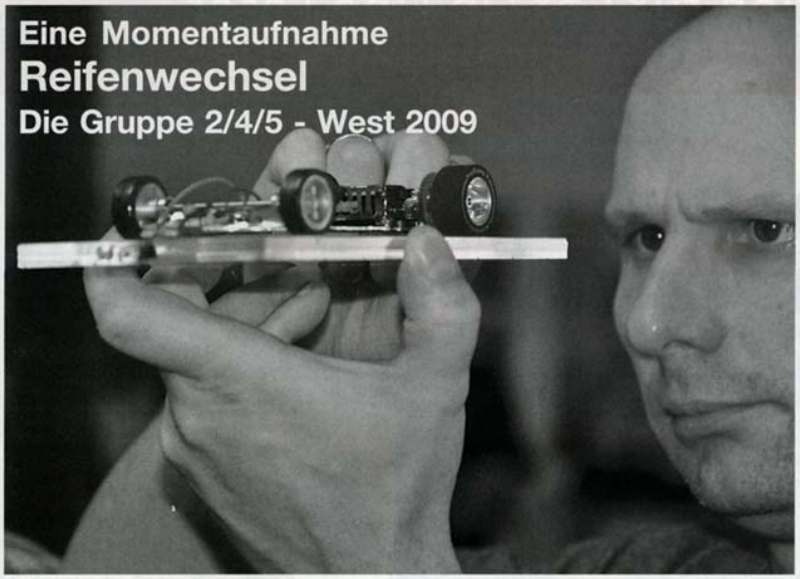


Eine Momentaufnahme
Reifenwechsel
Die Gruppe 2/4/5 - West 2009

Nach acht Jahren Rennbetrieb auf freigestellten PU-Reifen wechselte die Gruppe 2/4/5 - West in ihrer Saison 2009 auf Moosgummibereifung - und kombinierte diese mit einer Materialausgabe für die Pneus. Ein einschneidender Schritt, dessen Konsequenzen hier ein wenig näher betrachtet werden sollen.

Da in der Gruppe 2/4/5-Serie, die mit historischen Wagen der 70er Jahre im Maßstab 1:24 ausgefahren wird, für 2009 keine flächendeckende Versorgung mit den gut haftenden PU-Reifen aus Altmaterial mehr gewährleistet werden konnte, stand eine Neuorientierung an. Um hinsichtlich der Reifensituation weiterhin Ruhe in der Serie zu halten, traf die veranstaltende IG 2/4/5 bereits im Frühjahr 2008 die Entscheidung, für die Saison 2009 die Räder durch die Organisation auszugeben, wenn die Serie nicht eingestellt werden sollte. Der entstehende Aufwand für eine Materialvorbereitung und -ausgabe wurde hierbei leichten Herzens in Kauf genommen, zumal sich ausreichend Freiwillige zur Mitarbeit bereiterklärt hatten. Die Entscheidung bezüglich des Bereifungstyps zwischen GP Speedtires, Moosgummi und PU war seitens der veranstaltenden IG ergebnisoffen und wurde durch die Serienteilnehmer anläßlich der jährlichen Fragebogenaktion im Sommer 2008 getroffen. Eine deutliche Mehrheit sprach sich für eine Moosgummibereifung aus.

An dieser Stelle ist ein kleiner Exkurs als Ergänzung zu dem COL Beitrag „Schwarzes Gold“ (*vgl. COL 1/2009 S. 59ff*) angebracht: Erfahrene Clubs wie der SRC Köln oder die Carrera Freunde Schwerte entschieden sich für das Jahr 2009 in ihren internen Serien ebenfalls für eine Materialausgabe. Erstere auf Basis von Ortmann PU-Bereifung, die Schwerter hingegen mit Moosgummipneus. Seitdem verzeichnen beide Clubs wieder engere Rennverläufe, steigendes Interesse und vor allem eine deutlich entspanntere Atmosphäre. Auch ist das Diskussionspotential deutlich zurückgegangen. Andere Clubs im Westen schreiben zumindest Reifenmaterial und/oder -fabrikat vor, um Ruhe in die Clubserien zu bringen. Soweit die positive Nachricht - jedoch bietet der im Maßstab 1:24 ehemals fast unisono auf PU-Bereifung rollende Westen ein Bild der Uneinheitlichkeit. Selbst unmittelbar benachbarte Clubs verfolgen oft unterschiedliche Strategien bezüglich des verwendeten Reifenmaterials und -herstellers, so daß ein technisches Miteinander deutlich erschwert worden ist und clubübergreifend durchaus weiterhin divergierend diskutiert wird.

