WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 355 -

14. Mai 2012

Editorial.....

Moin Folks . . . das zweite Mai Wochenende brachte zwei Großveranstaltungen und eine Kleinere. Freitags gastierte die Duessel-Village 250 erstmalig in Brüggen. Und am Samstag bestritt der Grand Slam seine Wertungsläufe 3 und 4 beim SRC Köln. Parallel dazu fuhr die OEPS ihren Saisonauftakt bei der 1A Slotpiste in Swisttal . . .

Das kommende Wochenende gehört den Vorbildfahrzeugen: Die 24h am Nürburgring stehen an – Sport1 überträgt wie immer in großen Teilen live! Slotracingmäßig bricht das lange Wochenende bereits am Vatertag aus: Die Mille Miglia feiert in Duisburg Mündelheim Premiere. Anschließend ist ausreichend Luft für den Ring. Denn erst am Sonntag ist wieder Slotracing angesagt: Der 4. Lauf zur LM'75 beim CCT Soest . . .

Zwei Rennberichte enthält die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 355 – einen von der Duessel-Village 250 am Freitag in Brüggen-Bracht (sowie den ersten drei Läufen der DV Saison) und einen vom Grand Slam am Samstag in Köln . . .

Vorberichte gibt's hingegen keine . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Duessel-Village 250
  Läufe 1 bis 4
- Grand Slam
  2. Lauf am 12. Mai 2012 in Köln
- News aus den Serien
  Saison 2012

Duessel-Village 250

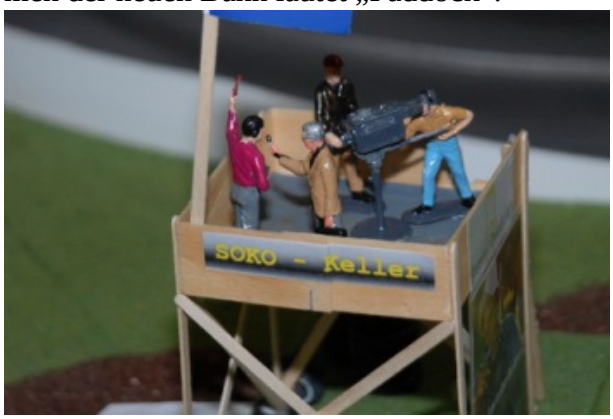
Läufe 1 bis 4

geschrieben von Nick Speedman

Einweihung des Paddock Raceway in Brüggen – Bracht

...Charlie und Frieder beim erfolgreichen Rennabend des 4. Laufes letzten Freitag..!!

…die Duessel-Village 250 ist eine Serie, die ausschließlich auf Holzbahnen gefahren wird. Nachdem die Bahn in D´dorf Gerresheim und das Neuwerk in W-tal Vohwinkel ausgestiegen sind, hat Charlie sein langgehegtes Projekt, eine dreispurige Clubbahn in seinem Privathaus fertig gestellt. Letzten Freitag war dort der Rollout der Duessel-Village Boliden. Der Namen der neuen Bahn lautet „Paddock".



...eine Live Cam wird's auf dem Paddock Raceway nicht geben..!!

…der Kameraturm ist ein Eröffnungsgeschenk von Holger Krampitz als Vertreter des SRC DU Mündelheim zur Einweihung des Paddock Raceway an Charlie.

DV250, die Tagessieger 2012

Minerva 27.01.2012

- **Lauf 1 – Charlie Steegmans ☺☺ 406,88 Rd.**

SOKO Keller 02.03.2012

- **Lauf 2 – Charlie Steegmans ☺☺ 276,44 Rd.**

1zu24 Slot e.V. 17.04.2012

- **Lauf 3 – Charlie Steegmans ☺☺ 331,22 Rd.**

Paddock Raceway Brüggen 17.05.2011

- **Lauf 4 – Manfred Stork ☺☺ 269,85 Rd.**

Jetzt ist schon . . .

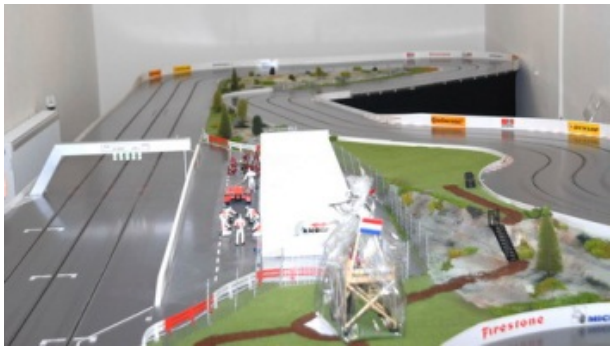
…das vierte Rennen in der Saison 2012 gelaufen. Wir hatten bisher in der WWW nicht darüber berichtet, da der erhoffte Zuwachs an Mitstreitern ausgeblieben ist. Der harte Kern der DV 250 Fahrer bewegt sich immer noch im Größenbereich von 10 Mitstreitern. Nicht jeder hat erkannt, dass es sich hier um eine Einsteigerserie mit einem überschaubaren Reglement mit einfacher Technik ohne große Grundkosten handelt. Wir bieten für eine geringe Startgebühr je nach Startort ein Rennen mit 250 bis 500 Rd. Länge – jeweils aufgeteilt in zwei Einzelläufe, die dann addiert werden.

...kleine Fahrzeugparade auf dem „Paddock“!!

Unser Gastgeber . . .

…Charlie ist seit vielen Jahren in der Slotszene bekannt und hat an vielen Clubrennen der Kollegen aus der Düsseldorf Wersten und in Duisburg Mündelheim teilgenommen. Bei den Rennen der Craftsman Truck Serie, der DV 250 und den Serien von Manfred Stork kam ihm die Idee, für notwendige Einstellfahrten eine eigene Testbahn im Privathaus aufzubauen.

...Glückwünsche und die Übergabe der Urkunde für eine geglückte Certifizierung der Bahn nach EN/ISO durch Peter Seidemann der 1zu24 Slotter!



…Charlies Paddock von beiden Seiten..!!

…Holger und Manfred im Schrauberraum!

…nach Analyse der SOKO Keller Holzbahn, die auch nicht bei einem bekannten Hersteller bestellt wurde, ging Charlie in eine umfangreiche Planungsphase. Hierbei wurde er von Frieder mit aller Sachkenntnis unterstützt. Die einzelnen Ausführungsphasen führten dann zu einem Fertigstellungstermin im Februar dieses Jahres. Auf der Website der 1zu24 Slotter wurde daraufhin in einem Newsletter der neue Renntermin in Brüggen verkündet.

…SOKO-Keller Bahn in Düsseldorf-Lierenfeld!

