WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 454 -

30. Juni 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . kaum sind die vielen Feiertage „durch“, stehen schon wieder Schulferien in NRW an. Am Wochenende fuhr die Duessel-Village 250 einmal außerhalb der Stadtgrenzen des Dorfes – und zwar in Moers. Ferner wurde der zweite Classic Formula Day des Jahres in Bergneustadt ausgetragen . . .

Das anstehende erste Ferienwochenende steht traditionell ganz im Zeichen des SLP-Cup Meetings, das zum siebten Mal stattfindet. Wie immer in den letzten Jahren trifft man sich beim SRC 1zu24slot e.V. in Düsseldorf . . .

Die Ausgabe 454 der „WILD WEST WEEKLY“ weist Beiträge vom vorhergehenden Wochenende zum LM’75 Finale auf der Minerva in Neuss sowie zum NASCAR Grand National in Mülheim/Ruhr auf. Ferner wird brandaktuell von der Classic Formula in Bergneustadt berichtet. Und natürlich gibt’s einen Vorbericht zum Meeting im Dorf . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- LM‘75
  5. Lauf am 22. Juni 2014 in Neuss
- NASCAR Grand National
  4. Lauf am 22. Juni 2014 in Mülheim/Ruhr
- Classic Formula Day
  2. Lauf am 28. Juni 2014 in Bergneustadt
- SLPCUP
  am 4./5. Juli 2014 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2014

LM‘75

5. Lauf am 22. Juni 2014 in Neuss

geschrieben von Patric

Mit dem 5. Lauf auf der Minerva in Düsseldorf endete wieder einmal eine Saison der LM’75.

Zwischen vielen Großereignissen wie den 24h Rennen in Le Mans und am Nürburgburgring sowie der Fußball Weltmeisterschaft in Brasilien hatten letztlich insgesamt acht Teilnehmer noch ein Zeitfenster gefunden, um dieser LM’75 Saison einen würdigen Abschluss zu verleihen.

Zum ersten Mal in der Geschichte dieser Rennserie führte uns der Weg also nach Düsseldorf, um die dort beheimatete Rennbahn mit der imposanten Steilkurve zu besuchen.

Bereits am Feiertag zuvor traf sich der harte Kern zum Training. Das Geräusch welches die Fahrzeuge bei der Durchfahrt der Steilkurve machten, weckten zumindest beim Schreiberling Erinnerungen aus seiner Kindheit, als wir noch im Kinderzimmer auf der Plastikschiene durch den Halbkreis gedonnert sind. Es gehört jede Menge Mut dazu, seine Boliden auf der obersten Spur mit Vollgas durch die 180° Wende zu treiben.

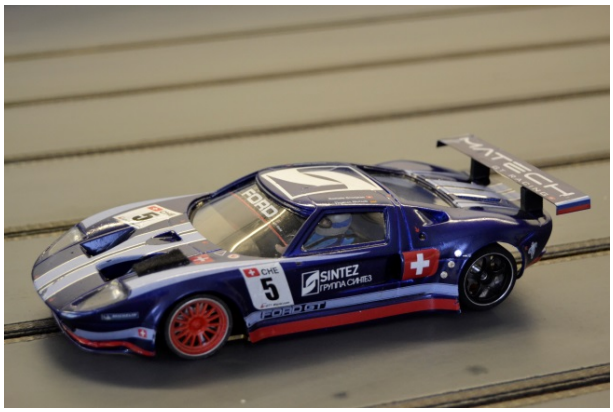
Der „Hausmeister“ Frieder L. öffnete pünktlich um 9:00 Uhr an diesem frühen Sonntagmorgen seine Pforten, um die Ascaris in seine Halle einzulassen. Wie immer verloren die Teilnehmer wenig Zeit, um sich auf die kommenden Rennen vorzubereiten.

Neue Fahrzeuge waren an diesem Tag nicht zu bewundern. Jedoch stellte sich auch der Gastgeber der Hatz auf der 8-spurigen Strecke.

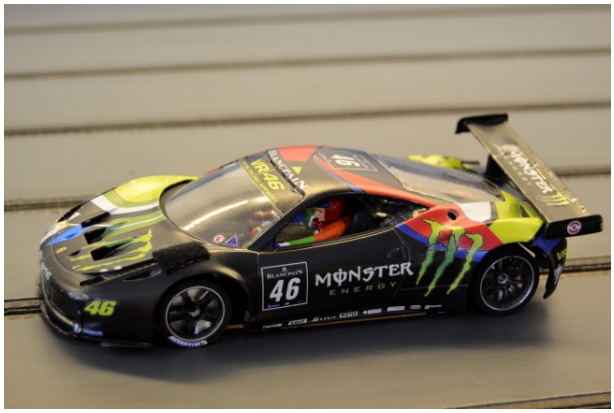
Rennen Klasse 1

Wie in dieser Saison üblich, sollte eine Qualifikation über die Startaufstellung entscheiden. Hierbei konnte Patric W. erstmals die Poleposition erringen. Zwar egalisierte er während der 1-minütigen Phase lediglich die Zeit seines Clubkollegen Olaf L. – der Computer entschied das Rennen jedoch für Patric und setzte ihn auf den begehrten ersten Startplatz. Als Dritter konnte sich der Serienchef Patrick etablieren.

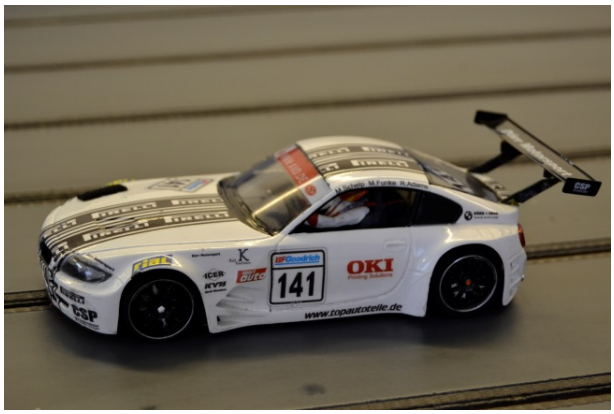
Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl war eine volle Auslastung der Strecke nicht möglich und so wurden die Spuren 2 bis 6 für das Rennen festgelegt. Insgesamt war es ein sehr ruhiges Rennen, obwohl die Überholvorgänge aufgrund der sehr kurzen Rundenzeiten sehr zahlreich waren. Der Kommunikationsbedarf ist bei dieser Strecke sehr hoch, da die Spuren sehr eng beieinander liegen. Insgesamt verhielten sich aber alle Teilnehmer sehr bedacht.



Patric W. startete wieder mit seinem geliebten Ford GT und zeigte von Anfang an, dass er ein Wörtchen in dieser Klasse mitsprechen konnte. Hoch konzentriert und zielbewusst steuerte er seinen Rennwagen auf den 1. Platz.



Sein Namensvetter Patrick F. war mit seinem Ferrari 458 deutlich schneller. Jedoch parkte er seinen Boliden einige Male auf dem stark verschmutzten Randstreifen, so dass er ordentlich mit der Bodenhaftung zu kämpfen hatte. Am Ende erreichte er die kleinste Stufe auf dem Podest.

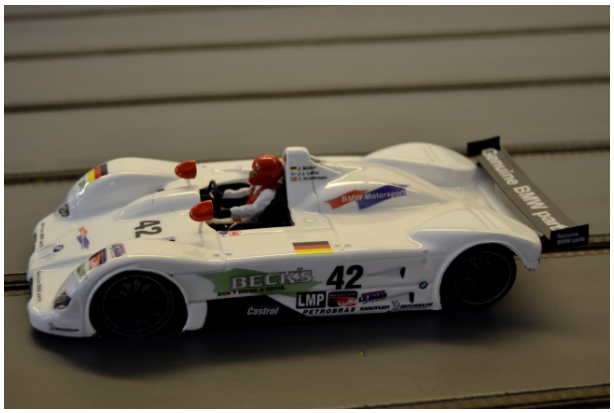


Michael M. steuerte seinen BMW Z4 ähnlich zielbewusst über den Parcours. Er verlor jedoch auf der schwierigen Spur 2 die nötigen Teilmeter und belegte den 2. Platz in diesem Rennen. Der BMW Z4 von Olaf konnte dem Trio nicht folgen und erreichte aufgrund einiger Abflüge ins Kiesbett den 4. Rang.

Der Younger und dritter Fahrer aus der Soester Truppe belegte mit seinem Ferrari 458 den 5. Platz. Lange konnte er seinem Klubkameraden Paroli bieten. Jedoch fehlten ihm am Ende knapp zwei Runden. Heimascari Frieder kämpfte mehr mit seinem Spyker C8 als mit der Strecke und so blieb ihm lediglich der 6. Rang.
Sönke K. mit seinem Audi-TT hatte ordentlich verwachst und stellte sein Fahrzeug knapp hinter Frieder ab. Ihm fehlte deutlich die Performance seines Autos. Der Ferrari 430 von Andreas K. hatte insgesamt keine Chance auf ein besseres Ergebnis. Hier war das fehlende Training vom Donnerstag deutlich zu erkennen und somit blieb ihm, wie so oft in der Saison, leider der letzte Platz.

