WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 280 -

15. November 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . das vergangene Wochenende war dem Finale des SLP-Cup West vorbehalten – sieht man einmal von der Slotmania im fernen Süden ab . . .
Weiter geht's kommenden Samstag mit den Endläufen der GT/LM im Wuppertaler Slotcar Heaven sowie des NASCAR Winston Cup im Plastikmodellcenter in Kamp-Lintfort . . .

Die Ausgabe 280 der „WILD WEST WEEKLY" setzt beim Renngeschehen der vorletzten Woche auf: Tommy Eckel berichtet vom Finale der Z-West in Moers und Andy Lippold vom 2. Lauf der BRM-Pro in Bielefeld. Zeitnah vom Samstag gibt's ferner den Report zum SLP-Cup . . .
Der Blick nach vorn umfasst lediglich das Finale der 245 easy* . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Z-West
  6. Lauf am 6. November 2011 in Moers
- BRM-Pro
  2. Lauf am 7. November 2010 in Bielfeld
- SLP-Cup
  4. Lauf am 13. November 2011 in Schwerte
- 245 easy*
  2. Lauf am 27. November 2010 in Köln
- News aus den Serien
  Saison 2010

Z-West

6. Lauf am 6. November 2011 in Moers

geschrieben von Tommy Eckel

Das Starterfeld zum Finale 2010

Die letzte Hürde zum Meistertitel

Zum Finale hatte die Z-West noch eine harte Nuss in Form der Moerser Bahn zu knacken. Zwar glaubte keiner ernsthaft, dass Remo nicht Meister 2010 würde, aber Udo Kaina überließ nichts dem Zufall, seine Option auf den Titel zu bewahren. Udo tauchte bereits am Dienstag in Moers auf, um sich mit der Bahn eingehend vertraut zu machen. Dies gelang Udo offensichtlich so gut, dass Heimascari Thorsten Szugger geschockt an seiner Favoritenrolle zweifelte!
In der psychologischen Kriegsführung hatte Udo also schon mal gepunktet ☺
Jetzt musste er im Rennen „nur" noch 10 Punkte auf „Das Messer" gut machen...

Andre Fuchs

Udo Kaina trainiert

Freitagstraining

Pünktlich um 19 Uhr begrüßte Andre Fuchs die Z-West Gemeinde mit frisch gebrühtem Kaffee und einer amtlichen Brötchenplatte. An der Bahn lag schon ein Trainingmodus mit zwei Minuten und 13V Bahnspannung an. Zügig trudelten die Trainingswilligen ein, nahmen direkt das Training auf, sodass gegen 20h der Grip aussagekräftige Zeiten zuließ. Wie schon am Dienstag zog Udo sein Training konsequent über alle Spuren und versuchte schon mal Renntempo mit dem 962 zu blasen.

Remo schraubt

Die Heimascaris Andre Fuchs und Volker Nühlen hatten sich für das Finale einiges vorgenommen. Andre hatte einen Porsche 962 im dezenten Leyton House Look mit einem 50er Striker auf die Räder gestellt und Volker einen Mazda 787 auf GTJ. Andres 962er erfuhr im Laufe des Abends noch einige Zuwendung, bis der Erbauer halbwegs zufrieden war, aber Volker hatte schon auf Anhieb Spaß mit seinem neuen Geschoss.

Blick von der Rennleitung auf die Theke

Die Slotrutscher waren an diesem Freitag recht spät dran, denn der leidige Straßenverkehr hatte die Anreise unangenehm in die Länge gezogen. So begann deren Trainigssession erst gegen 21 Uhr. Auch meiner einer war nicht faul: Zwei T-Cars, zwei Gastwagen und unsere zwei Einsatzwagen waren rennfertig. So konnten Birgit und ich kurz nach 22 Uhr beruhigt die Heimreise antreten.

Das Finale...

Samstag gegen neun Uhr wurden die Räume des SRC Niederrhein von Präsi Markus Hackstein höchstpersönlich geöffnet. Daniel Grabau war der Allererste, der auf der Matte stand, dicht gefolgt von Berthold Gdanietz. Petra Thoß und Willi Schumacher trafen auch früh ein, denn Sie hatten genau wie Daniel und Berthold noch das obligatorische Trainingpensum zu absolvieren. Auch die Freitagsschicht war zeitig anwesend, nur die Slotrutscher steckten mal wieder im Stau.

Da in der laufenden Woche bis einschließlich dem Renntag über 10 Starter mit den unterschiedlichsten Begründungen abgesagt hatten, konnte das Feld in einer 8ter – und einer 7er Gruppe starten. Da Thomas Beuth erst gegen Mittag dabei sein konnte, sollte die „Meistergruppe“ zuerst fahren. Die Fahrzeit wurde mit 12 Minuten pro Spur in einem Durchgang angesetzt.

Birgit und Siggi

Erste Gruppe

Gegen Mittag fiel der Startschuss für die erste Gruppe. Startaufstellung wie folgt:

Spur 1: Remo Brandalise,
Spur 2: Udo Kaina,
Spur 3: Manfred Hühn,
Spur 4: Nick Brandalise,
Spur 5: Birgit Eckel,
Spur 6: Tommy Eckel und als Siebter folgte nach dem ersten Spurwechsel Thorsten Szugger auf Spur 3.

Thorsten & Tommy

Der Start auf der Moerser Bahn ist immer eine heikle Aktion, denn hier heißt es blind Gas geben, da die Startaufstellung für keinen der Starter einsehbar ist. Das Einsatzauto sieht man erst wieder kurz vor der ersten Schikane!!! Trotz dieser ersten Hürde kam das Feld nach dem Start gut durch diese besagte erste Schikane. Für Remo entwickelte sich das Rennen sehr schnell als schwarzer Tag, denn in den kniffligen Passagen war er ungewöhnlich oft draußen, da Gripverhältnisse und Setup bei seinem 962er nicht wie gewünscht harmonierten. So musste er nach den Abflügen öfter die Schleifer richten, was ihn Zeit und somit Runden kostete, aber ohne guten Kontakt geht mit dem Fox2 ja nun bekanntlich nicht viel.

„Vizemeister“ Remo wird geehrt

Auch die anderen Fünf hatten in der Anfangsphase Mühe in den engen Ecken ihre Mini-Z auf Kurs zu halten. So war z.B. ich im Kreisel zweimal neben der Spur, weil sich mein Mazda aufgrund des guten Grips zur Geradeausfahrt animiert fühlte. In Sachen Tempo vorlegen hatte Manfred ein beachtliches Feuerwerk an Topzeiten auf die schnelle Spur 3 gebrannt, aber schon gegen Ende der Startspur knickte sein SLP-Enzo ein, wie es schon beim Lauf in Köln zu beobachten war. So konnte sich Udo wieder auf Tuchfühlung heran kämpfen und beide stellten mit gut 73 Runden ihre Wagen ab. Auf Kontakt zur Spitze bedacht, stellte ich meinen Mazda unauffällig mit 72 Runden zum Spurwechsel ab, gefolgt von Nick in der gleichen Runde und Birgit mit 71 Runden. Für Remo sah es düster aus, denn mit 67 Runden war die Musik ohne ihn weiter gezogen.

Pause für Remo. Z-Moers Champ Thorsten durfte auf Spur 3 ran und räumte erwartungsgemäß im Eiltempo das Feld auf. Nach 12 Minuten hatte der schnelle Szugger mit 75 Runden die erste Bestmarke auf dem Zeitenmonitor zu bieten. Auf Spur 1 bot Udo eine verdammt gute Vorstellung, übernahm zeitweise die Führung und parkte den Porsche mit 72 Runden !☺ Da hatte Nick auf Spur 2 nichts entgegen zu setzen, denn sein FXX lief eher zäh, ergo nur 70 Runden. Auch für Birgit lief es suboptimal, aber sie war mit 68 Runden auf Spur 6 nicht unzufrieden. In der gleichen Runde befand sich am Ende dieses Durchgangs nun auch Manfred, dessen Enzo weiterhin abbaute. Auf Spur 4 der „unauffällige Mazda“ mit 73 Runden.

