# WILD WEST WEEKLY

**- Ausgabe 392 -**

**25. Februar 2013**

## Editorial .....

Moin Folks . . . am Mittwoch letzter Woche bestritt die Craftsmen Truck Series ihren Saisonstart in DU Mündelheim. Am Samstag ging's dann für die NASCAR Grand National bei der SOKO Keller im Dorf bereits zum zweiten Lauf . . .

Weiter geht's im Westen am 05.03. mit der Duessel-Village 250 im Dorf sowie am 09.03. mit dem Ashville 500 in Bad Rothenfelde . . .

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 392 berichtet vom ersten Grand Slam in Duisburg am letzten Wochenende. Brandaktuell sind hingegen die Reports vom NASCAR Grand National im Dorf sowie von der LM'75 in Burscheid. Ferner gibt's einen Ausblick auf die GT/LM Serie, die heuer am 4. Mai startet . . .

**Inhalt (zum Anklicken):**


- Grand Slam
  1. Lauf am 16. Februar 2013 in Duisburg
- NASCAR Grand National
  2. Lauf am 23. Februar 2013 in Düsseldorf
- LM'75
  1. Lauf am 24. Februar 2013 in Burscheid
- GT/LM Serie
  Saison 2013
- News aus den Serien
  Saison 2013


## Grand Slam

### 1. Lauf am 16. Februar 2013 in Duisburg

Bereits drei Monate nach dem Saisonfinale 2012 in der Duisburger Rennpiste ging's für die Teams erneut zum Chefkoch nach DU Hamborn. Die Saison 2013 nahm an gleicher Stelle ihren ersten Grand Slam des neuen Jahres in Angriff . . .

War das Finale im November schon spannend, brachte ein leicht niedrigeres Grip Level das Feld beim Auftakt noch näher zusammen . . .

**„Scuderia Hotslot" mit dem F430 unterwegs . . .**

**Adresse**

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn

**Url**

www.rennpiste.de

**Strecke**

6-spurig, Carrera, 43,65m lang

**Kompakt . . .**

- **Rennpiste Duisburg erlebt ersten Grand Slam des Jahres 2013 . . .**
- **volles Haus mit 20 Teams . . .**
- **Schwerter Jugend schwächelt flächendeckend und muss komplett ersetzt werden . . .**
- **Schwerter Senioren zwar anwesend, aber nicht an Entscheidungen beteiligt . . .**
- **etwas weniger Grip als im November sorgt für extremst enge Rennen . . .**
- **1. Wertungslauf im Foto Finish an „ZuSpätBrem-**

**ser“ vor „Scuderia Hotslot“ (!!) und „NH-Raicing“ . . .**

- **Heimteams „Ruhrpötter“ und „Sleepyheads“ nur auf P4 bzw. P6 – dazwischen „NoGo“ . . .**
- **im 2. abgedunkelten Wertungslauf „ZuSpätBremser“ locker vorn – dann „PQ Frührentner“ vor (erneut!) „Scuderia Hotslot“ . . .**
- **„Sleepyheads“ retten auf P4 die Ehre der Duisburger; „NH-Racing“ und „NoGo“ komplettieren die Top 6 . . .**
- **Amateurwertung zwei Mal locker an stark fahrende „MMR-Slotracing“ . . .**

## Preliminaries

Im Wesentlichen unverändert ging der Grand Slam in Duisburg in die zweite Saison. Zwei Teams aus 2012 standen nicht mehr auf der Liste der fest eingeschriebenen Teams. Dafür war eine neue Crew fix dabei. Macht 18 in Summe. Dazu stießen am Niederrhein zwei Gastteams, was erstmals die maximale Starterzahl von 20 Teams ergab.

Das **Bahnputzen** erfolgte in bewährtem, vierstufigem Verfahren und war Dank zahlreicher Helfer trotz der vergleichsweise langen Strecke recht rasch erledigt. Bedankt Folks!

**Warmup für die Fahrer – das Bahnputzen!**

Das **Training am Freitag** zeichnete sich vor allem durch Zurückhaltung aus. Bis weit in den Abend hinein blieben Plätze an der Bahn frei. Die Trainingstafel war nur gering gefüllt – die Wartezeiten waren kurz bis fehlend. Dies war weniger mangelnde Anwesenheit (mehr als 30 Folks befanden sich durchaus vor Ort), denn wenig Spaß beim Fahren mit wenig Grip, der nach dem Putzen nun einmal vorherrscht!

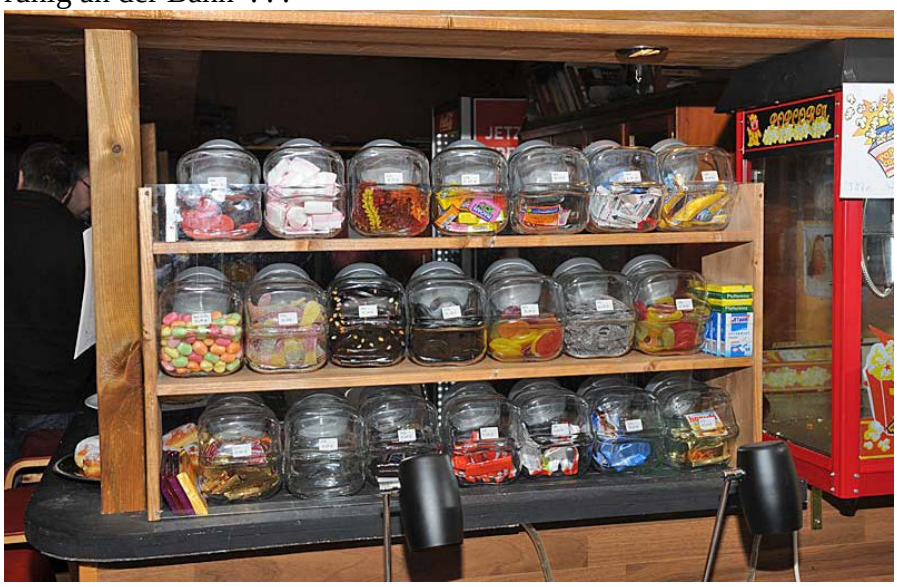
Der erfahrungsgemäß für das Rennen relevante 21-Uhr-Grip versprach ein rutschigeres Rennen als zuletzt im November. Bis Mitternacht stieg das Grip Level zwar noch leicht an, aber die vergleichbaren Traumzeiten aus dem November ließen sich auch dann nicht umsetzen. Es fehlten locker zwei bis drei Zehntel, was durchweg enge Rennen am Samstag vermuten ließ.

Wirklich dramatisch für’s Fahrzeug Setup war dieser Effekt jedoch nicht. Im Grand Slam wird immer auf Maximum an mechanischem Grip gebaut, er fehlt fast immer – mal mehr, mal weniger.

Favoriten auszumachen ist beim Grand Slam traditionell schwer. Da Motor und Räder ausgegeben werden, ist eine Einschätzung der tatsächlichen Performance im Training schwierig. Von Beginn an flott unterwegs war „Scuderia Hotslot“. „ZuSpätBremser“ griffen erst spät ins Geschehen ein (der neue Gallardo musste erst fertig gestellt sein!), waren dann aber ebenfalls schnell. Die Heimteams von „Ruhrpötter“ und „Sleepyheads“ ließen wenig sehen – zumindest „Ruhrpötter“ schienen am frühen Samstagmorgen (gegen Eins) aber nicht wirklich zufrieden. Die schnelle Jugend hatte eher Personal- denn Setup-Sorgen. Sowohl bei „Plastikquäler“ als auch bei „PQ-Frührentner“ fehlte ein Stammfahrer und Aushilfen mussten kurzfristig organisiert werden. Vom schieren Speed her vermochte man mit den kurzen K0 bzw. K1 Fahrzeugen evtl. mitzuhalten, aber keine Akzente zu setzen.

**Erstmals 20 Teams am Start eines Grand Slam!**

**Samstagfrüh** blieben dann noch gut zwei Stunden für's Fahrer- und Fahrzeugsetup. Der Grip lag wie üblich leicht höher als am Abend gegen 21 Uhr – gravierende Änderungen gab's aber nicht zu vermelden. Die wenigen am Freitagabend Fehlenden drehten rasch noch ein paar Runden – es blieb aber vergleichsweise ruhig an der Bahn . . .



**Typisch Rennpiste – immer etwas Neues! Hier die „Bonbongläser" im frühen Tante-Emma-Laden Stil . . .**

Wirklich **neue Fahrer** waren eher Mangelware. Denn das einzige neue fest eingeschriebene Team „ZuSpätBremser 2" hatte bereits in 2012 zwei Proberennen absolviert. Blieb als Gastteam „MG-Projekt" mit Gabriel und Marius Heß am Regler, denn „Buffalo Forward" wies zwar auch Gaststatus auf, war dem ein oder anderen aber auch schon 'mal begegnet.