…viele, die Charlie kennen wissen, dass die Auswahl der Boliden immer nach der Möglichkeit erfolgt, diese in der Farbe des Königshaus Oranien zu lackieren. Leser der WWW hatten schon mal davon gehört, dass auch die Fahrwerke von unten Oranje eingefärbt sind.

…das hatte damit zu tun, dass Charlie so sauschnell unterwegs ist, dass er häufig den Slot verlässt, um immer für vergnügliche Terrorphasen☺☺ zu sorgen. Hierbei lagen die Boliden zumeist auf dem Dach, was zu dem Rat führte auch unten „Oranje“ zu verwenden. Aber das wird zukünftig ein Ende haben, da Charlie jetzt zu jeder Zeit auf seiner Bahn zum Training schreiten kann. Der Erfolg ist jetzt schon abzulesen, denn drei der bisher vier Rennen der DV 250 weisen Charlie☺☺ als Tagessieger aus.

…das Paddock Zelt auf der Boxengasse wird die nächste Bauphase!

Natürlich . . .

…hatte Charlie ausreichend für das Eröffnungsrennen letzten Freitag trainiert. Damit die Sache mit einem Heimsieg aber nicht so ganz klar erscheint, hatte er „Mr. NASCAR“ Manfred Stork als seinen Hauptgegner eingeladen. Das brachte dann eine Superspannung in den Rennabend. Auch wenn Charlie den Rundenrekord mit 6,924s zementierte, musste er sich in beiden Heats Manfred geschlagen geben.

…noch während der Trainingsphase!

…der 2012er Bolide von Peter Seidemann!

…die Harffstraßen Jungs Michael + Mike!

…in der Pause zwischen den beiden Läufen wurden wir von unseren Gastgebern zum großen Imbiss eingeladen. Da konnten dann die ersten Eindrücke und das Lob über Charlie und unserer Gastgeberin ausgeschüttet werden. Nochmals herzlichen Dank für so viel Gastfreundschaft☺☺..!

…Manfred und Charlie bei der Siegerehrung.!

…die Rückrunde mit 3 x 5 min. Rennen führte zu leichten Verschiebungen in der Tabelle. An der Spitze war aber alles klar. Charlie schob sich noch an Holger vorbei und somit wurde der Rennabend zum vollen Erfolg. Und kurz vor Mitternacht war wieder Ruhe in der Siedlung in Brüggen-Bracht eingekehrt. Gerne warten wir auf die nächste Einladung von Charlie, um auf dem 24m langen Paddock Raceway wieder Runden drehen zu dürfen.

…Blick auf die Fahrerstände..!

Rennergebnis Paddock		Gesamt
1	Manfred St.	269,85
2	Charlie S.	260,72
3	Holger K.	258,88
4	Andi F.	249,96
5	Michael "Mülli" M.	246,44
6	Ingo H.	244,06
7	Frieder L.	243,28
8	Peter S.	242,48

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
5.	Di. 04.09.12	D´dorf - Wersten	SRC 1zu24 Slot e.V.
6.	Fr. 23.11.12	D´dorf - Heerdt	Minerva

Alle Ergebnisse der Saison, viele Bilder und Informationen zu allen Rennserien des SRC 1zu24 Slot e.V. gibt es auf www.1zu24slot.de und natürlich in den Rennserien-West.
Die Bilder zur Serie und dem Rennabend könnt Ihr auf den NASCAR Slotracing Webalbum betrachten und herunterladen. Bis zum Lauf Nr. 5 verbleiben die DV 250 Racer und hoffen nach wie vor auf weitere Interessenten.

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Duessel-Village 250

Grand Slam

2. Lauf am 12. Mai 2012 in Köln

Auch wenn's erst die zweite Grand Slam Veranstaltung überhaupt gewesen ist – am Wochenende war bereits allenthalben Routine angesagt. Nur die Nerven der Teilnehmer flatterten fast wie beim Auftakt im ScaRaDo. Denn der kleine Kurs des SRC „Domstadt" Köln zeigte sich wahrhaft „Grand Slam würdig" . . .

Die Grand Slam Fahrzeuge nach Vorbildern aktueller GT2- und GT3-Boliden boten am „langen Samstag" jedenfalls die erwartete Show – da mag das ein oder andere Team nun doch die Kinderkrankheiten überwunden haben. Ob und was für wen wie besser (oder schlechter) lief, werden die nachfolgenden Seiten zeigen . . .

Beim SRC Köln . . .

. . . tagte am Wochenende ausführlichst der Grand Slam . . .

Kompakt . . .

- **2. Runde des Grand Slam wurde am Rhein ausgetragen . . .**
- **Non-Stop Rennbetrieb für 18 Teams von High Noon bis (beinahe) Midnight . . .**
- **zwei Wertungsläufe á 90 Minuten Fahrzeit netto pro Team – Technik ein geringeres Thema als im ScaRaDo . . .**
- **vier Teams fahren in einer eigenen Welt – der Rest deutlich abgelascht . . .**
- **1. Wertungslauf fest in Favoritenhand: Sieg im für „HU-Racing" – „NoGo" und „ZuSpätBremser" folgen . . .**
- **Amateurwertung schon wieder an „Lowrider" (auf P5!) . . .**
- **2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum geht an wieder unumstritten an „HU-Racing" – „PQ-Frührentner" und „ZuSpätBremser" auf den Plätzen . . .**
- **in Amateurwertung siegen "Slotcraft" (P10!) vor „Greenhell" und „Lowrider". . .**
- **„Long Tall Men" sahnen Best of Show ab!**

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url
www.src-koeln.com

Strecken
6-spurige Carrera, ~31,0m
6-spurige Carrera, ~49,0m

Preliminaries

Pünktlich zum Kaffee sollte das obligatorische **Bahnputzen** ausbrechen. Denn ein zu frühes Timing macht wenig Sinn, weil dann noch die Helfer fehlen!☺☺ Nach behutsamem Auftakt nahm das Staubsaugergeschwader Fahrt auf, sodass gegen 17 Uhr Vollzug gemeldet – und die Bahn zum Trocknen in die Ecke gestellt werden konnte. Allzu heftig wurde die Putzorgie nicht – den SRC[lern] war's

bestens gelungen, die Rückstände vom Grand Slam Testtag Ende März wieder von der Strecke zu fahren . . .

