WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 455 -

7. Juli 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . das VII. SLP-Cup Meeting, heuer zum 5.Mal in Folge beim SRC 1zu24slot e.V. in Düsseldorf ausgetragen, war einziger Programmpunkt für's westliche Slotracing am Wochenende . . .

Kommende Woche steht noch DTSW an – und zwar beim CCT Soest. Danach ist ferienbedingt erst einmal Schluss mit Slotracing im Westen, jedenfalls im Juli. Erst im August nehmen die NASCARo wieder den Regler in die Hand . . .

Die lfd. Nr. 455 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet ausführlich vom „Meeting" im Dorf – und macht anschließend dito Sommerpause. Wann's dann die nächste Ausgabe geben wird, hängt vom Vorliegen von Beiträgen ab . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLPCUP
  am 4./5. Juli 2014 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2014

SLP-Cup Meeting

am 4./5. Juli 2014 in Düsseldorf

Das „Meeting" ist für den SLPCUP im Westen die Party des Jahres. Jeweils ca. 30 Folks aus dem Cup bringen ein paar Kollegen mit und zwei/drei Teams aus anderen Regionen stoßen dazu. Das ergibt in Summe 15 bis 16 Teams, die einen ganzen (Sams)Tag von früh bis spät so richtig fliegen lassen. Drei Durchgänge á 5*12 Minuten netto Fahrzeit sind dabei zu absolvieren . . .

Das „Meeting" ist in den letzten fünf Jahren fest mit der 5-spurigen und 40m langen Holzbahn des SRC 1zu24slot e.V. in Düsseldorf Wersten verbunden. Die Dörfler waren da, als der initiale Austragungsort Alsdorf schloss – und so etwas verbindet!☺ Ferner bietet der Kurs direkt an der Düssel die passende Mischung aus Speed und Anspruch – quasi das Default-Ambiente für einen Jahreshöhepunkt!

Kompakt . . .

- **wieder 16 Teams beim „Meeting" im Dorf**
- **übliches „Meeting" Wetter: zumindest am Freitag tropisches Raumklima; der Samstag dann durch leichten Regen und Wind etwas erträglicher . . .**
- **Dörfler einmal mehr perfekte Gastgeber!**
- **wie immer 3 Stunden konzentriertes Racing mit zahlreichen engen Fights**
- **„ZuSpätBremser" im 6. Anlauf endlich am ersehnten Ziel: Sieg in der Pokalwertung! Vorjahressieger „Ruhrpötter" folgen, dann „Slotdriver" . . .**
- **Das Imperium schlägt zurück: „Plastikquäler" revanchieren sich bei „Legen..Där" überzeugend für erste Niederlage anno 2012. . .**
- **VIII. Meeting am 26./27.06.2015**

Strecke . . .

1zu24slot e.V.
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Url
www.1zu24slot.de

Strecke
5-spurig, Holzbahn, ca. 40m lang

Vorlauf . . .

Obwohl der Kurs im Dorf den meisten Teilnehmern nun mehr oder weniger gut bekannt ist, sollte am 17.06. ein Testabend für „Bedürftige“ stattfinden – also für solche Folks, die noch ein wenig Streckenkunde brauchten; die „Cracks“ sollten hingegen zu Hause bleiben. Ein im Pfingstmontagunwetter auf’s Hallendach gestürzte 50m-Baum ließ diesen Termin platzen und die Austragung des Meetings im Dorf kurzfristig wackeln . . .
Schließlich wurde der Testabend eine Woche später nachgeholt. An die 30 „Bedürftige“ fanden sich ein – verdammt wenig „Cracks“ also in diesem Jahr!?☺☺
Und weil’s so schön war, erklärte der Autor den Dienstag vor dem Meeting flugs ebenfalls als Gelegenheit für ein freies Training. Und wieder liefen mehr als 20 Folks auf . . .
Das VII. „Meeting“ scheint folglich ‘ne Menge Motivation freizulegen!?☺ Denn der ein oder andere lief heuer auch schon zu dörflichen Clubrennen auf. Gehen wir also davon aus, dass die Performance beim „Meeting“ gut wie nie sein wird . . . ☺☺☺☺☺

Die Reste des Übeltäters liegen noch im Hof . . .

Donnerstag . . .

Das traditionelle Bahnputzen am Donnerstagabend war dann folglich Veranstaltern und Gastgeber überlassen. Sich eine weitere Trainingsmöglichkeit, dann aber unter realistischen Rennbedingungen, zu „erarbeiten“, war dieses Mal nicht unbedingt Sache der slotracenden Kollegen . . .
Dafür gab’s nachdem die Bahn halbwegs sauber, die Litze gereinigt und die Plastikoberfläche (! ☺☺) der Holzbahn leicht gegluet war, noch entspanntes Cruisen für genau fünf Folks, um Bahnspannung und -grip zu prüfen. Wobei sich natürlich und völlig zufällig einige jüngere Mitbürger auch prompt mit dem Setup der ebenso zufällig mitgeführten 962 beschäftigten. Sachen gibt’s!?☺
Wir halten fest: Die Bahn war am Donnerstagabend top in Schuss – die 7.0s wurde (erstmalig?) geknackt. Die anliegende Bahnspannung – nach „*gut 17V*“ im letzten Jahr nun „*knapp 17,5V*“, somit 0,2 Volt mehr – machte die Sache nicht unbedingt schneller, erhöhte aber durchaus das fahrerische Moment. Lasset die Spiele beginnen!

Das Thema für‘s Wochenende!

Freitag . . .

Für die Gastgeber begann der Freitag früher als für die Teams. Einkaufen und Aufbauen (des Environments im Hof) waren noch zu reißen. Natürlich bekamen die bestens durchgeplanten Dörfler auch diese Jobs locker in den Griff . . .
Ergo hieß es um 14 Uhr „Tür auf“ und pünktlich um 15 Uhr „Strom an“. Und oh Wunder, kein Betrieb auf der Bahn – meeting-untypisch lief das Training sehr behutsam an; die Teams ließen sich arg Zeit. Man schien folglich bestens vorbereitet!?

Freitag 15:10 Uhr: Genau ein Cup-962 steht an der Startlinie . . .