Ergo lohnt eher ein Blick auf die Gastfahrer: Bei „Greenhell" vertrat Mario Bäskens den Teamchef – wirklich neu war der als ehemaliger „Greenheller" aber auch nicht!☺ Der Begriff „Frührentner" bekam eine völlig neue Bedeutung, da Altmeister Manfred Stork zusammen mit JanS antrat und Julius Engelhardt vertrat. Manfred betonte, dass er richtiger Rentner sei und nicht „Frührentner". Da muss JanS wohl zeitnah am Teamnamen arbeiten!☺

Auch dem PQ-Chef kam sein „Co" abhanden. Ergo wurde JanU mobilisiert und fuhr am Freitagnachmittag seine ersten Runden in der neuen Rennpiste sowie mit einem Grand Slam Car. Samstagfrüh musste „U" aus gesundheitlichen Gründen leider absagen. Christian Schnitzler füllte ohne Training und Grand Slam Kenntnis die Lücke und kam am Nachmittag direkt nach absolvierter Arbeit zur Rennpiste. Ebenfalls abhanden kam Kai-Ole Stracke, der seine Sprachkenntnisse aufbessern sollte – ergo setzte „Buffalo" auf den Nachwuchsfahrer Tobias Kluge . . .

**Neue Cars** gab's reichlich – einerseits weil zwei Teams hochgestuft wurden und andererseits, weil für 2013 eine neue Kategorie eingeführt wurde, was ein weiteres Team betraf. Dazu kam der ganz normale „Neubau"-Wahn der Kollegen . . .

Die meistgebauten Neuheiten waren sicherlich Lamborghini Gallardo GT3 und McLaren MP4-12C GT3. Neue Gallardos präsentierten „Long Tall", „NH-Racing", „Ragtag" und „ZuSpät" – diverse neue McLaren hatten „Lowrider", „Powerslider" und „ZuSpät 2" im Gepäck. Dazu gesellten sich diverse andere Modelle – u.a. auch der neu homologierte Aston Martin DBRS9 GT3 von „MMR", der aber letztlich im Rennen noch in der Box blieb . . .

Ach ja – schick waren die meisten dieser zahlreichen Neuwagen auch!☺

Als **Favoriten** wurden im Vorfeld die Heimteams „Ruhrpötter" und „Sleepyheads" sowie die schnelle „Plastikquäler"-Jugend gehandelt. Vor allem aber hatten sich zahlreiche Teams eine bessere Leistung als zuletzt im November vorgenommen!☺

Nach dem Fahrerkarussel bei den PQ war deren Quote als Mitfavoriten etwas gesunken – dafür musste man nach den Trainingseindrücken „Hotslot" und „ZuSpät" auf der Rechnung nehmen. Als ernsthafte Verfolger mussten „NH" und „HeideHenker" gelten. Ob die Schwerter Teams oder „NoGo" würden ein Wörtchen mitreden können, blieb ungewiss. Schnelle Runden schafften die auch . . .

Das Grip Level versprach jedenfalls wenig Ruhepausen im Rennbetrieb – zurücklehnen konnte sich mutmaßlich vor Rennende niemand . . .

**Materialausgabe – mit und ohne Brille!☺☺**

Die **Materialausgabe** eröffnete wie üblich zeitig am Vormittag den offiziellen Teil. So richtig flott ging's nicht ab, da das ein oder andere Team dabei noch „ein neues Auto" baute. Wobei der Flaschenhals halt eh die technische Abnahme ist – und dieser Lapsus somit eher vernachlässigbar war . . .

**Vor dem Funktionstest – Motor und Hinterräder sind montiert . . .**

Das vierminütige **Einrollen** erbrachte keine Reklamationen. Die Räder wurden eingefahren und kräftig abgerollt. Dazu ein letzter Funktionscheck auf's Fahrzeug. Dann ging's ab in den Parc Fermé . . .

Gut ausgebremst wurde der Zeitplan dann bei der **technischen Abnahme**. Zahlreiche Teams blieben mit nur aufwändig zu behebenden Mängeln hängen – u.a. zu geringer Bodenfreiheit und unpassendem Radstand. Der Rekordhalter ging sechs Mal über Los, bevor im Abnahmeformular überall ein OK stand. Hierauf wird beim nächsten Grand Slam sicherlich reagiert . . .

Das **Quali Rennen** verlief gewohnt unruhig – vor allem neben der Strecke. Alle Neuigkeiten des letzten Quartals scheinen bei diesem Anlass äußerst lautstark weiter gegeben werden zu müssen?☹

Rein sachlich war die Platzierungen der beiden PQ-Teams für den ersten Durchgang eine Überraschung. Beide retteten sich nach Fehlern soeben noch in die zweite Startgruppe!

Da den „Plastikquälern" noch der zweite Fahrer fehlte, musste dieses Team im zweiten Durchgang quasi automatisch in die erste, sprich langsame Startgruppe. Aber auch „Ruhrpötter" fanden sich nach dem zweiten Teil der Quali in dieser Gruppe wieder . . .

## 1. Wertungslauf

Den Bison „homologated" Motoren wurden die üblichen 19 Volt an Bahnspannung spendiert. Für den ersten Wertungslauf betrug die Fahrzeit 6*15Minuten. 555,25 Runden waren seit November 2012 hoch. Die Startaufstellung:

| # | Team | Kategorie / Fahrzeug | Runden |
|---|---|---|---|
| 1. | Ruhrpötter | K3 Audi R8 LMS GT3 | 17,72 |
| 2. | Powerslider | K4 McLaren MP4-12C GT3 | 17,37 |
| 3. | Scuderia Hotslot | K3 Audi R8 LMS GT3 | 17,27 |
| 4. | NH-Racing | K2 Gallardo GT3 | 17,24 |
| 5. | ZuSpätBremser | K2 Gallardo GT3 | 17,22 |
| 6. | HeideHenker | K3 Audi R8 LMS GT3 | 17,08 |
| 7. | Ragtag Unit | K2 Gallardo GT3 | 16,97 |
| 8. | Sleepyheads | K3 Audi R8 LMS GT3 | 16,94 |
| 8. | MMR-Racing | K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 16,94 |
| 10. | NoGo | K3 Ferrari 430 GT2 | 16,92 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11. | MG-Projekt | K5 Mercedes SLS GT3 | 16,85 |
| 12. | PQ Frührentner | K1 BMW Z4 GT3 | 16,82 |
| 13. | Plastikquäler | K0 Porsche 911 GT3 R | 16,80 |
| 14. | Buffalo Forward | K4 Audi R8 LMS | 16,74 |
| 15. | B&B Gentlemen | K3 Ferrari 430 GT2 | 16,72 |
| 16. | Lowrider | K4 McLaren MP4-12C GT3 | 16,62 |
| 17. | ZuSpätBremser 2 | K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 16,56 |
| 18. | Long Tall Men | K3 Gallardo GT3 | 16,20 |
| 19. | Slotcraft Racing | K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 15,84 |
| 20. | Greenhell Racers | K6 Mercedes SLS GT3 | 15,73 |

**Die erste Startgruppe scharrt mit den Hufen . . .**

**Der neue „Long Tall“ Gallardo im Gegenschwung – man war mit dem verfügbaren Grip nicht zufrieden . .**

Die Geschichte der **ersten Startgruppe** ist rasch erzählt. „Greenhell“ kämpfte mit dem Auto und der geringen Bahnerfahrung von Mario, was eine solide P7 ergab. “Slotcraft“ brachte die neue Corvette gut ans Laufen, fuhr beherzt und verpasste P5 um nur gut zwei Runden.

„B&B“ hatte technisches Pech; nach einem Einschlag verdrehte sich der Body, der F430 fuhr nur noch zögerlich, Positionen gingen verloren, man landete auf der P5.

„Buffalo“ hatten sich in Summe P15 zum Ziel gesetzt, profitierten vom „B&B“ Pech, scheiterten aber mit der (zu?) vehementen Schlussoffensive auf „ZuSpät 2“, die am Ende knapp eine Runde vorn blieben.

Ebendiese „ZuSpät 2“ waren eher unhappy – die neue Corvette lief gut, am Team-Building muss man noch schaffen (P3).

Mit so etwas hat „Lowrider“ keine Probleme. Man fuhr mit dem ebenfalls neuen McLaren wie immer unaufgeregt, kam ca. 3,5 Runden weiter als „ZuSpät 2“ und hatte viel Luft nach vorn (P2).

Dort düste „Long Tall“ mit dem nächsten Neuwagen, einem Gallardo. Einerseits hatte man in der Gruppe alles im Griff – fast 12 Runden beruhigender Vorsprung standen am Ende. Andererseits war man sehr unlucky mit dem geringeren Gripniveau. Denn nach vorne ging ebenfalls nichts; da fehlt auch ca. 8 Runden . . .

Am Ende sollte die Gruppe quasi unter sich bleiben. Im Rennverlauf rutschte nur ein Team aus der mittleren Startgruppe noch ab und schob sich zwischen „Buffalo“ und „B&B“ auf die P17.