Das freie Training am **Freitagabend** sah knapp 30 Folks an der Bahn – also ~80 Prozent der gemeldete 18 Crews mit 36 Piloten. Die verbleibende Zeit (gut zwei Stunden) am Samstagmorgen würde halt nur noch für ein paar „Installation-Laps“ ausreichen . . .
Der Grip pendelte sich anschließend rasch auf dem gewünschten Niveau ein – es blieb leicht rutschig. Der berühmte 21h Grip herrschte (mit einer kleinen Ausnahme) dann auch den gesamten Samstag vor . . .
Grundsätzlich war das Training in Köln eines der ruhigen Art. Die Beschränkung auf „pro Team nur ein Fahrer an der Bahn“ hielt die Wartezeiten extrem kurz – man ging sehr konzentriert zu Werke und mit wenig freiwilligen Einsetzern wurden bei Ausrutschern schlimmere Schäden verhindert! Hier schienen die mahnenden Worte im Vorfeld Wirkung gezeigt zu haben . . .
Auch die Einschätzungen aus dem Vorfeld schienen sich (fast) zu bestätigen: Die mehr oder weniger mit Heimascaris besetzten „HU-Racing“, „Nogo“ und „ZuSpätBremser“ machten die Pace. Auch „PQ Frührentner“ zeigten sich gegenüber dem Testtag verbessert. Dahinter gab’s bisweilen schon schnelle Zeiten – aber auch die Tendenz das vorgelegte Tempo durch Abflüge zu bezahlen . . .
So gegen Mitternacht lichteten sich die Reihen der Trainingswilligen erheblich. Nur die Party Crew blieb an der Theke stehen und soll dem Vernehmen nach bis ca. 3 Uhr noch getagt haben . . .

„Happy Hour“ am Freitagabend . . .

Am **Samstagmorgen** musste die wenige Zeit möglichst effektiv genutzt werden. Die reservierte Testspur wurde folglich häufiger frequentiert. Der revidierte Zeitplan sah zwar keinen früheren Beginn der Materialausgabe vor – es blieb bei 10:15 Uhr – dennoch gab’s letztlich nur 8 Trainingsdurchgänge . . .
Das Gripniveau war schon abgehandelt - anzumerken ist noch, dass allen Beteiligten klar war, dass das Grip Level mit den ausgegebenen Rädern im Quali Rennen und ggf. auch auf der ersten Spur nochmals leicht durchrutschen würde, bis die Räder so richtig eingefahren waren . . .
Hinsichtlich der Fahrleistungen gab’s wenig neue Erkenntnisse. Auch die reinen Samstagsfahrer vermochten nicht, das Tempo der vier schnellen Teams zu gehen. Jedoch war auf den Positionen 5 bis 18 wenig Transparenz für eine saubere Prognose . . .
Eines war jedoch sonnenklar: Die Party Crew war schwer gezeichnet – und kam am Vormittag nicht wirklich in Schwung . . .

Kleine Shirt-Kunde im Grand Slam . . .

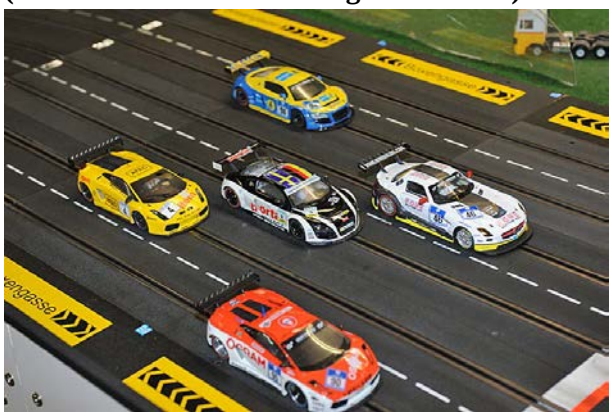
Eine lange Liste **neuer Fahrzeuge** war im Training bzw. Rennen zu sehen – der Saisonstart im Februar kam halt für viele Teams völlig überraschend! Letztlich im Rennen neu dabei waren folgende Fahrzeuge:

- Für „Greenhell Racers“ mussten ein bzw. neue Mercedes SLS GT3 – selbstredend im Rowe Design – her.
- „HeideHenker“ waren jetzt K3-angemessen mit einem schicken Audi R8 LMS GT3 vertreten.
- „HU-Racing“ hatten den Spyker C8 Laviolette GT2 endlich fertig – der K1 911er aus Dortmund musste nur noch im Training ausgeführt werden.
- „Long Tall Men“ setzten den Audi R8 LMS GT3 erstmalig ein – einsatzklar war das Fahrzeug bereits im ScaRaDo.

- „PQ Frührentner“ sattelten auf den BMW Z4 VLN um – man ging freiwillig auf ein K1 Auto zurück.
- Klar, dass der Jaguar XKR GT2 von „Scuderia Hotslot“ Premiere hatte – schließlich hatte man den 1. Lauf nicht bestreiten können!
- „Slotcraft Racing“ rollten eine Chevrolet Corvette C6 ZR1 GT2 an den Start.

Materialausgabe . . .

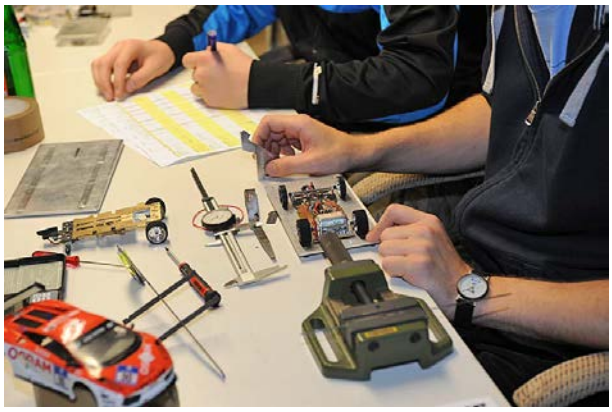
(inkl. Schau-mir-in-die-Augen-Kleiner!)



Einrollen . . .

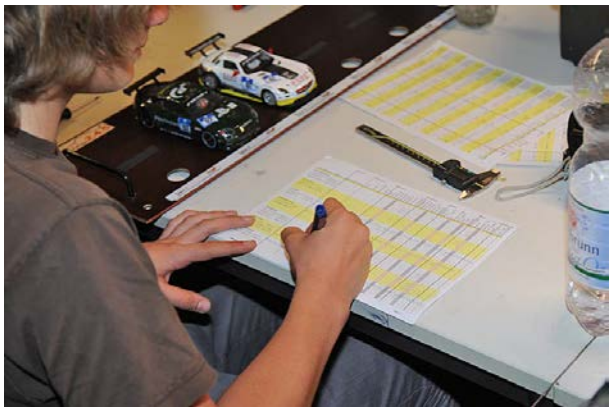
Abrollen . . .
(alles mit sichtlich viel Spaß)