Das Ergebnis der Klasse 2

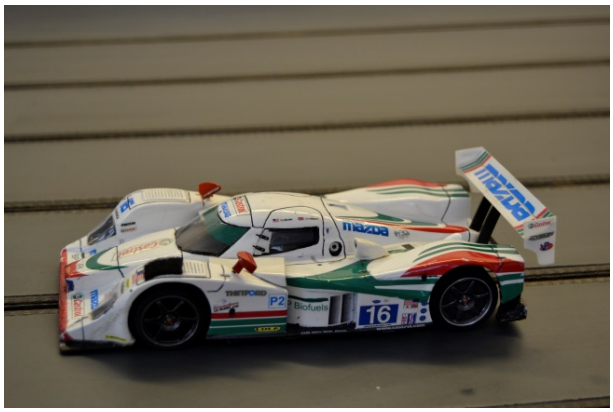
#	Fahrer	Fahrzeug	Rd.
1	Wagner, Patric	Ford GT	400.31
2	Moes, Michael	BMW Z4	398.74
3	Fischer, Patrick	Ferrari 458	398.13
4	Leimbach, Olaf	BMW Z4	391.94
5	Hermanoswki, Benedikt	Ferrari 458	389.88
6	Lenz, Frieder	Spyker C8	376.58
7	Korell, Sönke	Audi TT-R	376.27
8	Kick, Andreas	Ferrari 430	362.96



Mittagspause

Nun war es an der Zeit, erst einmal für das leibliche Wohl zu sorgen. Hierzu wurde der Pizzabäcker um die Ecke bemüht.
Die Pause war geprägt von vielen Gesprächen über die schon benannten sportlichen Großereignisse. Besonders die 24 Stunden Rennen lagen im Fokus. Grund hierfür ist sicherlich die Rennserie LM'75, da es schon toll ist, die selbst aufgebauten Fahrzeuge im Maßstab 1:24 auch in der Realität zu bewundern.

Rennen Klasse 2



Das Rennen in der Klasse 2 stand unter deutlich anderen Vorzeichen, denn die LMP Fahrzeuge zeigten im Training schon deutliche Vorteile gegenüber dem Gruppe C Boliden von Patric. So zeigte der Serienchef dann auch schon in der Qualifikation, wie hoch die Trauben in dieser Klasse hängen können. Übertroffen wurde er nur vom Soester Olaf. auf seinem BMW V12. Aber auch Michael M. mit seiner Mazda Lola zeigte sehr starke Leistungen während der Qualifikation.

Zum Rennen wurde die Spannung also wieder auf 12V gedreht und auf der kurzen und sehr schnellen Rennstrecke kam es dann zum finalen Showdown in dieser Saison. Sehr früh zeigte Olaf dann auch, dass der Sieg in dieser Klasse nur an ihn gehen konnte. Schnell und sicher bewegte er seinen BMW V12 über die Strecke und gewann das Rennen souverän vor seinen Konkurrenten.
Mit 12 Runden Rückstand erreichte Michael M. mit seiner Mazda Lola das Ziel. Das soll das erreichte Ergebnis von ihm nicht schmälern, denn auch er hat ein tolles Rennen und fast fehlerloses Rennen gezeigt.
Patrick F. belegte mit einer halben Runde Abstand Rang 3. Dieses Ergebnis sollte eine gewisse Auswirkung auf die Gesamtwertung haben.
Rang 4 belegte der Younger aus Soest Benedikt H. Sein BMW V12 kämpfte lange mit dem Sauber C11 von Patric und konnte sich schließlich mit zwei Runden Abstand vor ihm absetzen. So deutlich war der Unterschied zu den LMP Fahrzeugen also doch nicht. Das einzige Gruppe C Fahrzeug im Feld konnte somit einen 5. Rang erreichen. Vielen Dank an dieser Stelle für die geliehenen Pneus vom „Serienvatti“. Diese ermöglichten dem Sauerländer ein Rennen mit Spaßfaktor.

Einen schlechten Sonntag erwischte wohl Sönke mit seinem FLM. Der sonst so starke Fahrer bekam seinen Boliden überhaupt nicht in den Griff und belegte einen eher enttäuschenden 6. Rang. Andreas K. machte es in diesem Rennen ein wenig besser und stellte seine Aston Lola auf dem 7. Platz ab. Heimfahrer Frieder L. ließ es recht locker angehen und ließ seine Konkurrenten in Ruhe ihre Runden drehen. Er war hauptsächlich damit beschäftigt die Überrundungen fehlerfrei zu absolvieren.

Das Ergebnis in der Klasse 2

#	Fahrer	Fahrzeug	Rd.
1	Leimbach, Olaf	BMW V12	438.17
2	Moes, Michael	Mazda Lola	426.56
3	Fischer, Patrick	Toyota-Lola	426.07
4	Hermanoswki, Benedikt	BMW V12	416.25
5	Wagner, Patric	Sauber C11	414.11
6	Korell, Sönke	FLM	395.54
7	Kick, Andreas	Aston-Lola	393.08
8	Lenz, Frieder	Toyota GT One	390.07

Fazit des Renntages

Olaf erreichte aufgrund der hervorragenden Leistung in der Klasse 2 den Gesamtsieg. Michael profitiert von zwei guten Ergebnissen aus beiden Klassen und erreicht einen verdienten 2. Rang. Patrick F. kämpft mit zu vielen Ausrutschern und packte dennoch aufgrund der sehr guten Performance seiner Fahrzeuge einen dritten Rang. Patric W. profitiert von dem Sieg in der Klasse 1 und belegt einen guten 4. Rang. Hinter ihm reiht sich Benedikt auf Platz 5 ein. Sönke rettet irgendwie Platz 6 und die erreichten Punkte sollten ihn vor einem größeren Absturz in der Gesamtwertung bewahren. Heimfahrer Frieder L. sichert sich den vorletzten Platz vor Andreas K..

Patrick F. als Serienleiter dankte allen Teilnehmern für die vergangene Saison und ehrte die einzelnen Anwesenden mit entsprechenden Urkunden und Sachpreisen. Für den Schreiberling hatte er eine Karosserie vorbereitet. Jeder Teilnehmer wurde in Form einer Lotterie ebenfalls mit Karossen bedacht.

Gesamtergebnis

#	Fahrer	Runden	Punkte
1	Leimbach, Olaf	830.11	100
2	Moes, Michael	825.31	94
3	Fischer, Patrick	824.21	88
4	Wagner, Patric	814.42	86
5	Hermanoswki, Benedikt	806.13	84
6	Korell, Sönke	771.81	82
7	Lenz, Frieder	766.65	80
8	Kick, Andreas	756.04	78

Stand nach dem letzten Rennen

Das Ergebnis vom Renntag hatte deutliche Auswirkungen auf den Gesamtstand. Aufgrund des 3. Ranges von Patrick F. verliert er gegen seine, am heutigen Tage abwesende Gattin. Beide erreichten zwei Siege und jeweils einen zweiten Platz. Andrea erreichte jedoch beim vierten Ergebnis eine bessere Platzierung und kann somit den Gesamtsieg in der Saison 2014 feiern. Herzlichen Glückwunsch!!!

Der Kampf um den dritten Platz hat sich auch

erst am letzten Renntag entschieden. Durch die guten gebnisse in Soest und Düsseldorf konnte Michael M. noch Sönke K. verdrängen und einen guten 3. Platz feiern.

Für Olaf L. hat es nicht ganz gereicht für das Podest. Auch er verdrängt aufgrund der guten Ergebnisse aus den beiden letzten Läufen noch Sönke und erreicht Gesamtrang 4. Dieser wiederum rettet den 5. Platz mit 2 (!) Punkten Vorsprung vor dem Sauerländer Patric W.. Für ihn war es die beste Platzierung in dieser Rennserie.
Der zum zweiten Rennen erstmals in Erscheinung getretene Benedikt H. aus Soest erreicht in seiner ersten überregionalen Saison den siebten Platz.

Ausblick und Informationen

Für die nächste Saison reagiert der Serienleiter Patrick F. auf die geringe Resonanz und möchte bis zu einem auf der Homepage veröffentlichen Zeitpunkt wissen, welche Fahrer nächstes Jahr definitiv dabei sein werden. Aufgrund dieser Zusagen entscheidet er dann, wie es mit der LM'75 weitergeht.
Alle wichtigen Informationen sind unter www.lm75.de zu finden.
Für Fragen steht die E-Mail info@lm75.de zur Verfügung.