Aber zurück zur Gruppe 2/4/5 - West: Nachdem die Entscheidung zugunsten der Moosgummi-pneus durch die Mehrheit der Teilnehmer gefallen war, einigte sich die IG 2/4/5 auf Verwendung des Komplettrades vom Typ

Aktuelle Radgrößen werden spätestens montags vor einem Rennen bekanntgegeben, so daß die Einstellung der Bodenfreiheit nicht nach der Materialausgabe erfolgen muß...

Scaleauto Procomp-3, das ursprünglich für die Deutsche Plafit Meisterschaft (DPM) entwickelt wurde. Als hervorhebenswertes Merkmal bezeichnet der deutsche Importeur, daß dieses Rad das Gripniveau im laufenden Betrieb kaum verändert. Speziell dieses Kriterium gab für die IG den Ausschlag, denn auch die mit nur maximal 72 mm Achsbreite fahrenden Gruppe 2 Tourenwagen sollten künftig mit 20 Volt Bahnspannung noch sicher zu betreiben sein.

Eigens für ebendiese Gruppe 2 (in der Spezifikation unter 2.000 ccm) fertigte Scaleauto ein neues kleines Rad auf 15 mm Felgen, während die in den Gruppen 4 und 5 benutzten Räder auf Standardformaten von Scaleauto basieren. Sie werden aber von den Spaniern in für die Gruppe 2/4/5 passenden Durchmessern hergestellt und über den Fachhandel vertrieben.

Bestellnr.	Abmessungen (Ø * Breite)	Außen Ø Felge	für Gruppe ...
SC2404P	ø23,25*13mm	15mm	Gr.2 unter 2.000cm³
SC2405P	ø24,50*13mm	17mm	Gr.2 über 2.000cm³
SC2406P	ø25,00*13mm	17mm	Gr.4 sowie Gr.5 bis 16"
SC2407P	ø26,75*13mm	17mm	Gr.5

Aufgrund der Tatsache, daß die Kunststoffbahnen im Westen in 2009 mit den unterschiedlichsten Reifentypen befahren wurden, teilweise sogar im Mischbetrieb, entwickelte sich das Bahnputzen am Freitag vor jeder Veranstaltung als ein fester Bestandteil eines Gruppe 2/4/5 Wochenendes. Geputzt wurde immer und gründlich, unabhängig davon, welcher Reifentyp zuvor auf der Bahn gefahren wurde. Dann folgte das ausführliche Einfahren der Bahn, eine Prozedur, welche die mit Reifen von GP Speedtires fahrenden NASCAR-Serien seit Jahren praktizieren. Viele Helfer aus Reihen der Teilnehmer und der gastgebenden Clubs machten die Vorbereitung rasch zu einem kurzweiligen Präludium für den Rennsamstag.

Benzerath's Rennbahnladen
(ehemals Carrera-Hobby-Club) Beate Benzerath
Klausenweg 8, 86974 Apfeldorf, **Tel.** (0049) 0 88 69 / 53 93 (10:00 - 20:00 Uhr),
Fax (0049) 0 88 69 / 92 12 80, E-Mail: Rennbahn@Benzerath.de
www.Rennbahn-Benzerath.de