„**Materialausgabe – Einrollen – technische Abnahme**“ sind die Stationen, welches jedes Team zum Beginn des offiziellen Teils zu durchlaufen hatte. Die Motoren vom Typ „Bison homologated“ und die Kompletträder „Scaleauto ProComp-3“ waren zu montieren; letztere dabei um Felgeneinsätze zu ergänzen. Der 4-minütige Funktionstest sollte belegen, dass das verordnete Material i.O. war und von der Crew auch richtig installiert. Ferner bedurften die neuen Räder möglichst viel Fahrzeit. Immerhin scherte kein Team aus – man hatte also korrekt gearbeitet . . .
Zumindest vordergründig – denn die Güte der Fahrzeuge musste sich bei der technischen Abnahme erweisen. Beim Auftakt kam von den zwei TK ein leises „ok“ – mit der Einschränkung „*für den Anfang*“! Es hätte also besser werden müssen!☺ Wurde es aber nicht! Etliche Nacharbeiten – vor allem bei der Bodenfreiheit – waren zu verzeichnen. Hier muss bei der 3. Veranstaltung dringend ‘was passieren!
Nach dem Verzug im ScaRaDo wurde dem Programmpunkt „technische Abnahme“ eine halbe Stunde Aufschlag gewährt – letztlich wurden diese 30 Minuten leicht überschritten; den eigentlichen Verzug brachte aber der nachfolgende Programmpunkt . . .
Btw.: Sebastian eilt extra zur Mithilfe bei der technischen Abnahme vor dem Start zur OEPS in Swisttal herbei. Herzlichst bedankt!



Technische Abnahme: Auseinanderbauen . . .

Prüfen . . .



Aufschreiben . . .

Wenn fertig, dann Tippkarte ausfüllen . . .

Die **Quali** im Grand Slam ist etwas anders als woanders. Es wird ein 6*1 Minuten Sprintrennen gefahren. Die absolvierte Strecke auf den ersten drei Spuren regelt die Startaufstellung für den 1. Wertungslauf – für die Gruppierung des 2. Laufs werden dann die letzten drei Spuren herangezogen. Wie üblich gilt auch bei diesem Verfahren: Ein Abflug ist tödlich!☺ Im ScaRaDo hat's halbwegs funktioniert – und in Köln?

Die Rennergebnisse bestätigten im Wesentlichen die ermittelten Startaufstellungen. Im ersten Lauf gab's in den Positionen kaum Verschiebungen und die zweite Startaufstellung passte. Ärgerlich war hingegen, dass die Konzentration der Crew rund um's Racing völlig beim Teufel war: Die Spurwechsel dauerten ewig; der hohe Lärmpegel ließ nicht einmal die durchgerufenen Teilmeterwerte ankommen – Kindergarten par excellence! Dies brachte erheblichen Verzug in den Fahrplan . . .

Ergebnismäßig waren wenig Überraschungen im Sinne von Totalausfällen zu verzeichnen. „K&K" war in beiden Läufen weiter hinten als erwartet zu finden. Dafür starteten „B&B" sowie „Lowrider" toll weit vorn . . .

Erste Kurve Quali – „Osram" reißt „Pirelli" mit ins Aus (oben links) . . .

Racing im Grand Slam heißt: 19 Volt Bahnstrom liegen an. Zwei Fahrer teilen sich 6*15 Minuten Fahrzeit netto zu gleichen Teilen. Repariert wird nur, wenn Strom an der Bahn anliegt – aber das wollte ja niemand!☺

Die Cars bleiben über die gesamte Fahrzeit leicht rutschig – ein wenig Grenzbereich erleichtert bei den langen Distanzen das Leben erheblich . . .

Die sechs langsamsten Teams der Quali fuhren zuerst – die Qualiburner wie immer als Letzte. Nach Plan sollte der erste Wertungslauf gegen 18 Uhr beendet sein und der Rennbetrieb gegen 23:30 Uhr enden. Der eingehandelte Verzug würde rund 15 Minuten zusätzlich bedeuten . . .

Von von wegen Racing – Zocken á la Grand Slam: Autoquartett für Junggebliebene . . . ☺☺

1. Wertungslauf

Die im ersten Teil des Quali Rennens ermittelte Startaufstellung sah wie folgt aus:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	23,66
2.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	23,62
3.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	23,31
4.	B&B Gentlemen	K3 Audi R8 LMS GT3	23,04
5.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	23,00
6.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	22,97
7.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	22,93
8.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	22,92
9.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	22,89
10.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	22,59
11.	Long Tall Men	K4 Audi R8 LMS GT3	22,58
12.	K&K Schleicher	K3 Ferrari 430 GT2	22,00
13.	Sleepyheads	K3 Gallardo GT3	21,68
14.	Slotcraft Racing	K5 Corvette C6 ZR1 GT2	21,66
15.	MMR-Slotracing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	21,31
16.	Ruhrpötter	K3 Gallardo GT3	21,03
17.	Scuderia Hotslot	K5 Jaguar XKR GT2	20,63
18.	Greenhell Racers	K5 Mercedes SLS GT3	19,31

Die **erste Startgruppe** legte recht beherrscht los – im Rennverlauf wurde es dann aber bisweilen arg unruhig, sodass einige Einzelgespräche sowie eine vehemente Ansprache vor versammelter Mannschaft erforderlich wurden! U.a. lagen die Kollegen von „Greenhell“ viel zu häufig im off – und nahmen dabei häufig auch die Kollegen mit. P18 mit deutlichem Abstand war die Konsequenz – aber immerhin blieb der „Rowe“ bei diesen Stunts an einem Stück . . .

„MMR“ war modern unterwegs und lag ziemlich weit vorn in der Gruppe, als der Defektteufel zuschlug. Das Spurritzel sprang vom Alukern – die Notwendigkeit zum Verkleben der Sigmas war ihnen leider nicht bekannt. Die Reparatur verschlug die Jungs aus Dorsten dann leider auf den vorletzten Platz!☹

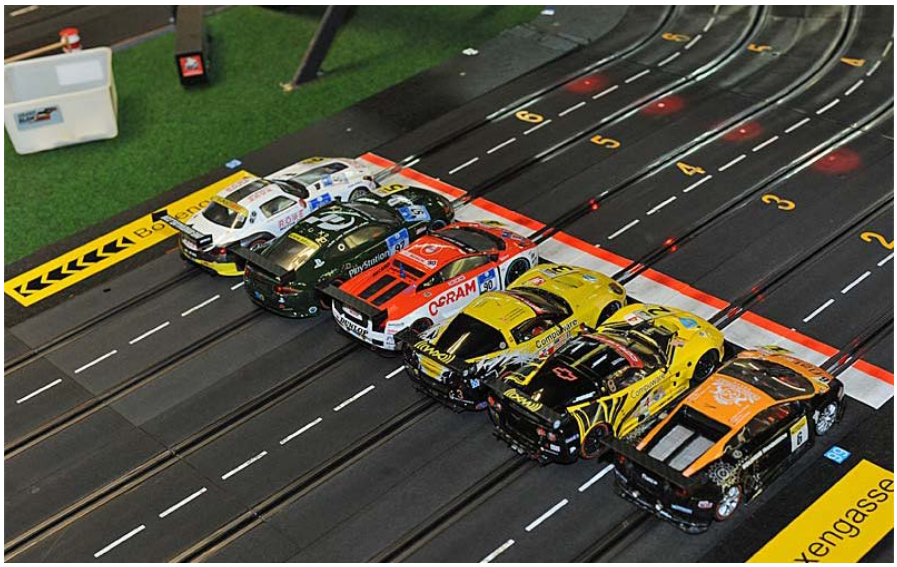
„Sleepyheads“ kam nie so recht in Tritt – eine Ursache dafür vermochten die Duisburger selbst am Abend nicht zu identifizieren. P16 war das Resultat.