Da das „Meeting“ von Beginn an jeweils im Sommer ausgetragen wird, sind die klimatischen Verhältnisse vor allem im Bahnraum traditionell grenzwertig – schließlich gehört ein Flachdach über der Bahn zur Grundausstattung des „Meetings“ und gut 50 gestresste Folks im Raum tun ein Übriges, um einen Pumakäfig als attraktives Naherholungsziel erscheinen zu lassen!☺☺
Bei Außentemperaturen um die 30 Grad im Dorf wurde der Freitag voll den „Meeting“ Anforderungen gerecht: So mancher Hektoliter Wasser wurde in die Umgebung ausgeschwitzt – man operierte oft an den persönlichen Grenzen der Physis. Erst Gewitter am Abend und in der Nacht schafften ein etwas besseres Kleinklima für den Samstag . . .
Dennoch konnte die „Außengastronomie“ bis zum Samstagabend kurz vor Rennende genutzt werden – erst dann setzte stärkerer und anhaltender Regen ein . . .

Das „ungeregelte“ Training nach Trainingstafel begann also eher zögerlich. Und selbst gegen 17 Uhr war so mancher Teamplatz noch nicht bezogen. 7.2er Zeiten auf den schnellen Spuren 1 und 2 gehörten für die Teams, die auf die erste Startgruppe schielten, zum guten Ton. „Upstairs“, also auf Vier und Fünf waren 7.4er Zeiten angesagt. Schwer fiel es allen Teams, diese Zeiten möglichst konstant zu fahren. Die weitere leichte Anhebung der Bahnspannung sorgte immer wieder einmal für ein ausbrechendes Heck in den Kurven . . .
Der Grip wurde von den Veranstaltern gezielt auf „leicht rutschig“ ausgelegt. So vermochte jedes Team durch den Reifenschliff das bevorzugte Grip Level zu erzeugen. Und in Richtung „zu viel“ hat sich an diesem Wochenende zumindest niemand verzockt . . .

Das geregelte Training mit fester Startaufstellung konnte aufgrund der vielfach verzögerten Anreise nur planmäßig aufgesetzt werden – sprich ab 19 Uhr wurden drei geregelte Durchgänge bestritten. Das war in den Vorjahren noch anders . . .
Wie immer brachte dieser Modus deutlich mehr Ruhe in den Bahnraum. Jedermann wusste, wann er genau zu fahren hatte und konnte seine verfügbaren Ressourcen entsprechend zwischen Slotcar, Grill, Kollegen und Fußball flexibel aufteilen . . .

„Alle Jahre wieder“: Die Eintragung der pro Pilot zu befahrenden Spuren weist allzeit einen hohen Unterhaltungswert auf . . .
Gänzlich neuer Ansatz: Hier versuchen sich die Chefs von „HNR“ und „Hinterhof“ im Teamwork!☺

Wobei…wie kommt die FIFA eigentlich dazu, die Fußball-WM parallel zum „Meeting“ auszurichten!?? Das geht ‘mal gar nicht klar – und dürfte ernsthafte Konsequenzen für Blatter & Co haben!!
Wir halten fest, Training plus das Viertelfinale D-F im Auge behalten, ist schwierig bis unmöglich!☺ Ergo waren entscheidungsfreudige Slotracer enorm im Vorteil. Aber letztlich ist ja Beides irgendwie glimpflich abgelaufen!

„Rudelbildung“ an der falschen Stelle: Ihr sollt trainieren, Folks!

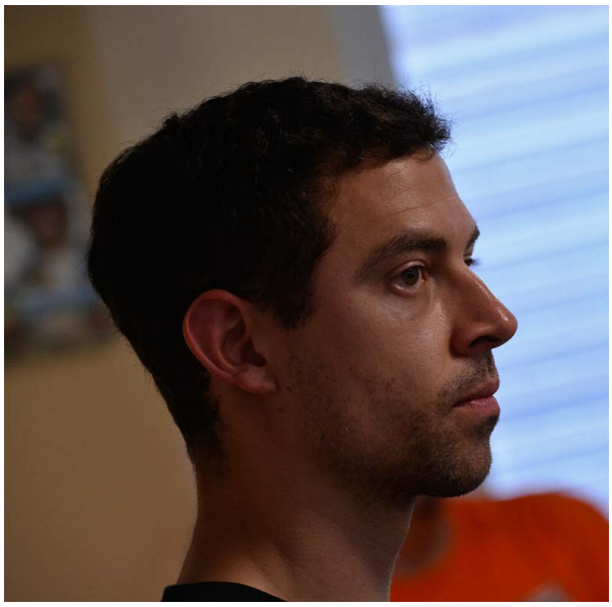
Mit leichtem Verzug setzte gegen 22:05 Uhr die Materialausgabe auf. Der Montage der Bison „homologated“ Triebwerke folgten ein kurzer Funktionstest auf der Bahn und die technische Abnahme. Natürlich ging’s nicht ohne Reklamationen ab – obwohl die Regeln im SLP-Cup nun wirklich glasklar formuliert sind . . . und auch bereits länger bekannt!?

„Chaos et circensis“: Technische Abnahme á la SLP-Cup . . .

Quali . . .

Für 23:30 Uhr war die Quali angesetzt. Da war man wieder im (Zeit-)Plan – übrigens auch mit dem Entlass der Leuts nach Hause bzw. ins Hotel um Mitternacht . . .
Gefahren wurde schon wieder die schnelle Spur 2. Dieses Mal war „Locke“ Schuld - wobei so recht niemand gemeckert hat!?☺

Die in 60 Sekunden Fahrzeit erzielte Wegstrecke würde die Startaufstellung für den ersten Durchgang am Samstagmorgen ergeben. Mit einem leicht „schiefen Bild“ war allerdings zu rechnen, da bekanntlich ein gut performender Fahrer noch keine geschlossene Teamleistung bedeutet . . .



„Polesetter“: Dirk für „Ruhrpötter“ janz weit vorne!!