Von meiner Seite nun alles Gute für die weiteren Rennveranstaltungen und viel Erfolg mit der WWW. Bis nächstes Jahr!

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien West / LM'75

Der Gesamtstand in Zahlen

#	Fahrer	SRBK	Ddorf	SRBK	Soest	Neuss	Gesamt	./.	Endstand
1	Fischer, Andrea	94	94	100	100	0	**388**	0	**388**
2	Fischer, Patrick	100	100	94	84	88	**466**	84	**382**
3	Moes, Michael	78	80	84	94	94	**430**	78	**352**
4	Leimbach, Olaf	80	78	78	88	100	**424**	78	**346**
5	Korell, Sönke	88	84	88	80	82	**422**	80	**342**
6	Wagner, Patric	84	88	80	82	86	**420**	80	**340**
7	Hackmann, Michael	76	76	82	76	0	**310**	0	**310**
8	Hermanowski, Benedikt	0	72	76	78	84	**310**	0	**310**
9	Kick, Andreas	74	74	72	74	78	**372**	72	**300**
10	Zimmermann, Stefan	82	82	0	0	0	**164**	0	**164**
11	Leben, Andreas	0	0	74	72	0	**146**	0	**146**

NASCAR Grand National

4. Lauf am 22. Juni 2014 in Mülheim/Ruhr

geschrieben von Ralf Postulka und Manfred Stork

Am vorletzten Wochenende traf sich fast der gesamte NASCAR-Tross an beiden Tagen, Samstag und Sonntag. Aber nur Sonntag sollte gerannt werden. Ein Rennen, bei dem der Platz eines der Sieganwärter, wie auch schon bei den anderen diesjährigen Läufen, leer blieb. Der Spitzenfahrer Rolf Krause war in diesem Jahr gezwungen, ein anderes Rennen aufzunehmen; ein Rennen, welches er nicht mit einem seiner top aufgebauten Renner bestreiten konnte und das er zu unser aller Bestürzung letztendlich am Pfingstsonntag verlor. Das Rennen gegen den Krebs.

Rolf Krause 1955 bis 2014

Am Samstag, dem eigentlich angesetzten Grand National Termin, wurde nicht gerannt. Demütig, trauernd, folgten wir langsamen Schrittes Rolf. Ein allerletztes Mal führte er einen Pulk von NASCARo, Freunden und Verwandten an. Auf dem langen, beschwerlichen Weg über den Duisburger Friedhof zu seiner letzten Ruhestätte. Wie beliebt er war und dass er eigentlich nur Freunde haben konnte, zeigte die nicht enden wollende Schlange auf diesem Weg.

Anschließend traf man sich da, wo Rolf zuhause war: An der Moerser Bahn seines Clubs. Dort, wo er im letzten Jahr jede freie Minute damit verbrachte, die neue Holzbahn mit seinen Clubkollegen aufzubauen und das Gras sähte, Teiche anlegte und Bäume in den Himmel wachsen ließ.

...sein letztes schnelles Spielzeug: '69 Mercury Cylone

Vielleicht sitzt er jetzt wirklich dort oben und fachsimpelt mit Steve McQueen, Paul Newman und Jo Siffert...
Möglicherweise treffen wir uns irgendwann dort wieder, bis dahin werden wir Dich vermissen.
RiP Rolf

4. Grand National

Das durch diesen bitteren Umstand auf Sonntag verlegte Grand-National Rennen wurde dann nach einer Schweigeminute für Rolf pünktlich um 12:30 Uhr gestartet.

Im Vorfeld war am Freitag das übliche Training abgehalten worden, nachdem die Bahn gründlich gereinigt worden war. Langeweile kam nicht auf, ständig waren die Spuren belegt.

Die Moerser Holzbahn: hier hat Rolf sich wochenlang als Landschaftsarchitekt und -gärtner betätigt

1. Heat

Die **erste Gruppe** war bei einer Gesamtstarterzahl von 25 eine 7er-Gruppe. Eine wilde Truppe, zusammengewürfelt aus den Tabellenschwächsten, Neulingen, Seltenfahrern und Mülheimern. Insgesamt sollten fünf Mülheimer am Start sein, alle in dieser Gruppe. Also weit weniger als das momentane NASCAR-Engagement der Truppe und das letzte WWW-Orakel erwarten ließ. Holger Schuth, Andreas Buldt, Rüdiger Büker, Marcus Freymann und Michael Lewandowski waren die fünf Mülheimer. Ralf Postulka und Nodin Mekonen vervollständigten die Gruppe.

Nodin wagte den Sprung ins kalte Wasser. Es war seine erste Begegnung mit einer (sorry) "Carrera"-Bahn!! Ihm gefallen die amerikanischen Autos und bei seinem Freund Grischa erfuhr er, dass man mit den Modellen solche Rennen fahren kann. Er absolvierte seine Jungfernfahrt mit Bravour, hielt sich aus allen Scharmützeln heraus und flog durch seinen umsichtigen Fahrstil kaum ab. Gar nicht so einfach, denn um ihn herum ging die Post ab. Ein spannender Kampf entwickelte sich zwischen allen am Start befindlichen Mülheimern und Ralf Postulka, der auch mal wieder am Start war. Ständig wechselten die Positionen. Schließlich siegte Holger knapp vor Rüdiger, in kurzen Zehntel-Abständen folgten Ralf Postulka, Andreas Buldt und Marcus Freymann, während Michael etwas zurückfiel. Sein Ford Fairlane, den im Original Jim Clark pilotierte, war mit 164 Gramm nicht der Leichteste. Da konnte Nodin sich immer nur ducken und staunen, wie schnell man fahren kann.☺

1. Startgruppe, #11 und #22 umgeben von Mülheimern

man dachte an Rolf...

In der **zweiten Gruppe** ging's dann im Vergleich recht gesittet zu. Manfred Walter und Andreas Trebsdorf dominierten, mit Abstand folgte Markus Michel. Noch weiter zurück Grischa VOR Pia und Bernd Johannes, der es mit den 171 Gramm seines Galaxie nicht leicht hatte.

Des einen Leid, des andern Freud

Bernd Johannes noch vor Markus Michel

66er Ford Galaxie von Andreas Trebsdorf

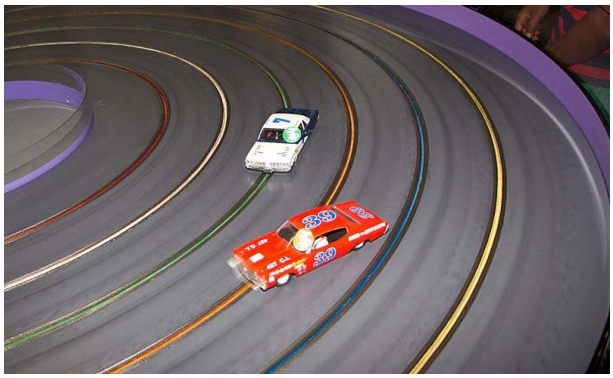
Werkzeugkasten moderner Nascar-Driver (NASAR ist keine Männerdomäne mehr)

Die **3. Gruppe** machte deutliche Anstrengungen, in die schnellste Gruppe zu gelangen. Das sollte Katja und Karsten gelingen, die eine halbe Runde trennten. Mit Abstand dahinter Hans Bickenbach, der seinerseits Stefan Kucharzewski und Heiko Pöthen hinter sich lassen konnte. Katja erreichte mit 148,92 Runden nicht ganz die 150 Runden, die in Mülheim als Schallmauer für die NASCAR Boliden bekannt ist.

3. Startgruppe am Start, #34 Katja, #5 Dirk

3. Startgruppe unter der Startampel

Heiko, Stefan, Hans, Karsten, Dirk, Katja



Hans flüchtet vor Karsten

Uwe wollte dann in der **vierten Gruppe** die Kastanien aus dem Feuer holen, führte von Anfang an, schaffte es mit 149,02 aber auch nicht ganz: Platz 2. Der Einzige, der es schaffte, nachdem er Uwe überholt hatte, war Patrick: Sieg mit 151,34 Runden. Hinter Uwe auf P 3 und nach beinhartem Kampf mit Poldi lief der Serien-Chef mit 148,56 R ein, Volker und Lisa folgten mit Abstand.

