WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 425 -

11. November 2013

Editorial .....

Moin Folks . . . der letzte Samstag erlebte die Premiere des „PreWar“ Rennens in der Rennpiste sowie das Finale des Grand Slam 2013 im ScaRaDo . . .

Weiter geht’s am nächsten Wochenende mit den Endläufen der GT/LM Serie und des NASCAR Winston Cup. Erstere bestreiten ihr Finale traditionell im Wuppertaler Slotcar Heaven und die NASCARo zieht’s zu Slotracing und Tabletop nach Lintfort . . .

Die vorliegende Ausgabe 425 der „WILD WEST WEEKLY“ holt zuvorderst den bericht vom Finale des NASCAR Grand National in Schwerte nach. Anschließend geht’s auf „die andere Straßenseite“ (der BAB A1) – auch der letzte Grand Slam dieses Jahres ist einen Bericht wert . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  7. Lauf am 2. November 2013 in Schwerte
- Grand Slam
  4. Lauf am 9. November 2013 in Dortmund
- News aus den Serien
  Saison 2013

NASCAR Grand National

7. Lauf am 2. November 2013 in Schwerte

geschrieben von Ralf Postulka

Am ersten Novembersamstag fand der letzte Lauf zur Grand National Serie 2013 in Schwerte statt.

66er Ford Galaxie der schnellen Lisa

Manni Stork hatte schon in der Einladung zum Rennen darauf hingewiesen, pünktlich zu starten, um abends noch genug Zeit für einen gebührenden Ausklang der Saison zu haben.

Ob der Zeitplan zu halten sein würde, war angesichts des morgendlichen Gewusels an der Bahn die große Frage. Immerhin hatte Poldi, im letzten Jahr meist alleine aus Bad Rothenfelde angereist, dieses Mal noch vier Mitstreiter im Handgepäck und zwei der anderen Stammfahrer hatten interessierte Rookies mitgebracht. Dann mit Kai-Ole Stracke und Ingo Vorberg noch die altbekannten „Heim-Nascaris“, die die Serie sonst links liegen lassen, aber gerne mitfahren, wenn sie vor Ort sind. Die stolze Zahl von 31 Startern stand nach der Abnahme auf der Liste!

Ingo Vorberg mit Buick Wildcat

71er Dodge Charger

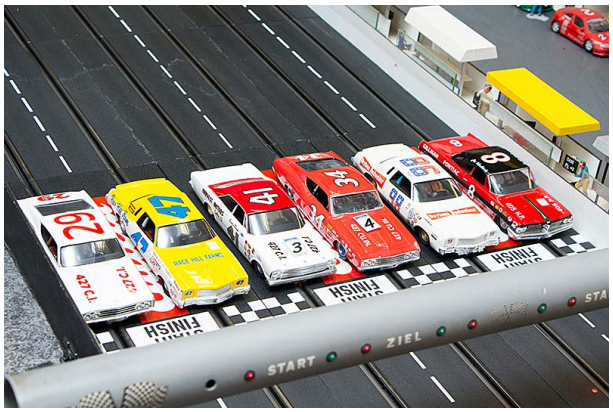
Einlauf der ersten Startgruppe nach den ersten vier Minuten. Eine Serviette reicht, um alle abzudecken!

Die Fahrer dazu: Thorsten Florijan, Th. Grau, Kai-Ole, Fabian, Rolf Meyer, Ulli Sandscheper (v.l.n.r.)

Ingo vor Ulli und Rolf Meyer

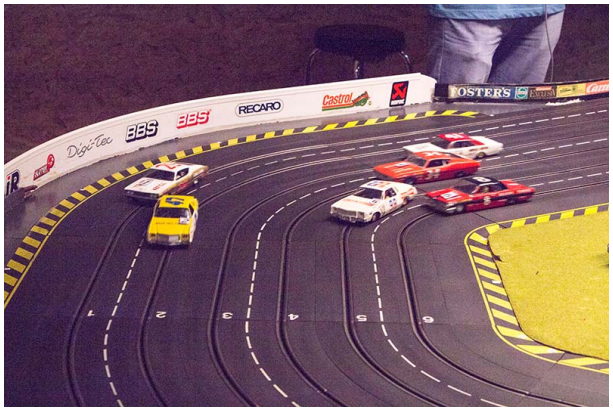
Pünktlich um 12:30 Uhr fiel dann tatsächlich auch die Startflagge für die erste Gruppe, durch die erwähnten Eimal- und Erststarter eine ziemlich wild zusammen gewürfelte 7er Truppe.

Kai-Ole und Ingo setzten sich zusammen mit den beiden Thorsten Grau und Florijan ab und kamen nach drei gefahrenen Spuren absolut nebeneinander zu stehen, Spannung pur! Während Kai-Ole mit einem siebten Platz schon mal eine gute Basis für ein weiteres Aufsteigen schuf, sollte Ingo seinen achten Platz im zweiten Lauf nicht halten können.



Startgruppe 2: Frieder, Kalle, Timon, Werner, Stefan, Heiko

Starfotograf aus der Grand National Zeit



Kalle gewinnt den Start

Die zweite Startgruppe bestand dann schon größtenteils aus Stammfahrern, wovon Werner Schilling den Ton vor Frieder Lenz angab.

Mit dabei wieder Kalle Stenten mit einem neu aufgebauten Chevy Monte Carlo, der im echten Leben von Harry Gant gefahren wurde. Einige Feinarbeit scheint aber noch nötig zu sein, landete er doch nur hinter den Rookies Stefan Kucharzewski und Heiko Pöthen.

Die rote Laterne in dieser Gruppe, aber leider auch im Gesamtergebnis fuhr Timon Langen nach Hause.

Startgruppe 3: Manfred, Lisa, Nick, Dirk, Grischa, Pia (v.l.n.r.)

Manfred, Lisa, Nick, Dirk, Grischa, Pia (v.r.n.l.)

Frauen unter sich: Lisa und Pia flüchten vor Nick

Die nächste Gruppe war wieder bunt gemischt: Alt gegen Jung, erfahren gegen Nachwuchs ;-) Während Manfred Walter darum bemüht war, sich seinen Nachwuchs vom Leib zu halten und Dirk Stracke als Streckenkenner auf und davon fuhr, käbbelten sich Nick und Lisa um Platz zwei und drei.

