WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 403 -

27. Mai 2013

Editorial .....

Moin Folks . . . die DSC-Euregio fuhr am vergangenen Samstag den 3. Lauf auf der 1A Slotpiste in Swisttal. Der zweite Grand Slam des Jahres wurde hingegen als zweitägige Veranstaltung ausgetragen – das neu konzipierte „Ultra“ Format machte dies erforderlich . . .

Der Juni beginnt am kommenden Samstag mit dem 2. Lauf zur GT/LM Serie in Schwerte. Der Sonntag sieht dann schon das erste Saisonfinale des Jahres: Die LM’75 bestreitet den 5. und letzten Lauf in Burscheid . . .

Die 403. Ausgabe der „WILD WEST WEEKLY“ holt den Bericht vom 4. Lauf des NASCAR Grand National in Bad Rothenfelde nach und berichtet von den „12h von Köln“. Mehr Lesestoff ist leider nicht im Angebot . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  4. Lauf am 11. Mai 2013 in Bad Rothenfelde
- Grand Slam
  2. Lauf am 24./25. Mai 2013 in Köln
- News aus den Serien
  Saison 2013

NASCAR Grand National

4. Lauf am 11. Mai 2013 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Manfred Stork

Die NASCAR Grand National Saison 2013 ist dieses Mal anders als in den bisherigen Jahren, denn in diesem Jahr wurden erstmalig Motoren gestellt für die 6 ersten Fahrer in der Gesamtwertung! Das erforderte einige Mühe mehr für den Ausrichter, da bei den Motoren mit unterschiedlichen Halterungen zu rechnen war. Denn es existieren verschiedene Motor-Halterungen bei den eingesetzten Fahrwerken.
Um für alle genügend Motoren bereitzustellen, mussten die unterschiedlichen Halte-Punkte berücksichtigt werden, um auch dann die Motoren zum Auslosen bereit zu stellen. Für fast alle gilt dabei der Linksantrieb der Motoren, das heißt: das Antriebsritzel befindet sich auf der linken Seite in Fahrtrichtung. Da aber einer der Spitzenleute auch mit Rechtsantrieb arbeitet, mussten dafür auch einige Motoren bereit stehen!

Mit diesen Vorbereitungen ging es dann nach Bad Rothenfelde, wo eine eigene Club-Serie mit diesen Wagen gefahren wird. Das resultierte in den letzten 3 Jahren mit hohen Starterfeldern von über 30 Teilnehmern, wobei 2012 sechs Heimfahrer unter den ersten zehn ins Ziel kamen, sie kennen halt ihre Heimbahn sehr gut und sind schnell unterwegs!!

Kompakt . . .

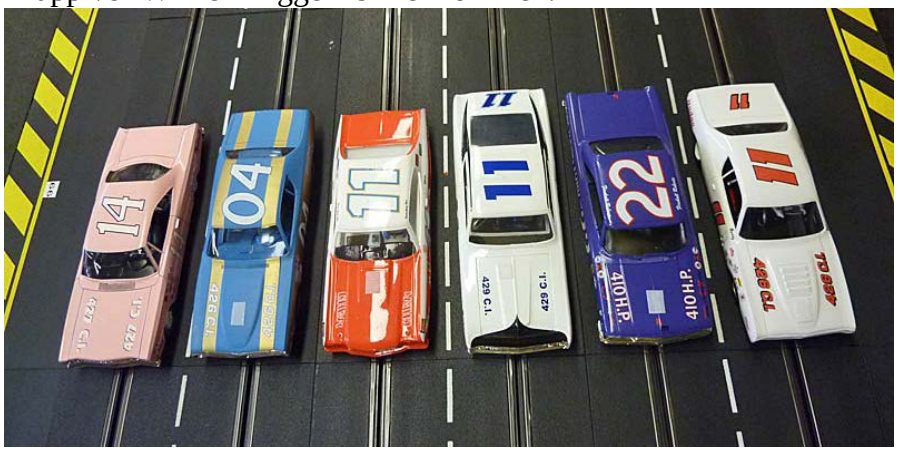
- **Andreas Lippold siegt vor Ralf Pistor. Herzlichen Glückwunsch!**
- **17 Teilnehmer/Innen am Start**
- **Ruhiger Renntag bei teilweise strömendem Regen**
- **Die Halle blieb allerdings dicht ☺☺**

2. Gruppe; 2. Heat

Da 17 Teilnehmer an den Start gingen, konnte das Training ruhig ein bisschen länger dauern, da keine Eile geboten war. Dieser Termin war sicher ein bisschen unglücklich gewählt wegen dem Brückentag-Wochenende, wo doch einige den Termin als Streichergebnis genommen haben, und was anderes zu tun hatten als zu Slotten! Schnell waren alle Autos abgenommen und die gestellten Motoren eingebaut!

Der 1. Heat

In der ersten Startgruppe waren ausnahmslos Fahrer der SRIG Teuto am Start, die auch gleich richtig loslegten. Peter machte den Dummy und musste zusehen, wie Christoph Müller ordentlich vorlegte mit Mario Thüne im Schlepptau! Der anfangs führende Ilja Tubes musste wegen eines Getriebeproblems die anderen ziehen lassen. Dagegen konnte Nicola knapp vor Willie Knigge ins Ziel kommen.



2. Gruppe; 1. Heat

In der zweiten Gruppe waren dann auch unsere neuen Rookies der Saison am Start mit Nick, Pia und Grischa. Dieser haderte ein bisschen mit seinem Dodge, aber die Aschendorfer Bahn hat es auch in sich, gerade für die jungen Neulinge!

Die Rookies: Pia, Grischa und Nick

Karsten Hendrix siegte in dieser Gruppe knapp vor Tamara und Nick, während Manfred Walter seine Rookies locker hinter sich lassen konnte!

Schnellste Gruppe, 1. Heat

Die 3. Startgruppe bewegte dann die gestellten Motoren zügig vorwärts mit Poldi an der Spitze und einer halben Runde vor Ralf. Manfred, Peter und Rolf Krause lieferten sich ein spannendes Gefecht, was auch schon mal ins Aus führte, aber es blieb immer fair! Allerdings konnten die Drei nicht verhindern, dass Christoph und Mario nicht erreicht wurden und diese als 3. und 4. ins Ziel kamen.

Der 2. Heat

Nach dem bisherigen Ergebnis wurden die Gruppen neu aufgestellt.

Aus der schnellsten Gruppe fielen Peter und Hans Bickenbach heraus, obwohl Hans einen prima Renntag hinlegte! Die zweite Gruppe wurde komplett neu aufgestellt, mit dabei Ilja und Nicola, Willie Knigge, Hans und Peter und Karsten Hendrix. In der schnellsten Gruppe fuhren schließlich drei Einheimische gegen drei der Gäste.

An der Spitze blieb das Ergebnis genau wie im ersten Heat. Poldi siegte wieder mit einer guten halben Runde vor Ralf und Christoph behauptete seinen 3. Platz vor Mario Thüne, der übrigens sein erstes NASCAR Rennen bestritt!! Manfred, wieder im Clinch mit Rolf, konnte sich auf den 5. Platz vorarbeiten, da Rolf wohl wieder Schwierigkeiten mit seinen weichen Schleifern bekam!