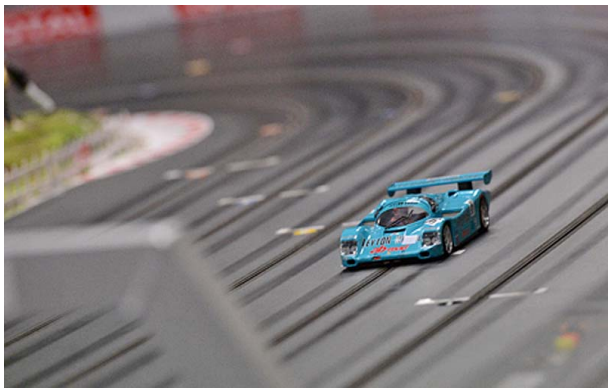
Die Quali in Zahlen:

1.	Ruhrpötter	8,28
2.	MMR-Slotracing	8,28
3.	Legen…Där	8,28
4.	ZuSpätBremser	8,25
5.	Plastikquäler	8,19
6.	SiPler	8,18
7.	Curve Scratchers	8,03
8.	Slotdriver	8,03
9.	GUM	8,02
10.	SRC Köln Junioren	8,01
11.	NASCAR Racing is Life	7,92
12.	Slowmotion Racing	7,84
13.	BSW-Team	7,64
14.	HNR-Racing	7,60
15.	Hinterhofracer	7,59
15.	Whacky Wheels Wanne	7,19

Ganz vorne wurde wie so oft auf Deubel komm‘ ‘raus taktiert. Ehrliche 8,28 Runden fuhren Dirk für „Ruhrpötter“ und André für „MMR“ – als Frühstarter blieb ihnen auch kaum ‘was anderes übrig . . .
Aber die 8,28 Runden für „Legen..Där“ waren bereits ein Fake – die erste und einzige 6.9er Zeit der Quali und die absolvierte Wegstrecke passten nicht wirklich zusammen...oder Chris? Und auch „ZuSpät“ brannten nicht bis zum Ende der 60 Sekunden – warum eigentlich nicht!?
Für „Plastikquäler“ baute JanS hingegen einen Abflug ein und rettete sich so eben als Fünfter noch in die schnellste Startgruppe . . .

„NASCAR Racing is Life“ und „HNR-Racing“ hatte am Ende niemand in der ersten (und langsamsten) Startgruppe vermutet. Erstere hatten arg wenig Grip getankt und mussten dazu noch als Erste auf den Kurs. Letztere disponierten den Qualifahrer kurzfristig um und schickten Hans ins Rennen – der hatte aber am Wochenende noch keinen Meter auf dieser Spur gefahren!?

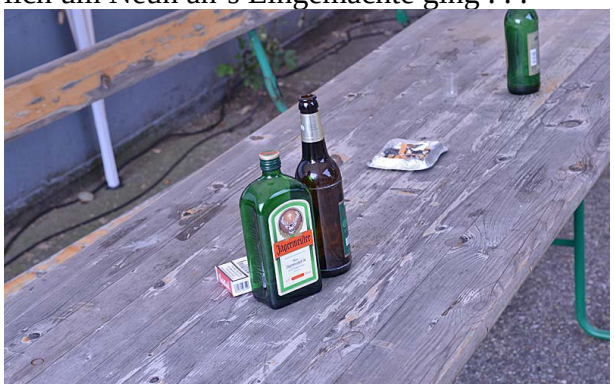
Da auch „Hinterhofracer“ patzten, waren in der mittleren Startgruppe u.a. die Teams „SiPler“, „Curve Scratcher“ und „SRC Köln Junioren“ zu finden. Diese hatten somit eine gute Chance, sich im Rennen eine sichere Position im Mittelfeld zu erarbeiten!



Anrollen: Der „Leyton House“ 962 von „BSW“ absolviert die ersten Zentimeter der Quali . . .

Racing . . .

Samstagfrüh um Acht war Bahnöffnung – die Bahn ruhte sanft. Zumindest die Folks der ersten Startgruppe hätten um diese Zeit geschlossen die Strecke malträtieren müssen, um für angemessenen „Frühgrip“ zu sorgen. Jedoch war anscheinend der persönliche Schönheitschlaf wichtiger!? Somit fiel das Bahneinfahren vergleichsweise kurz aus, da es pünktlich um Neun an’s Eingemachte ging . . .



„Spuren einer Nacht“: Auch die an der nächtlichen Party Beteiligten standen um Acht nicht an der Strecke . . .

Zu bestreiten waren jeweils drei Durchgänge á 5*12 Minuten Fahrzeit netto. Zwischen den Durchgängen gab’s jeweils ein Regrouping. Servicepausen waren nicht vorgeshen! Die Bahnspannung betrug exakt 17,4 Volt. Die langsamste Startgruppe ging als 6er Gruppe auf Tour . . .

Bei den meisten Teams stiegen die erzielten Rundenzahlen im Verlauf der drei Durchgänge deutlich an: Die Fahrer groovten sich ein – die anfängliche Nervosität nahm ab und man übte den Kurs weiter ein. Ferner sank der Schwerpunkt der Cup-962 sukzessive ab – die Räder wurden schließlich kleiner und damit nahm die Bodenfreiheit ab.
Letzteres sorgte im dritten Durchgang für zusätzliche Spannung. Die technische Zwischenkontrolle nach zwei Umläufen wies vier Teams aus, bei welchen entweder Raddurchmesser oder Bodenfreiheit ggf. zum Rennende nicht ausreichen würden! Ein Team war bewusst mit (zu) kleinen Rädern ins Rennen gegangen und musste zwingend wechseln. Bei drei anderen Teams konnte die Sache gut gehen – musste es aber nicht!☺ Zwei davon entschieden sich für eine sichere Strategie – sprich zum Wechsel. Ein Team ging auf kalkuliertes Risiko und wechselte nicht . . .

„Let’s go“: Der Parc Fermé des VII. Meetings vor der ersten Leerung . . .

Schauen wir umseitig ‘mal, wie’s den sechzehn Teams am langen „Meeting“-Samstag im Dorf erging:

Whacky Wheels Wanne

16	**Whacky Wheels Wann**	445,21	16	444,30	16	441,26	16		**1.330,77**

Eine ernste Angelegenheit: Einer der wenigen Augenblicke des Wochenendes, an welchen Helge nicht grinste . . .

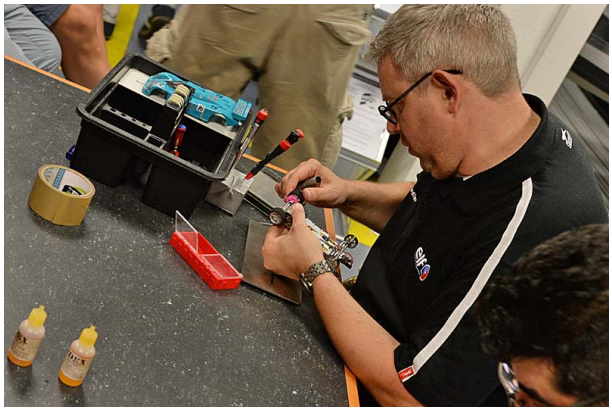
Für Außenstehende: Die Folks hatten bei der Namengebung für das Team kaum die „Badewanne“ im Sinn. Vielmehr geht’s um den Stadtteil Wanne, welcher wiederum eher Bestandteil als Wanne-Eickel bekannt ist und seit 1975 kommunal zu Herne gehört . . .