Immer wieder versuchte Nick mit der schnellen Lady, immerhin Dritte beim letzten Rennen in Moers, mitzuhalten. Auf Spur 6 hielt er zwei Runden mit, musste sie dann aber ziehen lassen. Nach dem Spurwechsel schnüffelte seine Chevelle aber schon wieder am Heck des gelben Galaxie und nervte so, dass Lisa den Jungspund ziehen ließ. Aber sie blieb in Schlagdistanz und kam wieder heran. Doch gerade in dem Moment, als sie Nick überholen wollte, fiel die Flagge für diese Spur und Nicks Kugellager waren um zwei Wagenlängen besser geölt! Letztendlich schaffte Lisa dann auf den restlichen Spuren doch noch, ein Polster von vier Runden zwischen sich und Nick zu legen.

Startgruppe 4: Uwe, Katja, Hans, Patrick, Karsten, Ralf (v.l.n.r.)

Uwe, Katja, Hans, Patrick, Karsten (v.r.n.l.)

In der nächsten Gruppe waren dann mit Uwe, Katja, Hans und Patrick schon die schnellen Leute am Start, dazu gesellten sich noch Karsten und endlich mal wieder ein Superbird. Dieser Vogel, der als eigentlich nahezu unfahrbar gilt, fühlte sich in Schwerte doch sichtlich wohl. Allerdings flog er zweimal so tief, dass der herannahende Patrick nicht mehr ausweichen konnte und einen bleibenden Eindruck im Heck des Birds hinterließ. Etliche Federn mussten danach aufgesammelt werden. Patrick fuhr dessen ungeachtet locker auf Position 2 im Gesamtergebnis des ersten Laufs.

Die schnellste Gruppe setzte sich wie immer zusammen: Ralf Pistor, Manni, Rolf Krause, Poldi, Peter Recker und Volker Nühlen. Die erste Spur wurde synchron umrundet, allesamt mit 29 Runden bis auf Volker, der vielleicht auf's falsche Pferd gesetzt hatte. Er büßte zwei

Runden mit seinem neuen Galaxie ein. Aus diesen zwei wurden auf der nächsten Spur schon vier Runden Abstand zu Ralf und drei zu Peter, Poldi und Manni. Auch Rolf schwächelte ein wenig, obwohl er dieses Mal vom Start weg vorwärts unterwegs war. Letztendlich fiel Volker noch hinter einige der Gastfahrer auf P13 zurück.
Poldi und Manfred schafften es, auf den Teilmeter genau auszurollen und so wurden in diesem Lauf zwei dritte Plätze vergeben. Dies brachten übrigens die HeimNascaris Dirk und Ingo fertig, beide belegten den achten Platz.

2. Durchgang

So, die Karten waren für den zweiten Lauf gemischt und die schnellen Gast- und Einmalfahrer in die vorderen Gruppen entlassen worden, so dass die erste Siebener Gruppe gestartet werden konnte. Ingo Vorberg entschied sich aus persönlichen Gründen, in dieser Gruppe mitzufahren und holte sich den Sieg vor Kalle Stenten und Manfred Walter. Dahinter dessen Sohn Grischa, der offenbar genug davon hat, von seiner schnellen Schwester Pia verblasen zu werden, die sogar noch Uli Sandscheper vorbei lassen musste.

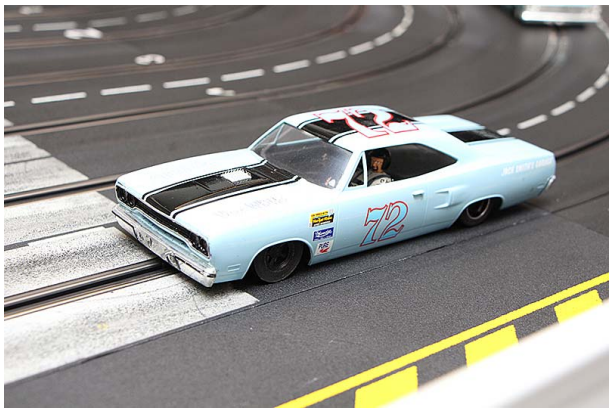
Kalles neuer Monte Carlo

In der nächsten Gruppe ging's rundenmäßig schon enger zu, auch wenn noch knappe zwei Runden zwischen Sieger Nick und Frieder lagen. Der ärgerte rundenlang den Superbird, der sich seinerseits durch alle Spuren mit Rolf Meyers Roadrunner beharkte. Zehn Teilstriche lagen am Ende zwischen diesen Beiden.

Für spontanen Szenenapplaus und offene Münder allerdings sorgte die nächste Gruppe, als sie nach vier Minuten spannungsgeladenem Formationsflug mit Thorsten Florijan an der Spitze ausrollte. Keine Wagenlänge vor Katja, Uwe, Thorsten Grau und Werner. Karsten folgte mit etwas Respektabstand.

In diesem Abstand fuhren sie die ganzen ersten vier Minuten über die Bahn und ernteten Applaus dafür.

Die Fahrer dazu



70er Plymouth GTX von Thorsten Grau

Werner kämpft mit schlechten Reifen, hält aber Thorsten und Karsten rundenlang hinter sich

Mit dem Spurwechsel wechselte auch die Führung, der Vorname blieb allerdings gleich: Thorsten Grau bürdete seinem Namensvetter zwei Runden auf. Der Rest lag mit 55 Runden dazwischen. Bis zum Schluss blieb er dann auch vorne und belegte im Gesamt den 13. Platz. Werner sorgte für Kurzweil, oft quer und immer im Infight mit Thorsten Florijan und Karsten. Mit seinem Talladega bzw. dessen Reifen nicht ganz zufrieden landete er hinter Lisa auf dem 17. Platz im Gesamt.