Wir führen **Carrera 124 / Exclusiv / Evolution, Scalextric, Fly und Revell**

Für dieses Autorennbahnsystem bieten wir z.B.:
- *Originalfahrzeuge neu und gebraucht*
- *Schienenmaterial neu und gebraucht, bedruckte und unbedruckte Randstreifen auch für Kurveninnen*
- *auf 124er Bahnen verwendbare Fahrzeuge in 1:32 von Carrera, Fly, Slot-it und Revell*
- *nahezu alle Verschleiß- und Ersatzteile wie z.B. Reifen, Schleifer, Motoren, Alufelgen*
- *Lexankarosserien verschiedener Qualitäts- und Preislagen ▪ dazu passende Fahrereinsätze*
- *Tuningfahrwerke von PlaFit und Tuningteile für orig. Carrera-Fahrwerke*
- *großes Sortiment an Beschlagteilen wie Scheibenwischer, Spiegel, Scheinwerfergläser, Köpfe ...*
- *umfangreiches Sortiment an Wasserschiebebildern und Decals ▪ Fahrbahnkl. u. Leitplankenhalter*
- *Zubehör wie Runden- / Zeitmeßsysteme, Spezialwerkzeuge, Figuren und Rennbahngebäude*
- *leistungsstarke Geschwindigkeitsregler ▪ Streckenplanung ▪ und vieles mehr*

aktuell im Programm - Restpostenabverkauf
- diverse Fly-Fahrzeuge zum Aktionspreis ab 30,00 EUR -
- diverse Evolution Autos ab 29,90 EUR -
- besuchen Sie unseren Schnäppchenmarkt auf unserer Homepage -

Kennen Sie schon unsere Homepage mit bebilderter Artikelübersicht, downloadfähiger Preisliste und vielen Tipps und Tricks? Schauen Sie doch einfach 'mal rein unter www.Rennbahn-Benzerath.de

Doch auch das Reinigen will gelernt sein. Die anfängliche Verwendung rückfettender „Hochglanz"-Reinigungsmittel bewirkte beispielsweise arg wenig Grip. Der Lernprozeß war jedoch zügig abgeschlossen, so daß mit Beginn der eigentlichen Gruppe 2/4/5 Saison nicht nur saubere Bahnen, sondern auch recht konstante Gripverhältnisse „herbeigeputzt" werden konnten.

Deutlich einschneidendere Änderungen brachte hingegen die Implementierung der Materialausgabe mit sich. Zwar wurde eine Beschränkung auf 30 beziehungsweise 36 Teilnehmer eingeführt. Dennoch bedeutete dies eine Materialausgabe für bis zu 90 beziehungsweise 108 Fahrzeuge. Die IG 2/4/5 kalkuliert dafür rund 2,5 Stunden Zeitbedarf. Beginnend mit den Gruppe 5 Silhouetten wurde für jedes Fahrzeug eine Sequenz aus Materialausgabe und -montage, einem 4-minütigen Einrollen sowie der technischen Abnahme durchlaufen.

In den Vorjahren dauerte die Abnahme eines solchen „Fuhrparks" kaum weniger lange als heuer der gesamte Prozeß der Materialausgabe. Doch lief früher das freie Training parallel noch einige Zeit weiter. Demgegenüber steht nun eine Art „Pflichttraining" für alle Starter über eine Distanz von 12 Minuten netto, jeweils vier Minuten pro Gruppe. Denn die Räder müssen eingefahren und ihr sprichwörtlich reibungsloses Funktionieren überprüft werden.

Die Räder drauf - Kollektives Aufziehen bringt alle näher zusammen. Außerdem sieht man den Zeitplan, das Ausgabeformular zur Dokumentation der Radausgabe, Würfel und Materialkisten. Sorgfalt ist Trumpf. Der Würfel dient dabei zum Ermitteln des auszugebenden Radsatzes.

Auf der Strecke blieben bei diesem durchstrukturierten Verfahren einige individuelle Freiheitsgrade. Denn sobald die Materialausgabe ansteht, muß der betreffende Fahrer seinen Wagen einsatzklar haben. Dies bedeutet eine ziemliche Herausforderung, sind doch jeweils drei Slotcars rennfertig zu machen; und Trainingszeit ist am Samstag in der Gruppe 2/4/5 - West traditionell eingeschränkt, schließen sich doch bei 90 Fahrzeugen im

Parc Fermé per se noch 15 Startgruppen mit 7,5 Stunden Rennbetrieb an. Nach Rennenschluß steht noch die Nachkon-trolle der Fahrzeuge nebst Demontage und Rückgabe der ausgegebenen Räder an.