„Slotcraft“ zeigte Licht und Schatten. Beherrscht gefahrenen Spuren folgten gern einmal etwas wildere Passagen. Dies war auf dem kleinen Kölner Kurs definitiv die falsche Strategie. Ergo war P15 der gerechte Lohn. Dass die neue Vette mehr kann, würde man im 2. Umlauf beweisen!

Der persönliche Grand Slam Auftakt verlief für die Katzenbändiger von der „Scuderia Hotslot“ recht vielversprechend. Eine sichere P14 und somit 4 abgehängte Konkurrenten machte Lust auf mehr.

Der Gruppensieg ging locker an die „Ruhrpötter“. Ziemlich genau 680 absolvierte Runden waren aber sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluss. Am Ende sollte es bei P13 bleiben. Da hatte man den Jungs aus dem Pott mit dem Lambo doch etwas mehr zugetraut?

Die Abstände zwischen P15 und P17 lagen bei jeweils gut einer Runde – auf der kurzen Strecke und bei 90 Minuten Fahrzeit ist das schon recht knapp . . .



Die erste Gruppe steht am Start . . .

Die zweite Startgruppe mit zwei Audis und einem „Kleinwagen“ . . .

Nach den Erfahrungen im ersten Rennen wurde die **zweite Startgruppe**, die sowohl mit zahlreichen temperamentvollen Kollegen als auch mit fast der kompletten Party Crew besetzt war, gleich auf der ersten Spur sauber angezählt. Denn die ersten Runden verliefen recht chaotisch. Anschließend obsiegte die Vernunft und es entwickelte sich ein relativ ruhiges Rennen.

Sieht man einmal von den „Frührentnern“ ab, ging diese Startgruppe exakt in der Reihenfolge der Quali durch’s Ziel – und man belegte dazu auch wieder die Plätze 7 bis 12. So etwas gibt’s auch nur selten!

Gehen wir’s top down an: „PQ-Frührentner“ bauten in der Quali den obligatorischen Fehler ein und starteten folglich in der Mittelgruppe. Im Rennen blieb man bisweilen einmal an den Mitspielern hängen, fuhr aber deutlich vornweg und legte 725 Runden für die schnelle Gruppe vor. Am Ende wurde’s dann P4 in der Gesamtwertung. Der kurze Z4 war halt auf dem hakigen kleinen Kurs erwartungsgemäß schwer zu bändigen.

Knapp 10 Runden dahinter distanzierten „Powerslide“ die Party Kollegen von „Ragtag“ um gut eine Runde. Der fünfte „Partylöwe“ spielte bei „HeideHenker“ mit und lief exakt ein halbe Runde dahinter durch’s Ziel. Die Fünf hatten also auch im Rennen ihren Spaß (und würden diesen im 2. Umlauf uneingeschränkt fortsetzen)! Das waren die Positionen 7 bis 9 der Gesamtwertung.

„Long Tall Men“ hatten Null Anschluss an diese Dreiergruppe. Man kam fahrerisch nicht wirklich mit dem Kurs zurecht. Aber bereits in Dortmund war man im abgedunkelten Durchgang besser als im Hellen unterwegs (P11) – da war also noch etwas Hoffnung im Spiel.

Bleiben „K&“ Schleicher“, die tatsächlich reichlich schlichen und auf „Long Tall“ noch einmal gut 10 Runden liegen ließen. Teamchef Markus attestierte viel zu wenig Grip, meinte aber, es habe dennoch Laune gemacht (P12)!

Die schnellste Gruppe – „HU“ auf Pole . . .

Die **dritte Startgruppe** war quasi zweigeteilt. Drei favorisierte Teams fuhren 10 und mehr Runden weiter als die drei anderen Teams – es gab quasi zwei Rennen im Rennen. Positiv zu vermelden ist, dass diese heterogene Gesellschaft gut miteinander auskam. Die erste Spur wurde beispielsweise völlig ohne Terrorphase absolviert!

Das etwas langsamere Rennen im Rennen ge-

wannen „Lowrider“, die „Buffalo Forward“ eine halbe Runde abnahmen, auf P5 einliefen und die damit die Amateurwertung sicher gewannen. Das Duell wurde bis zum Schluss auf Augenhöhe ausgetragen – die Schlussoffensive von „Buffalo“ verpuffte allerdings neben der Strecke. Somit ein dickes Chapeau für die nervenstarken „Lowrider“!
„B&B Gentlemen“ waren mit krankheitsbedingter Vertretung für Reiner unterwegs. Willi Schumacher sprang dankenswerterweise kurzfristig ein. Wir wünschen Reiner rasche und gute Genesung! Mit den vorgenannten Teams vermochte man nicht mitzuhalten, dazu hatte Uwe zu wenige Meter auf dem Kurs absolviert. Letztlich wurde es P10.
Bleibt der Dreikampf um den Sieg (wir hatten die „Frührentner“ ja bereits auf P4 wegsortiert). „HU-Racing“ ging die Sache extrem konzentriert auf der langsamen Spur 1 an und kam fehlerfrei durch – das war der Grundstein für den Sieg. Als einziges vollwertiges Heimteam warf man auf den folgenden Spuren mehr als 20 Jahre Bahnerfahrung in die Waagschale, machte wenig Fehler, fuhr konstant schnell (was auf dieser Strecke extrem schwierig ist!) und ging mit gut 2 Runden Vorsprung verdient als Sieger durch’s Ziel!
Für den Autor noch beeindruckender war allerdings die Leistung von „Nogo“! Dass Remo in Köln würde bestens mithalten können, stand zu erwarten. Dass aber Udo dem Tempo der Heimascaris würde folgen können, nicht unbedingt. Er konnte – und wie! Ein toller Job von Beiden erbrachte eine ungefährdete P2. Herzlichen Glückwunsch!
Die „ZuSpätBremser“ waren ebenfalls schnell – für den Fight um P1 oder 2 aber nicht schnell genug. Man beklagte ein leicht matschiges Fahrverhalten und die Spur 5 wird dito nicht in die Annalen des Teams eingehen. Dennoch wurde sicher ein verdienter und guter dritter Platz eingefahren!