Ein Fahrer (Helge) vermochte zwei absolvierte „Meetings“ als Erfahrung vorzuweisen, ein Fahrer (Norbert) hat zumindest schon zwei Cup Rennen bestritten und dem dritten Mann (Daniel) fehlte fast gänzlich die Rennerfahrung . . .

Ergo ging man mit viel Humor ins lange „Meeting“ Wochenende und richtete sich nachdrücklich auf der P16 ein. Für die geringe Erfahrung war’s teilweise ein beachtlicher Job! Kommendes Jahr geht’s dann mutmaßlich mit mehr Routine in den Angriffsmodus, um (zumindest?) „BSW“ zu bezwingen!?☺

BSW-Team

15	**BSW-Team**	449,71	15	452,10	15	464,75	13		**1.366,56**



Eine ganz arme Socke: Kaum im Team, muss Frank schon die ganze Arbeit für „BSW“ machen – hier bei der Materialausgabe!☺☺

Auch „BSW“ zählten zu den eher unerfahrenen Crews. Wobei der absolute Cup-Newbee Frank durch wenigstens etwas „Meeting“ Erfahrung ergänzte wurde: Christof und Peter hatten im letzten Jahr erstmalig (als „Ghostrider“) ein „Meeting“ bestritten . . .

Eigentlich hätte das Team „Dritter Frühling“ heißen müssen, denn im dritten Umlauf platzte der Knoten und man schaffte es nach vorn bis auf P13. Immerhin 12,5 Runden mehr als im 2. Durchgang erzielten die Drei. Damit fehlten zur P14 der Tageswertung nur noch knapp 2,5 Runden!

Curve Scratchers

14	**Curve Scratchers**	449,78	14	466,04	12	453,11	15	**1.368,93**

Gerichtete Suchbewegungen: „Scratchers“ bei der Recherche nach den 9 Runden im dritten Umlauf!?☺

Als Team zum zweiten Mal dabei waren die „Curve Scratchers“ aus Mülheim/Ruhr (Holger, Michael und Peter) – wobei Peter unter anderer Flagge zuvor bereits ein weiteres „Meeting“ absolviert hatte.

Der Aufgalopp im ersten Durchgang war noch nicht so recht gelungen bzw. besser: ging gründlich in den Teich! – die Kurvenkratzer fuhren nur 7 Teilmeter vor „BSW“ . . .

Den Zenit der Leistung erreichte man bereits im zweiten Durchgang, als deutlich Fahrt aufgenommen wurde und P12 erreicht! Hier hatten „Scratchers“ übrigens wieder lediglich 7 Teilmeter Abstand – allerdings mit dem schlechteren Ende für sich, da die Kölner Junioren die Nase knapp vorn hielten . . .

Im letzten Umlauf gingen demgegenüber wieder fast 13 Runden verschütt, von welchen nur 4 Runden durch persönlichen Angriffsmodus nachvollziehbar erklärt werden konnten!? Da die Teams davor zu diesem Zeitpunkt bereits enteilt waren, war’s letztlich unerheblich. Nur „BSW“ hätte beinahe noch Nutzen ziehen können . . .

GUM

13	**GUM**	463,73	10	464,08	14	470,06	12	**1.397,87**

Ein Foto mit Symbolkraft: Et lief einfach nicht rund bei „GUM“ an diesem Wochenende . . .

Für das einzige Cup/„Mitte“ Team stand das VII. Meeting unter keinem guten Stern. Das vierte Gastspiel beim „Meeting“ nahm bereits am Freitag keinen guten Auftakt. Nur ein Fahrer (Uwe) war halbwegs zeitig vor Ort. Einem Fahrer (Michael) spielte die Bahn einen Streich – in Frankfurt/Main ging gar nichts, die ganze Stadt war auf Public Viewing eingestellt, der Bahnhof hoffnungslos überfüllt, Züge fielen reihenweise aus bzw. hatten gewaltige Verspätung. Somit vermochte Michael so eben noch einen Trainingsdurchgang (um Neun) wahrzunehmen. Und Fahrer Nr.3 (Günter) würde erst Samstagfrüh aufschlagen . . .

Samstags war dann ein Teammate gesundheitlich angeschlagen und im 2. Durchgang entstand Verwirrung, ob der 962 eventuell technisch nicht ganz einwandfrei sei. Die resultierenden Checks währten 4-5 Runden, was am Ende ein bis zwei Positionen kosten sollte . . .

Damit war der Aufwärtstrend des Teams bei der vierten „Meeting“-Teilnahme (P9 im Vorjahr) gestoppt. Aber nächstes Jahr läuft’s hoffentlich wieder problemloser . . .

SiPler

12	**SiPler**	457,90	12	464,30	13	478,03	7	**1.400,23**

Dennoch zufrieden: Der 3. Durchgang zeigte, was für die „SiP“ Folks drin gewesen wäre . . .

Wirklich technisches Pech hatten die beiden Folks von „Slot im Pott“ (SiP), welche sich mit dem Heimascari Mehmet verbündet hatten. Das Anschlusskabel vom Leitkiel zum Motor war sparsam dimensioniert und löste sich im ersten und im zweiten Durchgang jeweils „unter Zug“ an der Steckverbindung.

Zwar schafften Andreas und Michael die Instandsetzung jeweils mit erträglichem Zeitverlust, jedoch wurde noch ein dritter Stopp erforderlich, da das Anschlusskabel etwas mehr Spiel erhalten sollte und deshalb eine Führung entfernt werden musste. Zeitverlust insgesamt ca. 18 Runden. Packt man diese auf die erzielten Werte drauf, hätte P7 bis P8 durchaus in Reichweite gelegen!☹☹

Im problemlosen dritten Umlauf belegte man die Richtigkeit dieser Annahme: P7, mit knappen 15 Teilmetern Vorsprung auf „Hinterhofracer“, wurde erreicht!
(und der Fight auf der letzten Spur mit ebendiesen war dito genial!)