Die Spitzengruppe des ersten Heats

Uwe nach dem Start in Führung vor Patrick und Poldi, gefolgt von Manni, Lisa und Volker

noch ist Uwe (#121) knapp vor Patrick und Lisa

Ergebnis 1. Heat

1.	Patrick Meister	151,34	Runden
2.	Uwe Schulz	149,02	"
3.	Katja Overbeck	148,92	"
4.	Manfred Stork	148,56	"
5.	Andreas Lippold	148,49	"
6.	Karsten Hendrix	148,39	"
7.	Volker Nühlen	147,31	"
8.	Lisa Lipka	145,94	"

2. Heat

Das Gripniveau der 48m langen Strecke nimmt zum zweiten Lauf hin offenbar dermaßen ab, dass Goodyear & Co. ihre fähigsten Leute losgeschickt haben, um der Sache auf den Grund zu gehen. Fündig wurde man hinter der Küche, in der Meisterkoch Andreas alles Erdenkliche veranstaltet, um das Gripniveau der Teilnehmer (nicht deren Autos) zu erhöhen! Aber nicht etwa Fettspritzer seiner Delikatessen sollen den Weg auf die Strecke gefunden haben; nein das dahinter geöffnete Fenster war Schuld und die dort herumlaufenden Teilnehmer transportieren den Anti-Grip zur Strecke. Um dem entgegenzuwirken, lässt es sich NASCAR Chef Manni nicht nehmen, bei jedem einzelnen Auto vor dem Start nach drei Einführungsrunden nochmals die Räder abzurollen!!! Diese Maßnahme hat sich bewährt und hilft dabei, den gleichen Grip für alle zu behalten!

Der Abroller des Tages

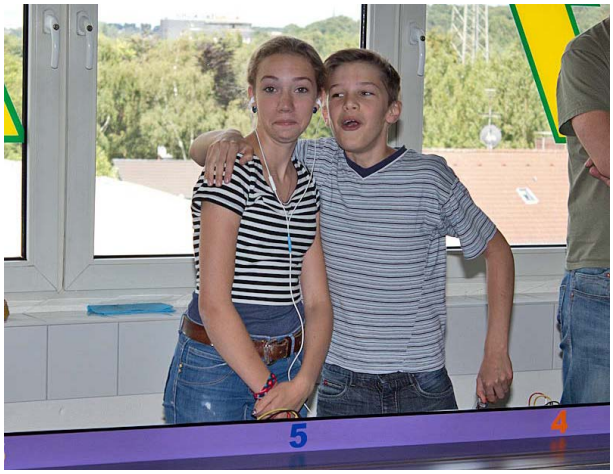
Offenbar so gleich, dass die Kampfgruppe 1 des ersten Heats, Mülheim und Co., mittlerweile zu **Gruppe 2** avanciert, noch enger aneinander klebten. Bis zur letzten Spur und dem Zieleinlauf war praktisch alles für jeden offen. Zeitweise fuhren die einzelnen Kampfhähne zu dritt nebeneinander, ohne abzufliegen!

Parc Fermé

In der davor gestarteten **Gruppe eins** ist noch erwähnenswert, dass Grischa wieder vor seiner Schwester ins Ziel kam und Nodin drei Runden mehr zurücklegte als im ersten Lauf.

1. Gruppe, 2. Heat

die Fahrer dazu: Pia, Grischa, Markus, Andreas, Manfred, Nodin

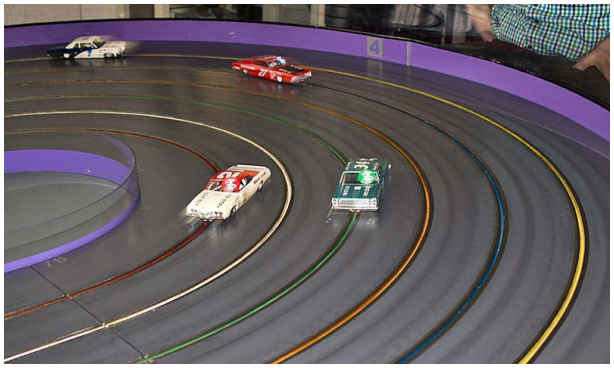


Was soll ich machen, er ist diesmal schneller...

In der **Spitzengruppe** sah man mit Katja und Karsten nun zwei Gesichter, die in der Gruppe neu sind. Und dass Katja nicht nur mit-, sondern vorne fahren wollte, zeigte sie ziemlich deutlich, indem sie sich lange auf Platz zwei festsetzte. Irgendwann musste sie aber Manfred vorbeilassen, der seinerseits mit einem nicht lockerlassenden Karsten zu kämpfen hatte. Karsten kam allerdings nicht an Katja heran, hielt aber Uwe mit einer halben Runde auf Distanz. Poldi kämpfte mehr mit lockeren Schleifern als mit der Strecke und büßte dadurch rund zweieinhalb Runden auf Uwe ein. Der war Letzter dieser Gruppe und erreichte am Ende nur P8 in diesem Heat. Radio Fahrerlager munkelt, Katja's persönlicher Reifentechniker stehe nach diesem Ergebnis in Zukunft nicht mehr zur Verfügung...
Ach ja, einen Sieger gibt's auch in diesem Heat: Patrick...

Start zum großen Finale

Großes Abräumen beim Finale


Patrick vor Katja, Poldi, Karsten

Männerwirtschaft auf der Strecke, Karsten ärgert Manni

Ergebnis 2. Heat

1.	Patrick Meister	148,15	Runden
2.	Manfred Stork	147,09	"
3.	Katja Overbeck	146,56	"
4.	Karsten Hendrix	145,94	"
5.	Uwe Schulz	145,49	"
6.	Volker Nühlen	144,46	"
7.	Lisa Lipka	143,80	"
8.	Andreas Lippold	142,96	"

Fazit

Die Mülheimer Holzbahn ist für die NASCAR Boliden eine Herausforderung, denn sie hat schnelle Passagen mit richtigem Top-Speed, aber auch enge winklige Passagen, durchaus aber flüssig zu fahren und macht einfach viel Spaß, man merkt es den Teilnehmern an. Es war ein Super-Renntag, immer wieder herrlich anzuschauen, wie sich die Kampfgruppen bilden und um die Positionen gefightet wird, einfach klasse!

Katja freut sich über ihren dritten Platz

Patrick auf dem Weg zur nächsten Meisterschaft; Gesamtsieg in Mülheim

Ein Dank an die Mülheimer für die gelungene Veranstaltung, die trotz der Begleitumstände durch deren Flexibilität bei der Terminänderung möglich wurde.
Dank auch an ihren Küchenchef Andreas, der für das optimale Leistungsgewicht der Fahrer/-innen sorgte.
Natürlich auch ein Dank an alle Teilnehmer, die trotz Terminverschiebung den Weg fanden und für eine faire, gelungene Veranstaltung sorgten.

Ohne ihn wären noch mehr auf der Strecke geblieben: Chef de Cuisine Andreas

Männerwirtschaft – "Felix" Hendricks und "Oskar" Stork bei der Hausarbeit

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

Classic Formula Day

2. Lauf am 28. Juni 2014 in Bergneustadt

geschrieben von Taffy

Der 2. Classic Formula Day...

…diesen Jahres ist dem Andenken an Carsten F. gewidmet, den wir alle als "Grobi" kannten. Wie es zu diesem Spitznamen kam, weiß der Verfasser nicht, aber dass die Classic-Formula-Gemeinde mit Carsten, der in der vergangenen Woche nach kurzem, aber heftigem Kampf einer heimtückischen Erkrankung erlag, einen liebenswerten und sympathischen Hobbykollegen verliert, das wird wohl jeder, der ihn kannte, unterschreiben. Er machte nie viel Worte und er machte schon gar kein Aufhebens von sich selbst, aber wer ihn um Rat und Hilfe fragte, der konnte sicher sein, bei ihm ein offenes Ohr zu finden. Carsten gehörte zu den guten Geistern des Bergneustädter Renncenters und hatte im vergangenen Jahr in Bergneustadt den Lauf der Formula 65 gewonnen. Wir werden ihn vermissen!

Hierum ging es beim 2.CFD 2014

Solche unerwarteten Ereignisse lassen einen in Gedanken innehalten und doch: Wir waren zum Rennen fahren hierher gekommen und mit den Worten von Frank F., Carstens bestem Freund, dass Carsten nicht gewollt hätte, dass wir Trübsal blasen, entspannte sich die Stimmung und die zehn Fahrer, die sich heute die schnelle Holzbahn von Marion und Ralf „geben" wollten, machten sich ans Training und die Abstimmung der Cars.

Kompakt . . .

- **Gedenken an Carsten F.**
- **10 Starter waren in je zwei Klassen am Regler**
- **Frank F gewinnt alles!**

Selbstverständlich war wie immer hierfür genügend Zeit vorgesehen, die überschaubare Teilnehmerzahl ermöglichte diesmal auch einen etwas lässigeren Umgang mit den Zeitvorgaben, so dass neben der Schrauberei in Ralf Langes „Slotracing-Museum" auch noch genügend Möglichkeit zum Teilekauf im von Marion Nehls betreuten Shop bestand.

Schrauben im „Museum", ...