Meister Udo, Daniel & Tommy

Der bravourös fahrende Udo hatte nun Pause, Remo kam auf der schnellen Spur 3 wieder ins Rennen. Hier langte er mit 72 Runden endlich mal hin. Thorsten versuchte halbwegs dran zu bleiben, aber 70 Runden auf Spur 5 waren zu wenig. Birgit und Nick brachten jeweils 69 Runden auf die Uhr, und Manfred fiel mit nur 65 Runden auf Spur 6 weiter ab. Der „unauffällige Mazda“ hatte klammheimlich 72 weitere Runden in den Sack gepackt.

Nun kam Udo wieder auf der Spur 3 rein, Nick pausierte. Und wiederum zeigte Udo starke Nerven sowie Geduld und hielt sich seine Chance auf den Titel mit 71 Runden weiterhin offen. Auf Spur 5 engagierte sich Remo das Messer zum Metermachen; der Lohn 69 Runden, wie auch für Thorsten auf der langsame-

ren Spur 6. Für die Spur 1 hatte der Monitor 71 nette Runden als Pausenfüller zu bieten - nehme ich und Spurwechsel.

Nick

Der schnelle Nick kam wieder auf Spur 3 rein und versuchte, direkt Boden gut zu machen (70R.). Udo und Remo bearbeiteten rasant Spur 5 und 6, was jedem gute 68 Runden einbrachte. Endlich hatte Birgit mal etwas Luft auf Spur 1, drückte gute 70 Runden in die Uhr, genau wie Thorsten der auf Spur 4 wieder Boden gut machte. Manfred hatte sich auf Spur 2 wieder etwas gefangen, was seine erfahrenen 67 Runden zeigten.

Nach Spurwechsel ging Birgit in die verdiente Pause und ich durfte wieder mitspielen. Auf Spur 1 absolvierte Manfred mit wiederum 67 Runden seinen Rennbetrieb an diesem Tag. Die gleiche Rundenzahl zauberte auch Udo aus dem Ärmel, allerdings auf Spur 6! Davor rangierten Nick mit 68 Runden auf Spur 5 und Thorsten legte mit 70 Runden wieder eine Schüppe nach! Auf Spur 3 waren weitere 72 Runden zu verbuchen☺

Nach dem letzten Spurwechsel änderte sich signifikant wenig, außer das ein entnervter Remo gegen Thomas Beuth zum Dummy fahren getauscht wurde, der sich damit schon mal auf die Bahn einfahren konnte. Die erste Gruppe finishte wie folgt: Tommy Eckel 429.33 – Thorsten Szugger 423.67 - Udo Kaina 420.49 – Nick Brandalise 416.55 – Birgit Eckel 415.82 – Manfred Hühn 407.36 und Remo Brandalise 333.

Zweite Gruppe

Den aktuellen Gesamträngen nach startete Berthold Gdanietz auf Spur 1, Daniel Grabau auf Spur 2, Andre Fuchs auf der schnellen Spur 3, Volker Nühlen auf Spur 4, Willi Schumacher auf Spur 5 und Petra Thoß auf Spur 6.

Vom Start weg dominierte Andre die gesamte Gruppe und setzte mit 76 Runden DIE Bestmarke des Tages. Mit einem deutlichen Abstand (72 R.) folgte Spezi Volker Nühlen, dessen Mazda scheinbar nicht die Performance wie im Training hatte. Mit Daniel und Willi hatten sich dann auch gleich zwei zum Infight gefunden, beide fuhren 68 Runden☺ Berthold und Petra hatten auf den Außenspuren eine sehr schwere Aufgabe, denn mit wenig Training ist man in Moers nicht wirklich gut aufgestellt. Trotzdem machten beide das Beste daraus und freuten sich auf die leichteren Spuren☺☺☺

Streckenposten Udo & Willi

Berthold pausierte als erster nach Spurwechsel. Mit Markus Hackstein kam nun ein richtig Schneller dazu, knallte 75 Runden, zog mit Thorsten gleich und befand sich auf Fuchsjagd, denn Andre trat auf Spur 5 mit 71 Runden schon mal die Flucht nach vorne an. Kumpel Volker spulte routinierte 69 Runden

auf Spur 2 ab, dann ein engagiert fahrenden Daniel mit 67 Runden auf Spur 1, der sich etwas Abstand auf Willi (Spur 6 / 65R) verschaffte und eine mutig fahrende Petra auf Spur 4 mit ebenfalls 65 Runden in Folge.

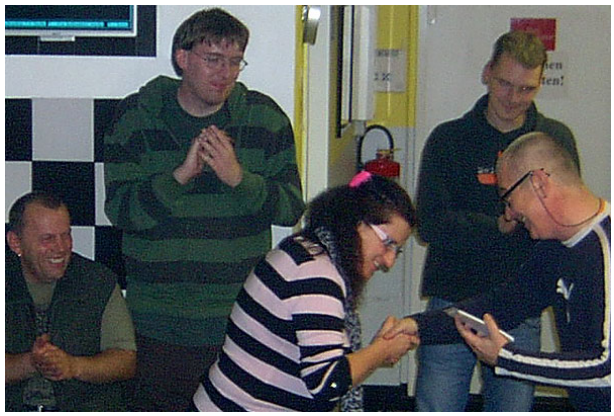
Spurwechsel: Nun endlich durfte auch Thomas Beuth ran und parkte den Nissan R35 von Kollege Grabau nach 67 Runden. Markus setzte mit 71 Runden auf Spur 5 hartnäckig nach und Andre zitterte auf Spur sechs 69 Runden hin. Derweil zog der Nühlenexpress relaxte 70 Runden auf der Spur 1. Auch Willi hatte sich mittlerweile gut auf sein Tempo eingefahren, schien mit 66 Runden auf der Vier durchaus zufrieden zu sein und Petra drückte leidenschaftliche 63 Runden auf Spur 2 raus.

Nun ging Volker in die Pause und Berthold kam wieder, der sich mit 66 Runden amtlich zurück meldete. Dass die Spur 6 auch zum jagen gut sein kann, zeigte Markus mit superben 70 Runden, denn der gejagte Andre brachte trotz der nominell schnelleren Spur 4 nur 69 Runden zustande. Auch Thorstens zweiter Platz wackelte schon! Dank Coaching konnte Petra mit 63 Runden die knifflige Spur 1 gut bewältigen, ihr Partner Willi spulte wiederum 66 Runden auf Spur 2 ab und für Thomas lief es auf der Fünf suboptimal (62R.).

Pause für Petra, Herr Grabau bitte zum Start! Der gute Daniel ließ es mit seinem Sauber nun richtig brennen: 68 Runden!!! Geht doch ☺☺ Jedoch Spurnachbar Andre quetschte sich mit 69 Runden noch vorbei und Jäger Markus (69R.) wurde auf Spur 4 etwas im Verkehr aufgehalten. Mini-Z auf der Spur 1 in Moers ist schon sehr speziell, aber Willi zog sich mit 64 Runden prima aus der Affäre. ScaRaDo Mann Berthold kam nun deutlich besser zurecht und fuhr 65 Runden auf Spur 5 ein, da konnte Thomas (Spur 6) nur zuschauen.

Spurwechsel, Willi hat Pause und Volker kommt wieder auf Spur 3 ins Rennen rein. Andre nun auf Spur 1, die er sehr gut kennt, daneben sein Leibjäger Markus auf Spur 2. Die drei Herren sorgten für eine 1A Unterhaltung mit mehrfachen Positionskämpfen. Nach Ende der Fahrzeit hatten alle drei +/- 69 Runden gefahren!!! Daniel folgte mit 65 Runden auf der Fünf, Thomas auf Spur 4 mit 63 Runden und Berthold Spur 6 mit 62 Runden.

Nun hatte Andre als Erster alle Spuren absolviert, war mit 423.98 Runden knapp an Thorsten vorbei und durfte schon mal auf das Podium blinzeln☺☺



Siegerehrung für Petra

Petra kam auf Spur 3 wieder und zeigte mit 64 Runden den Jungs mal gleich, dass auch sie flott fahren kann! Markus war nun auf „seiner Spur Eins“, aber hatte wieder etwas Mühe im

dichten Verkehr ausreichend Runden zu machen. Am Ende der Spur standen 422.44 Runden beim Moerser Präsi auf dem Zeitenmonitor und Thorsten wurde aus dem Sauerstoffzelt geholt ☺☺☺

Siegerehrung für Willi

Zum letzten Spurwechsel kam Willi wieder und legte mit 68 Runden eine klasse Finalspur hin. So konnte er sich eine gute Runde vor Daniel absetzen. Am Rennende ergaben sich folgende Rundenwerte: Volker Nühlen 416.57 Runden – Willi Schumacher 397.09 Runden – Daniel Grabau 395.73 Runden – Berthold Gdanietz 394.08 –Thomas Beuth 374.10 Runden und Petra Thoß 371.26 Runden.