SRC Köln Junioren

11	**SRC Köln Junioren**	471,81	8	466,07	11	463,64	14	**1.401,52**

Junior in Denkerpose: Die Schule scheint alles gefordert zu haben!?☺☺

Auch die Kölner Youngster kamen nicht ohne technische Schwierigkeiten über die Distanz: Im ersten Durchgang löste sich das „T“ – man hatte einen variablen Radstand. Die Schadensbehebung im 2. Umlauf ging rasch – nur zwei Runden gingen flöten. Im Folgenden war man jedoch weiter leicht gehandicapt, da ein Vorderrad bisweilen am Radlauf schliff . . .

Dennoch hielten sich Christof, Lucas und Tobias noch knapp (1,25 Runden) vor den stark aufkommenden „SiP“-Folks. Die „Hinterhofracer“ zogen allerdings am Ende doch noch vorbei . . .

Was ohne Probleme möglich gewesen wäre, belegte hingegen die im Startdurchgang belegte sichere P8 . . .

Hinterhofracer

10	**Hinterhofracer**	457,00	13	472,66	10	477,88	8	**1.407,54**

245?: S‘ist doch logisch, dass Ingo vom „Hinterhof“ unter dem 245-Foto arbeitet!?☺

„Hinterhofracer“ hatten hingegen keine technische, sondern eher physische Probleme. Die traditionelle Freitagabendparty im Dorf soll dem Vernehmen nach bis zum Hellwerden gelaufen sein. Da bleibt dann nur wenig Schlaf, wenn man die Quali versemmelt hat . . .

Dementsprechend fehlten dem „Meeting“-Haudegen Ingo (7 Starts) und seinen beiden Rookie-Mitspielern Dirk und Kai-Ole im ersten Durchgang ‘mal eben 15 bzw. 20 Runden auf die folgenden Umläufe . . .

Fairerweise muss jedoch gesagt sein, dass die Eingewöhnungszeit sowie der ungewöhnliche Reifenschliff dito etliche Runden gekostet haben werden!

Im zweiten Umlauf kam man dann schon auf P10 durch’s Ziel und im Schlussdurchgang sogar auf P8 – geht doch!☺

Slowmotion Racing

9	**Slowmotion Racing**	468,02	9	472,78	9	474,03	10	**1.414,83**

Leider nicht im Einsatz: Neuer 962 „Sau“ des „Slomo“ Teams . . .

In Zeitlupe („Slowmotion“) waren Bernd, Joschi und Helmut nun wirklich nicht unterwegs. P9, P9 und P10 belegen eine konstante und weitgehend problemfreie Fahrt. Grats!

Helmut stieß übrigens Samstagvormittag zum Team – Urlaub ging halt vor!☺ Ob ein paar Trainingsrunden von ihm am Freitag wohl eine halbe Runde mehr im Rennen am Samstag ergeben hätten!?

38 Teilmeter sollten schließlich nach 180 Minuten Racing auf die P8 fehlen . . .

NASCAR Racing is Life

8	**NASCAR Racing is Life**	462,29	11	475,54	8	477,38	9	**1.415,21**

Er hat's getan: Bereits im 7. Jahr brachte Wolfgang neue Fahrzeuge für's „Meeting" – vom sparsamen Badenser natürlich aus Tombola Erlösen der Vorjahre aufgebaut!☺☺

Die P8 ging an die Süd-Mitte-West Koalition „NASCAR Racing is Life". Frank, Manfred und Wolfgang sind das Team mit der größten „Meeting"-Erfahrung. Alle Drei haben an allen bisherigen sechs „Meetings" teilgenommen – zu Beginn zwar in verschiedenen Teams, seit 2010 jedoch in genau dieser Besetzung. Fast immer standen am Ende gute Platzierungen – im Vorjahr liefen die Drei gar auf P2 der Pokalwertung ins Ziel!

Bei aller Erfahrung kann man sich auch 'mal verzocken. Bereits im Training waren die Folks nicht ganz vorn bei der Musik. Die Quali Diagnose „*Es fehlt ein wenig an Grip!*" führte dann im ersten Durchgang zu einem Übersetzungswechsel, der 5-6 Runden währte. Warum der Chefingenieur da nicht gleich (oder auch später) grip-reichere Pneus aufzog, war nicht zu klären . . .

Auch wenn die Maßnahme im Folgenden ggf. leichte Besserung brachte, die Mitfavoritenrolle vermochte man nicht auszufüllen. So gab's halt andere Gegner und die „NASCAR" Crew lieferte ein paar Ränge weiter hinten die gewohnten, beherzt geführten Fights. Immerhin reichte das gezeigte Engagement aus, im Schlussspurt den Folks von „Slowmotion" noch die P8 um 38 Teilmeter abzuluchsen!☺

HNR-Racing

7	**HNR-Racing**	473,61	7	476,59	7	473,89	11	**1.424,09**

Tief entspannt: P7 war für's „HNR"-Team ok – *„Mehr ging nicht!"* meinte Remo . . .

Apropos Mitfavoriten . . . auch „HNR" wurde hier vom Autor benannt. Waren die Kollegen doch am Trainingsabend stark von den gezeigten „HNR"-Zeiten beeindruckt. Hans, Nick und Remo vermochten ob dieser Einschätzung allerdings nur den Kopf zu schütteln!☺

Die Quali lief eher mau (s.o.). Im ersten Durchgang stand eine halbwegs sichere P7 auf der Habenseite. Wobei mit 14 Runden Rückstand auf „ZuSpät" das Thema Mitfavorit vom Tisch war!☺ Im zweiten Umlauf gab's eine leichte Steigerung und erneut P7. Nach vorn und nach hinten ging nicht mehr viel – da verzeichnete die Ergebnisliste jeweils um die 10 Runden Distanz . . .

Deshalb ging man kein Risiko ein, als die technische Zwischenkontrolle „Risiko" signalisierte und wechselte kurz vor Schluss den Radsatz. Der kostete brutto nur 18 Sekunden und war somit locker verschmerzbar – es blieb folglich bei P7 . . .

Bemerkung am Rande: Im Nachhinein war die Entscheidung zum Radwechsel goldrichtig – sonst wären gut 14 Runden subtrahiert worden!

MMR-Racing

6	**MMR-Slotracing**	479,60	5	481,97	6	481,61	6	**1.443,18**

Fake: „MMR“ treiben Schabernack und deuten (nie erfolgten) Radwechsel an . . .