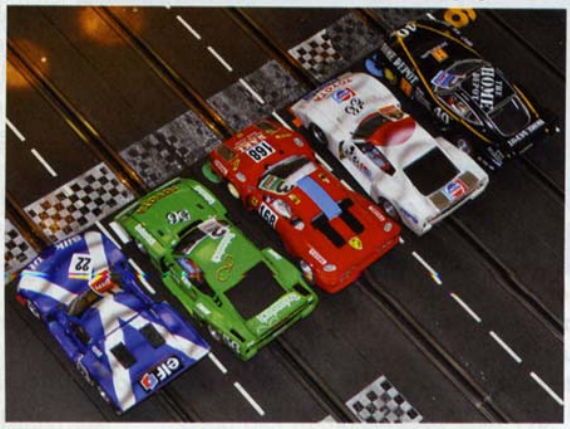
Vor der nächsten Veranstaltung werden die eingesetzten Pneus seitens der IG 2/4/5 sorgfältig überprüft, vermessen und gegebenenfalls anhand der Durchmesser neu in den Kästen für die Ausgabe zusammengestellt. Zusätzlich gibt es Radsätze zur Reserve. Da die Procomp-3 Räder im Rennen unbearbeitet gefahren werden, entsteht zumindest kein Aufwand für das weitere Präparieren.

Die technische Abnahme wurde in den Materialausgabeprozeß integriert. Zum Abziehen der Reifen ist ein bestimmtes Klebeband zugelassen, das die Veranstalter bereitstellen, ebenso den Reinigungsalkohol. Auch in diesen Details soll der Ansatz von Übervorteilung schon ausgeschlossen sein.

Obwohl seitens Veranstaltern und Teilnehmern anfänglich durchaus Skepsis bestand, funktionierten die Abläufe in kürzester Zeit erstaunlich reibungslos. Im Januar und Februar 2009 wurden zwei „Generalproben" mit nur einem Wagen anstelle von Dreien im Rahmen der 2/4/5 easy*-Serie angesetzt, um den Teilnehmern ein wenig Einblick und Übung zu geben. Ferner konnten die Organisatoren die Abläufe im Praxisbetrieb evaluieren und so noch kleinere Korrekturen anbringen. Die Premiere mit vollen 90 Fahrzeugen zum ersten Lauf in Kamp-Lintfort wies dann bereits den Charakter von Routine auf. Und ab dem zweiten Rennen funktionierten die Abläufe „vor Plan" - die vorgesehene Zeit wurde unterboten.

Seit Einführung der Moosgummibereifung wird im übrigen klassisch gefahren: Zuerst starten die schmalen Gr. 2 Tourenwagen én bloc, dann die Gr. 4 GT und gegen Abend beschließen die Gr. 5 Silhouetten ***(r.)*** den Tag. Zuvor waren die Rennen mit gemischten Startgruppen bestritten worden, je zwei Fahrzeuge der Gruppen 2, 4 und 5 in einem Feld, so daß erst am Ende eines Renntages ein Gruppenergebnis feststand.

Bezüglich der praktischen Erfahrungen mit der Procomp-3 Bereifung lautet die wichtigste Botschaft: Obwohl alle vier in der Gruppe 2/4/5-West gefahrenen Rädertypen nur 13 mm breit waren - zuvor benutzte PU-Räder maßen meist 16 mm - und die Scale-auto-Räder „aus der Verpackung" ungeschliffen aufgezogen wurden, erzeugten sie unter den gegebenen Rahmenbedingungen genug Haftung. Dermaßen bestückt bestreiten die Wagen die Rennen leicht rutschend - am besten vergleichbar mit den PU-Reifen aus Altmaterial „nach der ersten Spur", also mit nicht mehr voll geschliffenem Grip. Im Unterschied zu alten PU-Pneus bleibt dieses Gripniveau jedoch über die gesamte Renndistanz erhalten. Damit ist taktisches Fahren leider nicht mehr erforderlich, etwa die Reifen in der Anfangsphase eines Rennens zu schonen, um zum Ende hin noch über ausreichend Haftung zu verfügen. Das kam einigen Fahrern, die eher den „reifenmordenden" Fahrstil pflegen, entgegen.