Siegerehrung für Markus

Tagessieg ist klar, aber wer ist nun Z-West Meister 2010

Manfred Hühn hatte direkt nach Rennende an seinem Laptop Platz genommen und ließ das Excel glühen! Remo lehnte klar die vom Dummy gefahrenen Runden ab, wurde als 15ter gewertet und somit ist Udo mit nur EINEM PUNKT Vorsprung Z-WEST MEISTER 2010. Das war mal eine faustdicke Überraschung, aber doch hoch verdient, denn Kollege Kaina hat bis zur Ziellinie einfach alles gegeben. Glückwunsch noch mal an dieser Stelle – Applaus Applaus ☺☺☺

Siegerehrung für Manfred

Nach einer kurzen Pause konnten wir dann zuerst zur Siegerehrung der Tagesplatzierungen übergehen, dann in Folge die der Gesamtränge und zum krönenden Abschluss eine kleine Tombola. Hierzu möchte ich mich bei Siggi Bleck, Uwe Schöler und Dieter Sommer noch mal herzlich im Namen der Z-West bedanken.

Abschließend geht mein Dank an Markus Hackstein, Andre Fuchs und Thorsten Szugger für ein leckeres Catering und eine gute Rennleitung.
Ein dickes Kompliment an alle Z-West Starter, die eine ganze Saison lang mit Enthusiasmus und Spaß diese Rennserie beflügeln.

Eine Übersicht der Saison 2010 mit Fotogalerien, Ergebnissen und weiteren Infos zur Z-West findet ihr hier:
Rennserien-West / Z-West und Z-West-Website

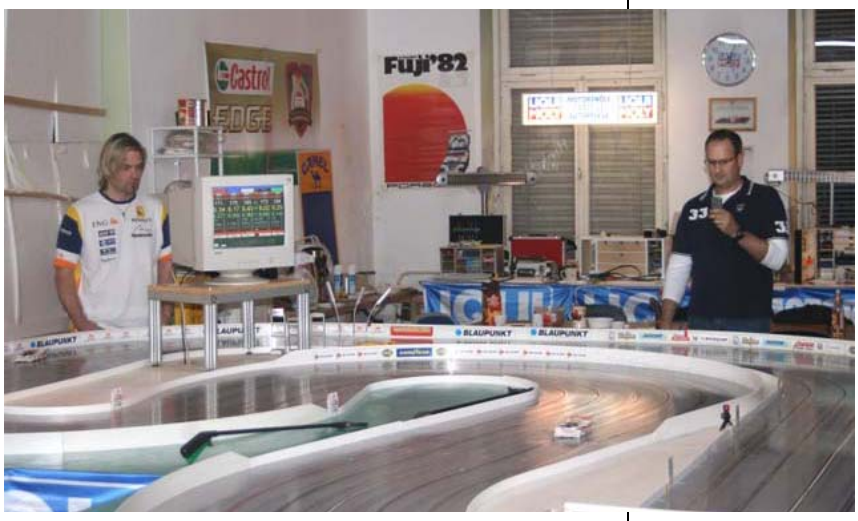
Wir sehen uns 2011, bis dahin verbleibe ich mit rennsportlichen Grüßen,
euer Tommy Eckel

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Z-West

BRM-Pro

2. Lauf am 7. November 2010 in Bielfeld

geschrieben von Andreas Lippold



BRM-Pro on Tour in Sennestadt . . .

Der zweite Lauf der neuen Einsteigerserie führte die BRM-Pro Teilnehmer zur Holzbahn der „Slotnomaden“ in Bielefeld Sennestadt. Nach der Plastikschiene in Bad Rothenfelde stellte diese Bahn nun für die Fahrer eine ganz neue Herausforderung dar. Der Track besitzt keine Brücke. Somit sind die fünf Spuren unterschiedlich lang. Zwischen der kürzesten Spur Fünf und der längsten Spur Eins beträgt die Differenz exakt einen Meter. Die mittlere Spur ist 24,35 Meter lang. Bei diesen Gegebenheiten ist taktisches Fahren angesagt. Auf der Außenspur die Nerven behalten und innen zur Attacke blasen.

Im Clubbetrieb wird bei den „Slotnomaden“ überwiegend mit Polyurethanreifen gefahren. Um hier eine Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Fabrikaten sicher zu stellen, wird die Bahn gegluet. Im Vorfeld des Rennens stellte sich schnell heraus, dass die GP-Reifen mit diesen Bedingungen überhaupt nicht klar kamen. Man entschloss sich daher kurzerhand, die Bahn komplett abzuwaschen. Diese Maßnahme brachte eine deutliche Besserung. Trotzdem wurden die Teilnehmer am Renntag mit für GP-Reifen ungewohnt hohen Grip Verhältnissen konfrontiert. Es galt nun, sich auf diese Gegebenheiten bestmöglich einzustellen.

Bereits eine Woche zuvor wurde die Bahn für ein extra Training zur Verfügung gestellt. Einige Teilnehmer nahmen das Angebot an. Es wurde mit verschiedenen Übersetzungen experimentiert, dabei stellte sich aber keine spezielle Getriebeabstufung als überlegen heraus. Am Renntag gingen letztendlich Autos mit Wegstrecken zwischen 28,4mm (Wolfram Meyer) und 25,9mm (Stephan May) an den Start. Das spätere Rennergebnis bestätigte übrigens die Erkenntnis aus den Trainingssessions.

Kurzerhand wurde beschlossen, auch diesmal ein Qualifiing zu fahren. Michael Berendt legte mit 6,216 Sekunden vor. Peter Horstmeyer zeigte den übrigen Teilnehmern gleich darauf, wo der Hammer hängt. 5,825 Sekunden brauchte er für die schnellste seiner drei Runden auf der Qualifiing Spur Drei. Dieser Wert wurde nur noch vom „Slotnomaden“ Wolfram Meyer getoppt. 5,803 Sekunden bedeutete die Pole Position für den Heimascari, der nach einer ausgiebigen Feier am Vortag doch leicht gehandicapt war. ☺

Die erste Startgruppe . . .

Genau zehn Teilnehmer, das bedeutete zwei vollwertige Startgruppen. Als erste nahmen Andreas Linekampf, Jürgen Kuhn, Michael Berendt, Siegfried Grützkow und Daniel Grabau das Bielefelder Geläuf unter die Räder. Siegfried wurde seinem Favoritenstatus als Heimfahrer voll und ganz gerecht. 234,74 Runden zeigte der Zähler nach fünf mal fünf Minuten Fahrzeit an. Mit fast drei Runden Rückstand folgte Jürgen Kuhn, der das ganze Rennen über mit der schlechten Performance seines Autos haderte vor Daniel, Andreas und Michael.

Die zweite Startgruppe . . .

Der zweite Lauf versprach spannend zu werden. Hier waren nun mit Peter Horstmeyer, Michael Brandt und Martin Picker drei Fahrer am Start, die schon beim ersten Rennen in Bad Rothenfelde eine gute Performance gezeigt hatten. Die „Slotnomaden“ Wolfram Meyer und Stephan May vervollständigten die Startgruppe. Michael Brand war hochmotiviert. Fünfzig Runden auf der mittleren Spur Drei waren eine Duftmarke. Der Bielefelder wollte natürlich die Gelegenheit nutzen und auf seiner Heimbahn viel Boden in der Meisterschaft gutmachen. Martin Picker kämpfte dagegen mit zuviel Grip. Die mangelnde Bahnkenntnis hatte zur Folge, dass der Teutone nicht immer den optimalen Bremspunkt traf und das Fahrzeug dann durch die Kurven ratterte. Peter Horstmeyer konnte Anfangs gut mithalten, doch dann löste sich plötzlich der Motorhalter an seinem Fahrzeug. Dieses auch wohl infolge des hohen Grip Niveaus. Am Ende entschied Michael das Ding klar für sich. 247,94 Runden standen bei Abschaltung des Bahnstroms zu Buche. Eine knappe Runde dahinter folgte „Wolfi“ Meyer vor Stephan (ja, der mit der ganz kurzen Übersetzung ☺), Peter und Martin.