.....sowie Testen und Training

Nachdem alle ihre Cars ausführlichen Test unterzogen hatten, ging es mit etwas Verspätung in die technische Abnahme, bei der, wie man sieht, die Stimmung schon wieder deutlich aufgehellt war. Man könnte auch sagen: es ging hoch her...

Technische Abnahme...auch ein Sport!!

Es wurden diesmal besonders in der Klasse Formula 65 einige neue Fahrzeuge an den Start gebracht, merkwürdigerweise alle weiß: Frieder L hatte als „Japaner-Fan“ wieder mal einen Honda aufgebaut, diesmal einen sehr frühen Typ, den RA271. Oli B., der sich zuletzt mit einem Lotus 18 vor allem Concours-mäßig ausgetobt hatte, legte bei seinem neuesten Car neben der schönen Optik wieder vermehrt Wert auf eine gute Performance und stellte ein Lotus 29 Indycar auf die Beine.

Dreimal weiß!!

Diesem Thema näherte sich Jürgen P. auf ganz andere Art und Weise: Er motorisierte ein historisches Spielzeugauto, das ein Lotus-Indycar entfernt zum Vorbild nahm. Eine ganz reglementkonforme Umsetzung war ihm dabei nicht möglich, da hierbei die Karosse hätte aufgetrennt werden müssen. Da der extrem kurze Radstand des Cars jedoch ohnehin keine high-end-performance zuließ, drückten die Veranstalter ein Auge zu.

Und nochmal weiß: high end Detaillierung!!

Dass ein hoher Detaillierungsgrad nicht dazu führen muss, dass ein Slotcar langsam ist, diesen Beweis hat Thomas M. schon mehrfach geführt und zeigte das auch diesmal wieder. Zwar hatte er kein neues Material am Start, aber die von ihm gemeldeten Cars sind immer eine Augenweide in der Detaillierung.

Frank F´s Meisterwerk

Aber auch in der Formula 70 war neues Material am Start: Frank F hatte einen veritablen Indy-Eagle auf die Beine gestellt, für den er auch gleich den Preis „Best of Show“ bekam!

Nochmal in ganzer Pracht: Indy-Eagle

Auf jeden Fall konnte sich das Line-Up der Cars durchaus sehen lassen. Diesmal zu vermerken ist, dass seit langer Zeit erstmals keinerlei Leihautos im Einsatz waren!

Line-Up der Cars

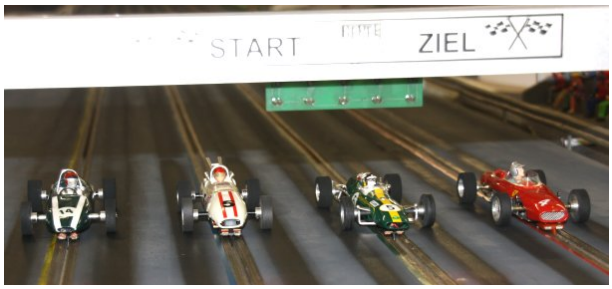
Nachdem die technische Abnahme vollzogen und alle Teilnehmer ihre Renn-Reifen ausgeteilt bekommen und montiert hatten, wurde eine kurze Einroll-Minute für jeden Fahrer eingestellt, um zu prüfen, ob die Renner mit den aufgezogenen Pellen auch sauber liefen.

Feld der Formula 65

Nach Einteilung von zwei Fünfer-Gruppen startete über vier mal sechs Minuten das

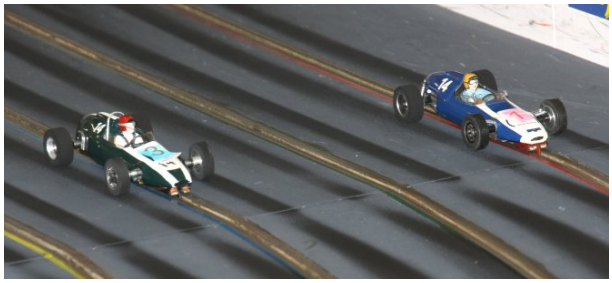
Rennen der Formula 65

Als erste traten an die Regler Rouven R., Marion, Thomas M., und Jürgen P., während Taffy zunächst aussetzen musste.



Die Cars der ersten Startgruppe

Rouvens Renner ist ein alter Bekannter: in „grauer Vorzeit“ als potentes Car in technischer und optischer Hinsicht ein Produkt der Zusammenarbeit zweier leider nicht mehr in der CFD auftretender Fahrer, wurde der Ferrari 156 durch mehrere Hände gereicht und dient Rouven jetzt als Einstiegsdroge zum Erfahrung sammeln. Noch macht Rouven mehr durch spektakuläre Effekte und Sprüche auf sich aufmerksam, aber das wird sich sicher noch ändern. Jedenfalls verlor der Ferrari zunächst seine Schnauze. Nachdem diese mittels Sofort-Repair wieder am Platz war, vermeldete Rouven zunächst: „*Das Auto liegt gut, aber ich komme damit nicht zurecht*“, um kurz darauf mit dem Spruch „*jetzt ist der Arsch auch ab*“ die Lacher auf seiner Seite zu haben. Noch einmal wurde schnell geklebt und siehe da, das Car kam dann sogar auch in einem Stück ins Ziel. 117,14 Runden sind jetzt zwar kein Ergebnis zum Bäume ausreißen (10.Platz), aber sicher ausbaufähig. Taffy stieg ins Rennen ein und hatte seinen Cooper T60 ordentlich vorbereitet. Heute hatte er die Parole ausgegeben „*Menke schlagen*“, aber davon war er dann doch noch weit entfernt.



Infight Cooper T60/Cooper T60

Zwar ging der Cooper weit besser als früher, und so mancher Fight war mit der Dame des Hauses Marion drin, doch diese zog trotz der häufigen Unterbrechungen durch die Chaos-Taste und mit unerprobtem Material unterwegs, doch um ein paar Runden davon. (Taffy 147,11 Runden, 7.Platz, Marion 151,59 Runden, 6.Platz).

Jürgen P.´s Lotus war unauffällig unterwegs,

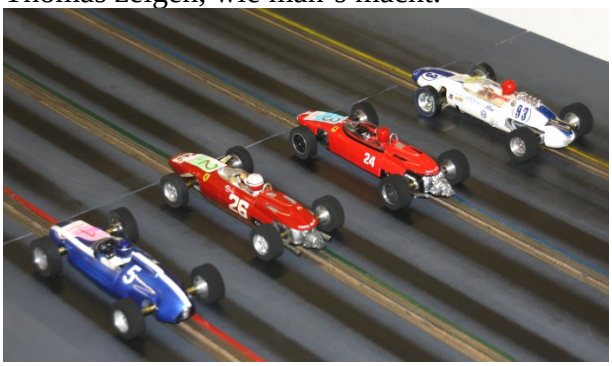
dabei aber aufgrund des ultrakurzen Radstandes nicht schnell genug. Die mangelnde Bahnkenntnis kam dazu, so dass er sich mit 131,75 Runden und dem 9.Platz bescheiden musste. Ganz anders Thomas M., der hier wieder sein bekanntes Schmuckstück Lotus 25 durchs Geläuf trieb, als gäbe es kein morgen.

Erste Startgruppe, noch ohne Taffy

Obwohl dieser Lauf unter einer erheblichen Zahl an Unterbrechungen litt, brannte er eine Rundenzahl von 157,86 in die MDF-Platte, dass den Zuschauern Hören und Sehen verging. Haushoch gewann er damit innerhalb seiner Startgruppe und besser konnte es (siehe später) nur der Bergneustadt-Dauersieger Frank F. Also: zweiter Platz und Applaus, Applaus!

Mittagspause mit Indycar

Aufgrund der schon etwas vorgerückten Zeit und der allseits knurrenden Mägen beschloss man, sich jetzt erst einmal der von Marion leckeren und nahrhaften Gyros-Suppe zuzuwenden. Gut getan! Die Stimmung schon wieder bestens, Klön-Snack und Schabernack: Wie stellt sich Bernd das Brot wohl einen Indycar-Racer vor? Immerhin mit Dauer-Links. Weitere technische Details waren nicht in Erfahrung zu bringen... Dann wurde es wieder ernst. Die Cracks der zweiten Startgruppe wollten wohl Thomas zeigen, wie man‘s macht.



Die zweite Startgruppe

Frank F. hatte nicht nur selbst einen Ferrari 158 auf die Räder gestellt, sondern auch Peter H.´s Slotcar gleichen Typs in der Werkstatt. Liegt ja irgendwie nahe, oder? Ralf Lange hatte für sich einen von Marions Cooper T60 vorbereitet, den besseren, wie sie beklagte! Oli B. belegte mit seinem Lotus 29 Spur 4, während Frieder L sich das Spektakulum erst einmal vom Fahrbahnrand anschauen durfte.