Ergebnis der ersten Zehn:

1. Andreas Lippold..... 336,10 Rd.
2. Ralf Pistor..... 334,74 "
3. Christoph Müller ..... 333,42 "
4. Mario Thüne..... 332,46 "
5. Manfred Stork ..... 330,11 "
6. Rolf Krause ..... 329,20 "
7. Nicola Tubes ..... 328,04 "
8. Willie Knigge ..... 326,38 "
9. Peter Recker ..... 325,61 "
10. Hans Bickenbach..... 325,48 "

1. Gruppe; 2. Heat

Bei den weiteren Platzierungen änderte sich nicht viel, aber Nicola und Willie konnten sich ganz knapp vor Peter und Hans schieben. Karsten konnte zwar Ilja überholen, blieb aber gesamt hinter ihm. Auch die letzten Plätze blieben genau gleich! Ein Kompliment muss man an die jungen Rookies geben, die sich mit dieser Bahn sichtlich schwer taten, aber bis zum Schluss durchhielten! Sie sind auf einem guten Weg und werden weiter Unterstützung bekommen!

Glückwunsch für den verdienten Sieger Poldi!

Schnellste Gruppe; 2. Heat

Manfred Walter' Ford Galaxie

Fazit

Bedanken möchten wir uns bei der SRIG Teuto wegen der Ausrichtung des Rennens und der freundlichen Bewirtung durch Christoph Müller, der wieder die leckeren bekannten Brötchen mit Kassler und Kraut servierte. Außerdem geht ein Dank an die Famile Tubes, die fleißig Christoph unterstützte, um die hungrigen Mäuler zu stopfen!

Das Rennen in Aschendorf ist immer eine Reise wert, auch wenn es schwer ist, gegen die schnellen Heimascaris zu bestehen. Vielleicht klappt es ja dann wieder beim nächsten Mal, wenn der Termin etwas besser geplant wird.

Die Rennleitung mit Uwe Langenkamp als Rennleiter am PC – und rechts erster NASCAR Start für Mario Thüne

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

Grand Slam

2. Lauf am 24./25. Mai 2013 in Köln

Der zweite Grand Slam des Jahres führte erneut an den Rhein. Nach dem Auftakt am Niederrhein in Duisburg ging's in die Domstadt. Jedoch nicht nur zum üblichen Grand Slam mit zwei Wertungsläufen à 6*15 Minuten, sondern knüppelhart mit 12*21 Minuten – und zwar je einmal im Hellen und einmal im abgedunkelten Raum. Dieses Veranstaltungsformat bekam intern den Arbeitsnamen Grand Slam „Ultra“ und später die offizielle Bezeichnung „12h von Köln“ . . .

Zielsetzung der Veranstaltung war, die Belastungen für Mensch und Material weiter anzuheben!☺ Und das nicht nur über die schiere Verlängerung der Rennzeit, sondern auch über die Forderung nach mehr Flexibilität durch häufige Bahnwechsel und ständig andere Partner auf den Nachbarspuren . . .

Kompakt . . .

- **Premiere für das „Ultra“ Format . . .**
- **zwei Bahnen des SRC Köln werden parallel befahren . . .**
- **letztlich nur 16 Teams zu je 3 Fahrern wurden zwei Durchgänge á ca. 4 Stunden Fahrzeit netto abverlangt . . .**
- **1. Wertungslauf über 12*21 Minuten – der 2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum dann auf 12*18 Minuten verkürzt . . .**
- **Grip Level stieg im Tagesverlauf aufgrund Raumklima leicht an – mehr als 50 schwitzende Folks sorgten für steigende Temperaturen und Luftfeuchtigkeit . . .**
- **nur eine „Fahrstuhlmannschaft“ – ansonsten stabile Positionen in beiden Wertungsläufen bei allerdings deutlich variierenden Rückständen . . .**
- **Reihenfolge der Top 3 im 1. und 2. Wertungslauf identisch: Jeweils „Plastikquäler“ vor „PQ-Frührentner“ und „Scuderia Hotslot“ . . .**
- **Amateurwertung ebenfalls beide Male an Christian Letzner . . .**
- **Fazit von Teams, Gastgebern und Veranstaltern: „Ultra“ extrem anstrengend, aber gelungen!**

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.com

Strecken

6-spurige Carrera, ~32,0m
6-spurige Carrera, ~49,0m

Preliminaries

Für die Folks vom gastgebenden SRC Köln bedeutete das „Ultra“ erst einmal jede Menge Arbeit. Die Vorbesprechungen setzten im Spätsommer letzten Jahres die Rahmenbedingungen und anschließend wurde sukzessive an den zwei Bahnen gebaut. Die gesamte Bahnstromversorgung wurde erneuert, die zwei Zeitnahmesysteme erlebten ein Upgrade und dazu wurden zwei aufwändige Beleuchtungsanlagen auf den Strecken installiert. Dass für die eigentliche Veranstaltung dann auch noch die gesamte Möblierung umgestellt wurde, zusätzliche Stromleitungen zu ziehen waren und für ein 50-Zoll-Display (zur Gewährleistung des nötigen „Durchblicks“) viel Platz zu schaffen war, lief vom Aufwand her schon fast in der Rubrik „Peanuts“ . . .

Und auch die Veranstalter griffen für die Rennorganisation mächtig in die Tasten, sodass nach der Generalprobe bei den Test- und Einstellfahrten im April der Rahmen für eine ungewöhnliche Veranstaltung sauber stand und sogar bereits ein wenig erprobt war . . .

Neue Streckenbeleuchtungen auf der kleinen Bahn (vorne) und auch auf der Großen (ganz hinten)!

Der Austragungsmodus für das „Ultra“ Format war im Vergleich zum typischen Grand Slam reichlich auf den Kopf gestellt: Drei Fahrer sollten pro Team zum Regler greifen – dabei würde ein Pilot fahren, einer müsste einsetzen und einer im Notfall schrauben (oder piefen/ picheln/ poofen) . . .
Ferner sah das Drehbuch vor, dass beide Bahnen des SRC Köln parallel befahren werden sollten und hierbei der Spurwechsel im Modus 1-3-5-7-9-11-12-10-8-6-4-2 zur Anwendung kam. Somit mussten die Teams im Normalfall im Rennverlauf drei Mal die Bahnen wechseln. Bei den höchst unterschiedlichen Bahnlayouts und damit auch Anforderungen an die Übersetzung war dies kein leichtes Unterfangen. Ferner begegneten sich auf der Strecke permanent andere Teams – die „behütete“ Umgebung der isolierten Startgruppen war also ebenfalls nicht gegeben.
Dieses Szenario wurde um einen vollwertigen Renntag angereichert, sodass die Grand Slam Cars deutlich länger laufen (und halten!) mussten als im üblichen Grand Slam. Die Planung sah zwei separat gewertete Läufe von ca. vier Stunden Fahrzeit vor – der zweite Wertungslauf würde wie immer im Grand Slam im abgedunkelten Raum stattfinden . . .
Die exakte Fahrzeit war im Vorfeld variabel definiert bzw. offen gelassen – die Startzeit stand fest (8:30 Uhr) und der Zeitpunkt für die anvisierte Zieldurchfahrt für den zweiten Wertungslauf (22:45 Uhr) ebenso. Je nach Anzahl der startenden Teams würde die verfügbare Zeit linear auf die zwei Wertungsläufe aufgeteilt. Dies erfolgte verbindlich erst am Freitagabend, als alle Teams die technische Abnahme absolviert hatten . . .