Nach diesem Rennen ergibt sich ein interessanter Tabellenstand: An der Spitze liegt überraschend Peter Horstmeyer, der mit seinem dritten Platz in Bad Rothenfelde und Position vier aus diesem Lauf die Rangliste mit 190 Punkten anführt. Mit nur zwei Punkten Rückstand folgen gleich drei Piloten. Jürgen Kuhn und Michael Brandt die jeweils ein Rennen gewonnen haben und Martin Picker, der dank seines zweiten Platzes beim Auftaktrennen mit Platz Sechs noch Schadensbegrenzung betreiben konnte.

Das Rennen hat manchem Teilnehmer deutlich gezeigt, dass gute Vorbereitung für den Erfolg bei einem Rennen maßgeblich entscheidend ist. In diesem Zusammenhang muss auch mal die tolle Kameradschaft unter den Teilnehmern lobend erwähnt werden. Michael Brand hatte z.B. nur einen Radsatz zur Verfügung weil bei seinem fürs Rennen vorgesehenen Rädern eine Felge defekt war. Dieser Radsatz war schon ziemlich runtergefahren und zeigte nur noch eine mäßige Performance. Da bekam er kurzerhand von Martin Picker perfekt vorbereitete Pneus zur Verfügung gestellt, obwohl der Lübbecker damit sicher sein konnte, dass er im Rennen hinter dem Bielefelder landen würde. Als Peter Horstmeyer mit losem Motorhalter liegen blieb, verlangten die Teilnehmer von der Rennleitung „Terror“ damit der Konkurrent sein Fahrzeug reparieren konnte.
Nach dem Rennen stellte sich übrigens heraus, das sich bei Jürgen Kuhn die Verklebung der Reifen gelöst hatte. In diesem Zusammenhang nochmal der Hinweis an die Rennteilnehmer, vor jedem Rennen die Verklebung der Reifenflanken zu kontrollieren. Nicht jeder Kleber ist

hierfür geeignet. Ein billiger Sekundenkleber reicht in der Regel nicht!

Wenn Daniel da man nicht gleich einpennt ☺!?

Den Abschluss der BRM-Pro Rennserie bildet das Rennen am 5. Dezember in Bad Rothenfelde. Dann ist die Bahn ab 13 Uhr geöffnet. Interessenten sind jederzeit willkommen. Es sind genügend Leihautos vorhanden. Das Startgeld beträgt 4,-€.

Anfragen bitte an andreaslippold@t-online.de Betreff „BRM-Pro“.

Alles weitere gibt's hier:
SRIG Teuto / BRM-Pro

SLP-Cup

4. Lauf am 13. November 2011 in Schwerte

Saison Nr. 3 des SLP-Cup West ist nunmehr ebenfalls abgehakt . . . 26 Starter sorgten am Samstag bei den Carrera Freunden Schwerte für den passenden Saisonausklang . . .
60 Minuten Racing standen letztmalig für 2010 auf dem SLP-Cup Programm – die meisten Teilnehmer wollten den 30m-Plastikkurs an der Ruhr möglichst 500 Mal umrunden . . .

Kompakt . . .

- **4. Lauf SLP-Cup West: Finale, Plastik, Schwerte/Ruhr . . .**
- **26 Teilnehmer beenden den SLP-Cup für das Jahr 2010 . . .**
- **An-/Abreisen am Freitag und Samstag gestalten sich extrem wässrig . . .**
- **Sieg in der Pokalwertung für Thomas Reich; dann Siggi Jung und Andreas Lippold . . .**
- **Tagessieg für Sebastian Nockemann - es folgen JanS und JanU . . .**
- **Gesamtstand in der Pokalwertung nach vier Läufen: Robby Mauer vor Ralf Leenen und Thomas Reich . . .**
- **Gesamtstand „über alles“: Sebastian – JanS – JanU . . .**
- **erst 2011 geht's mit dem SLP-Cup weiter – Einschreibung ab 2.1. möglich . . .**

Strecke

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url
www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Vorgeplänkel . . .

Was soll man zum **Kurs** in Schwerte noch schreiben. Jeder kennt ihn, schließlich besteht er 8 Jahre unverändert. Allergiker gibt's keine, zumindest nicht im SLP-Cup. Die Strecke ist beherrschbar – und dennoch selektiv genug. Sie darf als Pflicht bei den 18D Piloten gelten – die 13D^{er} verschlägt es seltener an die Ruhr, warum auch immer . . .
Jedenfalls ist's Motodrom an der Ruhr zum zweiten Mal im SLP-Cup das geeignete Environment für den Showdown der Serie . . . !☺

Nach leichten Durchhängern bei den zwei mittleren Läufen mit 24 bzw. 23 Startern, war die **Teilnehmerzahl** zum Finale wieder voll im Grünen Bereich: 27 Folks meldeten sich an, was den bisherigen Rekord von 28 Teilnehmern beim Saisonauftakt knapp verfehlte. Am Samstag Früh war dann noch ein weitere Ausfall zu verzeichnen, sodass man letztlich mit

26 Teilnehmern den Tag bestreiten konnte . . . Auf diesem Weg wünschen wir den Cup[lern] Achim, Bernd und Ulf gute Genesung sowie rasche Erholung . . . !!

Als **Schlagzahl** gab das schleichende Orakel 500 Runden für die Normalsterblichen im Fight um die Pokalwertung vor. Die Oberburner von den PQ sollten hingegen schon 520 Umläufe anstreben . . .

Als **Favoriten** auf den Tagessieg galten gleichermaßen alle vier Plastikquäler – und in der Pokalwertung die Heimfraktion, bestehend aus Siggi Jung und Ingo Vorberg. Zumindest diese würden aber mit vielfältigem Gegenwind rechnen müssen (meinte jedenfalls das kaffeesatzlesende Orakel) . . . !☺

sind nach dem SLP-Cup Punkteschema so um die zwei Plätze – und weitere Verfolger lauerten auf Schlagdistanz . . .

Pokalwertung: Nachfolger für Andreas „Poldi“ Lippold gesucht . . . !!?

Finale SLP-Cup 2010 in Schwerte . . .

Die **Ausgangslage** in der Gesamtwertung des SLP-Cup versprach noch ausreichend Restspannung für das Finale. Zwar hatten Sebastian Nockemann (Gesamtwertung) und Robby Mauer (Pokalwertung) die beste Ausgangslage – jedoch waren beide noch nicht „durch“ und die Besetzung des Starterfeldes war durchaus mit zahlreichen ernstzunehmenden Gegnern gespickt . . .
Abgesehen vom jeweiligen Wertungssieg war erst recht „grande casino“ zu erwarten. In der Pokalwertung waren beispielweise sechs Folks ab P2 durch knapp vier Punkte getrennt. Das

Der übliche Auftakt am **Freitag Nachmittag** war das Bahnputzen, welches vergleichsweise rasch vonstatten ging, da der Kurs erst vor Wochenfrist für das NASCAR Grand National Finale gründlich gesäubert wurde. Ergo ging’s rasch ans Trainieren und die Fahrzeugabstimmung . . .
Erstes Highlight waren die von InVo selbst gefertigten Pizzabrötchen, welche am Abend reißenden Absatz fanden. Eine gute Idee, die eh schon gute Laune der Kollegen weiter zu steigern !!☺
Hinsichtlich der Rundenzeiten war man mit 6.9er Zeiten längere Zeit König. Erst am

frühen Samstag Morgen zeigten die PQ dann auch 6.7er in Reihe. Faszinierend war, dass eine Menge Normalsterblicher durchaus 7.0 zu fahren vermochten – sicherlich nicht konstant. Aber es durfte ein spannendes Rennen erwartet werden. Explizit Lob gab es von den hilfsbereiten PQ für die Fahrzeuge vieler Teilnehmer – etliche 962er liefen mit den flotten Testfahrern am Regler sehr schnell und gutmütig um den Kurs. Ebenfalls sehr flott waren beide Anwärter auf den Sieg in der Pokalwertung unterwegs: Robby Mauer als Externer und Ingo Vorberg als Heimascari . . .
Im Laufe des Abends schauten gut 20 Folks in Schwerte vorbei, um wirklich gemeinsam den Fuhrpark auf die Plastikschiene anzupassen – schließlich kam man vom letzten Lauf auf der Holzbahn . . .