Die Zusammenfassung des ersten Wertungslaufes – die Top 6:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	738,68
2.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	736,40
3.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	731,37
4.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	725,32
5.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR1 GT2	722,91
6.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	722,43

Eigentlich kam’s wie vorhergesagt. Die Doppelsieger aus Dortmund kamen trotz gutem fahrerischen Job auf dem kurzen Z4 nicht ganz hinterher. „HU“ gewann und „ZuSpätBremser“ stand auf dem Treppchen. Favoriten für den (offiziell nicht vergebenen) Titel „Men of the Match“ waren „Nogo“ und „Lowrider“, welche beide einen unerwartet tollen Job machten!
Bemerkenswert war, dass sieben verschiedene Fahrzeugtypen auf P1-P7 zu finden waren! Erst auf P8 tauchte mit dem „Ragtag“ Gallardo die erste Dopplung auf . . .
Ansonsten diktierte die Fehlerrate die Reihenfolge und viele Teams mussten mehr mit den Piloten als mit den Fahrzeugen ins Gebet gehen! Die technische Fehlerquote war geringer als zuletzt in Dortmund – „MMR“ erwischte es leider erneut richtig. Ansonsten war selten ein bisschen Schleiferrichten angesagt – basta!

Service

Jeweils nach einem Lauf standen die technische Nachkontrolle und die Servicepause an. Die Kontrolle blieb ohne Befund und der Service diente dazu, die Fahrzeuge für den 4. Wertungslauf frisch zu machen.
Nach den Erfahrungen der 1. Veranstaltung lief beim Service die Stoppuhr mit. 15 Minuten sollten genug sein – und zwar für alle Teams! Das Ganze ging in lockerer Atmosphäre ab – wenn auch ganz unterschiedlich. Das Spektrum reichte von „*mein Copilot hat gesagt, ich darf nichts ändern*“ bis hin zu mittelleichten Setup Modifikationen. Glücklicherweise mussten keine schweren Schäden repariert werden – ein halb gelöster Heckflügel war das gravierendste Problem.

Remo schaut beim großen Service kritisch auf den Reifenverschleiß – 2 und 5 Zehntel; da sind die Jungs wohl schief gefahren . . . !☺☺

Versuchen wir ‘mal im Bericht für den 2. Wertungslauf des Tages zu sehen, für welches Team die Servicepause lohnend war . . .

2. Wertungslauf

„Licht aus“ – jedenfalls fast. Und ab in den zweiten Wertungslauf. „Neues Spiel, neue Glück“ lautete die Devise – denn die zwei Durchgänge wurden separat bepunktet. Die Fahrzeuge waren halbwegs aufgefrischt und die Startaufstellung aus dem zweiten Teil des Quali Rennens ergab folgende Reihenfolge:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	23,41
2.	B&B Gentlemen	K3 Audi R8 LMS GT3	23,40
3.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	23,31
4.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	23,25
5.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	23,07
6.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	23,06
7.	Buffalo Forward	K3 Gallardo GT3	23,05
8.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	22,93
9.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	22,78
10.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	22,46
11.	Long Tall Men	K4 Audi R8 LMS GT3	22,13
12.	Slotcraft Racing	K5 Corvette C6 ZR1 GT2	21,91
13.	Scuderia Hotslot	K5 Jaguar XKR GT2	21,74
14.	Ruhrpötter	K3 Gallardo GT3	21,72
15.	Greenhell Racers	K5 Mercedes SLS GT3	21,59
16.	K&K Schleicher	K3 Ferrari 430 GT2	21,57
17.	Sleepyheads	K3 Gallardo GT3	21,55
18.	MMR-Slotracing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	21,26

Noch ist’s hell für die erste Startgruppe . . .

Die **erste Startgruppe** war nahezu identisch wie im 1. Umlauf besetzt. Lediglich „K&K Schleicher“ kamen neu hinzu und „Slotcraft“ seilten sich im Gegenzug in die mittlere Gruppe ab. Man kannte sich also bereits aus den ersten 90 Minuten. Jedoch sollte das Resultat ein gänzlich anderes sein! Hier scheinen die persönlichen bzw. öffentlichen Ansprachen doch ein klein wenig bewirkt zu haben?

„Sleepyheads“ erbten jedenfalls die rote Laterne – und zwar reichlich abgeschlagen. Gravierende Reparaturpausen gab’s nicht, am Ende aber nur Punkte für P17.

Die im Hellen noch gut performende „Scuderia Hotslot“ ging im abgedunkelten Raum völlig ein und landete mit gut 12 Runden Rückstand auf P16. Auch hierfür gab’s keine gravierend technische Begründung.

Für „K&K Schleicher“ lief’s erneut nicht gut. P15 – dito ohne technische Panne. Markus meinte anschließend, er müsse sich doch (trotz knapper Zeit) ‘mal dringend mit den Fahrzeugen auseinandersetzen. Hoffen wir, dass es ‘was bringt!

Für „Ruhrpötter“ war der Gruppensieg im Dunkeln zwar möglich – wurde aber letztlich knapp verpasst. 695,76 Runden standen nach 90 Minuten für Jörg und Thomas auf dem Monitor. „MMR“ schafften hingegen im Fotofinish 695,92 Runden – ohne technische Probleme ging’s ergo deutlich weiter nach vorn! Es fehlt noch der Name von „Greenhell Racers“, die im 1. Lauf noch abgeschlagen Letzte wurden. Sie erzielten 695,97 Runden und gewannen damit diese Gruppe. Der Autor hat die Servicepause beobachtet – am SLS lag’s nicht! Ergo haben sich die Dirk und Mario mächtig zusammen gerissen, sind weniger wild gefahren und haben somit (hoffentlich) ein „lesson learned“ mit nach Hause genommen! Grats dazu – aber auch die Mahnung, dass durchaus noch weiteres Potential besteht!☺☺

Viel knapper geht’s nicht – P11 bis P13 trennten 21 Teilmeter. Alle drei Teams bekamen im 2. Umlauf mehr Runden hin als im Hellen. „K&K“ stagnierten bezüglich der Rundenzahl, „Hotslot“ legte deutlich zu – nur „Sleepyheads“ schafften nicht so viele Runden wie im ersten Umlauf, der durch noch rutschigere Räder und sicherlich auch durch einigen Wasserdampf aus dem Würstchentopf geprägt war!

„Aktion Sorgenkind“ – die mittlere Startgruppe kam dann doch bestens über die Runden . . .

Die **zweite Startgruppe** wurde vom Autor wieder einmal als die Problemgruppe eingeschätzt. Zwar war die Besetzung leicht anders als am Nachmittag („Buffalo“ und „Slotcraft“ rein, „Powerslider“ und „K&K“ ‘raus), dennoch blieb ausreichend Potential für Konflikte. Ergo gab’s im Vorfeld einige Gespräche – und siehe da: Geht doch!