„NoGo“ ist verklemmt – auch das Training war kurzweilig! ☺☺

Im Vorfeld des „Ultra“ wurde erst einmal kräftig gekegelt – und zwar mit Teams bzw. Fahrern – und das ärgerlicherweise bis in den Trainingsfreitag hinein. Absagen und Umbesetzungen beschäftigten die Veranstalter nicht zu knapp. Ärgerlich war dies letztlich auch für die teilnehmenden Teams, weil die zu erwartende Fahrzeit und damit auch die angemessene Einstellung der Bodenfreiheit erst kurz vor der technischen Abnahme bekannt zu geben war . . .
Aber stellen wir erst einmal die **Teams** vor, welche letztlich zu den 12h von Köln antraten:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	
1.	Downforce	K6	Corvette C6 ZR-1 GT2
2.	Greenhell Racers	K6	Mercedes SLS GT3
3.	HeideHenker	K3	Lamborghini Gallardo GT3
4.	Long Tall Men	K3	Ferrari 430 GT2
5.	Lowrider	K5	Corvette C6 ZR-1 GT2
6.	MG-Projekt	K5	McLaren MP4-12C GT3
7.	MMR-Racing	K6	Aston Martin DBRS9 GT3
8.	NH-Racing	K2	Spyker C8 Laviolette GT2
9.	NoGo	K2	Lamborghini Gallardo GT3
10.	Plastikquäler	K0	Porsche 911 GT3 R
11.	Powerslider	K3	Audi R8 LMS GT3
12.	PQ Frührentner	K1	BMW Z4 GT3
13.	Slotcraft Racing	K6	Corvette C6 ZR-1 GT2
14.	Scuderia Hotslot	K3	Audi R8 LMS GT3
15.	ZuSpätBremser	K2	Lamborghini Gallardo GT3
16.	ZuSpätBremser 2	K5	McLaren MP4-12C GT3

Wirklich **Neues** gab’s sogar von den Teams zu vermelden. „Downforce“ wagte den Grand Slam Einstieg zur schwersten Aufgabe des Jahres . . .
Logischerweise extrem viel neue Namen gab’s bei den **Fahrern** – schließlich musste jede Crew einen „dritten Mann“ verpflichten. Diese Ergänzungen wurden entweder aus den Reihen der Heimascaris rekrutiert – diese Methode wendeten rund 50% der Teams an. Oder es wurden Kollegen aus dem Club bzw. dem Bekanntenkreis der Stammpiloten „verhaftet“. Und weil das allein viel zu langweilig wäre, traten gleich fünf Teams mit nur einem Stammpiloten an, mussten sich also gleich zwei Neue für das „Ultra“ suchen. Aber irgendwie hat’s dann am Ende doch noch geklappt . . . ☺☺

Nachfolgend die Fahrerbesetzung der einzelnen Teams:

1. **Downforce**
   Frances und Michael Leroch/ Holger Schuth
2. **Greenhell Racers**
   Michael Bartmann/ Dirk Hövelman/ Johannes Rohde
3. **HeideHenker**
   André Kaczmarek/ Markus Kever/ Kai-Ole Stracke
4. **Long Tall Men**
   Andreas Rohmann/ Tom Stahlhut/ Dirk Stracke
5. **Lowrider**
   Andreas Hahn/ Michael Hüßelmann/ Tobias Kluge
6. **MG-Projekt**
   Gabriel Heß/ Martin Müller/ Christof Zimmermann
7. **MMR-Racing**
   Mike Benning/ Matthias und Richard Kirchmann
8. **NH-Racing**
   Nick Brandalise/ Marius Heß/ Konstantin Müller
9. **NoGo**
   Remo Brandalise/ Udo Kaina/ Roger Schemmel
10. **Plastikquäler**
    Patrick Meister/ Sebastian Nockemann/ Thomas Nötzel
11. **Powerslider**
    Conny Guillaume/ Karl-Heinz Heß/ Jörg Mews
12. **PQ Frührentner**
    Friedhelm Miltkau/ Jan Schaffland/ Christian Schnitzler
13. **Slotcraft Racing**
    Mario Bäsken/ Frank Siedler/ Gerd Westerhausen
14. **Scuderia Hotslot**
    Christian Letzner/ Oliver Stork/ Andreas Thierfelder
15. **ZuSpätBremser**
    Ralf Bauer/ Ralf Leenen/ Frank Ohlig
16. **ZuSpätBremser 2**
    Frank Bolz/ Helmut Strerath/ Marco Wesseling

Fahrzeugtransport á la „MMR“ – eine äußerst solide Angelegenheit . . . ☺☺

Deutlich einfacher als bei den Fahrern stellte sich der Blick auf **neue Fahrzeuge** dar: „HeideHenker“ brachte einen neuen Lamborghini Gallardo GT3 an den Start, der McLaren MP4-12C GT3 von „ZuSpätBremser II“ war auch fertig gestellt und „Downforce“ als neues Team setzte auf Chevrolet Corvette C6 ZR1 GT2 Power . . .
Ferner war der erste Start eines Aston Martin DBRS9 GT3 zu verzeichnen. Das Fahrzeug von „MMR-Slotracing“ war zwar bereits beim ersten Grand Slam im Training zu sehen, im Rennen jedoch letztlich nicht eingesetzt worden . . .

Als **Favoriten** mussten im Vorfeld die zwei überwiegend mit der schnellen und extrem erfahrenen Jugend (wobei die Folks soooo jung nun auch nicht mehr sind!☺) besetzen Teams „Plastikquäler“ und „PQ-Frührentner“ gelten, wobei hiervon wiederum „Plastikquäler“ die besseren Chancen auf den Sieg zugebilligt wurden. Ferner war mit den stark besetzten (Beinahe-)Heimteams „NH-Racing“ (Sieger des Grand Slam in Köln 2012), „NoGo“ und „ZuSpätBremser“ ganz vorn zu rechnen. Wobei die Chancen von „NH“ und „NoGo“ in den Wochen vor dem Rennen durch gesundheitliche Probleme erheblich beeinträchtigt wurden. „NH“ disponierte kurz vor dem Rennen noch um und schickte ein reines Jugendteam ins lange Rennen . . .
Als erste Verfolger galten routinierte und erfahren besetzte Teams wie „HeideHenker“, „Powerslider“, „Scuderia Hotslot“ und ggf. auch „Long Tall Men“ . . .

Friday on my mind

Da am Freitag das gesamt Vorprogramm abgewickelt werden sollte, damit der Samstag ausschließlich für den Rennbetrieb zur Verfügung steht, war das **Bahnputzen** extrem zeitig für Freitagmittag um 13 Uhr angesetzt. Das Manko an helfenden Teilnehmern kompensierten die Gastgeber, sodass man mit den wesentlichen Aufgaben gegen 15 Uhr „durch“ war und das frei Training noch vor 16 Uhr aufnehmen konnte . . .

Besagtes **Training** verlief vergleichsweise entspannt, aber konzentriert – die letztlich 16 startenden Teams verteilten sich locker auf die

verfügbaren 12 Spuren . . .
Etliche Teams waren eh schon im Vorfeld prima aussortiert, hatte man doch bereits beim Testtag oder an diversen Clubabenden die Basisarbeit erledigt . . .
Das Grip Niveau entwickelte sich auf den beiden Strecken eher unterschiedlich: Auf dem kurzen Kurs sorgten die vielen Kurven rasch für ein akzeptables Niveau. Die 49m Strecke blieb hingegen lange Zeit rutschig. Verstärkt wurde dieser Effekt dadurch, dass die Teams dem längeren Kurs aufgrund ebendieser Rutschigkeit gern aus dem Weg gingen und häufiger einige Spuren nicht befahren wurden – nur so ganz unter uns: Clever geht anders!☺
Hinsichtlich der Zeiten bestätigte sich in etwa der im Vorfeld gelesene Kaffeesatz – wobei auf eine schnelle Runde wie immer eigentlich alle Teams mit „bei der Musik“ waren. Konstant schnell zeigten sich aber vorwiegend „PQ“, „Frührentner“ und „ZuSpätBremser“. Und wie so häufig war „NH“ nicht bzw. nur schlecht einzuschätzen . . . ☺☺

Materialausgabe für die ersten sechs Teams: Vier Räder und ein Motor . . .