Um die Materialausgabe möglichst wirtschaftlich betreiben zu können, wozu pro Lauf und Fahrzeug auch 0,50 EUR „Reifengeld" erhoben werden, wurden vergleichsweise große Räder beschafft, deren Durchmesser deutlich von den qua Reglement vorgegebenen Mindestwerten entfernt waren *(vgl. Tabelle)*. In der Konsequenz mußten zu Saisonbeginn die Karosserien einiger Wagen höher gesetzt werden. So verlor etwa der Ferrari 365 GT4 BB in der Gruppe 5 ein wenig an Attraktivität, ein durchaus positiver Nebeneffekt. Ferner bewirkte das leicht rutschende Fahrverhalten einen breiteren Grenzbereich. Daher kamen auch Modelle mit kürzerem Radstand verstärkt zum Einsatz, was der Typenvielfalt zuträglich war. Umgekehrt bekamen Langheckfahrzeuge einen etwas schwierigeren Stand, da es galt, das Heck möglichst gerade zu halten. Insgesamt verschoben sich die Leistungsverhältnisse hinsichtlich der Karosserien in den drei Gruppen aber nur graduell: In der Gruppe 2 wurden die Kleinwagen konkurrenzfähiger, bei den Gruppe 4 GT blieb alles beim Alten und in der Gruppe 5 nahm die Typenvielfalt leicht zu. Abgesehen von den Einflüssen der kleinklimatischen Veränderungen im Bahnraum blieb das Gripniveau im Verlauf eines Renntages recht konstant, so daß speziell innerhalb der nun geschlossen ausgefahrenen Gruppen gleichwertige Rahmenbedingungen herrschten.

Auch auf der technischen Seite ergaben sich erstaunlich wenig Änderungen: Die bewährten Chassiskonzepte der Großserienhersteller Motor Modern, Plafit und Schöler funktionierten unverändert. Im wenig dynamischen Marktsegment der Großserienchassis etablierte sich im Laufe der Saison die neue 08er Produktfamilie von Motor Modern als eine von vielen praxistauglichen Alternativen. Daneben ergaben sich jedoch keine neuen Trends. Es brauchten auch keine Chassis als zu wenig konkurrenzfähig aufs Altenteil gesetzt werden! Zwar wiesen die Moosgummikompletträder ein deutlich geringeres Gewicht als die zuvor verwendeten PU-Pendants auf. Das Reg-

Gruppe 2 in Dortmund: Der BMW 3,0 CSL von Udo Kaina und der NSU Prinz TTS von Karl-Heinz Heß.

lement blieb dennoch mit Rücksicht auf weiterhin PU-Räder fahrende Serien in Clubs und anderen Regionen bezüglich der Mindestgewichte bei 180 g für die Gruppe 2 und 200 g für die Gruppen 4 und 5 unverändert. Somit mußten die Chassis für 2009 mit bis zu 10 g zusätzlichem Gewicht versehen werden, das seinen Platz meist rund um die Hinterachse fand, um die Gewichtsbalance wieder herzustellen.

Um die zuvor getroffenen Aussagen bezüglich des nahezu konstant gebliebenen Gripniveaus zu untermauern, folgt ein kurzer Vergleich der absolvierten Rundenzahlen bei den ersten fünf Rennen der 2/4/5-Saison 2009 mit denen des Vorjahres. Betrachtet wurden hierzu die Ergebnisse ausgewählter Fahrer, die beide Meisterschaften absolvierten, keine gravierenden Fahrzeugwechsel vorgenommen haben und bei denen keine hohe Lernkurve mehr unterstellt werden darf: In der Gruppe 2 gehen die in 18 Minuten Fahrzeit erzielten Rundenzahlen betrachtet über die gesamte Saison plus/minus Null auf.