Wie der vorhergehende Text bereits ausweist, fuhren die schnellsten zwei Startgruppen in einer eigenen Welt. Aus der **zweiten Startgruppe** fiel nur „MG-Projekt“ noch nach hinten ab. Gabriel und Marius fuhren zwar streckenweise prima, es fehlte aber einfach noch ein wenig die Routine im Umgang mit den gut motorisierten Grand Slam Cars. Am Ende wurde man um nur drei Teilstriche hinter „Buffalo“ zurück gespült.

Die restlichen zwölf Teams dieser Gruppe ließen es richtig fliegen und man ging am Ende fast immer durch maximal eine Runde getrennt durch’s Ziel – jedenfalls, wenn man die beiden schnellsten Teams einmal ausnimmt. Das war schon eine tolle Show!

Zumal die beiden „PQ“ Teams bereits in der mittleren Startgruppe mitmischten.

**Die zweite Startgruppe aus der Vogelperspektive . . .**

**„Frührentner“ (Z4 GT3) vermochte „NoGo“ nicht auf Dauer hinter sich zu halten . . .**

Ok – der Rückstand von „Ragtag“ war etwas größer. Dennoch mischte der neue Gallardo des Schwerter Ü50-Teams (!☺) vom Speed her kräftig in dieser Startgruppe mit. Wo nun genau die entscheidenden Runden liegen blieben, ist nicht überliefert.

Davor kamen schon die „Plastikquäler“ ins Ziel. Der Porsche musste am Vormittag in Eile aufgebaut werden, Christian kann ohne jedes Training und mit Null Grand Slam Erfahrung auch nicht zaubern und der 911er mochte dazu das Grip Level nicht wirklich – das war ein bisschen zu viel „worst case“ auf einmal. Knapp eine Runde davor sollte eine Crew aus der schnellsten Startgruppe einlaufen. Dazu später mehr.

Eine weitere Runde weiter kamen „MMR“ mit ihrer altgedienten Corvette. Den Folks sollten am Ende nur 40 Teilmeter auf die P8 fehlen. Chapeau für diese Leistung, die verdientermaßen den Sieg in der Amateurwertung einbrachte!

Wiederum 14 Teilmeter vor der P8 rangierten „PQ Frührentner“, die den Setup nicht wirklich getroffen hatten und den letzten Speed vermissten. Dennoch kämpfte man beherzt um jeden Meter und hielt den Schaden in Grenzen!

Eine gute Runde weiter kamen „Sleepyheads“, die vergleichsweise cool ihre Bahnen zogen und die Leistung aus dem November mit P6 vollauf bestätigten!

Die Überraschung dieser Startgruppe waren eindeutig „NoGo“, die zuletzt in Duisburg gar nicht gut aufgestellt waren. Der neue Ferrari 430 lief prima und selbst eine Blitzreparatur an einer maroden Lötstelle am Karohalter warf die Folks von „NoGo“ nicht aus dem Tritt! Zwar kostete der Boxenstop nur etwa eine Runde, dennoch ging damit gleich eine Platzierung verlustig – so blieb „nur“ eine gute P5 . . .

Die dritte und laut Quali **schnellste Startgruppe** sah mit „Ruhrpötter“ die Sieger des ersten Wertungslaufs im November standesgemäß auf der Pole. „Powerslider“ auf P2 war aber bereits eine faustdicke Überraschung und ließ Forderungen nach einem Dopingtest aufkommen. Dem Vernehmen nach haben die Folks aus der Eifel jedoch Nächtens kaum Party gemacht . . .

Doping hin oder her – „Powerslider“ vermochten den Quali Speed nicht ganz zu halten und rutschten nach dennoch toller Fahrt auf P10 ab. So richtig unzufrieden sahen Karl-Heinz und Jörg nach dem gelungenen Auftakt des neuen McLaren aber nicht aus. Schade nur, dass der ebenfalls neue und tod-schicke „Löb“-McLaren nicht schnell genug war und für das Rennen in der Kiste blieb!

**Die dritte Startgruppe bot weniger Abwechslung bei den Fahrzeugtypen – 3*Audi, 2*Lambo und 1*McLaren . . .**

**So richtig eng beisammen war die schnellste Startgruppe zu Beginn nicht – das sollte sich im Rennverlauf aber ändern!**

Als Nächste mussten „HeideHenker“ abreißen lassen. Auch hier stimmte der Speed – nur der ein oder andere Fehler verhagelte das Ergebnis. „Frührentner“ aus der mittleren Gruppe waren schließlich 14 Teilmeter vorn und für die Hilden-Connection blieb P8 . . .

Die restlichen vier Teams machten jedoch die Top 4 des ersten Wertungslaufes unter sich aus. „NoGo“ hätte hier noch mitmischen können, wurde aber durch den Defekt um die Möglichkeit gebracht.

„Ruhrpötter“ und „NH“ lagen über alle sechs Spuren im Clinch, was an sich schon eine Überraschung war. Denn „Ruhrpötter“ waren nach P1 und P2 im letzten Jahr die Topfavoriten. Aber das etwas rutschigere Geläuf passte den Heimascaris nicht ganz so in den Kram und nach 90 Minuten waren „NH“ mit dem neuen Gallardo auf einmal eine gute Runde vorn. P3 für „NH“ und P4 für „Ruhrpötter“!

Der berühmte Spruch von der „eigenen Welt“ galt in diesem Wertungslauf definitiv für „Scuderia Hotslot“ und „ZuSpätBremser“. An die fünf Runden mehr als alle anderen bekamen beide Teams zusammen. Das waren an diesem Tag Welten . . .

Vor der letzten Spur lag „Hotslot“ locker in Führung, musste aber auf die langsame Außenspur Eins. „ZuSpät“ hingegen hatte die schnellste Spur des Tages – die Drei – noch zu absolvieren.

Bei Halbzeit sah’s gut aus für „Hotslot“. Noch ca. 1 ½ Runden Vorsprung hätten bei etwa 2 bis 3 Zehntel langsameren Rundenzeiten ausgehen können – so man denn nicht groß ins Stolpern käme. Bei noch knapp zu fahrenden 40 Runden wäre damit nur ca. eine Runde verschütt gegangen . . .

Aber manchmal kommt es anders, als man denkt. Ein kleiner Fehler – Reifen staubig – dadurch noch ein Fehler – Umschalten auf Angriffsmodus – das ist halt gefährlich . . .

„ZuSpät“ ziehen kurz vor Ende vorbei und gewinnen ihren ersten Grand Slam Wertungslauf. „Hotslot“, vielleicht etwas enttäuscht, können dennoch auf die tolle P2 mehr als stolz sein!

Man lasse sich den nachfolgenden Zieleinlauf nochmals auf der Zunge zergehen:

1. ZuSpätBremser ..... K2 Gallardo GT3 ..... 535,64
2. Scuderia Hotslot ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 535,37
…..
3. NH-Racing ..... K2 Gallardo GT3 ..... 530,65
4. Ruhrpötter ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 529,08
5. NoGo ..... K3 Ferrari 430 GT2 ..... 528,73
6. Sleepyheads ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 527,40
7. PQ Frührentner ..... K1 BMW Z4 GT3 ..... 526,22
8. HeideHenker ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 526,08
9. MMR-Racing ..... K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 .. 525,63
10. Powerslider ..... K4 McLaren MP4-12C GT3 .. 524,43
11. Plastikquäler ..... K0 Porsche 911 GT3 R ..... 523,45
12. Ragtag Unit ..... K2 Gallardo GT3 ..... 520,68
…..
13. Long Tall Men ..... K3 Gallardo GT3 ..... 512,96

## Servicepause

Die Servicepause für die Teams wurde wie üblich quasi parallel zum Rennbetrieb durchgeführt. Und ebenso üblich war das unterschiedliche Herangehen daran der Teams. Die Einen schauten gut gelaunt auf ihren Boliden, säuberten ein wenig Body und Chassis, packten den Deckel wieder drauf und stellten das Car zurück in den Parc Fermé . . .
Die Anderen fluchten, suchten Lösungen oder Fehler und nutzten die verfügbaren 15 Minuten auf's Letzte . . .
Eine Generalrenovierung stand bei „B&B" an. Hier musste der Body wieder gerade auf's Chassis. Häufig wurde ferner eine Getriebeanpassung vorgenommen – man legte die Autos dann jeweils kürzer aus, statt 47 wurde 48 aufgelegt oder anstelle von 46 ein 47er Spurzahnrad . . .