Alles auf ROT; Albtraum für die Streckenposten

In der zweitschnellsten Gruppe wurde es jetzt interessant für die Einsetzer. Kai-Ole hatte sich durch seine starke Fahrt im Vorlauf nach vorne gemogelt und fuhr das absolut identische Auto, einen 70er GTX #67, den auch Uwe immer einsetzt, der natürlich in dieser Gruppe fuhr! Vater Dirk war ebenfalls dabei, zum Glück mit einem gelben Dodge. Damit nicht zu wenig rote Autos in der Gruppe waren, fuhr Hans mit seiner Chevelle auch dort mit. Der Gruppensieg wurde eine sichere Beute Kai-Oles mit Rundenvorsprung vor seinem Vater. Dieser Sieg war gleichzeitig der zweite Platz dieses Heats und letztendlich der dritte im Gesamtklassement des Tages!

Die schnellste Startgruppe: Ralf, Patrick, Poldi, Manni, Peter, Rolf

Wobei wir bei den schnellen Leuten sind. Ralf siegte erwartungsgemäß und holte sich damit Tagessieg und den Meistertitel 2013. Herzlichen Glückwunsch!

Dahinter in der Gruppe Patrick vor Poldi, Manni, Peter und Rolf. Obwohl die Chronik und auch das Gesamtergebnis diese Reihenfolge darstellt, täuschen diese Ergebnisse darüber hinweg, dass Poldi nur 6. und Manni sogar nur 9. im zweiten Heat wurden. In die vordersten Reihen des zweiten Laufs hatten sich Dirk auf P4 und Fabian Holthöfer aus Bad Rothenfelde auf P5 gefahren. Die schlechten Vorläufe allerdings verhinderten ein besseres Gesamtergebnis.

Over and Out

Der Lauf in Schwerte war auf jeden Fall ein gelungener Saisonabschluss mit wirklich spannenden Rennen in allen Gruppen und der mit Abstand höchsten Teilnehmerzahl in diesem Jahr.

Insgesamt nahmen in dieser Saison 56 Teilnehmer an der Serie teil. Davon sind 30 - 33 als Stammfahrer zu bezeichnen, die mehr oder weniger alle Rennen bestritten.

Entspannter Ausklang einer spannenden Grand-National Saison 2013

Ralf Pistor, Tagessieger und Meister 2013

Im Anschluss an die Tagessiegerehrung wurden die Meisterschaftsteilnehmer geehrt, allen voran Ralf Pistor. Manfred Stork belegte den zweiten Platz vor Andreas "Poldi" Lippold und Rolf Krause. Diese vier Plätze waren schon vorher gefestigt, dahinter gab's noch einige Veränderungen während der letzten Rennen. Peter Recker holte sich seinen kurzzeitig verlorenen 5. Platz von Volker Nühlen zurück und Patrick, der zwei Rennen ausließ, schob sich noch vom 10. auf den 8. Platz vor.

Die Tombola wird vorbereitet

Einhergehend mit der Meisterehrung durften sich die Teilnehmer, die mindestens fünf Läufe gefahren waren, einen Bausatz aus der Tombola aussuchen. Unter anderem waren in Hinblick auf die nächste Saison zwei Superbirds dabei, denn Manni stellte die Frage in den Raum, ob Interesse besteht, das 6h Rennen im Sommer dieses Mal mit diesen Flügelmonstern zu fahren. Die Frage polarisierte die Teilnehmer allerdings stark ;-)

Noble Geste von Hans Bickenbach, der auf seinen Preis zugunsten einer überglücklichen Pia verzichtete. Pia war hin und weg, lief zu Hans, um ihn zu umarmen, doch reichte die Länge ihrer Arme dafür nicht ganz aus….. ;-)

Manni schmiss noch eine Runde anlässlich seines kürzlich vollzogenen Geburtstages und bedankte sich bei allen Teilnehmern für ihr Erscheinen sowie spannende und faire Rennen übers ganze Jahr hinaus.

Manni geht ein Licht auf ;-)
Der harte Kern bespricht schon mal die Saison 2014

Schade war eigentlich nur, dass das Gros der Teilnehmer kurz danach die Koffer packte, um die Heimreise anzutreten, obwohl Manni in der Einladung erwähnt hatte, er wolle noch gerne gemütlich beisammen sitzen, um ein wenig Smalltalk zu betreiben und die Planung fürs nächste Jahr zu besprechen. Ein harter Kern blieb natürlich, sodass die meisten wichtigen Punkte (Termine, Reglement) besprochen werden konnten.

Sei noch kurz zu erwähnen, dass die drei Schwerter Kai-Ole, Dirk und Ingo, außer dass sie gut fuhren, parallel noch Zeitnahme und Essensausgabe managten. Der Kuchen und die Suppe waren guuut….. ;-))

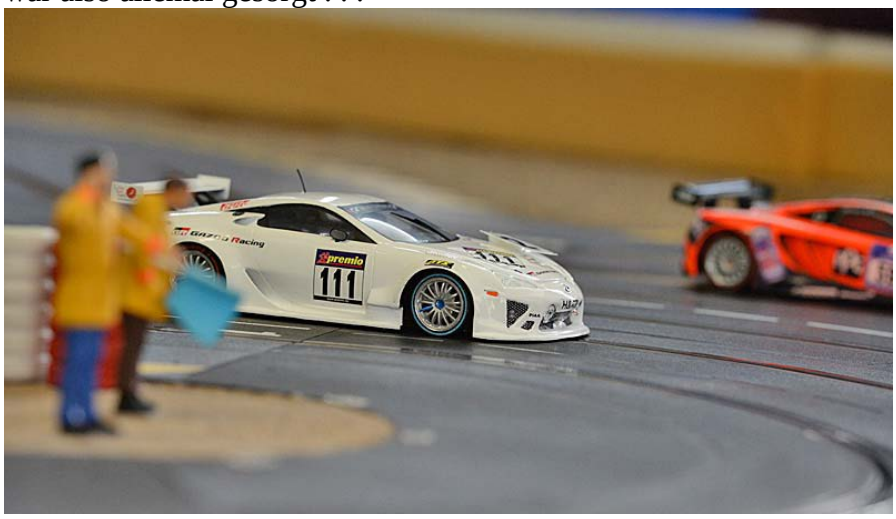
Die Zeiten ändern sich, moderner Fotograf

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

Grand Slam

4. Lauf am 9. November 2013 in Dortmund

Der vierte und letzte Grand Slam des Jahres wurde im Dortmunder ScaRaDo ausgetragen. Die Wertungsläufe 7 und 8 mussten die Entscheidung in den drei Wertungen für Teams und Fahrer sowie für die „Amateure“ bringen. Vier Teams bzw. sechs Fahrer hatten realistisch noch Chancen auf den Titel in der Gesamtwertung. Für die Amateurwertung war die Ausgangssituation gänzlich unübersichtlich. Für ausreichend Spannung war also allemal gesorgt . . .