Klar musste sich der ein oder andere zwischendrin ‘mal aufregen (das ist bei einigen der handelnden Personen quasi systemimmanent im BIOS verdrahtet!☺) – man kam aber ohne großen Zirkus über die 90 Minuten Renndistanz. Grats dazu allen Beteiligten!

Ach ja – zum Resultat: „Slotcraft“ schwammen geschickt im Teich der nominell erfahreneren und schnelleren großen Fische. Man machte richtig Meter, der Autor gratulierte zwischendrin, man verfehlte „Long Tall Men“ nur um knapp eine Runde und ging auf P10 durch’s Ziel. Grats Folks – die Sache mit „lesson . . .“ hatten wir schon weiter oben!?☺ So ganz nebenbei: Wir reden hier von DREISSIG Runden mehr im 2. Umlauf!!

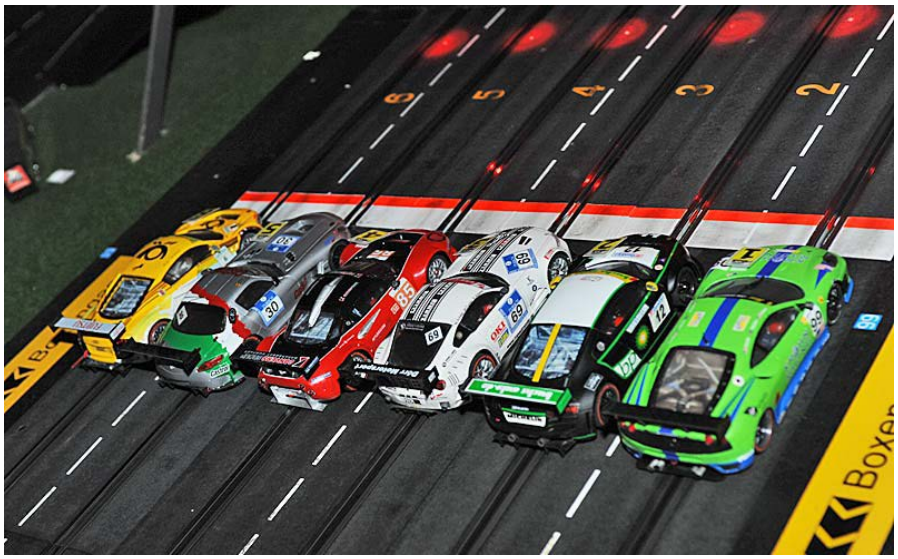
„Long Tall Men“ vermochten sich rundenmäßig nicht zu verbessern – aber immerhin platzierungsmäßig. P9 ließ man sich am Ende gutschreiben.

„Lowrider“ zählen zu den Teams, die im abgedunkelten Raum eher Probleme haben. Die Abflugrate zog deutlich an – gut 20 Runden gingen gegenüber dem 1. Umlauf verloren. Man fand sich auf P8 wieder; war aber dennoch überhaupt nicht unglücklich!

„Buffalo Forward“ losten dito um 20 Runden ab. Der eine Pilot sprach von „Pech“; der andere von „Dämlichkeit“ – jedenfalls musste man zwei Mal nach Crashes reparieren bzw. Schleifer richten, die Kiste war anschließend schwer fahrbar und die Platzierung auf P7 schieres und unverdientes Glück.

Kommen wir zur Generation Party. Die fünf Beteiligten hatten sich zum Abend hin ein wenig erholt und schafften im 2. Umlauf zumindest das Ergebnis aus dem Hellen; zwei Teams verbesserten sich sogar um zwei bis drei Runden. „Fit“ mag anders ausschauen, aber P4 bis P6 waren ein gutes Ergebnis – zumal P1 bis 4 eigentlich eh vergeben sein müssten!

„Ragtag Unit“ kam relativ problemlos durch (einmal Schleifer richten) und verzeichnete P4 am Ende. „HeideHenker“ ließen leider mit Stromproblemen 3-4 Runden liegen, was den direkten Zweikampf mit „Ragtag“ verhinderte. Dennoch schienen Andreas (als Vertretung für Dirk) und André recht zufrieden mit P6!?



Die dritte Startgruppe – „Nogo“ auf Pole!

Da P4 und P6 bereits vergeben waren, mussten aus der **dritten Startgruppe** zumindest zwei Teams deutlich abrutschen. Es traf leider „Nogo“, die nach einem harten Einschlag die Leitkielbrücke zertrümmerten. Die Reparatur wurde nicht mehr vorgenommen – man fuhr mit dem Dummy zu Ende. Schade, „HU-Racing“ lag auf Schlagdistanz. Man hätte um den Sieg fighten können!☹☹
„B&B“ hatten im Dunkeln einfach nur Probleme mit der Strecke und rutschten bis auf P15 durch.
Bleiben „Powerslide“, die beherzt und humorvoll ihre Chance nutzen und auf P5 nach vorn fuhren. Jörg muss sicherlich die Sechs noch einmal üben, aber dann sollte es sogar für „Ragtag“ und P4 reichen!☺ Es fehlten schließlich nur 86 Teilmeter . . .
Der Vierkampf zwischen „HU“, „Frührentner“, „ZuSpät“ und „Nogo“ war absolut sehenswert! Auch wenn er weder auf der Strecke (es war halt dunkel!) noch auf dem Monitor (Scheiß-Bepfe-Einstellung!) leicht nachvollziehbar war. Das letzte Drittel wurde leider zum Dreikampf, weil „Nogo“ ausschied.
Vor der letzten Spur war „HU-Racing“ mutmaßlich enteilt. „PQ-Frührentner“ mussten mit gut 2 Runden Rückstand auf die langsame Spur 1. „ZuSpätBremser“ hatten durch einen zu früh gezogenen Regler ca. 3 Runden verloren – das war genau der Rückstand auf die „Frührentner“. Man hatte aber 15 Minuten Zeit, den Spieß auf der deutlich schnelleren, aber nicht leicht zu fahrenden Fünf umzudrehen! Am Ende sollte es nicht ausreichen – einerseits, weil JanS eine sehr gute Eins fuhr und andererseits, weil „ZuSpät“ in den Zeiten zu inkonstant war und zu allem Unglück auch noch kurz die Schleifer richten musste.
Ergo „HU“ mit erneutem Sieg, „Frührentner“ auf P2 und „ZuSpät“ ebenso erneut auf P3, was die Jungs dennoch sichtlich freute!