Die **Materialausgabe** startete um 22 Uhr und bestand aus zwei Teilen. Zuerst wurden der Motor und die Räder für den zweiten Wertungslauf montiert und über die üblichen vier Minuten einem Funktionstest unterzogen. Anschließend ging’s zurück zum Schrauben und die Räder für den ersten Wertungslauf wurden „gefasst“. Ein zweites Einrollen beendete diesen Abschnitt. Reklamationen gab’s genau eine, ein Motor wurde getauscht – das Anschlusskabel oder doch eher die Leistung (?) waren nicht vertrauenerweckend!☺
Die Bedingungen für die **technische Abnahme** waren nach dem Saisonauftakt deutlich verschärft worden. Falls die wesentlichen Abmessungen und Gewichte nicht auf Anhieb eingehalten würden, drohten Wertungsstrafen in Form von Rundenabzug. Denn mangelnde Bodenfreiheit oder ein unzulässiger Radstand ziehen extrem zeitaufwändige Anpassungsarbeiten nach sich, welche die technische Abnahme in der Vergangenheit immer wieder über Gebühr ausdehnten! Geholfen hat’s nur bedingt, die Fehlerrate sank – war aber längst nicht auf Null! Drei Teams starteten mit einem Handicap von 0,2% der erzielten Runden ins Rennen . . .
Dennoch war man deutlich vor Mitternacht mit dem Technischen durch; der Parc Fermé wurde für die Nacht weggeschlossen und für sieben Folks begann die Pre-Race-Party!☺
Ach ja… Eine Quali gab’s ausnahmsweise nicht; wozu auch? Es wurde schließlich nicht in festen Startgruppen gefahren – unterteilt in „schnell“ und „langsam“!

„Stuhlkreis“ zur technische Abnahme – im Grand Slam eigentlich immer ein Erlebnis und in Köln erstmalig mit zusätzlicher Spannung versehen! ☺☺

1. Wertungslauf

Fast pünktlich ging’s kurz nach Halb-Acht an den Start des ersten Wertungslaufes. Die 16 Teams hatten 21 Minuten netto pro Spur zu absolvieren – das entsprach 251 Minuten Fahrzeit netto (bzw. 4:12h).
Zwölf Teams waren also früh aufgestanden – ein bis zwei Teams konnten noch ein halbes bis ein Stündchen länger Frühstücken . . .
Das Grip Niveau hatte sich gegenüber dem späten Abend nur wenig verändert. Allerdings ging man die jeweils erste Spur mit noch rutschigen, weil nicht völlig eingefahrenen Rädern an. Der volle Grip sollte sich frühestens zur Halbzeit der ersten Spur einstellen. Die große Bahn rutschte wie am Vortag mehr als

die Kleine; „Proteste“ der Teams gab’s im Unterschied zum ersten Grand Slam aber keine!☺

Funktionstest nach der Materialausgabe – ein erster Blick auf’s Starterfeld ist nun möglich!

Servicepause

Mit einem tolerablen Verzug von gut 30 Minuten ging’s gegen 16 Uhr in die Halbzeitpause. Die technische Nachkontrolle stand am Ende des ersten Durchgangs. Auffälligkeiten gab’s keine – jedoch sah der ein oder andere Grand Slam Bolide bereits leicht mitgenommen aus!☺

„Alles neu macht der Mai“ – die vier Teams, die ihre 12 Spuren zeitig absolviert hatten, erledigten den Refresh der Einsatzautos noch während des laufenden Rennens. Die restlichen 12 Teams erhielten nach Zieldurchlauf ihre 15 Minuten für den umfassenden Service. Im Rahmen der Servicepause wurde dann ebenfalls der zweite ausgegebene Radsatz aufgezogen . . .

Wie üblich gab’s unterschiedliche Ansätze für den großen Service zwischendrin. Vom leichten Refresh bis hin zum Übersetzungswechsel oder gar aggressiven Komplettumbau des Setups reichte die Spanne. Am ärgsten schafften „Frührentner“, die für den ersten Wertungslauf deutlich verwachst hatten . . .

Der Autor hatte im Vorfeld jedem, der’s nicht hören wollte mitgeteilt, dass der Grip im Tagesverlauf um Einiges ansteigen werde. Mehr als 50 schwitzende Folks im Bahnraum würden die Temperatur und die Luftfeuchtigkeit deutlich steigen lassen, was zwangsläufig auch den Grip anhebe . . .

Ergo konnten/ sollten/ müssten die Teams zur Halbzeit eigentlich auch technisch reagieren!?

2. Wertungslauf

„Licht aus, Messer ‘raus!“ – die zweite Halbzeit wurde im abgedunkelten Raum ausgetragen. Nach gut vier Stunden Fahrzeit im Hellen sollten die Fahrer ihre Spuren doch zumindest so halbwegs in den Griff bekommen haben? Die Fahrzeuge waren frisch gemacht und neue große Räder aufgezogen. Damit der zweite Durchgang sich nicht zu langweilig gestaltete, wurden virtuell die Bahnen „umgedreht“ – wer im ersten Wertungslauf auf der kleinen Bahnen startete, ging nun auf der großen Bahn ins Rennen (und umgekehrt) . . .

Die **Fahrzeit** wurde auf 18 Minuten verkürzt, um den ursprünglichen Zeitplan wieder „zu Null“ zu gestalten. Den Teams blieben somit immerhin noch 216 Minuten Fahrzeit netto (3:36h) . . .

Der **Grip** zog vorhersagegemäß weiter an – auch die große Bahn zeigte im abgedunkelten Raum nun deutlich mehr Grip. Positiv zu vermerken war, dass die Sache locker beherrschbar blieb!

Noch deutlich vor Mitternacht stand das Feld geschlossen im Parc Fermé – mit 10 Fahrzeugtypen war's nicht nur farblich schön bunt!

Hochgerechnet auf die 21 Minuten aus dem ersten Wertungslauf legten – trotz Dunkelheit! – viele Teams bei den absolvierten Runden deutlich zu. Im Mittel waren's bei den Teams, die nicht übermäßig von der Technik gebeutelt wurden, ca. drei Prozent. Das klingt nicht viel, absolut sind's (hochgerechnet!) jedoch zwischen 2 und 2,5km. Und das ist wiederum ein Wort!☺

Da sich in beiden Wertungsläufen eigentlich nur die Position eines Teams veränderte, werden die Einzelschicksale nachfolgend én bloc abgehandelt!