Adresse

ScaRaDo
Sölder Kirchweg 10
44287 Dortmund Aplerbeck

Url
www.scarado.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Kompakt . . .

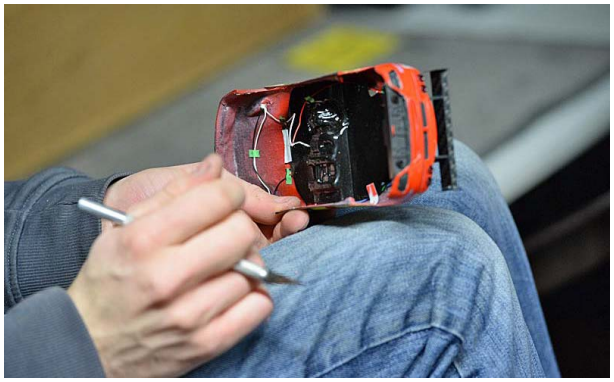
- **17 Teams beim vierten und letzten Grand Slam 2013 am Start . . .**
- **Grip mit leichtem Durchhänger zur Quali – anschließend konstant auf gewünscht leicht rutschigem Grand Slam Niveau . . .**
- **etliche technische Gebrechen verdeutlichen einmal mehr den Langstrecken Charakter des Grand Slam . . .**
- **erster Wertungslauf nur knapp an „Frührentner“ – „Ragtag“ mit starkem Revival auf P2 – „Plastikquäler“ mit sicherem Bronze Platz . . .**
- **„NoGo“ auf P4 schmälern Aussichten der Meisterschaftsanwärter „Hotslot“ (P5) und „ZuSpät“ (P6) . . .**
- **zweiter Wertungslauf dann sicher und erneut an „Frührentner“ – „Slotdriver“ gelangen überraschend bis auf P2 vor – da „Ragtag“ (P3) auf den letzten beiden Spuren erheblich schwächelt . . .**
- **durch den weiteren Zieleinlauf „PQ“ vor „MMR“ vor „ZuSpät“ vor „Hotslot“ ist der Grand Slam 2013 zu Gunsten von „Frührentner“ entschieden . . .**
- **zwar holen „NoGo“ (letztlich sind beide „Amateure“!☺) die Amateurwertung im ersten Durchgang – jedoch machen „MMR“ mit furioser Fahrt im zweiten Umlauf den Amateurtitel verdient klar!**

Preliminaries

Das **Bahnputzen** am Freitagnachmittag war rasch erledigt – zum einen, weil die Strecke vom Testtag vor drei Wochen noch gut sauber war und zum anderen, weil ausreichend Folks hilfreiche Hände bereit stellten . . .
Der Grip stellte sich anschließend rasch ein und der berühmt-berüchtigte 21-Uhr-Grip sollte sich am Samstag im Rennen erneut bewahrheiten. Am gesamten Wochenende blieben jedoch die Außenspuren 1 und 6 etwas griploser, sodass die Grand Slam Crews ausreichend Herausforderung hatten . . .

Streckensperrung nach dem Putzen . . .

Das **Training am Freitag** war wie üblich recht gut besucht. 15 von 17 Teams waren vertreten und knapp 30 Fahrer anwesend. Dennoch gab's kaum Gedränge an der Bahn und alle vermochten ihr Trainings- bzw. Testprogramm problemlos zu absolvieren . . .
Irgendwann nach Mitternacht kehrte dann vorübergehend Ruhe im ScaRaDo ein. Bis dahin waren nur wenig Aussagen zur tatsächlichen Performance der Teams möglich, denn traditionell sind fast alle Fahrer auf eine Runde schnell – und echte „Long Runs" mit dem Einsatzauto waren nicht allzu häufig zu bewundern. Ferner wurde von vielen Teams im Training kräftig abgerollt – was weniger auf den Zustand der Bahn denn eher auf die Hebung des eigenen Egos zurück zu führen war!☺☺



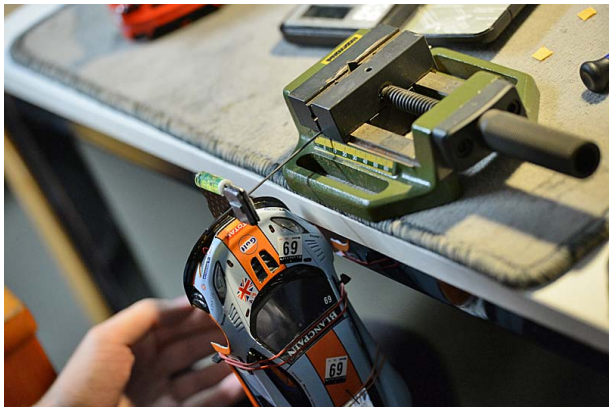
***„Vergessen einzukleben…"* – ein bisschen Arbeit gab's also auch noch am Freitagabend . . .**

***„Nur ein Gepäckstück pro Team"* - Kofferarchitektur á la ZuSpätBremser . . .**

Auch **Samstagfrüh** wurde das Bild nicht zwingend klarer – Grand Slam eben. Die niedrigen Achter-Zeiten schafften auf eine schnelle Runde fast alle Teams. Aber das ist schließlich Konzept der Serie. Durch's häufige Abrollen blieben im Training zudem die Motoren schön kalt und die verwendeten eigenen Räder machten das Bild nicht wirklich transparenter. Ergo blieb nur das Warten auf Materialausgabe und Rennen, um die wirkliche Performance der Teams endgültig einschätzen zu können. Immerhin schaften's bis ca. 10 Uhr alle 17 gemeldeten Teams an die Bahn, sodass zumindest die Startaufstellung nach Plan erfolgen konnte!☺☺

Als **neues Team** trat im ScaRaDo erstmals „Slotdriver" an – man wird in 2014 regelmäßig dabei sein. Neben dessen Fahrern Hendrik Behrens und Tobias Neumann erlebten auch Dirk Schulte („Ruhrpötter") und Helmut Strerath („ZuSpätBremser") erstmalig das ScaRaDo. Testtage etc. sind letztlich doch nur 'was für Weicheier!☺☺

„Slotdriver" setzte den Lexus LFA VLN ein. Das war dito eine Grand Slam Premiere! Darüber hinaus stellten auch „MMR" eine neue Corvette vor und „ZuSpät II" einen frisch erstellten McLaren. Der neue SLS von „MG" kam hingegen (noch) nicht zum Einsatz . . .