**Der neue Lamborghini Gallardo GT3 der „ZuSpätBremser" feierte eine gelungene Premiere!**

## 2. Wertungslauf

Neues Spiel, neues Glück. Der zweite Wertungslauf wurde im abgedunkelten Raum ausgetragen und erwartungsgemäß auf 6*12 Minuten verkürzt . . .
Für die Festlegung der Startaufstellung diente der zweite Teil des Quali Rennens:

| # | Team | Kategorie / Fahrzeug | Runden |
|---|---|---|---|
| 1. | Sleepyheads | K3 Audi R8 LMS GT3 | 17,41 |
| 2. | PQ Frührentner | K1 BMW Z4 GT3 | 17,28 |
| 3. | Scuderia Hotslot | K3 Audi R8 LMS GT3 | 17,08 |
| 4. | NH-Racing | K2 Gallardo GT3 | 16,99 |
| 5. | ZuSpätBremser | K2 Gallardo GT3 | 16,92 |
| 6. | NoGo | K3 Ferrari 430 GT2 | 16,77 |
| 7. | MMR-Racing | K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 16,73 |
| 8. | B&B Gentlemen | K3 Ferrari 430 GT2 | 16,59 |
| 9. | HeideHenker | K3 Audi R8 LMS GT3 | 16,58 |
| 10. | Powerslider | K4 McLaren MP4-12C GT3 | 16,57 |
| 11. | Long Tall Men | K3 Gallardo GT3 | 16,23 |
| 12. | Ragtag Unit | K2 Gallardo GT3 | 16,18 |
| 13. | Slotcraft Racing | K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 16,17 |
| 14. | Lowrider | K4 McLaren MP4-12C GT3 | 16,09 |
| 15. | ZuSpätBremser 2 | K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 | 15,86 |
| 16. | Ruhrpötter | K3 Audi R8 LMS GT3 | 15,78 |
| 17. | Buffalo Forward | K4 Audi R8 LMS | 15,56 |
| 18. | Greenhell Racers | K6 Mercedes SLS GT3 | 15,21 |
| 19. | MG-Projekt | K5 Mercedes SLS GT3 | 9,99 |
| 20. | Plastikquäler | K0 Porsche 911 GT3 R | 0,00 |

Dass „Plastikquäler" oder „Ruhrpötter" die **erste Startgruppe** gewinnen würden, war zu erwarten. Der erwartete Infight kam allerdings nicht zustande. „Plastikquäler" taten sich nach wie vor schwer, obwohl der 911er in der Servicepause noch ein wenig angepasst wurde. Christian mochte Strecke und Auto nun halbwegs im Griff haben – im nie gefahrenen Dunkel taten sich aber neue Hürden auf. Dennoch reichte es, „Ruhrpötter" um mehr als zwei Runden zu distanzieren. Für die „PQ" bedeutete es am Ende eine halbwegs zufriedenstellende P7 – „Ruhrpötter" rutschten unerklärlich auf P11 ab.
Ansonsten war der Zieleinlauf der ersten Gruppe nahezu identisch zum ersten Wertungslauf. „Lowrider" belegten sicher den 3. Rang, „ZuSpät 2" waren wieder ca. drei Runden dahinter und „Buffalo" rangierte mit etwas mehr Abstand auf P5. „MG" zollte der nie gefahrenen Dunkelheit Tribut und rutschte auf den vorletzten Platz ab. Und bei „Greenhell" traten die einzigen größeren technischen Probleme des Tages auf, sodass eine Verbesserung nicht im Bereich des Möglichen lag . . .

In der **zweiten Startgruppe** vermochten „B&B" nun endlich pannenfrei ihre Leistung abzurufen. Das reichte, um „Long Tall" auf Abstand zu halten und ergab für beide Teams in der Endabrechnung P13 und P14 . . .
„Slotcraft" schwamm in der Gruppe auf einzelnen Spuren gut mit, wies jedoch eine etwas

höhere Abflugquote auf, was die Troisdorfer ein gutes Stück zurück spülte (P18). Im Hellen waren sie näher dran!
„Ragtag“ wird erneut mit den Zähnen geknischt haben. Man war erneut flott unterwegs, rangierte nach 90 Minuten aber schlappe 7 Teilmeter hinter Ruhrpötter wieder auf der undankbaren P12 und auch die „HeideHenker“ als direkte Gegner in der Gruppe waren nur 1,5 Runden davor . . .
Besagte „HeideHenker“ dürften arg erstaunt geschaut haben, als die Partykollegen von „Powerslider“ ihnen im direkten Duell 10 Teilmeter abknöpften. Die Eifeljungs hatte niemand so richtig auf dem Schirm! Nochmals 39 Teilmeter weiter kamen „MMR“, die damit das vierte Team mit 418 Runden waren, die Startgruppe gewannen und auch erneut die Amateurwertung!
Dieses Rennen war bereits ganz großes Kino – drei Teams in einer Runde; dazu drei Schwerter Teams, die sich ebenfalls nichts schenkten. Aber es sollte noch besser kommen . . .

**Noch’n neuer Gallardo GT3 – und noch ‘ne gelungene Premiere: „NH“-Racing . . .**

Denn die **dritte Startgruppe** war bis weit nach Halbzeit mit vier Fahrzeugen rundengleich unterwegs!
Als erste scherten die Kölner Teams „NoGo“ und „NH“ aus dem Sechskampf aus. Wobei „ausscheren“ arg übertrieben ist – „NH“ fehlten nach 72 Minuten etwa 1,5 Runden auf die P4, das sind knapp eineinhalb Hundertstel pro Runde!☺ Jedenfalls drehte „NH“ in einem packenden Finale „NoGo“ um 39 Teilmeter eine Nase. Wirklich unzufrieden sahen aber auch „NoGo“ nicht aus – schließlich steht als Nächstes das Heimspiel in Köln an . . .
Die restlichen vier Teams mochten die Rangfolge lange Zeit nicht entscheiden – gleichauf ging’s um den Kurs. Erst auf den letzten zwei Spuren setzten sich „ZuSpät“ mit dem besseren Restprogramm etwas ab und fuhren den zweiten Sieg des Tages ein. Grats! Einen Doppelsieg gab’s im Grand Slam noch nicht so oft!!
Derweil fighteten „Sleepyheads“, „Frührentner“ und „Hotslot“ wie um’s Leben. Lange Zeit schaute es so aus, als könnten „Sleepyheads“ die P2 ins Ziel bringen; jedoch hatte man zwei „Rentner“ mit vielen Jahren Erfahrung und Nervenstärke gegen sich. Nach einer Terrorphase ließ man sich überrumpeln, musste auf Angriff umschalten und die „Frührentner“ waren vorbei. In der Folge schafften das auch „Hotslot“, die wieder ein starkes Rennen fuhren. Für „Hotslot“ verkehrte Welt: Im Finale mussten dieses Mal sie angreifen und „Frührentner“ die Position sichern. „Hotslot“ hatte wie im ersten Showdown die Eins, „Frührentner“ die Vier zu bewältigen. „Frührentner“ wackelte kurz, fiel aber nicht – da halfen auch die guten Rundenzeiten von „Hotlsot“ nichts! Der Zieleinlauf lautete somit „ZuSpät“ vor „Frührentner“ vor „Hotslot“ vor „Sleepyheads“ – die Spannung war gigantisch; die gezeigten Leistungen waren’s auch . . .
Einziger Abstrich: Einige Einsetzer waren bei ihren wenigen Einsätzen sichtlich müde und bestraften Fehler somit unerbittlich . . .

Der Zieleinlauf des 2. Wertungslaufes weist andere Kampfgruppen aus – aber auch, was im abgedunkelten Raum ab ging:

1. ZuSpätBremser ..... K2 Gallardo GT3 ..... 435,28 …..
2. PQ Frührentner ..... K1 BMW Z4 GT3 ..... 431,62
3. Scuderia Hotslot ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 430,77
4. Sleepyheads ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 430,02
5. NH-Racing ..... K2 Gallardo GT3 ..... 428,54
6. NoGo ..... K3 Ferrari 430 GT2 ..... 428,15 …..
7. Plastikquäler ..... K0 Porsche 911 GT3 R ..... 518,96

8. MMR-Racing ..... K6 Corvette C6 ZR-1 GT2 .. 518,57
9. Powerslider ..... K4 McLaren MP4-12C GT3 . 518,18
10. HeideHenker ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 518,08
11. Ruhrpötter ..... K3 Audi R8 LMS GT3 ..... 516,65
12. Ragtag Unit ..... K2 Gallardo GT3 ..... 516,58

**So sehen Doppelsieger aus: Die „ZuSpätBremser“ Frank und Ralf nehmen einen 2er in die Mitte . . .**

## Ziellinie

Auch die zweite **technische Nachkontrolle** blieb ohne Befund. Die Rennergebnisse behielten ohne Abzug ihre Gültigkeit . . .

Der Verzug im Fahrplan – resultierend aus der technischen Abnahme – wurde sauber nach hinten durchgereicht, sodass der Grand Salm in Duisburg erst am Sonntag zu Ende ging.

Die **Siegerehrung** fiel gewohnt kurz aus. Und auch bei Tippspiel räumten am Ende „Sleepyheads“ ab. So könnte für die Jungs jedes Grand Slam Wochenende laufen!☺

Der **Dank** gebührt den zahlreichen Helfern, speziell beim Bahnputzen und bei der Zeitnahme – und natürlich auch den beiden Ingenieuren (und Reiner) für die gewohnt souveräne Durchführung der technischen Abnahme!