Racing „Ultra"

„**Downforce**" (P16/ P16)
waren absolute Neueinsteiger. Der Vorlauf für die Beschaffung der Teile sowie den Bau und die Vorbereitung der GT2 Corvette betrug weniger als einen Monat. Die letzten Arbeiten am Fahrzeug erfolgten am Trainingsfreitag.
Mit Frances verzeichnet der Grand Slam die erste Starterin! Ihr Vater Michael ist der „ganz arme Kerl" der Serie und Holger ein echter Rookie . . . ☺☺
Auf einzelnen Spuren wies das Team nachdrücklich nach, dass man es mit den Crews aus dem hinteren Feld durchaus aufnehmen kann und ließ auch 'mal „Greenhell", „MMR" oder „Slotcraft" hinter sich. Zwischendrin gab's sogar ein Lob vom sonst eher wortkargen „Renningenieur"! In der Summe machte sich jedoch die mangelnde Grand Slam Erfahrung und Bahnkenntnis bemerkbar.
Zu allem Übel hatte man es gut gemeint und die Verkabelung des Lichtsatzes schön straff verlegt – dies führte jedoch bei Einschlägen und der damit verbundenen Karosserieverwindung zu heftigen Belastungen an den Lötstellen, die irgendwann nachgaben. Das passierte in Summe mindestens drei Mal, was dazu führte das „Downforce" im zweiten Wertungslauf die Instandsetzung aufgaben und die Fahrt mit der Dummy Corvette problemlos zu Ende brachten.
Die gute Nachricht: Man gab sich trotz der durchlittenen Unbillen motiviert und will unverdrossen weiter machen!☺

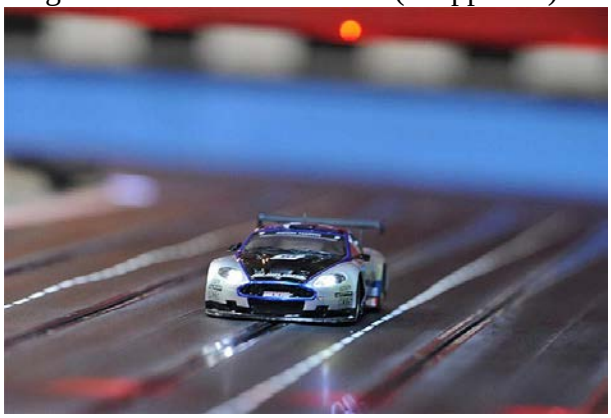
Frances von „Downforce" als erste Dame am Start – und dazu wird endlich klar, wie der Name „Long Tall Men" entstanden ist (3. Fahrer von rechts)! ☺☺

„**Greenhell Racers**" (P15/ P15)
waren am Freitagabend das einzige Team, welches nur zwei Fahrer an der Bahn hatte. Ob Johannes als Nr.3 am Samstag würde dazu stoßen war unklar – Dirk und Michael hatten eine unruhige Nacht und der Veranstalter „Plan B" bereits aus der Schublade gezogen!☺
Mit einem *„Ich hab doch gesagt, dass ich Samstag komme!"* nahm dann aber der „eigentliche „Sleepyheads"-Pilot Johannes zu den 30 Minuten Bahnwarmfahren seinen Job in Angriff.
Der einzige SLS GT3 im Feld verrichtete vergleichsweise zuverlässig seinen Dienst. Im zweiten Wertungslauf vermochte man den Rückstand auf die davor fahrenden „MMR" zu verkürzen – und dass, obwohl „MMR" deutlich weniger oft das Werkzeug in die Hand

nahm! So richtig in Gefahr brachte man die Aston Martin Crew jedoch nie . . .

Sitzt, wackelt und hat Luft – der „Greenhell“ SLS im ROWE Design hielt einigermaßen durch . . .

„**MMR-Slotracing**“ (P14/ P14)
setzte erstmalig auf den Aston Martin DBRS9 GT3 der K6; bisher war man im Hause Kirchmann eingeschworener Corvette Fan. Die zusätzlichen Millimeter Radstand des Aston sollten für die Langstrecke das Quäntchen mehr an Sicherheit geben.
Das Team Highlight gelang im 1. Wertungslauf auf der großen Bahn: P12 – gut eine Runde vor „ZuSpät II“! Aber bereits im selben Durchgang nahmen „MMR“ den DBSR9 mehrfach von der Bahn, um das Setup in Schritten anzupassen – der Grip auf der kleinen Bahn war einfach zu viel für das lange Schiff. Dazu kam, dass die Stammpiloten Matthias und Richard nicht ganz mit ihren Leistungen zufrieden waren und nur ihrem Aushilfsfahrer Mike ein „well done“ bescheinigen wollten.
So fehlten am Ende auch im zweiten Wertungslauf auf die davor platzierten „Slotcraft“ vergleichsweise viele Runden (knapp 2km).



Geduckt, bullig – „MMR“ . . .
Die Länge sieht man hier nicht und den zu Beginn wenig geeigneten Seup auch nicht . . .

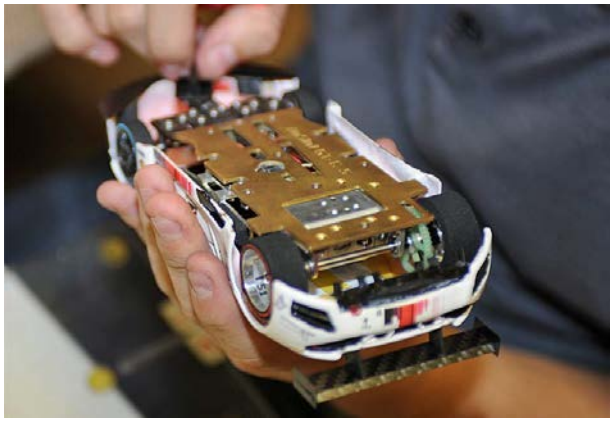
„**Slotcraft**“ (P13/P13)
verzeichnete im ersten Umlauf einen kuriosen Defekt: Bei einem Auffahrunfall zerbröselte das Spurzahnrad zu einem Dreiviertelkreis! Die Instandsetzung erforderte leider mehr als 20 Runden auf der großen Bahn.
Ansonsten lief die GT2 Corvette aber solide und rund! Und auch die drei Piloten Frank, Gerd und Mario waren nur selten bzw. kürzer zu hören!☺
Im zweiten, technisch problemloseren Durchgang schob man sich bis auf 300m an die auf P12 fahrenden „MG-Projekt“ heran. Und auf der großen Bahn hätte man deren McLaren beinahe aufgeschnupft – es fehlten nur 1,5 Runden . . .
Köln ist also für die Folks aus dem benachbarten Troisdorf durchaus die Reise wert!☺

Zum Kartenkloppen wie vor einem Jahr hat’s für „dem Gerd“ heuer nicht gereicht – das „Ultra“ hat ihn auf Trab gehalten! ☺☺

„**MG-Projekt**“ (P12/ P12)
gab den Stammfahrer Marius an „NH“ ab, um Hans zu ersetzen. Ergo ging Serien Youngster Gabriel mit den Heimascaris Christof und Martin auf die 8-Stunden-Hatz.
Man hätte SLS fahren können, setzte aber lieber auf den McLaren MP4-12C GT3, der in der K4 eingestuft war.
Im ersten Umlauf war man speziell auf der kleinen Bahn auf einzelnen Spuren in den Top 6 und insgesamt ging’s auf P9 durch’s (Teil-) Ziel. Und selbst auf der großen Bahn reichte es im Hellen noch für eine gute P11.
Als dann aber die Raumbeleuchtung abgeschaltet wurde, machte sich die geringe Erfahrung bei diesen Verhältnissen bemerkbar und man büßte auf die davor fahrenden „ZuSPät II“ deutlich an Boden ein . . .