Neue Cars besuchen zwangsläufig die Schwerpunktwaage . . .

Als **Favoriten** wurden zwangsläufig die vier Meisterschaftsanwärter „PQ-Frührentner", „Plastikquäler", „ZuSpätBemser" sowie „Scuderia Hotslot" gehandelt. Zudem wurden im Vorbericht „NoGo" und „Ragtag" genannt . . .

Pünktlich um 10:15 Uhr setzte die **Materialausgabe** dem Trainingsleben ein Ende. Das ausgegebene Material (Motor und Hinterräder) wurde montiert und in 4-minütiger Probefahrt

getestet. Reklamationen gab's keine . . .
Diese Aussage gilt dann allerdings nicht für die technische Abnahme. Hier war Etliches zu bemängeln – zu einer Strafe führte allerdings letztlich nur die zu geringe Bodenfreiheit am „Ragtag“ Gallardo . . .

Buntes Feld vor dem Einrollen . . .

Mit leichtem Verzug wurde anschließend das **Quali Rennen** über 6*1 Minuten bestritten. Der Grip war trotz weiterem Trainingsbetrieb gegenüber dem Einrollen leicht abgesunken und insbesondere die Außenspuren 1 und 6 sorgten so für richtig Arbeit an den Fahrerständen . . .
Bemerkenswert die P3 von „MG“ für den ersten Wertungslauf und die P17 für den dunklen Turn . . .
„Plastikquäler“ reklamierten ein notwendiges „Grip Arbeitsfenster“ für den 911er, welches in der Quali nicht erreicht wurde - P10 und P11 waren ernüchternd . . .

Vor den Start der zweiten Gruppe zum Quali Rennen . . .

1. Wertungslauf

17 Teams und ein aktiver Dummy sorgten für drei Startgruppen, welche den ersten und hellen Wertungslauf über 6*15Minuten Fahrzeit netto pro Team mit gut einer Viertelstunde Verzug unter die Räder nahmen . . .

Der Dummy war bisweilen sehr „aktiv“ . . . !☺

Der Bestwert aus dem Vorjahr lag bei 663 Runden, erzielt von „Frührentner“ – damals noch auf dem Gallardo GT3 . . .
Die Startaufstellung:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	21,57
2.	PQ Frührentner	K1 BMW Z4 VLN	21,50
3.	MG-Projekt	K5 Mercedes SLS GT3	21,26
4.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	21,12
5.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	21,11
6.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	21,11
7.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	21,10
8.	MMR-Racing	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	20,89
9.	ZuSpätBremser II	K5 McLaren MP4-12C GT3	20,88
10.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	20,88
11.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	20,88
12.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	20,66
13.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	20,65
14.	HeideHenker	K3 Gallardo GT3	20,64
15.	Curve Scratchers	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	20,50
16.	Long Tall Men	K3 Ferrari 430 GT2	20,36
17.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	20,12

Die erste Startgruppe . . .

Die **erste Startgruppe** sah Slotdriver als sichere Sieger. 641,60 Runden waren für die Grand Slam Premiere ein ordentlicher Wert. Ein festgehendes Lager an der Hinterachse machte allerdings das „Slotdriver“ Leben

unnötig schwer!
Immerhin ließ man dennoch mit „Powerslider“ und „Long Tall Men“ zwei etablierte Teams hinter sich. Diese lagen nach 90 Minuten nur durch 19 Teilmeter getrennt! In der Endwertung des ersten Durchgangs würden das die Plätze 9 bis 11 sein . . .
Für „HeideHenker“ war der vierte Grand Slam ein Griff ins Klo. Im ersten Umlauf löste sich das vordere Federelement. Mehr als 632,15 Runden und P16 waren nicht drin . . .
Lediglich „Curve Scratcher“ bekamen in dieser Gruppe noch weniger Runden zusammen, was letztlich die Rote Laterne einbrachte . . .

Heckansichten der zweiten Startgruppe . . .

Die **zweite Startgruppe** erlebte logischerweise den Sieg der „Plastikquäler“, da sich das Grip Level nach der Quali rasch auf Normalmaß stabilisierte und der 911er nun im Arbeitsfenster lag. Ob aber 658,15 Runden für den Sieg ausreichen würden!?!?
In einer eigenen Liga – und gar nicht so weit hinter „PQ“ fuhren „NoGo“ (654,82 Runden). Das sollte am Ende P4 bedeuten und „NoGo“ ein wenig mit dem Desaster im 3. Grand Slam versöhnen . . .
Zwischen „Ruhrpötter“ und „ZuSpät II“ ging’s hingegen hauteng zu. Das spannende Duell ging letztlich 645,58 zu 645,21 aus. Das waren die Plätze 7 und 8 in der Endabrechnung . . .
Auch zwischen „Sleepyheads“ und „MMR“ war Infight angesagt – nur halt ca. 10 Runden weiter zurückliegend. Beide Teams blieben von leichten technischen Problemen leider nicht verschont und nahmen die Boliden zwischendrin ‘mal kurz zum Schleiferrichten von der Bahn. „Sleepyheads“ landeten mit 635,54 Runden auf P13 und „MMR“ mit 634,88 Runden auf P14.
Für „MMR“ konnte damit der Amateurtitel noch keinesfalls als gesichert gelten – da musste wohl oder übel noch eine ordentliche Schüppe nachgelegt werden!

„Scratcher“ waren bisweilen umwerfend unterwegs – mit diesem Foto wird endlich klar, welches Chassis im Grand Slam verwendet wird!
Die Schleifer waren noch ganz ok, Folks!☺☺

Und so muss richtig . . .

Fast alle Einsetzer beim Grand Slam beherrschen ihren Job im Schlaf . . . !☺☺

Quali Burner: Pole und P2 für Blau-Weiß – P3 überraschend für „MG“ . . .