„Dr.Bepfe“ am Herd – gelungenes Catering am Trainingsabend . . . !!

Samstag Früh blieben dann noch rund drei Stunden, um für’s entscheidende Rennen alles klar zu bekommen. Aber zuvor stand die Hürde, Schwerte zu erreichen. Etliche Autobahnen im Westen waren wegen Überflutung gesperrt – und auf den Restlichen ging’s eigentlich auch nur mit Außenborder. Letztlich schafften es aber alle Cupler irgendwie an die Ruhr . . .
Die Zeiten zeigten sich rasch wieder auf dem Niveau vom Freitag Abend. Das letzte Quäntchen Grip blieb den Teilnehmern im Vergleich zum Vorjahr aber erspart, sodass durchaus ohne vehemente Klimmzüge ein leicht slidender Setup zu realisieren war . . .

Land unter an der Ruhr – der Pavillon im Hof schützte die Raucher und andere Frischluftsuchende . . .

Slotcars und Technik . . .

Ab 11 Uhr waren dann die **Materialausgabe** und das direkt anschließende 3-minütige Einrollen angesagt. In loser Folge wurden die Stationen absolviert. Reklamationen zu den ausgegebenen Triebwerken gab es keine . . .

Runder Tisch: Materialausgabe in Schwerte . . .

Die **technische Abnahme** erfolgte parallel an zwei Stationen, um den straffen Zeitplan halbwegs halten zu können. Nach dem eher schlechten Zeugnis beim letzten Lauf in Sankt Augustin fiel das Votum der zwei Abnahmechefs Sebastian und Jan wieder deutlich positiver aus. Sebastians bezeichnete seine Gruppe als „*nahezu perfekt*“ – soweit wollte Jan nicht gehen, signalisierte jedoch dennoch ein „s’*war ok - aber keinesfalls perfekt*“. Womit geklärt ist, wer von den zwei PQ der angehende Pädagoge ist . . . ! ☺☺

Technische Abnahme: Zwar ein *„ok“*, aber kein *„perfekt!“* . . . !☺☺

Der Abteilung **Neuwagen** kommt im SLP-Cup keine so hohe Bedeutung zu – Saisonfinale hin oder her. Einerseits gehen die Karosserien kaum kaputt und andererseits ist halt ein 962 immer ein 962 !☺ Das kann man als Manko der Serie verstehen – muss es aber nicht. Denn so halten sich der finanzielle Belastung und der Arbeitsaufwand deutlich in Grenzen . . .
Dennoch präsentierte(n) Reiner Barm (TakaQ) und Jörg Ebbers (Leyton House) zwei Wagen, die zumindest noch nie im Rennen gelaufen sind . . .

Quali . . .

Für die Quali gab es eine Minute Fahrzeit auf Spur 5 – gewertet wurde die absolvierte Strecke. Wie immer ging die Sache nicht ohne Überraschungen ab – wobei echte Kracher eher ausblieben. Aber bevor's an's Eingemachte geht, nachfolgend zuerst einmal die aus dem Quali Ergebnis resultierende Startaufstellung für die vier Gruppen:

Teilnehmer	Runden
1. Nockemann, Sebastian	8,88
2. Schnitzler, Christian	8,71
3. Jung, Siggi	8,70
4. Uhlig, Jan	8,67
5. Schaffland, Jan	8,63
6. Reich, Thomas	8,61

Teilnehmer	Runden
1. Mauer, Robby	8,52
2. Leenen, Ralf	8,52
3. Ebbers, Jörg	8,48
4. Vorberg, Ingo	8,39
5. Eifler, Hans-Jürgen	8,39
6. Strerath, Helmut	8,38

Teilnehmer	Runden
1. Barm, Reiner	8,26
2. Lippold, Andreas	8,24
3. Ohlig, Frank	8,21
4. Scheid, Frank	8,17
5. Nötzel, Ulli	8,13
6. Ullrich, Wolfgang	8,12
7. Quadt, Hans	8,12

Teilnehmer	Runden
1. Schaffland, Ralf	8,08
2. Mews, Jörg	7,83
3. Tubes, Ilja	7,80
4. Tubes, Nicola	7,62
5. Heß, Karl-Heinz	7,51
6. Rudnik, Heinz	7,48
7. Kaczmarek, André	6,88

Wesentliche Loser der Quali waren der Autor und André Kacmarek, welche gleich in der ersten Startgruppe antreten durften – Abfliegen ist halt kaum drin bzw. die Einsetzer waren halt zu langsam . . . !☺☺☺
Mit 6.9er Zeiten schnell, aber zumindest ein Mal im Grün waren ferner Mitfavorit Ingo Vorberg sowie NASCAR Pilot Andy Lippold. Ergo fanden sich Siggi Jung und Thomas Reich mit den vier PQ in der ersten Startgruppe. Wobei die PQ mit Ausnahme von Sebastian nicht wirklich überzeugten: Christian lag zwar auf P2, jedoch nur einen Teilmeter vor Siggi und auch JanS auf P5 blieb nur zwei Teilmeter vor Thomas !!
Eine weitere positive Überraschung bildeten Jörg Ebbers und Helmut Strerath, welche beide in die zweit-beste Startgruppe fuhren !!

Rennen . . .

Die Eckdaten für's Rennen lauten 18 Volt Spannung für die Bison „homologated“, 6*10 Minuten netto für die Fahrer, vier Startgruppen (davon zwei 7er Gruppen) . . .

Race goes on (vor vollen Tribünen!) . . .

Die erste Startgruppe heftig „at work“ – so knapp vor Halbzeit . . .

Die **erste Startgruppe** ging nahezu pünktlich gegen 13:05 Uhr auf große Fahrt. Reiseleiter Reiner Barm gab den Strom auf die Bahn – und man gelangte sogar unfallfrei durch die erste Kurve . . .

Im Verlauf des Rennens ging’s dann aber nicht immer unfallfrei weiter. Dadurch heftig gehandicapt war der Autor, der bei Halbzeit die Mitspieler noch lobte. Anschließend kam aber doch der ein oder andere Kollege quer über die Strecke zu Besuch, sodass der „Memorex“ 962 sogar ein Mal zur Instandsetzung von der Strecke musste. Dennoch bildeten die erreichten 498,46 Runden erst einmal eine Messlatte für die nachfolgenden Startgruppen . . .

Jörg Mews lief als Zweiter ein – ließ sich aber auf Spur 3 durch den etwas geringeren Stromfluss irritieren und die Schleifer ohne Not richten. Darüber hinaus wurde auch Jörgs „Leyton“ Haus bisweilen von den Kollegen gerupft.

André Kaczmarek begann das Rennen gleich mit einer Reparatur. Der Leitkiel blieb an der Karosserie hängen und JanS legte rasch Hand an. Anschließend ging’s für ihn besser – bis er auf der langsamen Spur 1 ganz neue Eigenschaften seines „Momo“ 962 entdecken durfte. Entsprechend heftig fiel letztlich der Abstand zu Jörg aus . . .