Einen Härtetest absolvierte einmal mehr Don Pasquale, der an beiden Tagen durch Krankheit in der Familie im Personalbereich arg gehandicapt war und Vieles im Alleingang schmeißen musste. Aber auch das hat er nach außen hin locker gemeistert! Die Anerkennung und der besondere Dank gebührt somit dem Mâitre der Rennpiste!!☺

## Preview

Als nächstes für den Grand Slam stehen die **12h von Köln** an. Gefahren wird zeitgleich auf beiden Bahnen im Spurwechselmodus 1-3-5-7-9-11-12-10-8-6-4-2 – ein dritter Fahrer muss dazu her.

Die Test- und Einstellfahrten in Köln sind für den **20. April 2013** angesetzt.

Das Rennen wird dann am **24. und 25. Mai 2013** ausgetragen. Obacht: Am Freitagabend ist bereits die Materialausgabe – der Samstag ist ausschließlich dem Rennen vorbehalten!

Hinsichtlich der Beschleunigung der technischen Abnahme wird’s vor dem zweiten Grand Slam sicherlich noch Neuigkeiten geben. Der Grand Slam **Newsletter Nr. 11** erscheint im März und wird u.a. zu diesem Thema Informationen enthalten . . .

**Dr.Bepfe ist neuerdings auch nicht mehr der Jüngsten einer, hat aber nach wie vor alles im Griff!☺☺**

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

# NASCAR Grand National

## 2. Lauf am 23. Februar 2013 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

…zum zweiten Grand National ***NASCAR*** Rennen wurde ca. 10 Tage nach Karneval auf die einzige Holzbahn im GN Kalender von Manfred nach Düsseldorf in den SOKO-Keller eingeladen. Viele Jahre ist es her, dass bei einem Rennen eine ausreichende Zahl an Kidz an der Bahn standen.

**…die Kidz Pia, Timon, Nick + Grischa trafen sich alle in der gleichen Startgruppe!!**

### Kompakt . . .

- **Grand National Sieger im SOKO-Keller wie im Vorjahr Ralf P. ☺☺ mit 257,84 Rd.!!**
- **„Manfred St.“☺☺ auf P 2 mit 254,83 Rd.!!**
- **4 Kidz am Regler!!**
- **28 Racer(innen) am Start!!**

### Adresse . . .

SOKO Keller
Astrid Lindgren Schule
Leuthenstr. 50
40231 Düsseldorf

**Url**
SOKO - Keller

**Strecke**
4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95m – 34,25m ohne Längenausgleich

### Shakedown . . .

….wie vor jedem NASCAR Rennen wurde auch letzten Freitagabend zum Kurvenflitzen eingeladen, damit der richtige Grip für den Renntag entsteht. Manfred hatte seine ganze NASCAR Armada dabei, sodass er selbst nicht alle Boliden auf Trainingsfahrt schicken konnte. Das übernahmen dann weitere Jungs, sodass bei Erreichen der 7,2 sec Rundenzeitgrenze der NASCAR dann als rennfähig eingestuft werden konnte. Wer die Auswahl hat natürlich die Qual, aber für den Renntag wählte er sein jetziges Lieblingsslotcar, einen 75er Monte Carlo #3 Richard Childress aus.

…das nachfolgende Bild zeigt die 75er Version, aber entscheidend ist der Front Bumber mit der fehlenden Kunststoffleiste, die aus dem Bausatzmodell nur durch geschickte Arbeitsgänge moduliert werden kann.

…als weitere Aufgabe des Trainingsabends ist die Justierung einer ordentlichen Stromstärke, die alle vier Spuren gleich schnell erscheinen lässt. Des Weiteren können erkannte Schwachpunkte an der Bahn bzw. im Bereich des Schrauberbereiches verbessert werden. Zum Training waren gut 10 NASCARo nach Düsseldorf gekommen. Wer nicht mehr die Nacht zum Schrauben nutzten wollte, konnten seinen Slotkoffer direkt vor Ort lassen.

…Mit dem Versprechen ab 9:00h geht’s am Samstag weiter, wurde der Trainingsabend schon um 22:00h beendet.

**Pia ist Stolz auf Ihren #14 Curtis Turner Roadrunner!!**

…Manfred hatte in einer Rundmail um tatkräftige Hilfe am Renntag ersucht, da der SOKO-Keller nur einen aktiven Fahrer hat und einen fleißigen Dirk als zweiten Mitbesitzer verfügt. Um Dirk und den Berichterstatter zu unterstützen, hatten sich Andreas Th und André F angeboten. Dafür nochmals herzlichen Dank von mir, das war großartig. Dazu hat Manfreds Dagmar einen rheinischen Kartoffelsalat für 25 hungrige Mäuler vorbereitet, damit wir kein fabrikmäßig hergestelltes Essen zu uns nehmen mussten. Dafür nochmals ein großes Dankeschön nach Duisburg Buchholz.

**Drei NASCAR Boliden von Manfred W, Grischa + Pia !!**

## Am Samstag . . .

...trafen recht schnell die angekündigten NASCARo ein und flott waren alle Fahrspuren ungeachtet der Länge der Anreise fürs Training blockiert. Poldi hatte wieder den Preis für die längste Anfahrt gewonnen und wurde durch Stefan als Teutone unterstützt.

…die meiste Arbeit hatte wohl unser neu Münsterländer Manfred W., der direkt drei Slotcars zu betreuen hatte. Zudem war er mit viel Hingabe dabei, seine zwei Nachwuchsstars Pia und Grischa auf die schwere Aufgabe ein Rennen zu fahren, vorzubereiten. Pia war eindeutig anzumerken, dass Sie die Erwartungen des Vaters auch erfüllen wollte.

**Tolle Bilder von Ralf P. !!**

…ein weiteres Vater-Sohn Gespann hat sich schon längst etabliert. Ich rede hier von Karsten und Nick, die vom Nachbarsjungen Timon begleitet werden. Während Nick schon sehr gut fahren kann, nimmt Timon die Slotcar wirklich als Spielzeug her und Manfred zeigte Timon einige kleine Übungseinheiten, die zu einer verlängerten Phase, ich bleibe im Slot führten.

**NASCAR Bolide, der auf P5 vorschnellte !!**

## Die technische . . .

…Abnahme wird gerne im Gespann durch Manfred und Ralf ausgeführt. Alsbald kamen auch die letzten Vermissten, die noch einige andere Dinge als Slotracen am Samstagmorgen zu erledigen hatten im SOKO-Keller an. Die Zahl der Startwilligen kletterte auf 28, wobei die schnellte Frau Lisa (2012 P2 an gleicher Stelle) und einige Moerser Jungs als krank gemeldet wurden.

Schnell waren alle Boliden als starttauglich befunden und die Tabellenführenden erhielten ihre gestellten Reifen und Ihre Motore zur Montage. Die Rennleitung vertreten durch Andreas Th. und dem Berichterstatter hatte noch ein wenig zu tun, bis die Startgruppen aufgerufen werden konnten. Damit kam der Renntag leider mit etwas Verspätung in Gange.

**Richtungswechsel am Ende der langen Geraden!**

## Heat 1 . . .

…die 28 Startwilligen konnten in 6 Gruppen aufgeteilt werden. Wie üblich wurde 4 x 4:00 min gefahren. Die vier ersten Startgruppen mussten als 5er Gruppe starten. Wobei wir zuletzt beim Rennen auf dem Paddock Raceway in Brüggen, gesehen haben, dass Durchschleusen von Startgruppen mit einem Aussetzer vom Ablauf her von Vorteil sind.

**Startgruppe 6 - die ganz Schnellen!!**

...zum Weiteren ist es im SOKO-Keller immer sinnvoll mit 5 Einsetzern zu agieren, da er Verlauf der Bahn beim Wechsel auf die Gegengerade durch die Wechselkurve nur durch zwei Einsetzer gut zu handhaben ist. Leider war es uns beim Tabellenstand nicht gelungen, die üblichen Kampfhähne in die gleichen Gruppen zu bekommen, sodass Charlie nicht auf Frieder traf und weitere Paarungen bis auf die Schnellsten nicht zusammen kamen.

**Die Startgruppe 6 direkt nach dem Startsignal!**

...nach etwas über drei Stunden waren die 6 Startgruppen durchgeschleust, und ein Bild über den heutigen Leistungsstand war anhand der Ergebnisliste zu erkennen

### Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6** in Kurzform Ralf P., Manfred St., Patrick M., Andreas Th., Ingo H., A. Lippold
Schnellste Runde: Patrick M. mit 7,124 sec.

