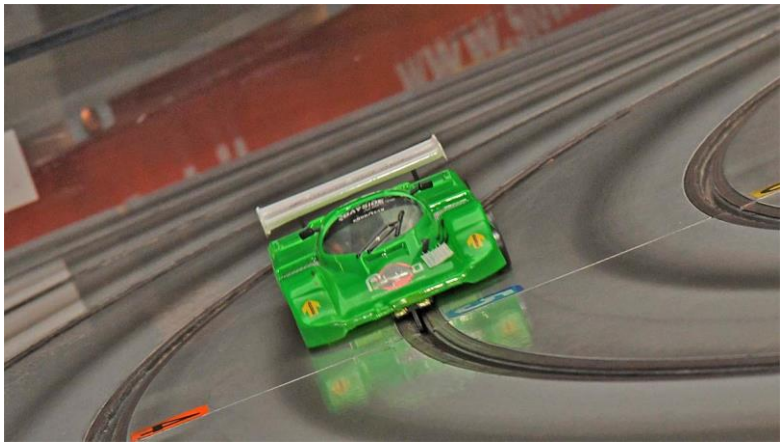
Das Fähnlein der sechs Aufrechten – für Einsetzer hat’s dann nimmer gereicht . . .

Stil-Studien der kein-CUP! 962er . . .

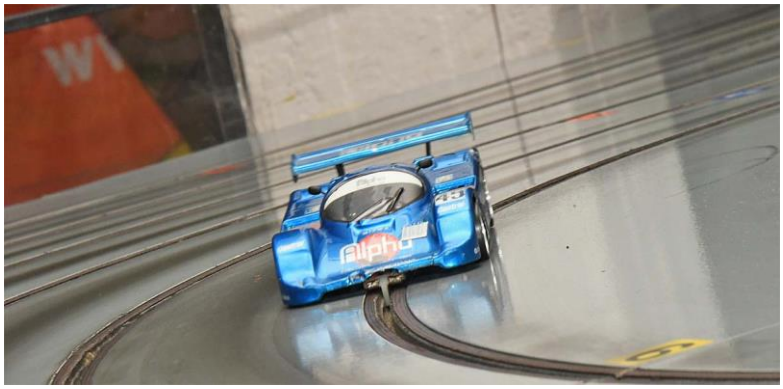
Ralf seiner - alles ganz locker im Griff . . .



Kai-Ole - Leihwagen von Reiner und Leihräder von Chris!



Christian - der Body scheint eigene Wege zu gehen . . .



Sebastian - in Siegburg ausnahmsweise mal „ahnungslos“ !?

Das Resultat

1.	Leenen, Ralf	177,85
2.	Stracke, Kai-Ole	173,25
3.	Reich, Thomas	171,15
4.	Letzner, Christian	170,08
5.	Nockemann, Sebastian	161,00
6.	Müller, Martin	160,86

Nach Thomas Reich in Mülheim und Sebastian Nockemann in Schwerte ist Ralf Leenen der dritte Sieger im dritten Lauf. Das gab’s in den bisherigen sechs „kein CUP!“-Saisons noch nicht!
Mit diesem Laufsieg übernimmt Ralf nun sogar die Tabellenspitze der Wertung, beruhigende 20 Pkt. vor Sebastian!

Sebastian tat sich von Beginn an schwer und suchte intensiv den Fehler am zuletzt siegreichen „Alpha“-962. Zu finden war nichts – und er musste auf einigen Spuren extrem Tempo reduzieren. Ergo war er am Ende in Fights mit Martin um die P5 verstrickt . . .

Thomas Reich und Chris Letzner gestalteten das Duell um die P3 ähnlich spannend, weil Thomas gleichfalls auf der Spur 1 argen Trouble hatte. Aber irgendwie hielt er sich dennoch knapp vorn . . .

Davon ungerührt spulte Ralf Leenen seine Runde ab der ersten Runden ganz weit vorn ab. Lediglich eine auseinander gefallene Heckfederung brachte ihn kurzfristig außer Tritt. Die wurde jedoch rasch wieder zusammengedengelt!

Bleibt Kai-Ole, der sogar seine neue „Lieblingsspur“ Eins halbwegs ordentlich fuhr, Ralf aber nie ernsthaft in Bedrängnis bringen konnte. Aber eine P2 ist doch auch schon ‘mal ‘was!

Nächste Ausfahrt (Nachholung Emsdetten): Noch völlig unklar!

Alles zu „kein CUP!“
Rennserien West / kein CUP!

News aus den Serien

Saison 2021/22

. / .

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

Serie	2021 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
Classic Formula Day	-		
Craftsman Truck Series	-		
DTSW West	- / ✓	✓	① ②
Duessel-Village 250	- / -		
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④ ⑤ Z
GT/LM	-		
LMP Pro	- / -	(✓)	① ②
kein CUP !	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① T ② ③ ④ ⑤ ⑥ O
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ T
Pre'59 GP	-		
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④ ⑤
US Stockcars	-		
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	
500km Rennen	- / -	*tbd*	○
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
WDM	- / -	*tbd*	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	- / -	. . .	läuft . . .
GT-Sprint	- / -	. . .	läuft . . .
Scaleauto West	- / -	. . .	läuft . . .