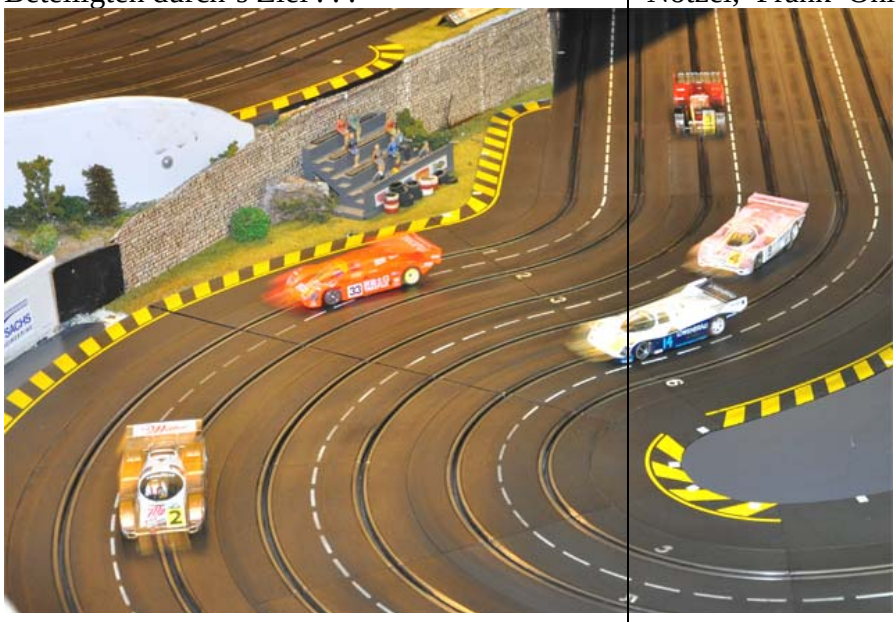
Der Dreikampf zwischen Ilja Tubes, Karl-Heinz Heß und Nicola Tubes wurde über alle Spuren ausgetragen. Alle Drei hatten bisweilen mit ihren Fahrzeugen und/oder der Strecke zu kämpfen – Ilja und Nicola diskutierten sogar während des Rennens kurz aber heftig darüber, wer denn nun vor wem fahren solle !☺ Ilja wurde letztlich aber nur in diesen Fight verwickelt, weil sein Spurzahnrad zwischendrin neu befestigt werden musste. Anschließend vermochte er sich wieder etwas abzusetzen und ging sicher auf P4 durch’s Ziel. Und Erststarter Karl-Heinz hielt sich am Ende knapp vor Nicola. Bleibt Heinz Rudnik bei seinem ersten SLP-Cup Lauf auf der unbekannten Plastikschiene. Ein familiärer Notruf beendete sein Freitagstraining vorzeitig, sodass ein wenig die Praxis fehlte . . .

Ilja vor dem Rennen beim kritischen Blick auf den „New Man“ . . .

Die zweite Startgruppe bei den Vorbereitungen für das Rennen . . .

Die **Startgruppe Nr. 2** verlief im direkten Duell hochgradig unaufregend. Mit großem

Abstand von oft 2-4 Runden gingen die sieben Beteiligten durch's Ziel . . .



Ende der ersten Runde für die zweite Startgruppe . . .

Sieger wurde überlegen Andy Lippold, der mit 502,13 Runden den Autor auf P2 verdrängte. Bis auf die reichlich missratene Spur 1 hatte „Poldi" alles im Griff und burnte zahlreiche 6.9er Zeiten. Lange Zeit sah es so aus, als ob Reiner Barm mit „Poldi" mithalten könne. Reiner absolvierte die Eins in toller Manier und war auch in Folge konstant schnell unterwegs. Auf der anderen Außenspur 6 hatte er jedoch seine Not. Und am Ende betrug der Rückstand zum Autor nur gut eine halbe Runde, was bei Halbzeit P3 ergab . . . !☹

Die SLP-Cup Saison 2010 war für Frank Scheid bislang zum Vergessen. Den Auftakt verpasste er aus gesundheitlichen Gründen – bei den Teutonen ging's so und in St.Augustin war Tiefpunkt. Jetzt sollte ihn eine sauber herausgefahrene P3 wieder etwas mit der Serie versöhnen und in der Endabrechnung direkt ins Mittelfeld der Tageswertung beamen . . .

Der „Advan" von Frank Ohlig im Aufstieg auf die Gegengerade . . .

Dahinter folgte der Kölner Block mit Ulli Nötzel, Frank Ohlig und Hans Quadt. Hans und Ulli waren in Bottrop erfolgreich in die Saison gestartet, hatten Teuto auslassen müssen und in der Nachbarschaft in Sankt Augustin nicht ganz so erfolgreich performt. Mit Frank stand der Sieger der Pokalwertung des Laufs in Schwerte 2009 am Start. Im Ziel war die o.a. Reihenfolge zu verzeichnen. Spannend machten es die KK (=Kölner Kollegen) überhaupt nicht – und so richtig weit nach vorn brachten sie die erzielten 480 bis 487 Runden ebenfalls nicht. Man gruppierte sich in der Endabrechnung locker rund um Jörg Mews, der in der ersten Gruppe gefahren war . . .

Bleibt Wolfgang Ullrich, der nach wie vor gesundheitlich gehandicapt ist – sich aber dennoch das Finale 2010 nicht entgehen lassen wollte. „*Einfach mitrollen*" war seine Devise – mehr war realistisch nicht drin. Aber mit etwas Glück schreitet seine Genesung weiter fort und im SLP-Cup 2011 wird wieder richtig temperamentvoll angegriffen . . . !?

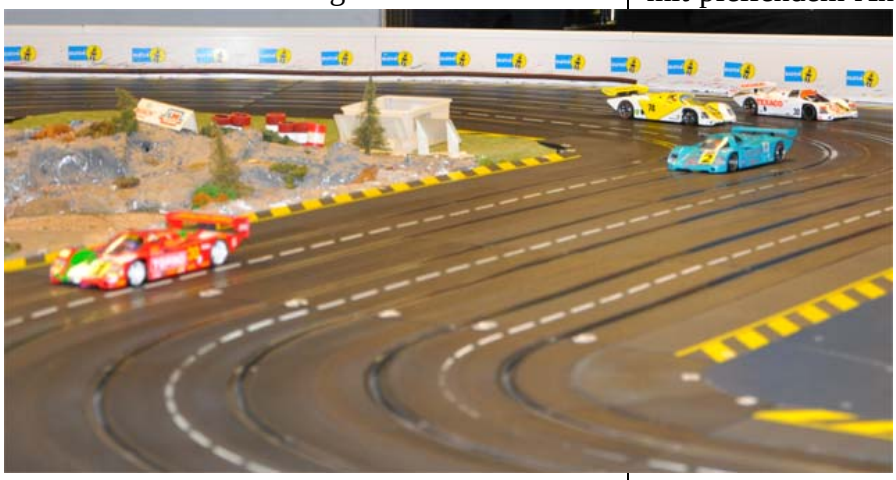
Frank Scheid fuhr vor Ulli Nötzel – nicht nur in der Tunneleinfahrt sondern auch im Endergebnis . . .

Die **dritte Startgruppe** brachte schon etliche Favoriten ins Rennen – u.a. die zwei Bestplatzierten in der Pokalwertung: Robby Mauer und Ingo Vorberg. Dazu auch den aktuell Drittplatzierten Ralf Leenen und den ältesten Teilnehmer des Tages – Kollegen HaJü. Nicht unbedingt soweit vorn erwartet hatte man Jörg

Ebbers bei seiner Cup Premiere und Helmut Strerath . . .

Die dritte Startgruppe ist bereit . . .

Das Statement „hochgradig unaufregend“ galt gleichermaßen für die dritte Startgruppe. Im direkten Vergleich war die Rangfolge zum Ende hin recht eindeutig – oft auch mit großen Rundenabständen. Aber sowohl der Weg dorthin als auch der Vergleich mit den Kollegen, welche bereits ihr Rennen absolviert hatten, vermittelte eine Menge Spannung – und wohl auch etliche Überraschungen . . . !!



Man begegnete sich häufiger im Rennverlauf der dritten Startgruppe . . .

Wären Wetten abgeschlossen worden, hätte das Gros auf InVo gesetzt, der einziger Heimascari in der Gruppe war. Er zog auf der Startspur auch mit 6.9er Zeiten in Serie und geringer Fehlerrate in Führung. Ähnlich schnell waren nur Ralf Leenen und eben auch Robby Mauer, welcher allerdings die langsame Spur 1 zu befahren hatte. Sein Speed war für die Eins sehr hoch; die Anzahl der Ausflüge neben die Strecke aber zumindest nicht gering. Da auch auf den folgenden Spuren die Fehlerquote stets gegeben war, schied Robby vergleichsweise früh aus dem Rennen um den Gruppensieg aus. Von den Rundenzeiten her hätte es für gut 500 Runden reichen müssen. Letztlich wurden es nur 495,69 – was keine Top 10 Platzierung ergab. Das wäre also eventuell eine minimale Chance für Ingo gewesen, doch noch den Titel zu holen. Aber einerseits wusste dieser das erst, als sein Rennen ebenfalls zu Ende war – und andererseits schauen wir erst einmal auf die drei anderen Kollegen, welche ja auch ein Rennen fuhren (Spannung erhöhen ist angesagt !☺) . . .