Marion war im Dauereinsatz: Köchin der Nation, Rennleiterin, Einsetzerin, first and fast lady...

Marion, charmant in jeder Funktion!

Wieder einmal gelang dem Berichterstatter ein Porträt der sehr Kamerascheuen Dame vor dem Bild ihres Lieblings-Wagens.

Nun, die Jungs gaben Gas. Manchmal auch zuviel. Oli z.B. knallte so oft an der Stelle von der Bahn, an der sein Kumpel Rouven saß, dass dieser kommentierte: “*Kannst mich wohl nicht sitzen sehen....kriegst gleich ne Zehner-*

karte!?“ Doch der Lotus ging trotz zwischenzeitlichen Verlustes eines Vorderrades immerhin so schnell, dass Oli damit den sechsten Platz erreichte (153,58 Runden). Frieders Honda hatte zwar mit dem Lotus so manchen Tanz, war aufgrund eines relativ kurzen Radstandes aber schwer auf der Strecke zu halten (144,34 Runden, 8.Platz).

Infight Lotus 29/Honda RA271

Marion als Rennleiterin war genötigt, die Fahrer zu ermahnen: „*Vergesst das Bremsen nicht!*“ Ralf Lange hatte sich Marions Cooper lange und gründlich vorgenommen und ging hier mit Ehrgeiz zur Sache.

„Der Chef“ beim Schrauben....

....und beim Steilwandfahren

Aber auch mit Tricks wie Einlagen a la Steilwandfahrer gelang es ihm nicht, die eigenen Vorgaben zu erreichen. Sind die Schleifer gerade? Ist der Wagen auch nicht krumm? Marion provozierte ein wenig: „*Der ist nicht krumm, Du musst ihn nur fahren können*“... – allseits Gelächter! Aber immerhin, Ralf schob sich mit 155, 45 Runden ganz weit vor. Das ist der 4.Platz.

Ein Stück besser machte es nur Peter H., dessen von Frank überarbeiteter Ferrari eine außerordentlich gute Performance zeigte. Wäre die Spur 1 nicht Peters ausgesprochene Lieblingsspur, und die Dunlop-Kehre nicht seine ausgesprochene Lieblingskurve –wer weiß, dann hätte er Thomas M. möglicherweise noch einholen können. So blieb der Ferrari etwas mehr als eine halbe Runde hinter Thomas` Lotus 25 und brachte Peter noch aufs Podium (157,10 Runden, 3. Platz).

Gänzlich ungerührt durch all den Trubel jedoch marschierte der Vorbild-baugleiche Ferrari 158 von Frank F., der hier jeden Winkel der Strecke im Schlaf kennt, auf uneinholbare 164,62 Runden und holte damit einen herausragenden Sieg!

Startfeld der Formula 70

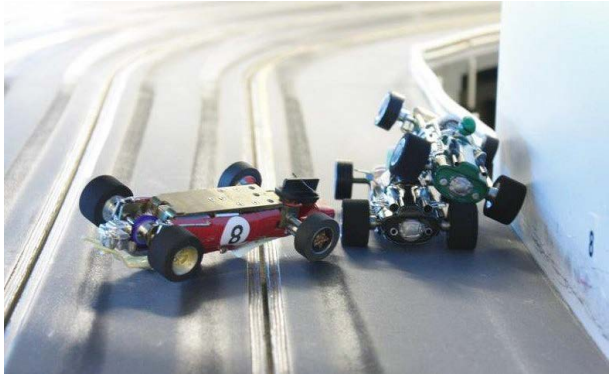
Und schon wieder war Pausenzeit, Kaffee- und Kuchenverzehr stand an, bevor es in das

RENNEN DER FORMULA 70

ging. Das Re-Grouping brachte nur wenig Veränderung, Frieder durfte mit Taffy zusammen in einer Startgruppe spielen, beide hatten dabei einen BRM H16 zur Hand.

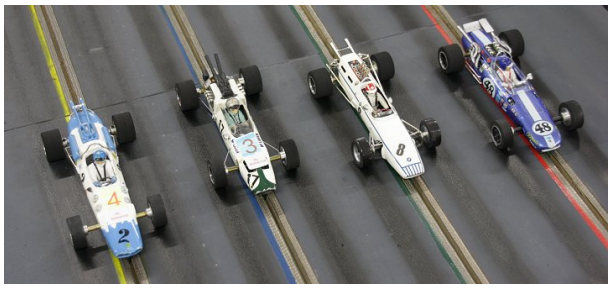
Formula 70: Erste Startgruppe

Komplettiert wurde die Gruppe durch Marion, die einen der beliebten Lotus 38 einsetzte, und Jürgen P. mit einem Ferrari 312. Rouven hatte auch einen Lotus 38 vorbereitet, schaute aber erst einmal zu. Frank F. sagte: „*Ich mach Euch hier mal den Chaos-Knilch*“. Und wie recht er hatte. Die Geräuschkulisse erinnerte Peter an Billard-Spielen....Rouven kam zwar mit seinem Lotus 38 deutlich besser zurecht als mit seinem Ferrari, markierte aber mit 143,04 Runden dennoch das untere Ende der Tabelle (10.Platz). Aber immerhin beachtlich: fast 30 Runden besser, als im Formula-65-Lauf!
Der Ferrari von Jürgen brachte auch noch nicht die volle Power auf die Strecke, er konnte sich aber immerhin um eine Runde von Rouven absetzen (144,07 Runden, 9.Platz). Taffy und Frieder balgten sich, dass es eine Pracht war und trieben dabei allerlei Scherze.



Scherzkekse: Frieder und Taffy / BRM H16

Während Frieders BRM schneller war, aber durch BRM-typische Unzuverlässigkeit auffiel (Getriebeprobleme), war Taffys BRM zwar langsamer (na, sagen wir eher: Der Fahrer, nicht der BRM), dabei aber aufgrund eines neuen Reglers erheblich gleichmäßiger als sonst. Doch Frieder rückte auf, Taffy ging mächtig die Muffe! Konnte er Frieder hinter sich halten? Ja, aber sooooo knapp! (Taffy 150,78 Runden, Platz 7, Frieder 150,67 Runden, Platz 8) Marion fuhr derweil mal eben in einer anderen Liga. Wäre nicht die Behinderung durch das Billardspiel der anderen gewesen, wer weiß, ob es nicht zum Ausgleich des „Familien-Duells“ zu einem Platz vor Ralf gelangt hätte. Der Lotus 38 ging über 163,29 Runden aufs Podium! (3.Platz).
Ohne Trödel, denn die Zeit rückte langsam vor, fiel nun die zweite Startgruppe wie ein Schwarm zorniger Hornissen über die Strecke her.



Formula 70: Zweite Startgruppe

Es wurde mit harten Bandagen gekämpft, wobei Frank auch mal in einer Kurve von Ralf ganz elegant aus der Spur geräumt wurde. Solcherlei Kabbeleien stachelten jedoch nur weiter an. Auch die Einsetzer hatten wieder viel zu tun, besonders die Dunlop-Kehre war für manche Geschwindigkeit zu eng.

Der Eindruck täuscht....

Thomas M. hing mit seinem wunderschönen BMW F2 hier etwas hinterher, machte aber dennoch mit einem deutlichen Vorsprung von 8 Runden vor dem siebt-platzierten Taffy den 6.Platz klar (158,28 Runden).
Oli B. räumte mit seinem Lotus 38 die Curbs ab, dass es nur so spritzte und setzte sich damit um eine knappe halbe Runde vor Peter H., der mit seinem generalüberholten McLaren M2b hart fightete, einem Car, dem man beileibe nicht mehr ansieht, dass das schon vor zehn Jahren seine erste Saison bestritt (na, ja, es war ja ebenfalls bei Frank F. „in Pflege“). Oli machte als bester externer Fahrer den 4.Platz (161,47 Runden), Peters McLaren blieb mit

160,88 Runden auf Platz fünf stehen.
Das Podium jedoch war diesmal klar in Bergneustädter Hand. Marion, wie schon gesagt, auf Platz drei. Wiederum vor ihr: Ralf mit seinem hellblau-weißen Lotus 38. Auch hier trennte nur eine Runde Platz drei von Platz zwei (164,27/163,29 Runden).
Sieger des Tages jedoch war ein weiteres Mal Frank F., der seinen Eagle hier derart souverän bewegte, dass sogar ein Boxenstop zwecks Getriebejustierung an seinem Sieg nichts ändern konnte (164,73 Runden). Gratulation!

Die Ergebnistabellen waren schnell ausgedruckt, der heftige Dauerregen des Tages hatte nachgelassen, jetzt wollte man nach Hause! Also setzte Peter H. in gewohnt pointierter Art zur Siegerehrung an und würdigte noch mal jeden Fahrer und sein Rennergebnis. Der Preis „Best of Show“ ging diesmal wie bereit weiter vorne erwähnt, an Frank F. mit seinem schönen Eagle.