Suchspiel: Diese zwei „MGler“ sind beide noch sehr jung – aber nur Christof ist auch schon sehr lang! ☺☺

„**ZuSpätBremser II**“ (P11/ P11)
boten ebenfalls einen McLaren MP4-12C GT3 auf – allerdings qua Reglement verordnet und nicht freiwillig!☺
Alleinstellungsmerkmal für das Team (bestehend aus Frank, Helmut und Marco) war der ärgerliche Platzverlust durch die Wertungsstrafe nach der technischen Abnahme, da die Bodenfreiheit vorne nicht ausreichte. Denn im 1. Lauf hatte man „Powerslider“ um etwa 34 Meter im Griff; der Abzug verwandelte den Vorsprung dann in einen Rückstand!☹
Ansonsten war die kleine Bahn die Domäne von „ZuSpät II“. Zwei Mal P6 belegen deutlich, dass dieses Team noch einiges an Potential hat(te)!
Im abgedunkelten Raum zogen „Powerslider“ dann machtvoll davon und „ZuSpät II“ war eines der wenigen Teams, die deutlich unter Durchschnitt zulegten. Unter Druck kam man dadurch jedoch auch nicht, da „MG“ dito Schwierigkeiten im Dunkel des Kölner Kellers hatten . . .



Na ja – so ‘rum passt’s mit der Bodenfreiheit! (Sorry, der war gemein! Aber ‘n Steilpass auslassen geht auch nicht! ☺☺**)**

„**Powerslider**“ (P10/ P10)
waren laut Kaffeesatz als Verfolger ausgewiesen. Man war allerdings ob der Einstufung in der K3 eher unglücklich, musste doch ein Audi R8 LMS GT3 an den Start rollen und nicht der schon fast bewährte McLaren.
Ob die gezeigte Performance tatsächlich an den „vier Ringen“ lag oder an der intensiven Bewachung des Parc Fermé in der Nacht, muss an dieser Stelle offen bleiben. Der Tagturn ging auf beiden Bahnen mit P10 zu Ende. Und der Rückstand auf „Long Tall“ betrug nur müde 230m.
Im 2. Wertungslauf legten Conny, Karl-Heinz und Jörg dann eine ordentliche Schüppe drauf – „Long Tall“ aber auch. Somit änderte sich nicht viel; der Rückstand schmolz auf 220m ab, was in doppelter Hinsicht nach knapp vier Stunden Fahrzeit nicht viel ist!☺

Black Falcon gewann zwar am vorhergehenden Wochenende die 24h am Ring – bei den 12h von Köln trat man jedoch nur im Training an. Denn „Powerslider“ setzte im Rennen auf Abt-Power; wenn das man nicht eine Fehlentscheidung war!? ☺☺

„**Long Tall Men**“ (P9/ P9)
hatten zuletzt einen Gallardo GT3 aus der K2 ausprobiert, gingen für das „Ultra“ aber wieder auf ein K3 Fahrzeug zurück. Die Wahl fiel auf den Ferrari 430 GT2, der im Vorjahr schon in Dortmund und Schwerte am Start war.
Die große Bahn lag den Kollegen aus dem Ruhrpott deutlich mehr als der kleine Kurs. Und die Dunkelheit mag man bei „Long Tall“ traditionell lieber als das Tageslicht – vielleicht sollte man das Team für 2014 in „Lichtscheues Gesindel“ umbenennen!?☺ Folgerichtig war die P7 auf der großen Bahn im zweiten Durchgang das Team Highlight.
Fehlte im Hellen auf die P8 noch ein halber Kilometer, verpasste man diese Position im Dunkeln dann nur noch um 96m . . .

Ach ja: Schicke Teamshirts hatten die lang Aufgeschossenen!

„Long Tall“ ratlos? Glücklicherweise nur im Training! ☺☺

„**Lowrider**“ (P8/P7)
gruben die eigentlich schon eingemottete GT2 Corvette wieder aus. Die ursprüngliche Team Kombi platzte kurzfristig; erst am Donnerstag vor dem Rennen wurden dem Stammfahrer Andreas die zwei neuen Kollegen Michael und Tobias vermittelt. Ergo klebte Andreas kurzer Hand die bereits beiseitegelegte CR6 wieder ein, denn „Lowrider“ war in dieser Konstellation als K5 anstelle der sonst üblichen K4 eingestuft . . .
Und diese Corvette hatte im Vorjahr bewiesen, dass sie kein Lowperformer ist – schließlich war mit ihr der Sieg in der Amateurwertung eingefahren worden!
Im ersten Umlauf wurde die Vette noch durch mysteriöse Probleme bei der Stromaufnahme eingebremst und verlor gut 20 Runden auf der kleinen Bahn (was zumindest 640m entspricht). Am Ende betrug der Rückstand auf „HeideHenker“ 652,32m – alles klar?
Kurios wurde es ferner, als ein Einsetzer die Corvette quasi enthauptete. Ein über die Fahrspur gehaltenes, einzusetzendes Fahrzeug, trennte das Dach nahezu vollständig ab. Ein Zeitverlust für „Lowrider“ entstand dadurch nicht – das Rennen wurde aufgrund des eindeutigen Fremdverschuldens bis zum Abschluss der Instandsetzung gestoppt! Allerdings geriet der Fahrplan ein wenig weiter in Verzug . . . ☺☺
Im zweiten Umlauf des Grand Slam schwächelt „Lowrider“ traditionell. Nicht jedoch beim „Ultra“ – zwar ließ man auf der großen Bahn Federn (P8 statt P6 im ersten Umlauf), in Summe behauptete man sich aber hinter „HeideHenker“ nur der Abstand nach vorn vergrößerte sich und nach hinten wurde es sogar extremst eng!
Gerücht am Rande: Die mutmaßlich schnellste Rundenzeit des Tages auf der großen Bahn ging an „Lowrider“ – Rundenzeitprotokolle gibt’s nicht, aber aufmerksame Beobachter sahen eine 9.5s aufblitzen!☺

Der stellvertretende „Lowrider“ Chef und seine ausgemottete Burner-Corvette . . .

„**HeideHenker**“ (P7/ P6)
zählten auch zu den Teams, die gleich zwei Folks für’s „Ultra“ neu engagierten. Mit Kai-Ole und Markus waren’s sogar zwei schnelle und erfahrene Leute. Hinsichtlich der Einstufung befand man sich exakt auf der Kippe zwischen K2 und K3 – Teamchef André löste dieses Problem ganz elegant: „*Wir fahren eh Gallardo*!“ (also ein K2 Fahrzeug) . . .
Im Training war man einerseits zuversichtlich („*das Auto läuft sicher und schnell*“) und andererseits skeptisch, da der Junior im Team arg vehement zu Werke ging.
Im Rennen sahen die „Henker“ im Dunkeln auf der großen Bahn richtig gut aus – P4 stand am Ende in den Annalen! Ansonsten lief’s eher gemischt – der Speed stimmte, aber die Abflugrate war verbesserungswürdig.
In Summe hätte man „NH“ im 1. Wertungslauf beinahe ausperformt – nur gut 32m fehlten.

Die Kölner Crew drehte anschließend aber kräftig auf und ward im 2. Durchgang folgerichtig nicht mehr gesehen. Das soll den Jungs, die fahren wie die Henker, letztlich aber egal gewesen sein. P6 erbrachte eine gute Punktausbeute – und über erzielte Rundenzahlen spricht in ein paar Tagen niemand mehr!☺

Nicht nur der Chef des Teams fuhr wie'n Henker – André, wie immer bestens rasiert, verbuchte die 12h von Köln als Erfolg!