Helmut Strerath nahm die Rote Laterne recht zeitig – und gab sie auch bis zur 60. Minute nicht mehr ab. Sein Lohn des Tages war die Quali Position 12 !☺ Verhagelt wurde sein Resultat weiter, als der „Layton House“ 962 mit pfeifendem Antrieb stehen blieb. Die Fehlersuche ging nicht rasch vonstatten – welcher „Pannenhelfer“ rechnet schon mit zwei gelösten Hinterrädern . . . !?☺

Davor balgten die beiden Niederrheiner HaJü Eifler und Jörg Ebbers um P4 in dieser Gruppe. HaJü vermochte den Speed aus dem Training nicht ganz im Rennen zu zeigen – Jörg aber auch nicht (der Autor am Freitag Abend: *„Der Jörg ist gedopt !!“*). Die Sache sah extrem eng aus – bis Jörg die Spur 1 absolvieren musste. Das gab den Ausschlag zu Gunsten von HaJü – denn Jörg bekam die Einfahrt in den Tunnel einfach nicht hin. Da war wohl doch zu viel Grip im Spiel . . . !?

Jetzt aber zurück zu den Kombattanten um den Gruppensieg – oder gar den Sieg in der Pokalwertung (des Tages und der Saison !). Robby hatten wir bereits aussortiert – Speed gut, aber zu oft im Grün. Nach vier Spuren lag In-

go zwar vor Ralf – der Speed war nach wie vor hoch, aber eben nicht allzu deutlich, weil Ingo immer wieder Abflüge dazwischen kamen. Irgendwo auf dem Weg zu den letzten zwei Spuren (Fünf und Sechs) waren die Schleifer verbogen und es folgte der GAU: Ralf zog vorbei und Ingo ließ langweg Runden liegen. Die erzielte Rundenzahl spülte ihn noch hinter Reiner Barm, der damit noch in die Top 10 gelangen sollte. Und Robby dachte sich seinen Teil – er sortierte sich unmittelbar dahinter ein. Den Hauptwidersacher war er auf diese Weise elegant los . . .
Ralf fuhr konzentriert weiter und rangierte mit 501,11 Runden vorläufig auf P2 der Tageswertung (hinter „Poldi“). Damit war Robby der Titel wohl nicht mehr zu nehmen . . . !☺

Wie üblich bestritt die **schnellste Startgruppe** das Finale. Vier PQ, die nicht alle in der Quali geglänzt hatten – dazu Heimascari Siggi Jung auf Spur Drei (!!) und Thomas Reich auf Spur Sechs . . .

Die schnellsten Sechs vor dem Start . . .

. . . und am Ende der ersten Runde . . .

JanS ging zwar nach dem Start in Führung – war aber den Rennverlauf betreffend wenig zuversichtlich. Zu langsam war die Quali gelaufen. Der Autor war sich nach zwei absolvierten Spuren sicher: Sebastian gewinnt. Aber wie würde es dahinter ausgehen !? Christian Schnitzler hatte dem Speed nicht, JanU machte in der Anfangsphase einige Fehler und JanS performte von Spur zu Spur unterschiedlich. Sollten etwas Siggi und Thomas ein Wort um P2 mitreden können . . . !?
Halten wir fest – Sebastian gewann überlegen. Die schiere Rundenzahl 520,28 Runden gegenüber dem Zweiten mit 511,47 Runden täuscht ein wenig – aber nicht völlig. Niemand vermochte ihn ernsthaft und auf Dauer zu bedrängen – der Plastikquäler Chef war unumstrittener Chef im Schwerter Ring . . . !!
Bis kurz vor Halbzeit sah JanS wie der sichere Zweite aus. Dann musste er den „Advan“ mit verbogenen Schleifern von der Bahn nehmen, verlor ca. 1,5 Runden und hatte in der Folge JanU im Schlepp, welcher vor der letzten Spur sogar eine halbe Runde vor ihm lag. Endlich kam richtige Spannung innerhalb des Rennens auf !! Denn auch Thomas Reich lag nicht allzu weit hinter JanS und hatte die schnellste Spur 5 als Schlussprogramm . . .
Und dem guten Thomas folgte wiederum auf Schlagdistanz Christian. Den Leader Bastian und Freund Siggi Jung ausgeblendet, der ein ganzes Stück zurück auf P6 Kurs fuhr, war ein furioses Finale zu erwarten . . .
JanS begann behutsam seine Drei – er hatte wieder Stromprobleme und erhöhte dann Zug um Zug den Druck auf JanU. Dieser fuhr zu Beginn identische Zeiten auf der Sechs – und versuchte anschließend den Tempowechsel mitzugehen (bzw. besser: Er musste diesen wohl mit-

gehen !!). Das gelingt auch einem Schwerter nicht ungestraft – ein Abflug und JanS war vorbei. Wobei JanU sich dennoch nicht entspannen durfte, denn von hinten eilte mit Riesenschritten Thomas Reich heran. Letztlich rettete der Schlusspfiff JanU gerade noch rechtzeitig, bevor die P3 des Tages dahin war. Christian blieb trotz aller Anstrengungen nur P5 hinter Thomas. Das Resultat liest sich wie folgt: 511,47 – 510,60 – 510,08 – 509,12 . . . vielleicht nicht herzschlagmäßig, aber allen Beteiligten war der Stress nach dem Rennen anzusehen . . . !☺

Ende . . .

Die **Nachkontrolle** aller Fahrzeuge durch die technischen Chefs blieb ohne Befund, sodass das Rennergebnis ohne Einschränkungen bestätigt werden konnte . . .

Nach dem Rennen wird beim gesamten Feld noch einmal genau hingeschaut . . . !!

Die **Siegerverehrung** für das Rennen wurde wie im Vorjahr von Sebastian und JanS durchgeführt. Im Wechselspiel ging es durch die Platzierungen. Ein kurzer Rückblick auf die Highlights (oder auch nicht – was ist eigentlich das Gegenteil von „Highlight“ !?) der Beteiligten war wie immer damit verbunden. Und für die Top 3 der Kategorien gab’s die üblichen Urkunden, welche sich die Zwei u.a. formvollendet selbst verliehen . . . !☺

Anschließend ging’s um die Sieger des SLP-Cup 2010. Nach vier Läufen – unter Berücksichtigung eines Streichresultates – sah die heiß umkämpfte und entscheidende Pokalwertung wie folgt aus:

#	Teilnehmer	Punkte
1.	Mauer, Robby	128,08
2.	Leenen, Ralf	115,74
3.	Reich, Thomas	113,83
4.	Schaffland, Ralf	112,41
5.	Vorberg, Ingo	111,42
6.	Lippold, Andy	100,17
7.	Ohlig, Frank	99,47
8.	Jung, Siggi	97,27
9.	Nötzel, Ulli	96,60
10.	Stahlhut, Tom	88,16

Somit erhielt Robby Mauer verdientermaßen den Wanderpokal des SLP-Cup für ein Jahr zur Aufbewahrung . . . !☺

Da ist jemand richtig stolz – und das zu Recht !! Der SLP-Cup Champ 2010: Robby Mauer . . .

Die Gesamtwertung 2010 des SLP-Cup West ging plötzlich und unerwartet an Sebastian Nockemann, dem wie üblich JanS, JanU und Christian Schnitzler dichtauf folgten . . .

Und noch jemand freut sich riesig – nach dem Titelgewinn 2008 trug sich Sebastian Nockemann zum zweiten Mal in die Siegerliste ein . . .

Am Ende des SLP-Cup Tages in Schwerte stand die **Tombola**, welche zahlreiche sinnvolle Sachpreise für SLP-Cup Piloten enthielt.

Für jeden Teilnehmer war etwas enthalten. Der Dank der Veranstalter und aller Empfänger gebührt den Sponsoren Autorennbahncenter Bottrop, DoSlot, H&T, Slottec und SLP-Shop . . . !!

Der weitere **Dank** geht an die Gastgeber von den Carrera Freunden, die einmal mehr eine sehr professionelle Plattform für die Austragung der Veranstaltung boten. Angefangen beim Bahnzustand über das Catering bis hin zur Zeitnahme war alles wunderbar geregelt – und auch der Spaß kam nie zu kurz . . .
Merci vielmals also an Andreas, Dirk, Ingo und Siggi !☺☺

Last but not least ergeht dito ein dickes Dankeschön an die Teilnehmer, die über den Tag (und die Saison!!) entweder kräftig mitgeholfen haben – oder die Durchführung der Veranstaltung zumindest nicht aktiv behinderten !☺☺
Scherz beiseite: Schön, dass so viele Folks mitgespielt haben und abschließend für so einen tollen Renntag gesorgt . . . !!