„Risiko“ wurde auch „MMR“ nach der Zwischenkontrolle vor dem dritten Umlauf signalisiert. Hier entschied man sich aber anders – kein Wechsel! Die Ausgangsituation war jedoch ebenfalls anders – der Abstand auf den nächsten Verfolger war so groß, dass man eine eventuelle Strafe riskieren konnte. Also kein „all in“, sondern einfache Subtraktion!☺ Logisch, dass die Strategie auch noch aufging: Am Ende war so eben alles im Lot . . .

Jetzt aber zum Rennen: Quali auf P2 – verbunden mit der Erwartungshaltung, dass die Crew anschließend nach hinten durchgereicht werden würde; denn ein André allein macht noch keinen Sommer!☺ Das sahen Matthias und Richard allerdings ganz anders, hängten sich richtig ‘rein und blieben im ersten Umlauf 37 Teilmeter vor „Slotdriver“ und damit in der schnellsten Gruppe (P5!).

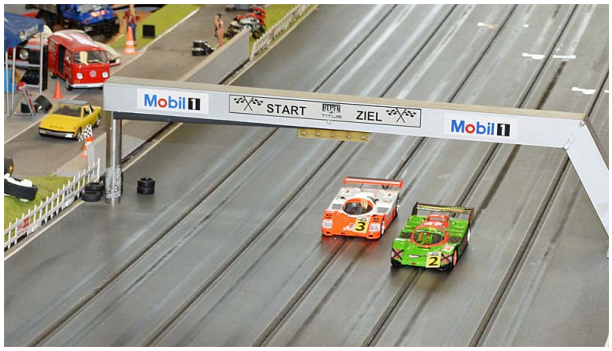
Auch im zweiten Umlauf setzte man den Kampf gegen die Emsdettener fort, musste aber am Ende doch schlappe 1,5 Runden abgeben. Dennoch eine Topleistung und mehr als 11 Runden Vorsprung vor den auf P7 folgenden „HNR“. Da war die No-Wechsel-Strategie folgerichtig . . .

Die erneute P6 im dritten Durchgang machte die gute Tagesleistung dann perfekt! „Slotdriver“ zogen noch ein Stück davon – die waren aber auch Mitfavoriten!☺

Bleibt ein einziger Fleck auf der strahlend weißen „MMR“-Weste: Die Einsetzerleistung im ersten Durchgang hätte besser ausfallen dürfen, denn auch für’s Slotracing gilt: „Wer feiern kann, muss auch arbeiten können“!☹

Slotdriver

5	**Slotdriver**	479,23	6	483,48	5	485,19	5	**1.447,90**



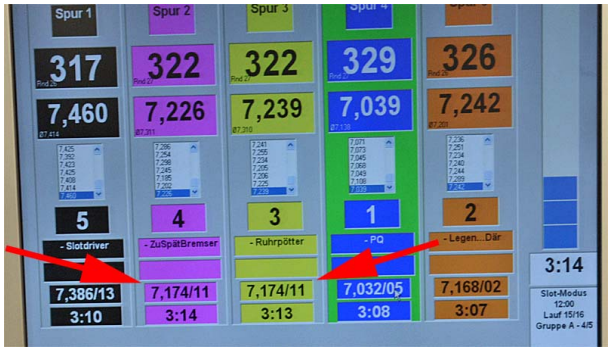
***„Fehlstart kann er schon!“*: Auch „Slotdriver“ (Spur 3) tappte den Düsseldorfern in die Falle! Schön, wenn man dann nicht ganz alleine parkt – die freundlichen „Scratcher“ leisten Gesellschaft!☺**

Christian, Hendrik und Michael hatten wir just: Mitfavorit auf den Pokaltitel und im andauernden Infight mit „MMR“. Damit ist eigentlich alles geschrieben, denn nach vorn ging nichts. Die Kollegen auf P4 der Tages- bzw. P2 der Pokalwertung fuhren in Summe gut 15 Runden davor . . .

Für das Essen-/Emsdetten-Team war’s dennoch ok – immerhin hatte man deutlich weniger Malaise im Training als anno 2013 (hier blieb kein designiertes Einsatzauto einsatzklar) und wurde auch im Rennen von technischen Gebrechen verschont. Es galt also letztlich „alles im Lot auf dem Riverboat“ . . .

Ruhrpötter

4	**Ruhrpötter**	484,42	4	487,85	4	490,97	4	**1.463,24**



In derselben Runde exakt dieselbe Bestzeit - yeah Folks, really great!! (Danke, Peter!)

Kommen wir zu den ersten erklärten Mitfavoriten, die ihrer zugedachten Rolle im Rennen dann auch gerecht werden konnten!☺ Dirk, Heinz und Thomas hatten im Vorjahr den Pokal mit nach Gelsenkirchen/ Mülheim/ Witten genommen, standen in der Quali auf Pole und dokumentierten ihre Bereitschaft, dem Wanderpokal noch ein Jahr ein Zuhause zu geben, auch direkt im ersten Durchgang . . .

Am Ende standen 7,5 Runde mehr als beim Sieg in 2013. Alles wunderbar also – der 962 lief großartig, die Fahrer performten . . . nur, dass die Gauner von „ZuSpätBremser“ arg missgünstig waren und ebenfalls den Pokal bei sich parken wollten!☹

Was die Rundenwerte nicht ausdrücken: „Ruhrpötter“ und „ZuSpät“ fuhren häufig auf einem Level. Einer von vielen Höhepunkten war, als beide Teams in der elften Rund des dritten Durchgangs im Parallelflug auf benachbarten Spuren eine 7,174s erzielten (vgl. Foto oben)!!

Ok, am Ende ging der Pott in den Bonner Raum. Der Fight war genial. Chapeau, „Ruhrpötter“ – auf ein Neues in 2015!

ZuSpätBremser

3	**ZuSpätBremser**	487,89	3	491,12	3	493,14	3	**1.472,15**

Endlich: Im 6. Anlauf gelingt der Sieg in der Pokalwertung! Nur Marco scheint traurig?☺

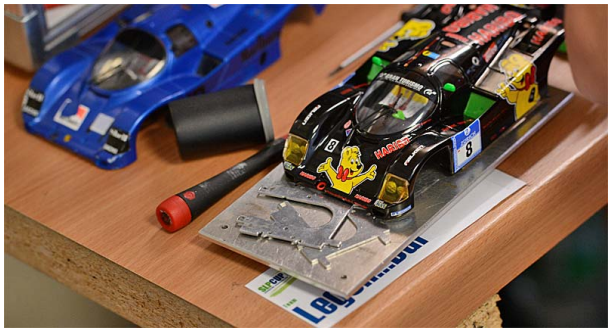
Na ja – im Prinzip ist schon alles verraten! Die Pokalwertung geht endlich an die „ZuSpätBremser“ Frank, Marco und Ralf. Grats! Well done!