**Überblick über die Strecke!**

## Heat 2 . . .

...in der Rückrunde kam es dann zu der nettesten Begegnung seit langem bei einem Rennen. Vier Kidz und ein Vater standen bereit zum netten Miteinander. Während Grischa seiner Schwester Pia durch eine kosmische Strahlungskanone noch zusätzliches Leben einhauchte, stand Nick bis in die Haarspitzen konzentriert und wartete auf den Start.
Wie viele Kurven die Startgruppe weit gefahren war bis zum ersten Terror, können eigentlich nur die Einsetzer sagen. Aber bald war ein guter Rhythmus gefunden und Grischa und Pia fuhren sehr vorsichtig Ihre Turns herunter.

**Startgruppe 1 mit Vater Manfred!**

**Da kommen die Boliden gemeinsam!**

…Manfred W. erkannte dann, dass Nick, gecoacht durch Vater Karsten, flott unterwegs war und ließ jetzt die Zügel etwas lockerer, um sich den Gruppensieg nicht noch nehmen zu lassen. Timon als Gruppenfünfter hatte mehr Augen für Pia, als dem Slotcar zu folgen. Und damit kann

der Berichterstatter Timon eine vollkommen normale Entwicklung bescheinigen. War mal wieder eine Freude so was zu sehen. Manfred W. und Nick verbesserten Ihr Ergebnis aus dem Vorlauf erheblich und konnten zufrieden sein.

…die **Startgruppe 2** wurde gebildet durch Frieder, Heidi, Kalle, Ralf P. und als Nachrücker Stefan der Teutone. Frieder konnte jetzt richtig frei kurbeln und sich locker als Gruppensieger eintragen lassen. Natürlich blieb die Frage, was wäre gewesen, wenn Charlie und Frieder in einer Startgruppe gewesen wären. Das können wir am Dienstag, den 05.03.2013 an gleicher Stelle im Rahmen der DV-250 beantworten. Vermutlich ist es dann das letzte Slotrennen, was Charlie in unserem Kreise fahren wird, da er sich dann als Auswanderer einen neuen Club im Süden von Spanien suchen muss. Vorsichthalber nimmt er mal seine Holzbahn (Paddock Raceway) mit.

…die **Startgruppe 3** stellte sich als nächste auf. Hans, Karsten, Marco, André und Charlie waren die Driver die aus der Vorrunde zwischen 118 bis 120 Rd. erreicht hatten. Im Laufe des Rennens blieben Hans und André immer dicht beisammen. Charlie hatte zu seinen tollen Aufholfahrten geblasen, konnte aber nicht mehr die Führenden erreichen. Hans war mit dem Ablauf einiger Rennszenen überhaupt nicht zufrieden und testete unsere Lackoberfläche durch niederschlagen des Reglers auf die Bahn. Hans konnte sich nach Abschalten der letzten Zeitsequenz gerade mal 2 Teilstriche vor André retten.

**Hier fliegen die Meisten ab!**

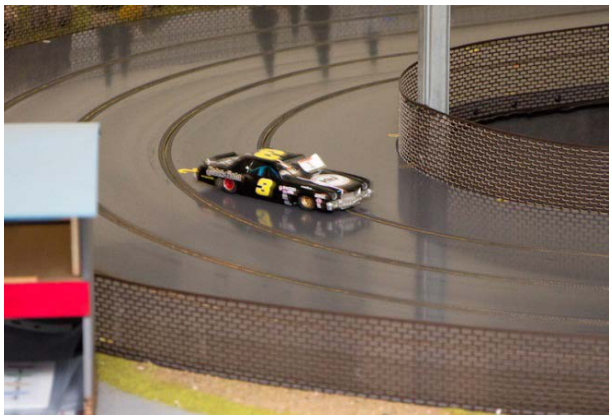
…die vierte 5er Gruppe startete sogleich. Volker, Peter, Freddy, Uwe und Dirk als Nachrücker. Peter, der sich im ersten Heat ein wenig unter Wert geschlagen hatte, hatte erst mal freie Bahn auf Spur 2 und fuhr rasant und nahm den anderen mal schnell zwei Runden ab. Freddy als einziger, wie immer froh gelaunt, widersetzte sich den Überholmanöver und flitzte hinterher. Volker kämpfte mit der Eintauchtiefe seines Leitkiels und war mal hier und da neben dem Slot, um flott wieder eingesetzt zu werden. Aber Verlustzeiten von 1,2 – 2,7 sec. sind halt nicht zu vermeiden. Dirk als Nachrücker hatte alles in der Hand, von Spur 4 aus eine gute Rundenvorgabe zu setzen. Aber irgendwie klappte es heute nicht. Zum Schluss

war Peter auf einem anderen Stern P4 von allen, Freddy hatte ausreichend den Grenzbereich des 63er Galaxie getestet, und die anderen 3 mussten sich einreihen.

…die **fünfte Startgruppe** startete mit Ingo, Andi, Katja und Rolf K.. Rolf war schnell - auf der kürzeste Spur legte er direkt los und nahm den anderen die erste Runde ab. Katja mit dem 65er Galaxie fuhr auch schon fein auf Poldi und Nick Speedman auf. Kam aber durch trockene Gasstöße nicht an den beiden vorbei, sondern verließ die vorgegebene Spurführung. Mit Poldi auf Spur 2 hatte der Berichterstatter einen guten Schrittmacher, um die Spur 1 gut abzuschließen. Damit war gegen diese starken Mitbewerber taktisch noch was zu erreichen. Die nächsten Spurwechsel zeigten immer wieder ähnliche Verhältnisse. Erst als Rolf auf der Spur 1 rudern musste, konnten die andern wieder aufholen. Nach den 4x4 min. konnte sich der Berichterstatter eine halbe Runde vor Rolf behaupten, der nicht mitbekommen hat, dass er nicht mehr führte. Damit konnte ich wieder zufrieden in die Rennleitergruft verschwinden.

**Katja treibt den Wendell Scott nach vorne!**

…zum Showdown qualifiziert hatten sich Ralf, Manfred, Patrick und Andreas Th. Andreas hatte im Heat 1 mal einen Vorderreifen auf Spur 4 von der Felge geholt und sich dadurch einen kleinen Rückstand eingefahren. Manfred war mit dem ungünstigeren Slotcar unterwegs und Ralf konnte es ruhig angehen lassen, da er aus Heat 1 einen kleinen Vorsprung von weniger als 1,5 Runden mitbrachte. Patrick konnte es nicht glauben, dass sein Slotcar heute nicht das Tempo mitgehen konnte. Auch das Fahren auf der letzten Rille führte nur zu Überschlägen über die Längsachse und weiterem Zeitverlust.



**Manfreds 75er Monte Carlo auf Spur 1!**

Manfred fuhr gut vor Andreas her und war bereits einmal von Ralf überholt worden. Somit ging der Renntag mit einem sehenswerten Tagessieg von Ralf zu Ende, der nur durch leichte Aufstöhner beendet wurde. Die Aufsetzer hatte während des Rennens ihre Hände in Ruheposition halten können. Gratulation an Ralf für den erneuten Sieg auf der SOKO-Keller Bahn☺☺..!!

*Die Sieger der einzelnen Startgruppen Heat 2 hießen:*

| Startgruppe | Fahrer(in) | Runden |
|---|---|---|
| **1** | Manfred W. | 108,24 |
| **2** | Fieder L. | 118,25 |
| **3** | Hans B. | 119,55 |
| **4** | Peter R. | 124,80 |
| **5** | Ingo H. | 124,57 |
| **6** | Ralf P. | 128,89 |

## Ergebnis Heat 2

die **TOP 6** in Kurzform Ralf P., Manfred St., Andreas Th., Peter R., Ingo H., Patrick M. , schnellste Runde: Ralf P. mit 7,187 sec.

**Tagessieger und Tabellenführender Ralf P. !☺**

## Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6** Ralf P., Manfred St., Andreas Th., Patrick M., Ingo H., A.Lippold

## Siegerehrung . . .

**…Aufstellen zur Siegerehrung..!!**

…Manfred freute sich über die schnelle Auswertung und rief, nachdem er alle Urkunden beschriftet hatte, zur Siegerehrung. Verdienter Sieger des zweiten Grand National Laufs 2013 ist Ralf P☺☺ Gratulation.
Der Damenpokal ging mit Platz 8 an Katja ☺☺, auf jeden Fall vor Freddy!!!

**Lob und Anmerkungen vom Serienchef an Dirk, Manfred ☺☺ erreichte selbst P2, Bravo..!!**

## Cedits . . .

…ein Lob an unsere Gäste, die wie immer vorbildlich den Renntag mitgestaltet und bei jeder Startgruppe mit freiwilligen Einsetzern ausgeholfen haben.

…die hilfreichen Geister wie Dagmar, André + Andreas, die Schar der weitgereisten Gäste, wie die Teutos, und die Münsterländer und dass ihr den langen Renntag ☺☺ auf euch genommen habt. Sowie Ralf P. der mir mit seinen Szenefotos ausgeholfen hat, damit der Bericht auch ordentlich Farbe erhält.