„**NH-Racing**" (P6/ P5)
wurde im Vorfeld hoch gehandelt. Teamchef Hans verzichtete aus gesundheitlichen Gründen auf den Start und Youngster Marius rückte nach. Ergänzt wurde „NH" durch den schnellen Kölner Junioren Konstantin sowie den einzigen Stammfahrer Nick, der sich natürlich auch in Köln bestens auskennt und ein fixes Kerlchen ist.
Als Einsatzfahrzeug diente der Spyker C8 GT2, der in 2012 beim Grand Slam in Köln einen Doppelsieg einfuhr. Keine schlechte Ausgangsbasis also . . .
P8 (kleine Bahn) und P7 (große Bahn) im 1. Wertungslauf waren dann doch eher ernüchternd. Man verfügte über zu wenig mechanischen Grip.
Im zweiten Umlauf setzte „NH" dann mit P3 auf der kleinen Bahn ein Ausrufezeichen – jedoch nur, um dann mit P9 auf dem langen Geläuf wieder durchzusacken. *„Die Jungs hätten im 2. Lauf auf dem großen Kurs die Spurzuweisung ändern sollen*!" meinte der Teamchef später. Aber eingemischt hat sich Hans bei der Jugend nicht, sondern stattdessen kräftig die Bepfe beaufsichtigt!☺
So rettete sich „NH" im ersten Durchgang nur knapp vor „HeideHenker" ins Ziel und verpasste „NoGo" im Dunkeln um halbwegs deutliche 109m . . .

Jo Nick, allzu weit hoch in der Ergebnisliste ging's für „NH" leider nicht . . . ☺☺

„**NoGo**" (P5/P4)
war hingegen extrem unauffällig unterwegs. Man musste den Lamborghini Gallardo GT3 einsetzen und kam damit auf unspektakuläre Weise bestens klar.
Remo, Roger und Udo fuhren vergleichsweise entspannt und schön konstant P5, P4, P5 und P5 ein, ließen dabei zu keinem Zeitpunkt etwas anbrennen – taten also genau das, was der Arzt dem gesundheitlich angeschlagenen Remo verordnet hatte!☺
Ach ja, Heim-Ur-Ascari Roger mag seine große Bahn nicht wirklich – als Antiallergikum durfte er zwei Spuren auf dem 49m Kurs im Dunkeln absolvieren; natürlich gleich die Schwierigsten. Platzierung hat diese Rosskur nicht gekostet – Roger aber ziemlich Nerven und Schweiß . . . ☺☺

Allzu oft wurde der „NoGo" Gallardo nicht (wie auf diesem Foto) überholt . . . ☺☺

„**ZuSpätBremser**" (P4/P8)
waren die Überraschungssieger des ersten Grand Slam 2013 und dementsprechend motiviert, die Führungsposition auszubauen bzw. zumindest halbwegs zu zementieren. Dazu hatten sich Frank und Ralf mit dem Heimascari Ralf zusammen getan. Die Crew harmonierte

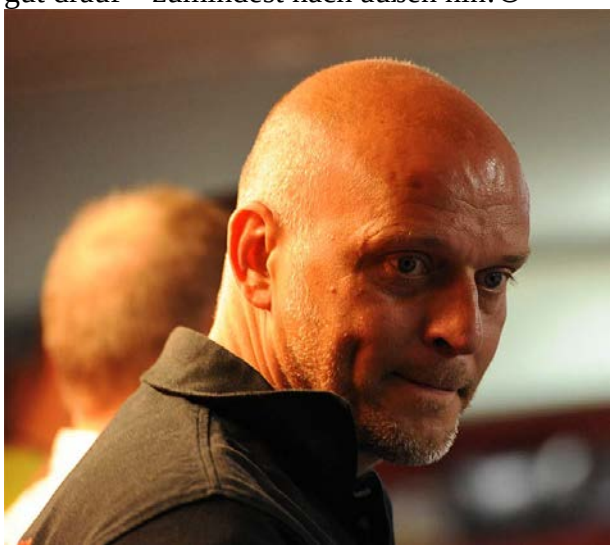
bestens zusammen – nur das ständige „*Ralf*“-Gerufe des „ZuSpät“-Teamchefs während der Rennen riss den Autor dieser Zeilen immer wieder aus dem Tiefschlaf!☺

Im Training bestätigte man die Mitfavoritenrolle nachdrücklich. Und auch im 1. Wertungslauf düste der „ZuSpät“ Gallardo GT3 ganz vorne mit. Am Ende standen P4 auf der kleinen und P3 auf der großen Bahn auf der Uhr. Lange Zeit hatten sogar die „Frührentner“ Sorgen, ob’s für „ZuSpät“ reichen könne – erst nach der eigenen vorletzten Spur gab man bei den Rentnern Entwarnung! Jedoch hatten „ZuSpät“ die Rechnung ohne den „Scuderia“-Wirt gemacht. Heimlich, still und leise flogen die Folks aus Mündelheim noch an „ZuSpät“ vorbei und erzielten 212m mehr . . .

Also wurde die Servicepause genutzt und der Gallardo mit „*das kann doch nicht sein*“ und „*Attacke Chips*“ aufgerüstet – u.a. gab’s dem Vernehmen nach einen zusätzlichen Zahn auf’s Spurzahnrad.

Zumindest Attacke ging auf der kleinen Bahn, die zu Beginn anstand, fürchterlich in die Hose. Die lieben Kollegen und einige eigene Abflüge sorgten für „Korkenzieher“-Schleifer. Erst wurde gerichtet, dann musste sogar ganz gewechselt werden. Aber auch anschließend gab’s kaum eine brauchbare Rundenzahl auf dem kurzen Kurs – da war einfach der Wurm drin! Auf der 49m Strecke lief’s dann wieder besser, aber nicht wirklich gut. P6 bedeutete Schadensbegrenzung.

Das wirklich Schöne daran: Die „ZuSpät“-Jungs waren nach dem Rennen immer noch gut drauf – zumindest nach außen hin!☺



Der „ZuSpätBremser“ Teamchef als zwielichtige Gestalt!? ☺☺

„**Scuderia Hotslot**“ (P3/ P3)

hat ihr Geheimnis ja bereits eingebüßt. Man demontierte mit dem Ferrari 430 GT2 aus der Werkstatt von Christian sämtliche favorisierten Kölner Teams und musste nur die zwei „Plastikkleber“ Crews ziehen lassen.

Eigentlich können wir hier schon aufhören – aber ein paar Highlights gab’s schon noch. Im Hellen gab’s P2 auf der kleinen Bahn – Chapeau! Im Dunkeln den Highscore auf Spur 6 der kleinen Bahn – noch mehr Chapeau! Den langen Kurs mochten die „Scuderianer“ im Hellen nicht so sehr – „nur“ P5!☺ Olli beim Drücken sieht aus wie’n Einsetzer, der nichts zu tun hat!☺ Und Andreas war der Chefanalysator für den aktuellen Stand des Rennens am 50-Zöller – aber es hat sich gelohnt!☺☺

Der „Scuderia“-Chris guckt häufig so – er meint aber selten, was er schaut! ☺☺

„**PQ Frührentner**“ (P2/ P2)

wies mit Christian und Jan zwei altgediente Plastikquäler in den Reihen auf. Dazu kam mit dem Kölner Vizechef Friedhelm ein Heimascari. Im Fight mir gleich drei echten „Plastikquälern“ musste ein BMW Z4 GT3 aus der K1 als Ausgleich dienen.

Machen wir’s kurz: Die Ingenieure der „Rentner“ rechneten im ersten Lauf mit mehr Grip – und verzockten sich gründlich. Man zauberte furios, um zumindest P2 zu retten.

In der Servicepause schraubte Jan wie ein Besessener, um den PQ angemessen Paroli bieten zu können. Dieser Einsatz zeigte den gewünschten Effekt – die „Plastikquäler“ kamen vehement unter Druck. Am Ende fehlten den

bravurös fightenden „Frührentnern“ knapp 47m zum Sieg – und die Wenigsten haben dieses packende Duell im Dunkeln überhaupt mitbekommen . . .