Keine Schwächen (erstmalig!☺), lediglich ein neu zu befestigender Heckflügel (- 1 Runde) steht im Log, dazu eine geschlossene und top Teamleistung . . .

Mit 1.472,15 absolvierten Runden hätte man übrigens die „Meetings“ im Dorf von 2010 bis 2012 gewonnen – nur im Vorjahr musste man mehr Runden auf den Tisch legen!!

Legen…Där

2	**Legen…Där**	497,00	2	500,55	2	496,93	2	**1.494,48**



Workshop: Freitags wurde auch bei „Legen…Där“ kräftig geschafft . . .

Im „richtigen Leben“ sind Christian und Thomas fester und unverzichtbarer Bestandteil des „Plastikquäler“ Teams und haben mit dieser Crew schon viele schöne Erfolge eingefahren. Beim „Meeting“ herrschen hingegen andere Regeln – da pflegt man eine ordentliche Rivalität zum Core-Team! Diese begann bereits im Jahr 2009 beim II. Meeting und wurde über die Folgejahre fortgesetzt. Seit 2010 ist übrigens Caroline als „dritte Frau“ an Bord! Bis 2011 gab’s jeweils einen „Plastikquäler“ Sieg zu melden – die Rückstände schrumpften aber von Jahr zu Jahr. In 2012 war’s dann soweit; „Plastikquäler“ hatten erstmalig das Nachsehen! Die Titelverteidigung im Vorjahr fiel aus, das Team trat nicht an. Ergo ging’s nun mit zeitlichem Versatz ins nächste Duell. Und erstmalig gab’s einen eigenständigen Namen – wer will schon das Nr.2-Team sein!?☺☺

Die einzige 6.9er Zeit im Quali deutete das Potential an. Aber im Prinzip war nach wenigen Spuren schon klar, dass „Plastikquäler“ nicht zu halten sein würden. Man verlor im direkten Vergleich der Spuren locker ein halbes Zehntel – und das auf der Bremse . . .

Dass „Legen…Där“ dennoch nicht trödelten, belegen die im 2. Umlauf erzielten 505,55 Runden; so viel war bis dato noch nicht binnen 60 Minuten zusammen gekommen! Dass dieser Wert im dritten Durchgang nicht überboten werden konnte, hatte sicherlich auch mit dem notwendigen Radwechsel zu tun. Denn hier stand nach der Zwischenkontrolle ein „Muss“ und kein „Risiko“ im Protokoll . . .

Freuen wir uns also auf die siebte Ausgabe der „Rivalen der Rennbahn“ im nächsten Jahr!

Plastikquäler

1	**Plastikquäler**	502,65	1	503,67	1	503,61	1	**1.509,93**

Gepackt: „PQ“ wieder Spitze!

Die 1,21-Runden-Schlappe in 2012 hat die sieggewohnten „Plastikquäler“ hart getroffen – und wenn’s Tausend Mal durch Caro, Chris und Thomas war . . .

Ergo ging man die Vorbereitung sehr engagiert an („Legen…Där“ natürlich auch!). Es wurde von Jan und Sebastian kräftig technisch experimentiert, denn fahrerisch war ein Unentschieden das maximal Erreichbare. Ferner musste der weniger Dorf-Erfahrene Patrick zum (eher ungeliebten) Training antreten – quasi Höchststrafe also!☺

Die Quali war wenig erbauend, man verlor den Optimismus dadurch aber nicht. Der erste Durchgang wurde sowohl konzentriert gefahren als auch angespannt von außen verfolgt – dann war klar, „Legen…Där“ kann dem Tempo nicht ganz folgen. Die Mienen wurden entspannter . . .

Trotz der sicheren Führung ging’s mit Highspeed weiter. Ab dem 2. Umlauf gab’s auf den schnellen Spuren 6.9er Zeiten in Reihe. Randnotiz: Die 503,61 Runden im 3. Durchgang wurden trotz Reifenwechsel (20s brutto Zeitbedarf) erzielt!

Chapeau! Grats! Wie ist das in 2015 noch zu steigern?

Zusammenfassung

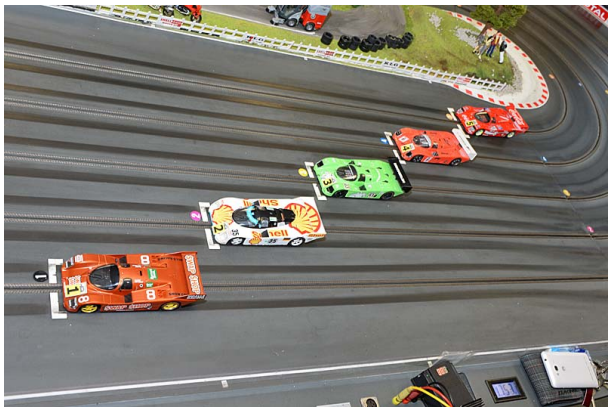
Die Teams und ihre erzielten Resultate in der Übersicht:

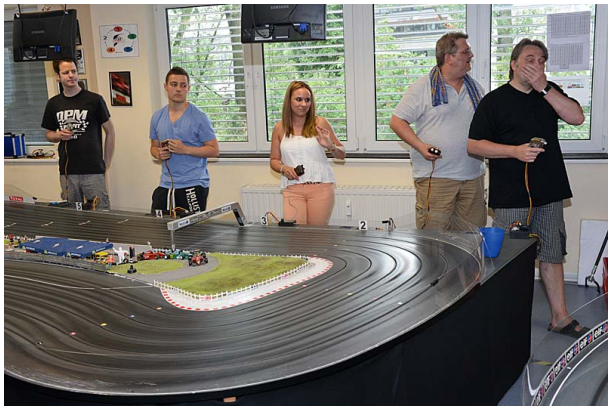
#	Team	1.Dg		2.Dg.		3. Dg.		total
1	**Plastikquäler**	502,65	1	503,67	1	503,61	1	**1.509,93**
2	**Legen…Där**	497,00	2	500,55	2	496,93	2	**1.494,48**
3	**ZuSpätBremser**	487,89	3	491,12	3	493,14	3	**1.472,15**
4	**Ruhrpötter**	484,42	4	487,85	4	490,97	4	**1.463,24**
5	**Slotdriver**	479,23	6	483,48	5	485,19	5	**1.447,90**
6	**MMR-Slotracing**	479,60	5	481,97	6	481,61	6	**1.443,18**
7	**HNR-Racing**	473,61	7	476,59	7	473,89	11	**1.424,09**
8	**NASCAR Racing is Life**	462,29	11	475,54	8	477,38	9	**1.415,21**
9	**Slowmotion Racing**	468,02	9	472,78	9	474,03	10	**1.414,83**
10	**Hinterhofracer**	457,00	13	472,66	10	477,88	8	**1.407,54**
11	**SRC Köln Junioren**	471,81	8	466,07	11	463,64	14	**1.401,52**
12	**SiPler**	457,90	12	464,30	13	478,03	7	**1.400,23**
13	**GUM**	463,73	10	464,08	14	470,06	12	**1.397,87**
14	**Curve Scratchers**	449,78	14	466,04	12	453,11	15	**1.368,93**
15	**BSW-Team**	449,71	15	452,10	15	464,75	13	**1.366,56**
16	**Whacky Wheels Wann**	445,21	16	444,30	16	441,26	16	**1.330,77**

1. Durchgang

1.Startgruppe: „Manni“ auf der Pole – Kai-Ole schiebt das Feld an (Spur 1 jeweils rechts) . . .

2.Startgruppe: „SiP“ macht die Pace – für den „Junioren“ ist’s ‘ne ernste Angelegenheit . . .





3.Startgruppe: Schiefes Bild – „Legen..Där“ auf der Drei und „PQ“ gar nur auf Fünf . . .

2. Durchgang

1.Startgruppe: „Scratcher“ und „SiP“ abgestiegen – „Hinterhof“ +2 Plätze – „NASCAR“ nach wie vor mit „Stillstand“ auf Spur 1 . . .

2.Startgruppe: „HNR“ und „Slomo“ arbeiten sich hoch – „Slotdriver“ zumindest auf dem aufsteigenden Ast (P1) . . .

3.Startgruppe: „MMR“ nach wie vor dabei – „PQ“ jetzt an der Spitze . . .

3. Durchgang

1.Startgruppe: „Hinterhof“ weiter auf dem Vormarsch – „GUM“ abgesackt . . .
Das Foto der Fahrer leider ist irgendwie / -wo verschütt gegangen!? Sorry!

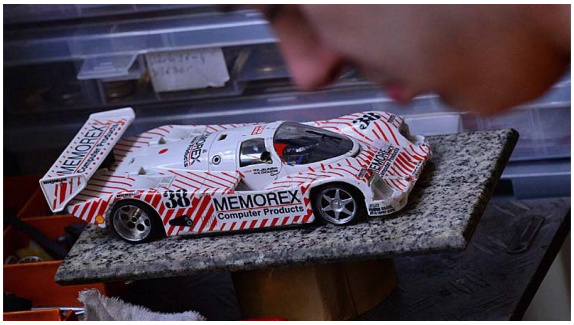
2.Startgruppe: „NASCAR“ packen endlich den Aufstieg – „MMR“ stiegen hingegen ab . . .

3.Startgruppe: „Slotdriver“ haben im dritten Anlauf P5 okkupiert – Rest konstant . . .

Fundstücke

⇨ *„Ohne Schuhe bringt zwei Zehntel“*! Leider durchschauten „ZuSpät“ rasch diese „Ruhrpötter“-Strategie und konterten unmittelbar!☺ Das Duell der beiden Teams konnte einem aber auch die Schuhe ausziehen . . .

⇨ Die PQ setzten im Training eine wahre „Rentnerband“ ein: Sowohl der „Memorex“ (vgl. Foto) als auch der „Plastikquäler“ bestritten das erste SLP-Cup Rennen „aller Zeiten“ am 29.03.2008. Der damals siegreiche „Advan“ war sogar Anwärter auf einen Renneinsatz!
Investitionsschutz at it’s best!



⇨ Der Schleichwerbung für andere Rennserien oder Einzelevents wird ab 2015 definitiv ein Riegel vorgeschoben!☺

⇨ Andere Länder, andere Sitten?: Beim Cup „Mitte“ scheinen Bburago Karosserien den BRM Bodys bevorzugt zu werden (hier das „GUM“ Car)!?☺

⇨ Die Wahl zum „Ninja des Tages“ entschied „Lucky“ knapp vor „Holgi“ für sich! Fotos zur Dokumentation dieses Contests wurden leider von der Zensur nicht genehmigt!☹

Credits

Einmal mehr erwiesen sich die Folks vom SCR 1zu24-slot e.V. als extrem engagierte Gastgeber, die mit viel Personaleinsatz allzeit die Positionen „doppelten“ und so maßgeblich zum Gelingen des VII. SLP-Cup Meetings beitrugen. Es war alles wunderbar! Herzlichen Dank an alle Beteiligte!

Ein weiteres „Merci vielmals“ geht an die Helfer aus dem SLP-Cup, die zur Rennorga beitrugen – vor allem aber André an der Zeitnahme unterstützten!

Quizfrage für’s nächste Jahr: Wie viele Handtücher benötigte André insgesamt an den drei „Meeting“-Tagen??☺

Ausblick

Der Terminplan für den SLP-Cup im Westen ist heuer arg durcheinander geraten. Das Finale findet (ausnahmsweise) im Raceway Park in Siegburg statt. Gefahren wird die „Dicke Berta“, allerdings in einem völlig neuen Bahnlayout. Das Datum:

18. Oktober 2014 . . .

Da der Kurs für die meisten SLP-Cup Fahrer völlig neu ist, wird mit etwas Vorlauf ein Testsamstag angeboten:

20. September 2014 . . .

Und natürlich steht der Termin für das VIII. SLP-Cup Meeting auch schon fest:

26. und 27. Juni 2015 . . .

Das Starterfeld des VII. SLP-Cup Meetings . . .

Alles Weitere gibt’s hier:

Rennserien-West / SLP-Cup Meeting

Rennserien West / SLP-Cup

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 . . .

,