…nicht zu vergessen, die Kidz, die mal wieder eine andere Sicht unseres Tuns vermitteln. Danke an euch, dass ihr euch mit der Opa Generation einen Renntag rumgeschlagen habt.

…und nochmals an unsere Gäste, die so manche Organisationsschwäche gelassen hingenommen haben. Wir versprechen wie immer Besserung. Die räumlichen Verhältnisse geben halt nicht alles her. Aber vielleicht bekommen wir 2014 einen Termin im Frühsommer, dann können wir wieder draußen sitzen.

…an Manfred, der das 313. Rennen perfekt organisiert hat, und am 16.03.2013 zum nächsten Lauf nach Duisburg Althamborn einlädt.

**Ein Gruß aus der Rennleitergruft von Nick Speedman!**

**Alles Weitere gibt's hier:**
**Rennserien-West / NASCAR Grand National**

## LM'75

**1. Lauf am 24. Februar 2013 in Burscheid**

geschrieben von Patric

# Saisonstart der LM75 in Burscheid

Bei winterlichem Wetter traf sich der LM'75-Tross zum Saisonauftakt in Burscheid. Diese Rennserie wird ausschließlich auf hölzernem Geläuf ausgetragen und besucht weitere Stationen in Blecher, Düsseldorf und Soest, bevor es zum Finale wieder nach Burscheid geht.

Insgesamt 12 Teilnehmer nahmen sich die Zeit, das gemeinsame Hobby in lockerer und angenehmer Atmosphäre zu betreiben. Neben den Routiniers kommen dieses Jahr auch ein Paar LM-Rookies hinzu, die allerdings allesamt schon in Rennserien des Westens unterwegs waren.

Aufgrund der riesigen Auswahl von Fahrzeugen, war am gestrigen Tag ein sehr „buntes" Feld unterwegs. Die Autos waren allesamt detailgetreu aufgebaut und so mancher freute sich schon auf die Fotosession am Ende des Rennens. Das Wichtigste hierfür war, dass alle Fahrzeuge auch nach den Turns, einen vorzeigefähigen Zustand behielten. Bis auf wenige Blessuren, wie abgebrochene Spiegel oder Heckflügel konnten alle Renner ins rechte Licht gerückt werden.

## Kleinere Anpassungen des Reglements

Der gestrige Reiseleiter Olaf L. begrüßte nach ausgiebigen Testrunden das Teilnehmerfeld und wies noch einmal auf die angepassten Details des Reglements hin. So werden in dieser Saison wieder die eigenen Motoren eingesetzt und keine gestellten Getriebe ausgegeben, da sich gezeigt hat, dass sich die Ergebnisse gegenüber der Vorsaison nicht verändert haben. Ein schnelles Auto zu bauen beruht also nicht nur ausschließlich auf die richtige Wahl des Motors. Die maßgeblichste Änderung ist wohl die Reifenwahl. So setzt sich hier auch ein Trend durch, dass ab dieser Saison auf die Moosgummibereifung gesetzt wird. Das hat dann zur Folge, dass auch die Fahrzeuge in der Klasse 1 mit max. 80mm Spurweite gefahren werden darf.

## Qualifikation ohne größere Überraschung

Pünktlich um 12:30 Uhr starteten wir dann die Qualifikation. Erwartungsgemäß setzten sich hier die Heimascaries Andrea F. und Frank H. durch. Sönke K. sowie quasi Heimfahrer Olaf L. verpassten eine bessere Startposition, da beide ihre schnellen Fahrzeuge ins Kiesbett gesteuert haben.

Die beste Geschichte der Qualifikation lieferte der jüngste Teilnehmer Jannic W., als er beherzt zum Klasse 2 Fahrzeug griff, um seine Qualifikationsstrecke abzulegen. Dieser Qualifikationslauf wurde abgebrochen, um mit dem Klasse 1 Fahrzeug neu zu beginnen. Diese paar Trainingsrunden mehr reichten ihm dann aus, sich knapp mit 2 Teilstrichen vor seinen Vater Patric zu positionieren.

## Rennen der Klasse 1

Nach einer kurzen Inhalations- und Dehydrationsphase wurden dann die ersten Rennrunden dieser Saison absolviert. Schnell war klar, dass Sönke mit seinem Ferrari 430 diesen Turn gewinnen würde. Schnell und sicher bewegte er sein Fahrzeug um die Strecke. Mit gehörigem Abstand erreichte Patric W. mit Porsche GT3 RSR als zweiter das Ziel. Andreas K. als Dritter stellte mit knapp 2 Runden Vorsprung seinen Ferrari 458 vor Thomas D. (Ferrari 430). Andreas L. (Lamborghini Gallardo) folgt knapp geschlagen auf P5. Der Youngstar Jannic W. hatte ordentlich mit Bahn und Fahrzeug

zu kämpfen und belegte weit abgeschlagen mit seinem BMW Z4 Platz 6. Insgesamt war es ein schnelles und ruhiges Rennen bei dem alle Fahrer darauf bedacht waren, die Fahrzeuge schnell und sicher um den Parcours zu steuern. Schließlich war ja gleich Fotosession. ☺

Was dann in der folgenden Startgruppe passierte, war demnach nur ein kleiner Vorgeschmack auf das Finale mit den Klasse 2 Fahrzeugen. Mit gehörigem Geschwindigkeitsunterschied zur ersten Startgruppe fuhren alle Teilnehmer ihre Renner um den Parcours und nur sehr selten kam es zu krachenden Auseinandersetzungen. Aufgrund der geringen Abstände während des Laufes war allerhöchste Konzentration gefragt.

So steuerte Frank H. seinen Audi R8 auf P1 gefolgt von Michael M. (Audi R8) und Andrea F. (Audi TT-R). Günter L. folgt ebenfalls mit Audi R8 auf P4. Stefan Z. (Lamborghini Gallardo) stellte sein Fahrzeug auf P5 vor Olaf L., der mit seinem schnellen Audi R8 zu viel die Gripp-Verhältnisse im Kiesbett ausprobierte.

**Das Ergebnis der Klasse 1 im Detail**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hartstang, Frank | Audi R8 | 282.57 |
| 2 | Moes, Michael | Audi R8 | 279.73 |
| 3 | Fischer, Andrea | Audi TT-R | 278.00 |
| 4 | Zimmermann, Stefan | Lamborghini Gallardo | 276.61 |
| 5 | Leimbach, Olaf | Audi R8 | 276.60 |
| 6 | Korell, Sönke | Ferrari 430 | 275.28 |
| 7 | Langanki, Günter | Audi R8 | 274.58 |
| 8 | Wagner, Patric | Porsche GT3 RSR | 265.63 |
| 9 | Kick, Andreas | Ferrari 458 | 263.05 |
| 10 | Diessle, Thomas | Ferrari 430 | 261.70 |
| 11 | Leben, Andreas | Lamborghini Gallardo | 261.55 |
| 12 | Wagner, Jannic | BMW Z4 | 250.96 |

## Ein Hauch von „Tage des Donners“ in der Klasse 2

Ja, auch an dieser Stelle muss ich den Vergleich mit dem bekannten Film mit Tom Cruise und Nicole Kidman machen. Nach der Mittagspause war keine Trägheit mit sonntäglichem Schläfchen zu verspüren. Auf dem schnellen Holzparcours wurden nun ganz andere Leistungen gezeigt. Ich bin mir ziemlich sicher, dass die Bahn während meiner Einsetzer-Phase leicht vibriert hat!☺ So manches Mal habe ich mich erschrocken, als die Fahrzeuge in meinem Zuständigkeitsbereich die Bahn verlassen haben.

Doch bevor ich auf das Rennen im Detail eingehe, möchte ich noch das leckere Mittagsessen erwähnen. Neben „Kötbullar“ – das sind diese kleinen Frikadellen die es auch in einem skandinavischen Möbelhaus zu essen gibt – gab es eine pikante Version von Nudelsalat. Alle schlugen ordentlich zu, da der frühe Nachmittag schon angebrochen und so mancher knurrender Magen an der Rennstrecke aufgefallen war.

Nun zum Rennen. In kaum veränderter Konstellation zum ersten Durchgang - Thomas D. musste berufsbedingt die Szenerie verlassen - ging es an den Start und die erste Startgruppe konnte Günter L. in seinen Reihen begrüßen. Nun waren, mit Sönke K., zwei Fahrer mit gehörigem Erfahrungspotenzial unter den Roukies. Dies hat sich allerdings nicht negativ auf die Gesamtperformance niedergeschlagen.

Richtig gut lief es für Sönke mit seinem Sauber C9. Mit einem Abstand von 6 Runden verwies er Günter L., ebenfalls mit Sauber C9, auf Platz 2. Der McLaren von Andreas K. war von Patric’s Aston Martin DBR9 nicht zu halten. Somit belegte Andreas die kleinste Stufe auf dem Podest.