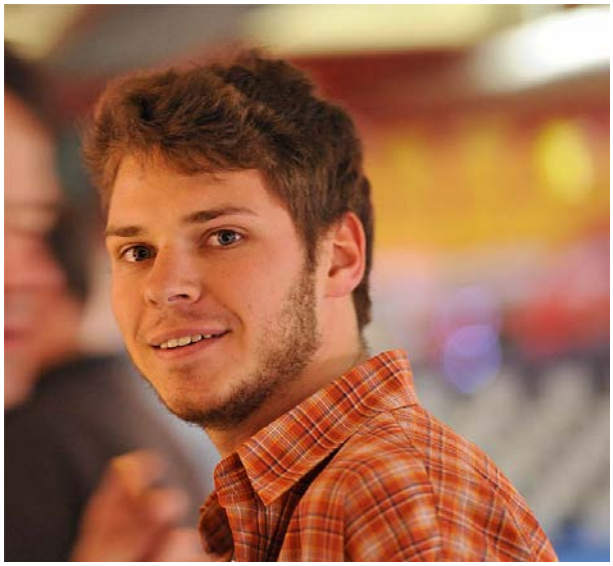
Der „Frührentner“-Chris hat sich hingegen einen frisch polierten Heiligenschein zugelegt – rein präventiv versteht sich, denn am Wochenende hat er nichts ausgefressen . . . ☺☺

„**Plastikquäler**“ (P1/ P1) haben also zwei Mal gewonnen! Patrick, Sebastian und Thomas fuhren im 1. Wertungslauf in einer anderen Welt. Den Wert von 1.625m Vorsprung mag man sich auf der Zunge zergehen lassen! Der 911 GT3 R hatte von Beginn an auf der großen Bahn richtig Grip und verlor nur drei Spuren an die „Frührentner“.

Als dann die „Frührentner“ im Dunkeln richtig aufdrehten, verloren die “PQ“ kurzfristig völlig die Fasson. Würde dies einigermaßen still passieren, störte das niemanden. Tat es aber nicht – das minutenlange „Getöse“ nahm dem späteren Sieg jedenfalls schon ein wenig den Glanz.

„Rauchende Colts“ - zwei Siegertypen aus dem Hause „PQ“ . . .

Glücklicherweise überwanden Teamchef und Crew diese Schwächephase rasch wieder und in der zweiten Phase des Durchgangs im abgedunkelten Raum entbrannte ein atemberaubendes Duell, welches fast immer auf zwei getrennten Bahnen ausgetragen wurde. Am Ende hatten die „PQ“ hierbei dann gleichermaßen glücklich und gekonnt die Nase knapp vorn.



Die Nr. 3 passt optisch noch nicht so recht ins „PQ“-Team: Kariertes Hemd (ist eher NASCAR ☺☺)/ schlecht rasiert/ lächelt (und zwar schon deutlich <u>vor</u> dem Sieg)! ☺☺☺☺

Fassen wir zusammen: Bis auf „ZuSpätBremser“, die im 2. Umlauf durchrutschten, blieben alle Positionen stabil. Langweilig waren die 12h von Köln deshalb aber längst nicht. Das Gros der Dramatik lag in den teilweise geringen Abständen zwischen den Teams, bei welchen kleine bis mittlere Fehler gleich gravierende Auswirkungen haben konnten. Viele der Fahrer kamen trotz kühler Außentemperaturen nass geschwitzt aus ihren 20 Minuten Turns.

Der erste Wertungslauf ging vergleichsweise ruhig über die zwei Bühnen – auch im Vergleich zum „einfachen“ Grand Slam 2012 in Köln! Der Lauf im abgedunkelten Raum wurde dann deutlich unruhiger – aber auch das passiert schon ‘mal im Grand Slam. Vor allem aber brachten (dem eigenen Bekunden zufolge) nur zwei Teams ihre Fahrzeuge ins Ziel, ohne diese zwecks mehr oder weniger kurzer Instandsetzung von der Bahn zu nehmen. Das war echter Langstreckensport!☺ Als neuer Modetrend wurden hierbei einseitig befestigte Heckspoiler etabliert!☺

Positiv ist zu vermelden, dass die gesamte Technik wunderbar gehalten hat. Sämtliche Chassisteile, die Lichtanlagen, das ausgegebene Material und auch die Bahninfrastruktur haben die gut 14 Stunden Rennbetrieb problemlos absolviert! Und auch die Rennorganisation inkl. Zeitnahme hat dieses völlig neue Rennformat ohne jede Schwierigkeit hinbekommen!
Formulieren wir also ein sauberes *„Ziel erreicht“*. Die 12h von Köln waren „etwas anders“ als andere Langstreckenevents – Mensch und Material wurden ordentlich belastet – Ups und Downs gab’s haufenweise – so richtig unzufrieden verließ aber kein Team den Kölner Keller!☺☺

Modischer Trend in Köln: Mit variablem Anpressdruck lässt sich auch 3 Stunden düsen!☺ Zum Rennende waren rund ein Drittel des Feldes in diesem Look unterwegs . . .

Ziellinie

Auch die zweite **technische Nachkontrolle** blieb glücklicherweise ergebnislos. Somit bleibt als Beanstandung, dass trotz Verkürzung der Fahrzeit im 2. Umlauf der Zeitplan nicht ganz gehalten werden konnte – wobei man auch hier im Grand Slam schon Schlimmeres erlebt hat als die letztlich aufgelaufenen gut 15 Minuten!☺

„Aus die Maus“ – der Grand Slam wurde noch am Samstag mit den 12h von Köln fertig. Das ist doch ‘mal eine Message! ☺☺

Die **Siegerehrung** stand am Ende und war „mittellang“!☺ Zumindest war sie die leiseste der kurzen Grand Slam Geschichte – der Autor hatte schlichtweg nur noch wenig Stimme!☺
Beim Tippspiel wurden die Doppel-Zweiten „Frührentner“ dann doch noch Erste. Mit nur 1,61% Abweichung sagte man die selbst erzielten Rundenzahlen am besten vorher . . .

Ein dickes **Dankeschön** geht zuvorderst an die Gastgeber aus der Domstadt, die einen Marathon bei Catering und Zeitnahme zu absolvieren hatten. Vor allem aber auch im Vorfeld viel Zeit und Energie in das Projekt „12h von Köln“ steckten! Das Gros des Erfolges des ersten „Ultra“ gebührt dementsprechend der engagierten Truppe um Manfred, Friedhelm, Roger und dem ex-SRC[ler] Hans!
Ebenfalls ein herzliches Merci Vielmals geht an die zahlreichen Helfer – vom Staubsaugergeschwader am Freitagmittag bis zu den Helfern bei den 32 Startaufstellungen im Rennbetrieb! Und last but not least ist der Dank an die Teilnehmer für’s so problemlose Mitspielen angesagt, was in den bisweilen arg stressigen Situationen sicherlich nicht immer leicht gewesen ist!☺☺

Drei Mann und ein kleiner TFT – die SRCler (und nicht nur die) haben kräftig gewerkelt!☺

Preview

Weiter geht’s mit dem dritten Grand Slam des Jahres bei den Carrera Freunden in Schwerte. Die eigentliche Veranstaltung wird am **30. und 31. August 2013** ausgetragen.
Der obligatorische Testtag ist für Samstag, den **6. Juli 2013** angesetzt . . .

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

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	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
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 (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ 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 ⑤
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
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 . . .