In der **dritten Startgruppe** waren in trauter Eintracht vier der o.a. sechs favorisierten Teams versammelt. „ZuSpätBremser“, auf Pole gestartet, verloren gleich auf ihrer Startspur alle Chancen, als der Z4 GT3 auf der Diagonalen abhob und ohne weitere Bremswirkung in der Bande landete. Zwar bliebt der BMW Z4 GT3 unversehrt, die verbogenen Schleifer machten jedoch das weitere Rennen arg unhandlich. Mit vernunftorientierter und schadensbegrenzender Fahrweise bekam man noch 646,88 Runden und P6 hin . . .

Ebenfalls mit Schleifersorgen (dem Grand Slam Problem schlechthin!) waren „B&B“ unterwegs. 637,51 erzielte Runden erbrachten P12 und man hoffte bei den „Gentlemen“ auf den zweiten Umlauf mit frisch renoviertem Ferrari . . .

Und auch die Quali Burner von „MG“ wurden erbarmungslos auf P15 durchgereicht. Die P3 der Quali war ergo ein „One Hit Wonder“ . . .

„Hotslot“ hingegen erzielte gute 653,65 Runden, was einerseits den Rückstand auf „ZuSpät“ schrumpfen ließ und andererseits eine gute P5 ergab . . .

Bleibt noch das Rätsel um den Sieg im ersten Durchgang und die letztendliche Position der „PQ“ aufzulösen: Die „Frührentner“ legten mit JanS am Regler auf den Spuren 2 und 1 furios los – und hatten bei Halbzeit bereits 6 Runden Vorsprung auf den Rest der Startgruppe. Auf der rechten Bahnhälfte ging’s dann „normal“ weiter. Am Ende standen 665,92 Runden auf dem Tacho – also etwa zwei Runden mehr als im Vorjahr.

„Ragtag“ waren dito flott und sicher unterwegs und profilierten sich als „Rentnerjäger“. Mit 665,20 absolvierten Runden verfehlte man die „Frührentner“ nur knapp, konnte aber die 1,33 Runden Abzug wegen technischer Unzulänglichkeiten ganz entspannt wegstecken und sich dennoch im Glanz der P2 sonnen. Denn den „PQ“ fehlten auch dann noch ca. 5 Runden, sodass man auf „Bronze“ endete . . .

Das Schrauben hat sich gelohnt – „Ragtag“ im Training . . .

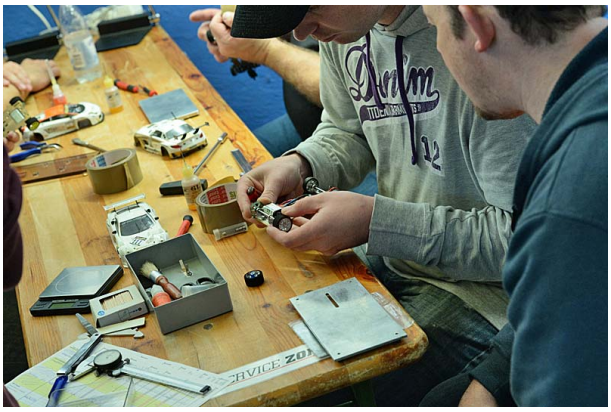
Die **Zusammenfassung** des ersten Wertungslaufes ergibt folgendes Bild: „Frührentner“ waren eine Macht und sicherten Ihre Anwärterschaft auf die Titelverteidigung durch volle 60 Punkte – „durch“ waren sie damit aber noch nicht! Auch „Plastikquäler“ zementierten ihren Anspruch auf einen Platz an der Spitze durch P3. „Hotslot“ verkürzte den

Rückstand auf „ZuSpät“, musste das im zweiten Wertungslauf aber wiederholen, um im Grand Slam 2013 auf’s Treppchen zu gelangen.
Unabhängig davon waren „Ragtag“ beeindruckend schnell und sicher. Und auch „NoGo“ ließen den dritten Grand Slam mit P4 vergessen . . .
Das es im Zwei- bis Dreikampf auch nach 90 Minuten Fahrzeit oft nur um Teilmeter geht, ist quasi Grand Slam Standard – und diese Situation bestimmte das Geschehen zwischen P4 und P16. Lediglich „Curve Scratchers“ wahrten noch ein wenig Abstand, konnten sich aber zumindest herzerfrischend mit dem aktiven Dummy balgen . . .

Balgten sich . . .

Servicepause

Die 15 minütige Wartungspause begann für etliche Teams mit dem Schwur, dass beim nächsten Mal (also im abgedunkelten Raum) alles besser werde.
Darüber hinaus war Schleiferwechsel, bei sparsamen Naturen das Umdrehen Derselben, quasi allenthalben Pflichtprogramm. Den Vogel schossen dabei „Sleepyheads“ ab, die bei diesem nominellen Routinejob die gesamte Lichtelektrik himmelten!☺ Aber auch dieses Malheur konnte mit Hilfe des DoSlot Chefmechanikers behoben werden . . .
Hinsichtlich anderer Maßnahmen fielen die Bewertung höchst unterschiedlich aus:
„*Ich mach‘ nix!*“ lautete das „Ragtag“ Statement – warum auch!?
„*Ich weiß nix* (zu verbessern)!“ meinte der „PQ“-Chef.
„*Ich bau jetzt vorne ein bisschen Gewicht drauf, damit mein ‚Co‘ Ruhe gibt. Ist aber nur ‘n Placebo!*“ So wurde in einem Corvette Fahrer ein neuer Spitzname geboren!☺



Servicepause: 15 Minuten dürfen jeweils drei Teams werkeln – „Slotdriver“ wechselten z.B. zügig die Kugellager an der Hinterachse . . .