Kleinere technische Probleme von Patric – ich habe die „Fliehkräfte“ von Motorritzeln gehörig unterschätzt – konnten in einer Rennpause behoben werden. Von dieser Stelle noch einmal der Dank an alle Beteiligten, mich nicht ohne Vorschub auf der Bahn stehen zu lassen. ☺ Andreas L. steuerte den dritten Sauber C9 auf Platz 5. Den letzten Platz belegte Jannic W., der bei diesem Turn deutlich besser mit Geläuf zu Recht gekommen war.

**Gesamtergebnis**
Das Gesamtergebnis zeigt, dass sich es sich wohl um eine ausgeglichene Rennserie handelt, bei der die Tagesform maßgeblich das Ergebnis beeinflusst.

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hartstang, Frank | 566.61 |
| 2 | Moes, Michael | 565.50 |
| 3 | Leimbach, Olaf | 562.86 |
| 4 | Fischer, Andrea | 560.80 |
| 5 | Korell, Sönke | 558.98 |
| 6 | Zimmermann, Stefan | 556.07 |
| 7 | Langanki, Günter | 551.59 |
| 8 | Kick, Andreas | 536.61 |
| 9 | Wagner, Patric | 533.67 |
| 10 | Leben, Andreas | 524.19 |
| 11 | Wagner, Jannic | 510.83 |
| 12 | Diessle, Thomas | 261.70 |

Das Finale des Tages war nun den „Erfahrenen“ vorbehalten. Olaf L. mit seinem McLaren MP4, der den Lauf gewann, legte Los wie die Feuerwehr und konnte schnell gehörigen Abstand zum restlichen Feld gewinnen. In der mittleren Rennphase wurde er von Andrea F. auf Sauber C9 erfolgreich bekämpft und verlor sogar kurzzeitig zum Ende des 4. Turns seine Führung. Andrea startete nun auf der unbeliebten Spur 1 und verlor nach und nach einige Plätze und stellte ihr Fahrzeug auf P4 ab. Michael M. kämpfte sich trotz etwas zu langer Übersetzung durch das Feld und erreichte am Ende Platz 2 gefolgt von Frank H. mit Toyota-Lola. Stefan Z. hielt sich aus den Führungskämpfen geschickt heraus und belegte mit seiner Lola von Aston Martin einen tollen 6. Platz in der Gesamtwertung. Das Ergebnis von Sönke aus dem ersten Turn reichte ihm für den 4. Gesamtplatz.

**Das Ergebnis der Klasse 2**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Leimbach, Olaf | McLaren MP4 | 286.26 |
| 2 | Moes, Michael | Mazda Lola | 285.77 |
| 3 | Hartstang, Frank | Toyota-Lola | 284.04 |
| 4 | Korell, Sönke | Sauber C9 | 283.70 |
| 5 | Fischer, Andrea | Sauber C9 | 282.80 |
| 6 | Zimmermann, Stefan | Aston-Lola | 279.46 |
| 7 | Langanki, Günter | Sauber C9 | 277.01 |
| 8 | Kick, Andreas | McLaren | 273.56 |
| 9 | Wagner, Patric | Aston Martin DBR9 | 268.04 |
| 10 | Leben, Andreas | Sauber C9 | 262.64 |
| 11 | Wagner, Jannic | Lamborghini Muciélago | 259.87 |
| 12 | Diessle, Thomas | | 0.00 |

## Die Sucht nach Mehr…

Zum Ende des Renntages bleibt festzuhalten, dass wir (Jannic und Patric) jede Menge Spaß hatten, nette Leute kennengelernt und auch mit vollem Magen nach Hause gefahren sind. Gut, die Ergebnisse passten noch nicht in unser Konzept, aber für den ersten Auftritt war es jetzt nicht so schlecht. ☺ Wir sind in unserer ersten aktiven Zeit durch so manche Trans-Am Hölle gefahren und konnten zum Schluss mit den anderen Teilnehmern gut mithalten. Dies verspreche ich mir nun auch von der LM‘75. Wenn wir erst einmal das erste Jahr überstanden haben, dann könnt Ihr Euch schon einmal warm anziehen…

Die Rennserie in ihrer Gesamtkonstellation macht auf jeden Fall Lust auf mehr. Wir sind freundschaftlich aufgenommen worden und am Ende des Tages bleibt, abgesehen vom rennsportlichen Erfolg, der positive Gesamteindruck. Vielen Dank für den erfolgreichen Start in diese Rennserie.

**Ausblick und Informationen**

Alle wichtigen Informationen sind unter www.lm75.de zu finden.

Der nächste Termin wird nun der 24. März 2013 bei den Slotcar-Freunden in Blecher sein. Außerdem sind wir am 21. April 2013 zu Gast in Düsseldorf. Anfang Mai gastiert die LM‘75 in Soest und zum Finale am 2.6.2013 treffen wir uns wieder in Burscheid.

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

**Alles Weitere gibt’s hier:**
**Rennserien-West / LM’75**

# GT/LM Serie

## Saison 2013

geschrieben von Andreas

**Das erste Mal in der Geschichte der GT/LM wird mit Moosgummirädern gefahren!**

**Die 12. Ausgabe der GT/LM-Rennserie startet, wie auch schon in den letzten Jahren, wieder beim SRC Köln.**

## Die Renntermine für 2013:

1. 04.05.2013 Köln
2. 01.06.2013 Schwerte
3. 13.07.2013 Moers
4. 14.09.2013 Kamp-Lintfort
5. 05.10.2013 Dortmund
6. 16.11.2013 Wuppertal

## Das Konzept bleibt gleich:

Zum Einsatz kommen Rennautos der Klassen GT 1-2-3 / GTP und Prototypen WSC / LMP.

Die Rennen werden in einer gemeinsamen Klasse als Teamrennen für jeweils 2 Fahrer ausgetragen. Es wird in der Regel 6 x 15 Minuten pro Spur gefahren.

Der Zeitliche Ablauf am Renntag entspricht der gewohnten Form.

- Training von Bahnöffnung bis 11.00 Uhr.
- Technische Abnahme ab 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr
- Qualifikation 12.00 Uhr
- Start 12.30 Uhr

## Technisches:

Die Motoren (Bison1 versehen mit 14er Motorritzel aus Messing) werden vor jedem Lauf zugelost.

**Die Hinterräder (Moosgummireifen) vom Scale-auto SC-2421P werden bei der technischen Abnahme ausgegeben.**

Die Reifen sind zu Beginn der Rennserie ca. 27,5 mm groß. Das sollte bei der Vorbereitung des Rennboliden berücksichtigt werden. Denn 1,3 mm Bodenfreiheit muss auf jeden Fall zu Rennbeginn unter der dem Chassis an der Hinterachse vorhanden sein.

Das Rennfertige Fahrwerk muss jetzt nur noch mindestens 140 Gramm wiegen.

In allen anderen Punkten entspricht das technische Reglement dem vom Vorjahr.

## Organisatorisches:

**Eine Einschreibung für die Rennserie ist jetzt zwingend erforderlich!**

Die Einschreibegebühr beträgt 15,- € je Team. Sie wird mit dem Startgeld verrechnet und ist rechtzeitig auf das folgende Konto zu überweisen:

R. Bolz
Konto: 5780267
BLZ: 33050000 Stadtsparkasse Wuppertal
Verwendungszweck: GT-LM 2013

**Einschreibungsschluss ist der 10.03.2013 !**

**Alles Weiter gibt's hier:**
**Rennserien-West / GT/LM-Serie**

# News aus den Serien

## Saison 2013

. / .

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

| Serie | 2013 Ausschr. / Reglement | Termine | Anmerkungen / Staus |
|---|---|---|---|
| Classic Formula Day | ✓ / ✓ | ✓ | |
| Craftsman Truck Series | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ |
| DSC-Euregio | - / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ |
| DSC-West | - / ✓ | - | |
| DTSW West | - / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ |
| Duessel-Village 250 | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ |
| Grand Slam<br>( Test- und Einstellfahrten) | ✓ / ✓ | ✓<br>✓ | ① ② ③ ④<br>① ② ③ ④ |
| Gruppe 2 4 5 | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ |
| GT/LM | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ |
| LM'75 | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ |
| NASCAR Grand National | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ |
| NASCAR Winston-Cup | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ |
| SLP-Cup | ✓ / ✓ | ✓ | ① ② ③ ④ |
| Trans-Am | - / - | - | |
| | | | |
| **Einzelevents** | **Ausschr. / Reglement** | **Termin** | **Anmerkungen / Status** |
| 24h Moers | - / - | ✓ | ○ |
| Ashville 600 | ✓ / ✓ | ✓ | ○ |
| Carrera Panamericana | - / - | ✓ | ○ |
| SLP-Cup Meeting | ✓ / ✓ | ✓ | ○ |
| | | | |
| **Clubserien** | **Ausschr. / Reglement** | **Termin** | **Anmerkungen / Status** |
| C/West | ✓ / ✓ | ( ✓ ) | läuft . . . |
| Scaleauto West | ✓ / ✓ | ✓ | läuft . . . |
| | | | |