Die Zusammenfassung des zweiten Wertungslaufes – die Top 6:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	738,30
2.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	735,98
3.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	733,18
4.	Ragtag Unit	K3 Gallardo GT3	715,95
5.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	715,09
6.	HeideHenker	K4 Audi R8 LMS GT3	712,70

„HU“ gewannen – unter Druck gab’s aber auch schon ‘mal ‘n Fehler. Schade, dass „Nogo“ aus dem Rennen um den Sieg ausschied – vielleicht wär’s spannend geworden? So kamen „PQ-Frührentner“ als vierte Kraft unverhofft zu P2, denn „ZuSpätBremser“ verloren unglücklich diese mögliche Position. Fahrerisch waren übrigens alle vier Topteams wirklich gut unterwegs!
Das Gap dahinter ging im abgedunkelten Raum sogar auf nahezu 20 Runden auf. Das ist ein Wort! Grund dafür waren die deutlich durchsackenden Leistungen der Verfolger aus dem 1. Umlauf. Dafür hatte die Party Crew noch einmal richtig Spaß und teilten sich die Plätze 4 bis 6 genauso einträchtig wie am Abend zuvor den „Käpt’n“!☺
Die Überraschung schlechthin waren die Plätze 10 und 11 für „Slotcraft“ und „Greenhell“. Man zog sich quasi an den eigenen (fahrerischen) Haaren aus dem Sumpf!☺☺ Chapeau – aber nicht zu viel davon gegen den Größenwahn!☺

Ziellinie

Das **Fazit** für die zweite Veranstaltung des Grand Slam fällt positiv bis durchwachsen aus. In Sachen Zeitplan gibt’s nach wie vor Optimierungsbedarf – jetzt aber eher bei den Teilnehmern. Die Qualität der vorgeführten Fahrzeuge darf gern noch ein Stück ansteigen. Vor allem aber darf das Gehirn erst NACH dem Qualirennen abgeschaltet werden. Diese Phase der Veranstaltung war schlichtweg indiskutabel . . .

Wieder einmal nicht ganz umgesetzt – der Zeitplan . . .

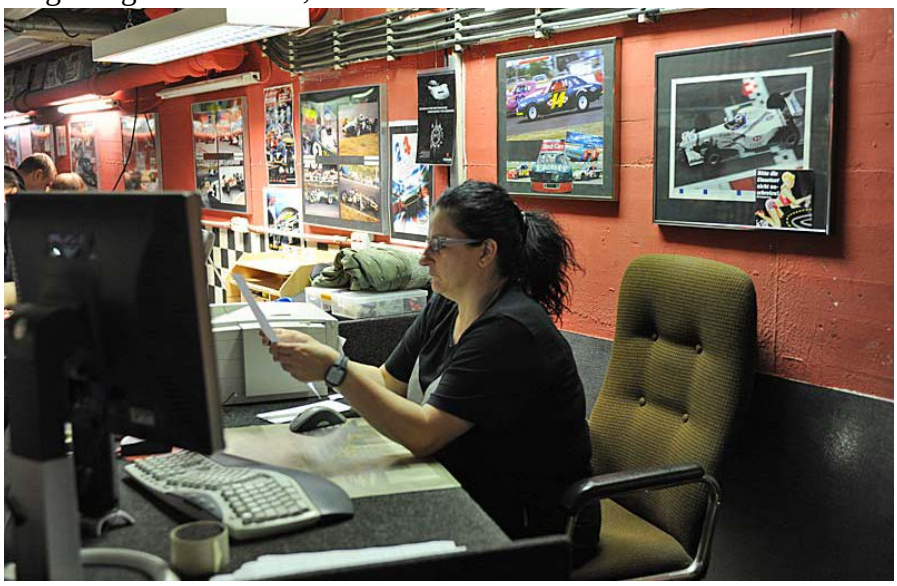
Die viel diskutierte Streckenwahl (kleiner Kurs anstelle von beliebterer großer Bahn) erwies sich in Bezug auf die Schadensquote als richtig. Die Rennen waren bisweilen hochgradig spannend und die niedrigeren Geschwin-

digkeiten ließen wenig technische Probleme aufkommen . . .
Hinsichtlich des langstreckentauglichen Fahrstils muss der ein oder andere Pilot noch ein wenig arbeiten – wobei hier der 2. Umlauf ein wenig Optimismus aufkommen lässt. Reichlich ratlos ist der Autor allerdings bezüglich einer Empfehlung zur Dunkelschwäche einiger Folks. Vielleicht helfen hier einmal ein paar Übungseinheiten auf einer Clubbahn – der Mensch ist schließlich ein Gewohnheitstier!?

Die **Siegerehrung** für beide Wertungsläufe wurde wie üblich am Ende durchgezogen. Mitternacht war längst erreicht, weil zwischendrin die Relais der Bepfe kurz bockten. Das kann halt 'mal passieren!
Flott ging's durch die Platzierungen. Wobei ein wenig Kritik, Trost und Lob schon noch Platz hatte!

Der Titel „**Best of Show**" ging an den Audi R8 LMS GT3 des Teams "Long Tall Men".

Das **Tippspiel** entschieden die „ZuSpät-Bremser" mit nur 4,21% Abweichung für sich (getippt werden mussten die erzielten eigenen Rundenwerte für die Quali sowie für beide Wertungsläufe). „Heidehenker" verpassten den Sieg übrigens nur um 0,02% . . . !☹



„Long run" an der Zeitnahme: Petra! Herzlichen Dank dafür und Entschuldigung für die bislang wenig „mitspielenden" Teilnehmer!

Der **Dank** gebührt zuvorderst dem gastgebenden SRC Köln, welcher mit zahlreichen, für den Autor nicht alle namentlich zu benennenden Helfern auf mehr als 24h Dienstzeit am Wochenende kam! Die Räumlichkeiten in Köln sind perfekt für den Grand Slam; das Catering ist allzeit bestens sortiert (für den Autor war der Selbstgebackene eine wohlschmeckende Premiere – für andere vielleicht eher der vorsorglich beschaffte „Käpt'n" !!!☺) Und an der Zeitnahme absolvierte Petra einen „long run" vom Einrollen bis zum finalen Lauf – nur sporadisch von André, Hans, Info und Roger unterstützt. Speziell dafür sei Ihr herzlichst gedankt – den die Folks und ihre Lautstärke machten diesen Job wahrlich nicht einfach!!
Ein weiteres Danekschön geht an die zahlreichen Helfer – egal, ob zum Bahnreinigen, zur Materialausgabe/ Abnahme, zur Servicepause oder bei den kleinen „Minijobs" zwischendurch!

Preview

In gut drei Monaten geht's für den Grand Slam in die nächste Runde – dann wieder in Westfalen. Gastgeber sind die Carrera Freunde Schwerte im Tal der Ruhr.

Das Datum: **17./18. August 2012** . . .

Einen weiteren Testtag wird's in Schwerte nach aktuellem Stand der Dinge nicht geben. Schließlich kann man über die Sommerferien ausreichend (jeweils Dienstags und Donnerstags Abends) auf dem Moosgummi Kurs üben gehen . . . ☺☺☺

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

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

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

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ / ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟢 ○ ○
Grand Slam	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 🟡 ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ / ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 / 🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○