Best of Show: Eagle von Frank F.

Die Verleihung der Pokale für den Sieg in beiden Klassen erwies sich ebenfalls als fixes Ding, denn es war derselbe Mann, der beide Pötte mitnehmen durfte: Frank F. war der Abräumer des Tages! Dann kam doch noch mal etwas Gefühl auf, als Frank die Pokale seinem verstorbenen Freund Carsten widmete...

Bedankt wurde sich auch: Die Veranstalter dankten noch einmal Frank für die routinierte Rennleitung, ebenso Marion und Ralf für all das Gute, das dieser Tag gebracht hatte und woran sie mit Ihrer gastfreundlichen Art wie immer entscheidenden Anteil hatten. Die Fahrer dankten den Veranstaltern, es war eine allgemeine Bedankigung! Na, so muss ein guter Renntag eben aussehen! Frank F. unterstützte den Berichterstatter auch noch beim Fotografieren, auch hierfür ein weiteres Danke!

Hier noch mal:

Frank F. bei der Preisverleihung....

....und mit seiner Beute!

Wir freuen uns jetzt schon auf das nächste Rennen, das uns nach der Sommerpause am 23.08. wieder ins Ruhrgebiet führt, und zwar zum SRC Mündelheim!

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Day

SLP-Cup Meeting

am 4./5. Juli 2014 in Düsseldorf

Der SLPCUP im Westen begeht kommendes Wochenende den jährlichen Saisonhöhepunkt. Rund fünfzig Folks fahren das SLP-Cup Meeting im Dorf aus – und das zum siebten Mal . . .

Damit ist das Meeting eine der letzten größeren, regelmäßig durchgeführten Veranstaltungen im slotracenden Westen – die 18D-Folks treffen sich jährlich „im Dorf“ . . .

Vor dem Start – das VII. Meeting steht an . . .

Strecke und Orga . . .

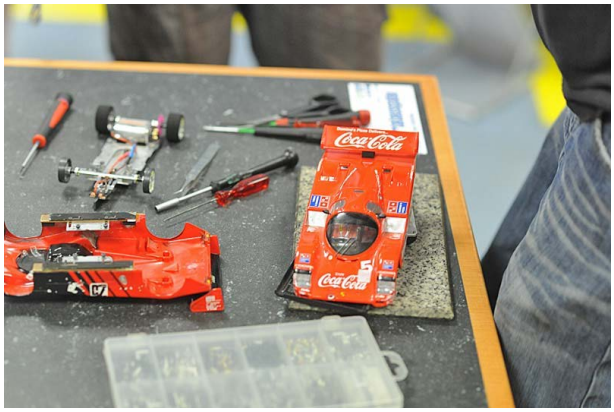
Wurde bereits in der WWW 453 letzten Montag abgehandelt . . .

Das Layout der 40m Bahn im Dorf . . .

Ablauf . . .

„*Wie immer*“ lautet auch hier die Formulierung – dementsprechend gilt der Text aus 2013 ohne Einschränkung:

- Ein freies **Training** wird von den Dörflern nochmals morgen Abend zwischen 18 und 22 Uhr angeboten.
- Am Donnerstagabend ist ab 18 Uhr **Bahnputzen** angesagt. Anschließend wird sicherlich noch etwas Grip gefahren – aber bitte nur von Folks, die zuvor auch beim Putzen zum Lappen gegriffen haben!!
  Helfer mögen sich bitte kurz per E-Mail beim Autor anmelden!
- Freitagnachmittag geht’s ab 15 Uhr ins freie Training (der Bahnraum ist ab 14h geöffnet). Das geregelte Training beginnt nach Plan um 19 Uhr. Sollten jedoch die Teams bereits früher komplett vor Ort sein, ziehen wir das geregelte Training wie in 2011, 2012 und 2013 gerne wieder vor . . .
- Für‘s **Einsetzen** gibt’s simple und ein-eindeutige Regeln: Im freien und geregelten Training ist die jeweils befahrene Spur zugleich auch die Einsetzerposition. Eine entsprechende Kennzeichnung der Einsetzerpunkte ist gegeben.
- Dass im freien Training immer nur ein Fahrer pro Team an der Bahn steht, muss nicht mehr explizit erläutert werden?
- Zur **Technik**: Die Hinterräder weisen im Rennen bitte allzeit zumindest 26mm Durchmesser auf. Ansonsten muss gewechselt werden!!
  Btw.: An Reifenverschleiß ist von maximal $^{3}/_{10}$ mm pro Stunde auszugehen.
  Was an Reifendurchmesser oder Bodenfreiheit bei der technischen Abnahme nicht plausibel erscheint, wird wie immer notiert und im Rennverlauf überprüft . . .



- Materialausgabe, Funktionstest und technische Abnahme werden am Freitagabend ab 22 Uhr durchgezogen. Und die Quali sollte vor Mitternacht „durch“ sein . . .

- Das **Rennen** geht über drei Durchgänge à jeweils eine Stunde netto Fahrzeit – Start ist Samstagfrüh um 9 Uhr . . .
- Die Fahrer teilen sich die in Summe 15 Spuren zu gleichen Teilen. Die 5-spurige Bahn fordert hier etwas mathematisches Talent!☺ I.d.R. wird von den Teams die Spuraufteilung 1-1-1-2-2, 2-3-3-3-4 und 4-4-5-5-5 gewählt . . .

Kaffeesatz . . .

Mengengerüst

16 Teams stehen auf der Liste der Anmeldungen. Somit ist auch dieses Meeting wieder gut gefüllt. Dass es eventuell noch die ein oder andere Änderung geben wird, ist quasi Standard – drei Startgruppen werden aber wohl nicht ins Wackeln geraten . . .

Schlagzahl

Der Schnitt wurde im letzten Jahr durch die „Plastikquäler“ völlig versaut, die in der „Bullettenwertung“ gegen die Uhr antraten und in Idealbesetzung erstmalig 500 Runden in einem Durchgang absolvierten!! Bis dahin reichten jeweils um 490 Runden pro Durchgang für den Sieg!
Und das Erreichen der ersten Startgruppe wurde bislang durch jeweils 480 bis 485 absolvierte Runden pro Durchgang gewährleistet.

Jede Runde mehr brachte eine Bulette . . .

Favoriten

Echte Favoriten hat’s genau derer Zwei: „Legen…Där“ und „Plastikquäler“. Erstere sind die früheren „Plastikquäler 2“ in unveränderter Besetzung (Caro, Chris und Thomas) unter neuem Namen – und ganz wichtig: Die Sieger anno 2012, als man „Plastikquäler“ nach beinhartem und engem Fight niederrang. Im letzten Jahr setzten die Drei aus - ergo geht’s um die Titelverteidigung mit Zeitverzug. Dass „Plastikquäler“ als Meeting-Dauersieger vehement etwas dagegen haben werden, muss jetzt nicht explizit erwähnt werden!?☺☺

Jetzt aber: Für „Legen…Där“ soll die Titelverteidigung mit „Zeitzünder“ erfolgen!!?

Wie immer im SLP-Cup ist der Sieg in der Pokalwertung mindestens genau so viel wert wie der Tagessieg. Nur gibt’s hier sicherlich mehr Anwärter als nur Zwei!

- „Ruhrpötter“ sind Titelverteidiger und lieferten anno 2013 „NASCAR Racing is Life“ und „ZuSpätBremser“ einen tollen Fight in den Durchgängen 2 und 3. Im ersten Umlauf erwarb man vor einem Jahr den nötigen Vorsprung für den Sieg. Ob’s zur Titelverteidigung reichen wird? „Ruhrpötter“ zeigten sich im Vorfeld skeptisch – warum eigentlich!??☺

Die „Ruhrpötter“-Folks aus Gelsenkirchen, Mülheim und Witten gehen als Titelverteidiger ins VII. Meeting . . .