Auch mit den Moosgummirädern gibt es spektakuläre Drifts. 20 Volt Bahnstrom und „unbehandelte" Räder machen es möglich, hier ein Lotus Europa Gr. 5.

Anders fällt das Bild in den Gruppen 4 und 5 aus: Hier ist im Durchschnitt ein leichter Anstieg der Rundenzahlen zu verzeichnen. Der Mittelwert dürfte bei gut einer Runde liegen, streckenabhängig streuten die Einzelwerte jedoch zwischen 2 Runden weniger in Kamp-Lintfort bis hin zu zwei bis drei Runden mehr in Schwerte. Die Bahnen in Dortmund und Duisburg lagen mit gut einer im Mittel mehr gefahrenen Runde dazwischen.

Das Fazit für die erste 2/4/5-Saison auf der neuen Bereifungsart brachte in technischer Hinsicht wenig Dynamik. Die Umstellung auf die ausgegebenen Moosgummikompletträder erforderte unter den gegebenen Rahmenbedingungen mit unbearbeiteten Rädern und den gereinigten Bahnen weder ein vollständig neues Fahrzeugsetup, noch wurden die Rennen deutlich schneller oder für die Fahrer weniger beherrschbar.

Der Vollständigkeit halber sei noch kurz auf den Verschleiß der Procomp-3 Räder im Betrieb mit dem schwarzen Carrera Motor bei 20 Volt Bahnspannung eingegangen. Der Abrieb hängt erheblich vom individuellen Fahrstil ab. Als Faustformel kann gelten: Die schnellen Fahrer verbrauchen deutlich mehr Gummi als die Teilnehmer aus dem Mittelfeld über die 18 Minuten dauernde Sprintdistanz. Hochgerechnet auf eine Stunde Fahrzeit ist im Mittelwert von 0,2 bis 0,3 mm Abrieb auszugehen, wobei letzterer Wert fast ausschließlich von den „Profis" an der Spitze verbraucht wird, deren erzielte Ergebnisse allerdings auch deutlich den Rest des Feldes überbieten. Das Gros der Top 10 Fahrer liegt bei gut 0,2 mm Verschleiß pro Stunde Fahrzeit. Signifikante Abweichungen zwischen den vier unterschiedlichen Radgrößen ließen sich nach der ersten Saison nicht feststellen.

AMS
Rennbahn Shop
Solingen

www.ams-racingmodels.de

Carrera ϟ Ninco ϟ Scalextric ϟ Slot-it ϟ PlaFit ϟ Tamiya ϟ Fujimi ϟ Revell/Monogram ϟ und vieles mehr

6-spurige Carrera 124 Anlage
Postversand

15 Jahre AMS Rennbahnshop

Bis 15.03.2010 gibt es 15% Nachlass auf folgende Artikel:

Carrera Exclusiv
Carrera Evolution
Slot.it
Scalextric
SCX
Tamiya 1/24 Bausätze und Lacke
VMC Kits
Revell Bausätze
AMT Bausätze

Nur solange Vorrat reicht

Ausgenommen sind limitierte Artikel und Vorbestellungen

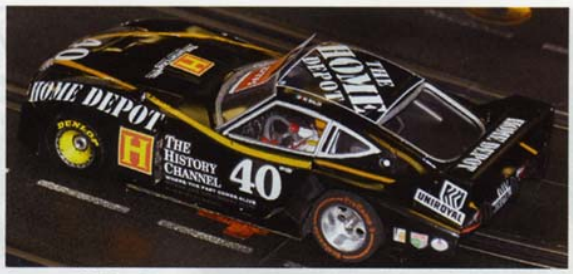
***Scalextric* Escort RS 2000 limitiert auf 1.500 Stück - numeriert -**

49,00 Euro

Erbenhäuschen 41 - 42651 Solingen
Tel: 02 12 / 2 47 16 68
Fax: 02 12 / 8 72 78
E-Mail: ams-models@t-online.de