2. Wertungslauf

Die mittlerweile übliche Fahrzeitverkürzung auf 6*12 Minuten netto für den Wertungslauf im abgedunkelten Raum wurde auch im ScaRaDo praktiziert. Denn erstmalig musste für den letzten Teil der Servicepause die Bahn ruhen . . .
Die Startaufstellung brachte etliche „Umzüge“ quer durch alle Gruppen gegenüber dem ersten Umlaufs mit sich:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K1 BMW Z4 VLN	21,61
2.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	21,48
3.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	21,33
4.	Long Tall Men	K3 Ferrari 430 GT2	21,14
5.	NoGo	K3 Ferrari 430 GT2	21,01
6.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	21,00
7.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	20,99
8.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	20,96
9.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	20,85
10.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	20,83
11.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	20,75
12.	HeideHenker	K3 Gallardo GT3	20,75
13.	MMR-Racing	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	20,69
14.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	20,55
15.	Curve Scratchers	K6 Corvette C6 ZR-1 GT2	20,11
16.	ZuSpätBremser II	K5 McLaren MP4-12C GT3	20,06
17.	MG-Projekt	K5 Mercedes SLS GT3	15,20

Start frei zum achten und letzten Wertungslauf des Jahres – die erste Gruppe . . .

Die **erste Startgruppe** sah „MMR“ an der Spitze – die Corvette bzw. das Team war nicht wiederzuerkennen. 521,35 erzielte Runden waren nicht nur der Gruppensieg, sondern eine ganz knapp heraus gefahrener P5 in der Endabrechnung. Den Titel „Könige der Nacht“ verfehlte man nur knapp. Chapeau!!

„Ruhrpötter“ hielten lange Zeit dagegen. Letztlich fehlten der Audi Crew gut 1,5 Runden, was den Unterschied zwischen P5 und P8 ausmachte. Es wurde also gewohnt eng im Mittelfeld!

„ZuSpät II“ vermochten nicht, dieses Tempo mitzugehen und mussten sich mit 515,37 Runden zufrieden geben. Damit war dann nur P11 drin, was aber bei der ursprünglichen Zielsetzung „nicht Letzte werden“ völlig ok war . . .

„Curve Scratcher“ ließen dieses Mal nicht nur den aktiven Dummy, sondern auch „MG“ hinter sich. Da nachfolgend noch etliche Folks in gravierende technische Probleme stürzten, war P14 für „Curve“ und P16 für „MG“ das letztliche Resultat . . .

„MMR“ hauten mit der neuen Vette in der Nacht kräftig Runden ‘raus . . .

Die **zweite Startgruppe** wurde durch Pleiten, Pech und Pannen dominiert. „B&B“ wurden erst durch Probleme mit der Beleuchtungsanlage zu einem Reparaturstop gezwungen und gegen Ende des Rennens ging der Audi R8 des Teams nicht mehr so recht nach vorn. Damit war man zwangläufig am Ende des Feldes angesiedelt . . .

Ein Wort zur Beleuchtungsanlage im Grand Slam: Bei mittlerweile insgesamt gut 500 absolvierten Rennstunden in den zwei Saisons des Grand Slam traten genau drei Mal Probleme auf. Zwei Mal waren die Probleme auf extrem stramm geführte Kabelverbindungen zurück zu führen, die nach Einschlägen einfach abrissen (die Bodys verformen sich halt bei einem Crash erheblich!). Und ein Mal war eine unzureichende Verlötung am Karosseriehalter die Fehlerursache. Die eigentliche Lichtanlage (also Lichtbaustein, Stromführung und SMDs) hat vom Reißbrett bis zum Ende des 16. Wertungslaufes noch nie Probleme verursacht!

Auch „HeideHenker“ wurden das Pech an den Hacken im zweiten Umlauf nicht los. Beim Teamchef spielte der Regler verrückt, ein Wechsel brachte ihn aus dem Tritt und erst ein weitere Wechsel versöhnte dann noch ein wenig mit dem vermasselten Wochenende (P15 am Ende) . . .

Davor ging’s vergleichweise problemlos für vier Teams über die 72 Minuten Dortmund im Dunkel ab. Wirklich enge Fights blieben aus. „Powerslider“ gingen als Vierte durch’s Ziel (517,65 Runden, P10). Davor rangierten „ZuSpät“ (521,11 Runden, P6) und davor „PQ“ (523,12 Runden, P4) . . .

Letztere nahmen zwischendrin den 911er kurz von der Bahn, um die Leitkielauflage zu verändern, da diese in der Servicepause vorgenommen Umbaumaßnahme keine Verbesserung erbrachte. Die dadurch verlorenen 1,5 Runden sollten am Ende aber nicht wehtun!

Wie entfesselt waren hingegen „Slotdriver“ unterwegs – man brachte traumhafte Rundenzeiten zustande, packte 525,53 Runden und

war damit vor dem finalen Lauf führend (hochgerechnet auf 15 Minuten wären dies übrigens 657 Runden!).

„Slotdriver“ überholten mit dem LFA nicht nur den großen und den kleinen Benz!☺

Derweil denkt Patrick drüber nach, warum der Basti denn *„so langsam unterwegs“* ist!☺

Die **dritte Startgruppe** wies wiederum etliche technische Zipperlein auf, welche das Rennen aber nicht so nachdrücklich beeinflusste wie in der mittleren Gruppe . . .
„Sleepyheads“ kämpften mit sich und mit zwangsläufig verbogenen Schleifern. Die Begründung, dass die ein oder andere Ecke doch *„gestern noch voll“* gegangen sei, musste als Begründung herhalten. 510,38 „gestandene“ Runden ergaben letztendlich P13 . . .
„Long Tall“ vermochte sich nicht wirklich signifikant von „Sleepyheads“ abzusetzen und kam somit nur gut eine Runde weiter (folgerichtig P12) . . .
„NoGo“ hingegen knüpften nicht ganz an die starke Leistung im ersten Durchgang an. Eine etwas uneinsichtig absolvierte Spur 6 kostete viel Boden – speziell, wenn man den Blick nach vorn richtete: Zwischen P5 und „NoGo“ auf P9 lagen keine drei Runden!
Für „Hotslot“ ging’s um’s Treppchen im Grand Slam 2013. Man musste vor „ZuSpät“ durch’s Ziel fahren, um aus eigener Kraft eine Chance darauf zu wahren. Ergo stellte man die Spurbelegung für die Fahrer um. Es reichte zu 520,87 Runden und P7 – „ZuSpät“ wurden um kümmerliche 24 Teilmeter verfehlt. Ein wirklich tolles Fernduell – mit dem besseren Ende für „ZuSpät“ . . .