Ausblick . . .

Für 2010 ist nun Schluss mit lustig in Sachen SLP-Cup. Die Saison 2011 steht jedoch bereits – Regeln, Termine und neues Logo sind bereits in den Rennserien-West veröffentlicht . . .
Ab dem 2. Januar 2011 ist die Einschreibung für die Serie sowie für das SLP-Cup Meeting möglich – und am 12. März 2011 wird das erste Rennen der neuen Saison ausgetragen . . .

Die Termine für den SLP-Cup West 2011 in der Übersicht:

- 12.03. SRC 1zu24slot e.V., Düsseldorf
- 21.05. SRIG Teuto, Bad Rothenfelde
- 23.07. SLP-Cup Meeting (nicht für den Cup gewertet !!)
- 17.09. Raceway Park, Stankt Augustin
- 19.11. Carrera Freunde Schwerte

Und am 12.03.2011 kurz vor „High Noon“ wird wieder im Anschluss an die Materialausgabe eingerollt . . . ! ☺☺

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / SLP-Cup

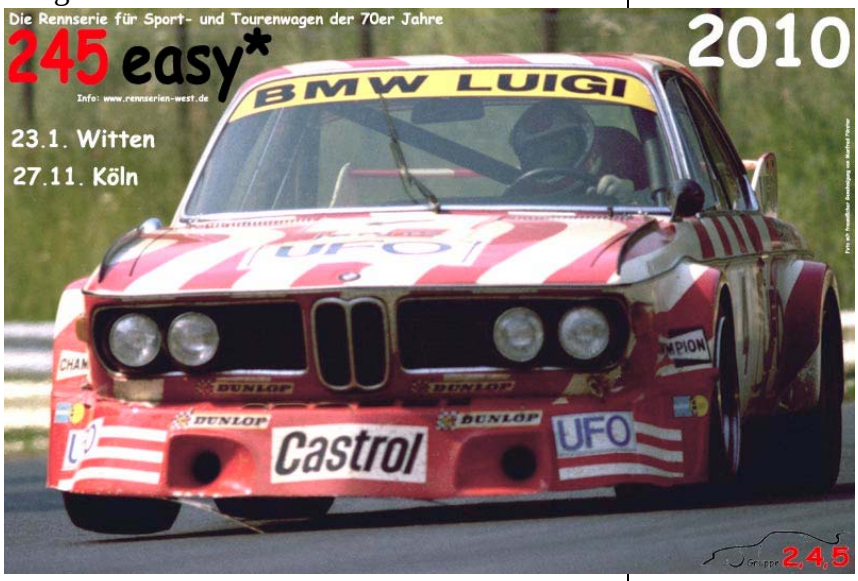
Sponsoren

Autorennbahncenter Bottrop	DoSlot	H+T Motorracing	SLP-Shop
Slottec			

245 easy*

2. Lauf am 27. November 2010 in Köln

So richtig schlüssig war die Konzeption für die 2010er Saison der **245 easy*** nicht: Ein Rennen im Januar und dann Pause bis November . . .
Irgendwie war der IG245 in 2009 ein wenig der Glaube an die easy* abhanden gekommen, nachdem's in 2008 nur ein wenig geplätschert hatte und die Saison 2009 bedingt durch die Einführung der ProComp-3 Pneus nicht wirklich zählte . . .
Ok – verzockt !! Für das kommende Jahr ist Besserung gelobt. Drei Veranstaltungen – darunter ein Teamrennen – terminiert von Januar bis Ende April stehen auf der easy* Liste. Das klingt aus Sicht der IG schon besser . . . !☺



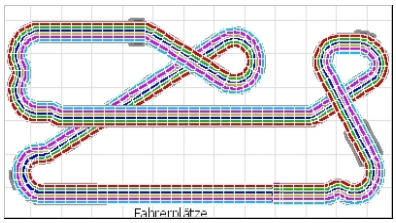
Aber zuerst muss noch der Deckel auf die easy* des Jahres 2010 gehauen werden !☺ Dazu geht es in die Domstadt, die nur zwei Wochen später und zum dritten Mal in Folge das große 245-Finale erleben wird . . .

Anno 2007: Menschenauflauf bei der 245 easy* Premiere in Köln . . . !☺

Beim SRC Köln feierte die easy* am 13. Januar 2007 ihre wahnsinnige Premiere – und zwar gleich mit schlappen 45 Teilnehmern !! Ganz so vehement wird's am 27. wohl nicht werden – aber es gilt das Angebot: Sollte das Limit von 30 Folks überschritten werden, hängen wir ggf. noch eine Startgruppe dran . . . !☺☺

Strecke . . .

Der eigentliche Vorbericht zur easy* folgt kommenden Montag – aber eine Anmerkung vorab: Im Rennen gefahren wird lediglich der große, 49m lange Kurs – welcher beim 245 Finale für die Gruppen 2 und 5 vorgesehen wird. Selbstredend kann jedoch zur easy* auf dem kleinen Kurs trainiert werden . . .



Alles weitere dann kommende Woche in diesem Kino !!

Organisatorisches . . .

Freitag Abend wird geputzt – wer anschließend beim Grip Fahren helfen mag, ist willkommen !!
Für die easy* gilt wie immer: Ein Fahrzeug / zwei Sprintrennen bei qualifizierter Unterstützung !! Zwischen den Durchgängen gibt's eine Servicepause . . .

Rädriges . . .

Die Situation bei den ausgegebenen Rädern sieht für den 2. Lauf zur easy* wie folgt aus:

Gruppe	∅ neu (in mm)	∅ Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm³)	23,25	23,00 – 23,05mm
2 (über 2.000cm³)	24,5	24,30 – 24,35mm
4 und **5** (16")	25,0	24,70 – 24,75mm
5 (19")	26,75	26,25 – 26,30mm

Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Anmeldung

Alle, die beim 2. Lauf der **245 easy*** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .

Anmeldefristen für den 2. Lauf:

Beginn:.. Dienstag,
16. November 2010 - 00:01h

Ende:..... Dienstag,
23. November 2010 - 24:00h

Anmeldung 2. Lauf 245 easy am 27. November 2010 in Köln . . .*

Die große Bahn des SRC Köln ist Ziel des easy* Ausfluges . . .

. . . und zwischendrin sicherlich auch diese schicke Theke . . . !☺☺

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / 245 easy*

Nachfolgend die Detailinformationen zur Veranstaltung am Samstag, 27. November 2010:

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.com

Strecken

(6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang)
6-spurig, Carrera, ca. 49,0m lang

Historie

2007 (45 Starter)

1.Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	203,16
2. Quadt, Hans	BMW M1 Procar	197,26
3. Uhlig, Jan	BMW M1 Procar	192,42
4. Schemmel, Roger	BMW M1 Procar	191,74
5. Rohde, Johannes	BMW M1 Procar	188,61
6. Sarnow, Holger	BMW 320 turbo	188,44
7. Kuhl, Volker	BMW M1 Procar	187,45
8. Ohlig, Frank	BMW M1 Procar	187,41
9. Bolz, Frank	Toyota Celica LB turbo	187,20
10. Schwellenbach, Udo	Toyota Celica 1600 GT	185,97

Zeitplan

Freitag, 26. November 2010

ab 17:30h Bahnputzen
ab 19:00h Trainingsmöglichkeit

Samstag, 27. November 2010

ab 08:00h Bahnöffnung, Training unter Workshopbedingungen
ca. 08:30h Beginn offizieller Teil
ca. 11:30h Ausgabe Räder, Einrollen, technische Abnahme
ca. 13:00h Start erster Durchgang
ca. 16:00h Start zweiter Lauf
ca. 19:00h Tagessiegerehrung

*) Der Fahrplan am Samstag ist stark abhängig von der Teilnehmerzahl !!

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saison-start 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

./.

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

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Termine 2011	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○
C/West	✓ / ✓	✓	-	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	(✓)	○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	✓	⊖ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTM			-	abgesagt für 2010
EPC	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	(✓)	○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	✓	○ ○ ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	✓	○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ⊖ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			-	entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Termine 2011**	**Anmerkungen**
24h Moers	✓ / ✓	✓	✓	○
Carrera Panamericana	✓ / ✓	✓	✓	○