Öffnungszeiten:
Di., Do. Fr. 15.00 - 20.00h
Sa. 11.00 - 15.00h

Zum Ablauf der zurückliegenden Saison bleibt schließlich die Einführung Anmeldepflicht festzuhalten. Denn aufgrund der aufwendigen Materialausgabe wurde die Anzahl an Rennen in der Gruppe 2/4/5 - West für 2009 auf sechs Läufe reduziert. Im Programm blieben qua Mehrheitsentscheid die 6-spurigen „Klassiker" in Dortmund (ScaRaDo), Duisburg (Rennpiste), Kamp-Lintfort, Köln, Schwerte und Wuppertal - allesamt mit Kunststofftracks von Carrera ausgestattet. Erneut war eines der Rennen als Teamlauf für zwei Fahrer ausgeschrieben, in diesem Jahr für Gruppe 5 Fahrzeuge.



Augenfällig die unverzierten Räder an der Hinterachse. Ziereinsätze für die ausgegebenen Räder sind geordert, doch die Lieferung steht noch aus.

Rennende heißt neuerdings: „Bitte die Reifen abgeben".

Eine weitere Konsequenz aus der Materialausgabe war die Beschränkung der Teilnehmerzahl auf 30 Fahrer beziehungsweise auf 36 Starter für das Teamrennen und das Finale. Die Handhabung größerer Starterfelder hätte ein zu spätes Ende des jeweiligen Renntages bedeutet. Obwohl zahlreiche Fahrer den Wechsel auf die Moosgummibereifung nicht mitvollziehen wollten, blieben die Teilnehmerzahlen unerwartet hoch: Knapp 30 Fahrer waren im Durchschnitt zu verzeichnen.

Die **245 easy*** profitierte in 2009 vom Wechsel zurück auf dasselbe Reifenmaterial, wie es auch in der Gruppe 2/4/5 - West gefahren wurde, was in 2008 nicht der Fall war, als man PU-Bereifung neuen Typs verwendete. Die zwei „Generalproben" für die Materialausgabe in Kamp-Lintfort und Witten sorgten für volles Haus, aber auch der Ausflug zur S.R.I.G. Teuto in Bad Rothenfelde war gut frequentiert. Trotz Nutzung der easy* durch zahlreiche etablierte 2/4/5-Fahrer als Trainingsplattform blieb ausreichend Raum für das Einführen von Einsteigern. So bestätigte sich das Grundkonzept dieser Serie erneut.

Beide Rennveranstaltungen, Gruppe 2/4/5-West und - easy, gehen mit fast unveränderter Konzeption in das Jahr 2010. Die Reglements, die Abläufe und die Anzahl an Rennen bleiben weitgehend stabil. Justiert wird höchstens in Nuancen. Die Auftaktveranstaltungen finden im Januar (23.01./245 easy* in Witten) und Februar statt (20.02./Gruppe 2/4/5 in Dortmund). Weitere Informationen, Fotos und die detaillierten Ergebnisse zu diesen Serien kann man unter www.rennserien-west.de abrufen. RS

Resultate 2009
Gruppe 2/4/5-West* nach 6 Läufen

Gruppe 2

1.	Jan Schaffland	409,77 Punkte
2.	Ralf Schaffland	374,78
3.	Ingo Vorberg	364,57
4.	Markus Kever	351,37
5.	Hans-Jürgen Eifler	344,44
6.	Dirk Stracke	331,50

Gruppe 4

1.	Ralf Schaffland	399,26 Punkte
2.	Markus Kever	397,87
3.	Jan Schaffland	365,57
4.	Peter Höhne	313,91
5.	Dirk Stracke	297,33
6.	Hans-Jürgen Eifler	292,53

Gruppe 5

1.	Jan Schaffland	511,30 Punkte
2.	Ingo Vorberg	458,24
3.	Ralf Schaffland	436,72
4.	S. Nockemann	420,00
5.	Markus Kever	406,26
6.	Dirk Stracke	395,95

245 easy* 2009 nach 3 Läufen
Einsteigerwertung:

1.	Roland Bruckschen	284,51 Punkte
2.	Martin Schülke	281,69
3.	Bernd Nettesheim	278,19
4.	Kai Ole Stracke	274,71
5.	Daniel Grabau	266,89
6.	Thomas Beuth	261,07
7.	Gabriel Heß	241,03

Exkurs zum SLP-Cup:

Mit dem SLP-Cup, bei dem 1:24er Wagen mit Porsche 962 Karosserien am Start stehen, wird im Westen eine zweite Serie mit Procomp-3 Rädern auf Kunststoffstrecken durchgeführt. Im Unterschied zur Gruppe 2/4/5-West erfolgt dort keine Materialausgabe und es werden nur zwei von vier Rennen auf Plastik absolviert. In 2008 waren die Moosgummireifen im SLP-Cup noch freigestellt. Für 2009 wurde der äußerlich leicht an der Flankenbeschriftung erkennbare Typ Scaleauto Procomp-3 (SC2421P) jedoch zwingend vorgeschrieben, um den Einsteigern die Teilnahme zu erleichtern und die Chancengleichheit weiter zu forcieren.

Reifentyp und -breite sind mit 13 mm identisch mit den in der Gruppe 2/4/5-West verwendeten Pneus. Nur im Durchmesser unterscheiden sich die SLP-Räder; die Felge mißt 21 mm, das Komplettrad etwa 27,5 mm. Der gravierendste Unterschied ist aber, daß die Starter im SLP-Cup eigene Räder einsetzen, die folglich bearbeitet werden können. Im übrigen sind die Rahmenbedingungen aber identisch mit denen der Gruppe 2/4/5-West: Stets werden die Bahnen abgewaschen und für das Säubern der Räder ist standardisiertes Abziehband und vom Veranstalter gestellter Reinigungsalkohol zu benutzen.

In der Konsequenz ist im SLP-Cup das Gripniveau aber wesentlich höher als in der Gruppe 2/4/5. Die Liste der Ursachen ist lang: Die SLP-Cup Räder verfügen aufgrund des größeren Felgendurchmessers über weniger Dämpfung. Sie werden deutlich länger gefahren, auch im Training, und nehmen so im Laufe der Betriebszeit zwangsläufig eine leicht konische Form an. Zudem werden sie häufiger abgerollt und das Klebeband nimmt selbstredend auch Einfluß auf den Reifen. Last but not least ist ihre Bearbeitung möglich, sprich eine Rundung der Reifenflanken und eventuell sogar ein Feinschliff oder ein Aufbringen eines Konus.

Dementsprechend fällt auch das Fazit bezüglich des Gripniveaus grundsätzlich anders als für die Gruppe 2/4/5-West aus. Zu geringer Grip oder eine eher rutschende Abstimmung sind im SLP-Cup zu keinem Zeitpunkt ein Thema, auch nicht auf der Plastikschiene. Im Vordergrund steht viel mehr, ein passendes Gripniveau mit einer guten Fahrbarkeit zu kombinieren. Wiederum identisch zur Gruppe 2/4/5 fallen die Aussagen bezüglich der Konstanz und des Verschleißes aus: Es verändert sich weder die Haftung im Laufe des Renntages gravierend noch sind große Abweichungen beim Abrieb zu verzeichnen.

Auch die zweite Einsteigerserie, der SLP-Cup, nahm in 2009 eine positive Entwicklung. Der inoffizielle Workshop am Freitagabend wurde zur Institution; die Teilnehmerzahlen nahmen deutlich zu. Beim Finale im Oktober in Schwerte war erstmals mit 25 Teilnehmern ein „volles Haus" zu vermelden. Der Neustart für die nächste Saison ist im März angesagt (20.03. / SLP-Cup in Bottrop). Weitere Angaben findet man auch für diese Serie unter www.rennserien-west.de.

SLP-Cup 2009 nach 4 Läufen
Pokalwertung:

1.	Andy Lippold	124,64 Punkte
2.	Wolfgang Ullrich	111,20
3.	Frank Ohlig	105,43
4.	Frank Scheid	101,87
5.	Reiner Barm	82,76
6.	Ralf Leenen	77,99