„NoGo“ hatte einen Lauf im ersten Durchgang – im abgedunkelten Raum fiel man etwas zurück!

Blieb die Frage, ob „Ragtag“ dieses Mal würde die „Frührentner“ bezwingen können!? Zumal nun die erzielten Runden ohne Abzug gewertet werden würden. Wir halten fest – sie konnten nicht! Einerseits, weil „Frührentner“ nochmals zulegten – speziell die Spuren 4 bis 6 wurden noch flotter absolviert. 536,94 absolvierte Runden entsprechen hochgerechnet gut 671 Runden auf 15 Minuten Fahrzeit – man hatte sich also nachvollziehbar deutlich gesteigert. Und das, obwohl das Grip Level in der Nacht keinesfalls gestiegen war . . .
Kommen wir zum „andererseits“. Zu Beginn des Rennens sah es so aus, als ob „Ragtag“ erneut zweite Kraft sein würde. „Frührentner“ zogen davon, aber die teaminternen Hochrechnungen wiesen aus, dass man genug Luft auf „Slotdriver“ als bisher Führende haben würde. Dann fand man zu alter „Stärke“ zurück und wollte mit einem nicht mehr so gut laufenden Gallardo die Rundenzeiten erzwingen. Dass das nur selten funktioniert, hätte „Ragtag“ ei-

gentlich spätestens seit dem Grand Slam in Schwerte geläufig sein müssen. Man ließ auf den Schlusspuren 6 und 4 viel Zeit durch unnötige Abflüge liegen und fand sich am Ende mit 523,36 Runden auf P3 wieder. Das war immer noch top – aber P2 wäre „topper“ (und vor allem drin) gewesen!☺

Die „Frührentner“ nahmen den „Plastikquäler“ Chef nicht nur am Rande der Strecke „in die Mitte“ . . . !☺☺

In der **Zusammenfassung** bleibt festzuhalten, dass „Frührentner“ einen überlegenen Kantersieg einfuhren – fast 11,5 Runden fehlten „Slotdriver“ auf P2 auf ihren Bestwert. „Ragtag“ auf P3 konnten insgesamt mit dem Grand Slam in Dortmund zufrieden sein, sollten aber dennoch einmal gründlich die Renntaktik überdenken!☺
Die Reihenfolge dahinter („PQ“ vor „MMR“ vor „ZuSpät“ vor „Hotslot“) regelte einfach nachvollziehbar sämtliche noch offenen Fragen in Sachen Meisterschaft! „MMR“ holte mit gigantischer Punktausbeute (in diesem Lauf) verdient die Amateurwertung und im Gesamt spiegelt der Zieleinlauf auch die Reihenfolge in der Jahreswertung hinter den Champs von „Frührentner“ wider . . .
Dahinter beeinflussten Bastelpause etliche Ergebnisse. Insbesondere die Schleifer sollte man im Grand Slam wohl besser gänzlich abschaffen!?☺☺

Ziellinie

Die technische Nachkontrolle blieb ohne Befund, sodass bereits kurz nach 23 Uhr zur Siegerverehrung geschritten werden konnte!! Hier wurde viel gelacht, da der Autor ordentlich groggy etliche Verhaspler einbaute und sich die Teilnehmer gleichfalls nicht lumpen ließen!☺☺

Das Foto belegt eindeutig, dass die Siegerverehrung mindestens so spannend und aufregend wie das Rennen war . . . !☺☺

Im Sachen **Tippspiel** freuten sich „Curve Scratcher“ und „Scuderia Hotslot“, die teilweise die erzielten Rundenwerte bis auf eine halbe Runde korrekt vorher gesagt hatten . . .
Zum Sieg reichte es aber nicht, denn darauf hatte im ScaRaDo eindeutig „PQ Frührentner“ das Abo. Deren Schätzung für Quali Rennen und beide Wertungsläufe wich nur um insgesamt 1,03% ab, was den Bestwert des Tages darstellte . . .

Der **Dank** von Teilnehmern und Veranstaltern gebührt den Folks aus dem ScaRaDo, die dem Grand Slam am Freitag und Samstag eine komfortable Heimat geboten haben. In Summe rund 24 Stunden hat man in Dortmund geraackert und Catering wie Zeitnahme souverän gehandhabt. Bedankt dafür!
Ebenso geht ein dickes „Merci vielmals“ an Jan, Kai-Ole, Marco und Sebastian für die Arbeit bei der technischen Abnahme und in der Servicepause – sowie an Dirk und Ingo für den Support an der Zeitnahme. Und natürlich an die zahlreichen Helfer beim Auf- und Abbau sowie beim Bahnputzen!

Teile der „Freitagsschicht“ der Gastgeber . . .

Dietmar, die gute Seele des ScaRaDo . . .

Den Übergang zwischen dem Grand Slam 2013 und 2014 stellt der **4. Januar 2014** dar. Treffpunkt ist erneut das ScaRaDo in Dortmund . . .
Dann ist einerseits die Jahressiegerehrung für die abgeschlossene Saison angesetzt und andererseits finden drumherum die Test- und Einstellfahrten für den ersten Grand Slam im kommenden Jahr statt.
Für die Jahressiegerehrung sind die Teams zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Ferner gibt's eine kleine Tombola . . .

Preview

Aktuell läuft die Phase der Einschreibungen für den Grand Slam 2014. Das Endedatum hierfür lautet **30. November 2013** . . .

Die o.a. Pokale im Maßstab 1:18 werden alle (bis auf einen) im Rahmen der Jahressiegerehrung am 4.1. umverteilt . . . !☺☺

Der erste Grand Slam 2014 findet dann am **14.** und **15 Februar 2014** im ScaRaDo statt!

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

News aus den Serien

Saison 2013/ 2014

. / .

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

Serie	2013 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2014 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④	- / -	-
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -	-
Cup2Night	- / -	-		✓ / ✓	✓
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**	**Ausschr. / Reglement**	**Termin**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○	✓ / ✓	✓
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○	- / -	-
Carrera Panamericana	- / -	✓	○	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	✓ / ✓	✓
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termin**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .	- / -	(✓)
GT-Sprint	- / -	-	läuft . . .	- / ✓	(✓)
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .	- / ✓	(✓)