- Besagte „NASCAR Racing is Life“ sind seit Jahren Dauergast in der ersten Startgruppe und bilden mit ihrer Besetzung Krech-Schüler-Stork die Geografie des SLP-Cup perfekt ab: Süd-Mitte-West – immer bezogen auf den Vater Rhein. Nachdem man in den bisherigen sechs Meetings alle Positio-

nen der Pokalwertung zwischen 2 und 5 schon durch hat, muss heuer wohl der Sieg her!?☺☺

- „ZuSpätBremser“ sind die Pechvögel des Meetings. Seit 2009 dabei, oft hoch gehandelt, ging letztlich doch immer irgendetwas schief. Von der Papierform müssten die Folks aus dem Bonner Raum eigentlich auch in diesem Jahr für den Sieg gut sein. Ob aber Technik, Taktik und Fahrer diesem Druck endlich einmal standhalten!?☺☺

„ZuSpät“ sehen beim Meeting immer so aus!☺

- „Slotdriver“ sind im SLP-Cup West eine Macht und fahren oft geschlossen in die Top 10. Beim Meeting lief’s im letzten Jahr gar nicht rund. Hoffen wir, dass der Fuhrpark heuer das Training unversehrt übersteht und man den vorgenannten drei Teams einen harten Vierkampf liefern kann . . .
- „HNR“ haben ebenfalls viel Meeting Routine – anno 2009 war man erstmals als „Nic-nac“ am Start. Zwischendrin gab’s für einzelne Fahrer immer ‘mal Pausen und auch die Teamnamen wechselten. Im letzten Jahr fehlte nicht viel, um in den Kampf ganz weit vorne eingreifen zu können. Auf ein Neues also für die Köln-Solingen-Connection!!☺

Kandidaten für die mittlere Startgruppe gibt’s ebenso reichlich. Für den Sieg in der Pokalwertung wird’s jedoch nach menschlichem Ermessen nicht reichen:

- „Curve Scratchers“ aus Mülheim sind heuer zum zweiten Mal dabei. Im Vorjahr reichte es ohne Cup-Erfahrung nur zum vorletzten Platz. Mittlerweile dürfte man dazu gelernt haben und den anderen Teams etwas bieten können!?☺☺
- Das einzige echte (!?) SLP-Cup Mitte Team stieg anno 2011 als „UM²“ ins Meeting ein. Seitdem verzeichnen „GUM“ einen deutlichen Aufwärtstrend. Die Positionen 15, 11 und 9 deuten darauf hin, dass man in diesem Jahr sicher in der mittleren Gruppe performen möchte (muss??) . . .
- Der Kern von „Hinterhofracer“ (InVo) verfügt über eine lange Meeting Erfahrung. Seine zwei Mitstreiter von ST² sind hingegen echte Meeting Rookies. Wenn man die Auseinandersetzung mit den anderen sieben Teams bis zum Ende hin offen gestalten kann, wäre das ein schöner Erfolg für die drei Schwerter . . .
- „MMR-Slotracing“ nahm im Vorjahr erstmalig teil. Der Abstand zum Mittelfeld betrug nur wenige Runden. Mit dem Heimascari André an Regler sollten die wenigen fehlenden Runden heuer locker zu erwerben sein. Ergo wird man mit „MMR“ rechnen müssen!
- Auch „SiPler“ haben mit Mehmet einen Heimascari eingeschmuggelt. Schön, ihn ‘mal wieder am Regler (und dann noch mit Männermotor!) zu erleben. Somit gilt der „MMR“-Spruch auch für die SiPler, rangierte man doch anno 2013 ohne Mehmet drei Runden vor „MMR“!☺☺

SiPler Schrauberplatz: Anno 2103 gehijakt!☺

- „Slowmotion Racing“ ist ein weiteres Team aus der Rubrik „alter Wein in neuen Schläuchen“!☺ Die Drei fuhren bislang als „ZuSpätBremser II“ und lagen im Vorjahr bis zum Ende in der mittleren Startgruppe. Ein bisschen Pech im Schlussdurchgang vermasselte dann noch die sichere P10 . . .
- Auch die „SRC Köln Junioren“ sind zum zweiten Mal dabei. In einem spannenden Finale zog man damals noch kurz vor Schluss an „ZuSpät II“ vorbei und sicherte sich die P11. Das jüngste Team des Mee-

tings dürfte im vergangenen Jahr viel dazu gelernt haben und sollte nach wie vor für jede Menge Spannung im Feld sorgen können!?

Senken den Altersschnitt – SRC Junioren . . .

„Erfahrungen-Sammeln“ ist das Motto für die nachfolgenden zwei Teams, die zahlreiche Meeting Newbees umfassen:

- Das „BSW-Team“ ist neu formiert und hätte auch „die großen Schweiger“ heißen können!?☺ Schweigen bedeutet jedoch nicht, dass die Folks keinen Spaß haben. Der Spaß wird heuer sein, „Whacky Wheels“ ‘ne Nase zu drehen – und ggf. auch das ein oder andere Team aus dem Mittelblock anzuärgern. Sofern die Technik hält, hat Beides eine faire Chance!

Das „B“ von „BSW“ zeigt ein „North Face“!?☺

- Bei „Whacky Wheels Wanne“ deutet bereits der Name darauf hin, dass man sich (und die Konkurrenz?) nicht allzu ernst nimmt. Ein Drittel geringer Meeting Erfahrung kombiniert mit einem Cup Rookie in seinem ersten Jahr und einem Ober-absolut-Rookie. Spaß wird man haben – ob’s für „BSW“ oder andere Teams reicht, muss man allerdings humorig) schauen . . .

Für ausreichend Spannung ist also auch beim VII. Meeting wieder einmal gesorgt – wenn auch in vier virtuelle Gruppen unterteilt. Somit steht das Zitat aus 2013 wie die sprichwörtliche Eins: *„Freuen wir uns als auf’s Meeting-Wochenende und sind am Samstagabend dann schlauer . . .“*

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / SLP-Cup Meeting
Rennserien West / SLP-Cup

Nachfolgend die Informationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Strecke . . .

1zu24slot e.V.
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Url

www.1zu24slot.de

Strecke

5-spurig, Holzbahn, ca. 40m lang

Historie

2013 (16 Teams, Düsseldorf)

#	Team	1. Heat	2. Heat	3. Heat	Gesamt
1	Plastikquäler	493,76 1	499,04 1	500,09 1	1.492,89
2	Die Ruhrpötter	486,63 2	483,26 2	485,72 2	1.455,61
3	NASCAR Racing	481,14 3	481,53 4	483,77 4	1.446,44
4	ZuSpätBremser	477,93 4	482,03 3	484,89 3	1.444,85
5	HNR-Racing	473,86 5	477,30 5	479,22 5	1.430,38
6	Slotdriver 2	473,03 6	473,92 6	474,41 7	1.421,36
7	Slotdriver	469,51 7	472,39 8	477,17 6	1.419,07
8	DoSlot	465,91 8	472,93 7	468,27 10	1.407,11
9	UM²	463,59 9	466,67 9	468,61 9	1.398,87
10	Das Kartell	453,55 15	459,06 11	471,61 8	1.384,22
11	SRC Köln Jun.	456,06 11	457,70 12	459,65 13	1.373,41
12	ZuSpätBremser II	460,80 10	460,62 10	451,21 15	1.372,63
13	SiPler	455,08 13	451,62 14	463,67 12	1.370,37
14	MMR-Slotracing	456,02 12	452,20 13	459,18 14	1.367,40
15	Curve Scratchers	454,61 14	438,60 15	464,69 11	1.357,90
16	Ghostrider	391,42 16	435,53 16	450,22 16	1.277,17

Zeitplan

Dienstag, 1. Juli 2014

18-22:00h freies Training

Freitag, 4. Juli 2014

14:00h Raumöffnung
ca. 15:00h freies Training
ca. 19:00h geregeltes Training (nach Plan)
ca. 22:00h Motorenausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ca. 23:30h Qualifikation

Samstag, 5. Juli 2014

ca. 08:30h Bahnöffnung / Einfahren der Bahn
ca. 09:00h Rennen
ca. 20:30h Rennende
anschließend Siegerehrung

2012 (15 Teams, Düsseldorf)

#	Team	1.Heat	2.Heat	3.Heat	Gesamt
1	Plastikquäler 2	486,23 2	489,81 1	488,30 1	1.464,34
2	Plastikquäler	487,27 1	489,11 2	486,75 2	1.463,13
3	Drücker GmbH	481,26 3	483,49 3	481,42 4	1.446,17
4	U.H.R.	479,35 4	478,47 4	477,59 5	1.435,41
5	NASCAR Racing is Life	473,62 6	477,10 5	481,59 3	1.432,31
6	Slotdriver	472,63 7	474,22 6	473,00 8	1.419,85
7	ZuSpätBremser	475,93 5	468,50 9	475,22 6	1.419,65
8	CFS All Stars	470,04 9	474,04 7	472,26 9	1.416,34
9	Die Ruhrpötter	470,03 10	471,90 8	471,03 10	1.412,96
10	Scuderia HotSlot	470,63 8	466,14 10	473,32 7	1.410,09
11	UM²	454,76 11	454,11 14	466,21 11	1.375,08
12	Slotdriver 2	444,80 13	456,64 11	459,92 12	1.361,36
13	ZuSpätBremser 2	445,46 12	455,31 12	458,92 13	1.359,69
14	Moments before detonation	442,71 15	454,28 13	453,28 14	1.350,27
15	Boenne_Ring	443,67 14	446,67 15	430,38 15	1.320,72

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Terminee	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ~~③~~ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
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 (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .