WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 577 -

6. März 2017

Editorial .....

Moin Folks . . . der März bietet in etwa so viel Veranstaltungen im westlichen Slotracing wie der Januar und Februar zusammen. Gleich das erste Wochenende wie drei Events auf: Das Ashville 600 bei der SRIG Teuto in Bad Rothenfelde, den Flexi WESTCUP beim SAC Stolberg sowie SLP-Cup und „kein CUP!“ bei SlotRacing Mülheim/Ruhr . . .

Für die laufende Woche sind zwei Veranstaltungen geplant. Zum einen der zweite Lauf zur Duessel-Village 250 – ausgetragen beim SRC 1zu24slot e:v. im Dorf. Und zum anderen der Auftakt zur DTSW West, der bei SlotRacing Mülheim stattfinden wird . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 577 schaut auf das Ashville 600 in Teutonien sowie auf die Doppelveranstaltung in Mülheim/Ruhr.

Vom SLP-Cup wird direkt heute berichtet – der Report vom „kein CUP!“ folgt dann am kommenden Montag . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Ashville 600
  am 4. März 2017 in Bad Rothenfelde
- SLPCUP
  2. Lauf am 4. März 2017 in Mülheim/Ruhr
- News aus den Serien
  Saison 2017/18

Ashville 600

am 4. März 2017 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Poldi

´52 Hudson Hornet von Manfred Walter

Zum zehnten Mal: „Ashville 600“

Kinder wie die Zeit vergeht… Man mag es kaum glauben aber bereits zum zehnten Mal fand bei der SRIG-Teuto das Langstreckenrennen mit den beliebten Amischlitten der fünfziger Jahre nach dem Reglement von Manfred Stork statt.

In diesem Jahr feiern übrigens auch die Storkschen NASCAR-Serien ein Jubiläum. Seit nunmehr fünfundzwanzig Jahren finden im Westen unserer Republik regelmäßig Rennen mit diesen besonderen Autos nach amerikanischen Vorbildern statt. Es dürfte in der Slotracing Szene kaum eine Rennserie geben, die eine ähnliche Beständigkeit erlebt hat.

Der Garant für diese, wie ich finde beeindruckende Langlebigkeit ist das so einfache wie geniale technische Konzept. Die Autos die ausschließlich aus Plastikkits aufgebaut werden rollen auf Kunststofffahrwerken. Das bedingt einen deutlich höheren Schwerpunkt als bei Fahrzeugen mit Metallfahrwerken. Es gilt daher die Autos so abzustimmen, dass sie bei Überschreiten der Haftungsgrenze zu rutschen anfangen und sich nicht seitlich abrollen. Wenn man das einmal heraus hat, bietet so ein Auto einen gut kontrollierbaren Grenzbereich. Der Fahrer muss in den Kurven regeln und versuchen, eine möglichst saubere Linie zu fahren. Reifen die viel Grip bieten, sind bei so einem Boliden fehl am

Platz - denn sie würden bewirken, dass das Auto sich bei zu schneller Kurvenfahrt auf die Seite legt. Seit über fünfzehn Jahren rollen Manni Storks NASCARs daher auf GP-Speed Tires, einem Vollgummireifen.

Beliebter Zeitvertreib von Slotracern: Schrauben suchen!☺

Bei der SRIG-Teuto werden seit der Gründung des Clubs im Jahre 2003 Rennen mit den NASCAR Boliden gefahren und dieser Umstand hatte auch entscheidende Auswirkungen auf die Gestaltung der bei uns ausgetragenen Rennserien. Wir fahren fast ausschließlich Rennen mit GP Reifen. Es hat in der Vergangenheit auch schon ‘mal Wettkämpfe mit Moosgummireifen gegeben, allerdings hat sich das Fahren mit dem deutlich höheren Grip hier nicht durchgesetzt.

Inzwischen wird auch eine 1:32er Rennserie mit BRM Reifen gefahren. Diese Pneus vertragen sich sehr gut mit den GP-Reifen. Ganz anders sieht es dagegen mit Polyurethanreifen aus. Denn die produzieren einen feinen Abrieb auf der Bahnoberfläche auf der GP bereifte Autos nur noch hilflos herumrutschen. Das hat zu einem Verbot dieser Reifen bei uns im Renncenter geführt.

Lange haftete den GP Reifen der Ruf an, sie seien nicht langstreckentauglich. Um diese These zu widerlegen, fand 2008 das erste „Ashville 600“ Rennen statt. Natürlich hielten die Reifen über die Distanz. Der Verschleiß lag im Schnitt bei vier zehntel Millimetern. Die Teilnehmer hatten so einen Spaß, dass es im darauffolgenden Jahr eine Wiederholung gab. Seit 2009 heißt es immer am ersten Märzwochenende in Bad Rothenfelde Aschendorf: „Gentlemen start your engines!“

Fachsimpeln in der Box – Mühlheimer unter sich

´56 Ford Victoria von Karsten Hendrix

Auch in diesem Jahr fanden sich wieder siebzehn unentwegte Mitstreiter am „Ashville Raceway“ ein. Leider gab es noch ein paar kurzfristige Ausfälle. Bernd Pofalla wurde auf eine Dienstreise geschickt. Heiko Pöthen und Werner Schilling mussten krankheitsbedingt absagen. An dieser Stelle gute Besserung!

Die anderthalb Stunden Training bis zur technischen Abnahme wurde von den auswärtigen Gästen ausgiebig genutzt.
Neben den in den vorangegangenen Jahren bewährten Einsatzautos wurden auch ein paar neue Boliden zur Abnahme gebracht. Karsten Hendrix präsentierte einen wunderschönen ´56 Ford Victoria. Manfred Walter hatte einen neuen ´52 Hudson Hornet aufgebaut, der erst am Vorabend fertiggestellt worden war. Peter Horstmeyer und Stefan Kucharzewski hatten sich dem Thema ´56 Chevrolet Bel Air verschrieben. Diesen Fahrzeugtyp hatte auch Andreas Buldt aufgebaut. Der Wagen des Mühlheimers wartete aber mit einer technischen Besonderheit auf. Der Motor war als Inliner angeordnet.
Für das Qualifiing wurde in diesem Jahr die Spur Sechs ausgelost. Jeder Teilnehmer musste eine Minute fahren. Die schnellste Runde wurde für die Startaufstellung gewertet.

Formationsflug der ersten Startgruppe

Die **erste Startgruppe** wurde von auswärtigen Teilnehmern gebildet. Hier lag Hans Bickenbach, der inzwischen zu den regelmäßigen Teilnehmern des Slot-it Cups in Aschendorf gehört, von Anfang an souverän in Führung. Sein Einsatzfahrzeug, ein ´57 Chevrolet „Black Widow“, hatte er erst am Morgen käuflich erworben. Im Vorjahr hatte noch Thorsten Florijan diesen schwarz-weißen Boliden pilotiert. Frieder Lenz brauchte etwas, um seinen Rhythmus zu finden, konnte sich dann aber ab dem dritten Durchgang auf Rang zwei etablieren. Stefan Kucharzewski konnte bis zum letzten Durchgang bei Manfred Walter gegenhalten. Erst dann musste er diesen ziehen lassen.

Die Fahrer der zweiten Startgruppe

In der **zweiten Startgruppe** fanden sich mit Jürgen Kuhn und Rolf Meyer zwei Fahrer, die ihr Qualifying etwas verwachst hatten. Entsprechend deutlich fiel hier das Resultat aus: Jürgen setzte mit einer Gesamtdistanz von 626,14 Runden eine deutliche Marke. Rolf fehlten da schon drei Runden. Nochmal vier Runden dahinter Christoph Müller auf Rang drei vor Peter Horstmeyer. Manfred Stork und Markus Freymann belegten die Plätze fünf und sechs.

Aus dem Fuhrpark von Karsten Hendrix

Carsten Scholz demonstrierte in der **dritten Startgruppe** sein Ausnahmetalent. Mit einer Gesamtdistanz von 641,45 Runden deklassierte er praktisch die übrigen Teilnehmer. Andre-

as Lippold (627,87 Runden), Udo Langer (623,97 Runden), Thorsten Grau (623,79 Runden), Karsten Hendrix (618,33 Runden) und Wjatscheslaw Portnjagin (607,18 Runden) konnten da nur Schadensbegrenzung betreiben.

Stilvoll: Udo Langer mit Urkunde, ´52 Hudson Hornet und Hudson Emblem am Slotkoffer

Trotz der langen Distanz - im Vorjahr war man vom starren 600 Rundenrennen zum sechs mal fünfzehn Minuten Zeitrennen Konzept gewechselt - gab es am Ende auch wieder sehr knappe Ergebnisse. Drei Teilnehmer lagen im Kampf um Platz vier innerhalb von achtundfünfzig Teilstrichen und auch den siebten und achten Platz trennte gerade mal eine halbe Runde.

Das wichtigste war sowieso, dass alle ihren Spaß hatten und so konnte man beim Abschied immer wieder hören: *„Wir sehen uns im kommenden Jahr!“* Dann übrigens am Samstag, dem 3. März 2018.

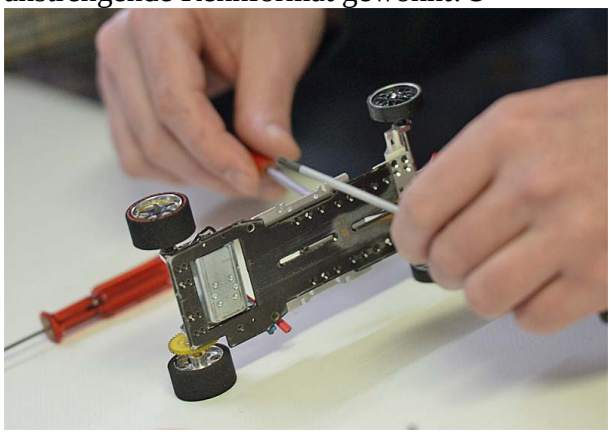
Das Ergebnis des zehnten Ashville 600 als PDF.

SLPCUP

2. Lauf am 4. März 2017 in Mülheim/Ruhr

Ein Mal pro Jahr ist im SLP-Cup „Super-Sprint“ angesagt. Vier kurze Durchgänge von 2 bis 4 Minuten pro Spur muss jeder Fahrer absolvieren. Es zählt nicht die „erfahrene“ Rundenzahl, sondern die erzielte Position innerhalb der jeweiligen Startgruppe – quasi ist’s also ein KO-Modus . . .

Die Sache hat anno 2015 zumindest so viel Laune gemacht, dass der „Super-Sprint“ seitdem fester Bestandteil der Serie ist. Auch die dritte Auflage wurde wieder auf der schnellen 48m-Holzbahn von SlotRacing Mülheim/Ruhr ausgetragen. Die Folks aus dem Pott haben sich mittlerweile an das (für die Zeitnahme) anstrengende Rennformat gewöhnt!☺



Essen mit Stäbchen?
Das altgediente SLP-Cup Chassis scheint schon so manche Schlacht geschlagen zu haben - seit 2008 sind die Regeln quasi unverändert!

Dass heuer etliche schnelle Folks fehlten, machte die Sache nicht langweiliger. Es waren noch ausreichend Racer am Start, die sowohl gute Bahnkenntnis aufwiesen als auch die entsprechenden Ambitionen, die ggf. aufgerissenen Lücken zu schließen!☺

Austragungsort

Slotracing Mülheim
Schultenhofstr. 15
45475 Mülheim/Ruhr

URL
www.slotracing-muelheim.de

Strecke(n)
6-spurig, Holz, 47,95m lang
6-spurig, Plastik, 36,80m lang

Kompakt

Wetter	**14°** bedeckt
Grip	wie immer in MH - Cup-angemessen und sehr konstant
am Start	22 Teilnehmer 3-4 Startgruppen (variierend)
Fahrzeit	6*2,^{0} / 2,^{5} / 2,^{5} / 4,^{0} Minuten/ Fahrer
Bahn-spannung	17,5 Volt
Neues	JanS erstmals „seit immer“ nicht am Start!☹

	2017er Cup-Premiere für die Herren Kleinrahm, Ohlig und Vorberg . . .
Yellow Press	SLP-Cup-Quiz: muss man linkshändig drücken, um am Ende vorne zu sein!?☺
Zeitplan	Start: 11:55 Uhr Ziel: 19:40 Uhr
Racing	vier Wertungsläufe – Leistung muss in den kurzen Sprints auf den Punkt gebracht werden – bisweilen viel Unruhe . . .
Pokalwertung	erstmals Sieg für Dirk Schulte – fast alles passte!☺ dicht auf dann Henni Behrens, der Dirk zumindest einmal das Nachsehen gab – Chris Letzner sicher auf P3 . . .
Gesamtwertung	Recycling des Textes aus 2016: *„Sebastian Nockemann siegt in Mülheim erneut und ungefährdet!“*

Freitag

Die Rahmenbedingungen für den zweiten Lauf zum SLP-Cup waren – wie oben schon angedeutet – arg gediegen. Die Positionen 2-4 vom Saisonauftakt in Siegburg standen nicht am Start. Das gab's wohl noch nie im Cup – auch nicht, dass JanS zu einem Lauf fehlte!

Immerhin traten der überlegene Sieger von Siegburg und Favorit für Mülheim (Sebastian) sowie die Positionen 5-12 aus Siegburg geschlossen an. Somit war für ausreichend Spannung gesorgt. Mittenmang ins Feld sortierten sich dazu die drei „Erststarter“ (für dieses Jahr) – ausreichend Konkurrenz würde also Jedermann haben . . .

Das traditionelle Bahnputzen hatten die Gastgeber bereits am Donnerstagabend allerbestens erledigt – herzlicher Dank an alle beteiligte Mülheimer!!
Somit blieb am frühen Freitagabend lediglich die dezente Aufbringung einer Glue Schicht an Arbeit. Das ist die Domäne von Sebastian – der passende Cup-Grip war rasch erzielt . . .

Das eigentliche Training begann ab ca. Fünf Uhr – die Motivation der Belegschaft war eher mittelprima. Insgesamt 16 Folks tröpfelten im Laufe des Abends herein – 100% Freitagstrainiererquote im SLP-Cup gehören der Vergangenheit an. Dementsprechend waren bisweilen nicht einmal alle Spuren belegt . . .

Jetzt noch Einkleben?
Da scheint ein Kollege arg spät dran zu sein . . .

Von den 24 gemeldeten Folks mussten noch zwei kurzfristig passen. Das „Super-Sprint“ Format verträgt kaum so geringe Starterzahlen – ergo war am Abend erst einmal extensives Grübeln und Basteln am Rennformat angesagt. Aber auch diese Aufgabe wurde schließlich bewältigt – die Spiele mochten beginnen . . .

Wie üblich auf schnellen Holzstrecken verlief das Training eher unruhig – kein Wunder wenn gut 200g robustes BRM-Material in die Bande donnern. Ferner kennt der Kurs mit seinen wenigen Bremspunkten eigentlich nur „geht“ bzw. „geht nicht“!☺☺

Schallmauer in Mülheim für den SLP-Cup sind die 8-Sekunden. Die packten in den Vorjahren jeweils Viele – konstante 7.9er hingegen nur die wahren Cracks. Dieses Zeitenniveau passte astrein auch für 2017 . . .

„Coke“ rules?
Muss man im Cup ggf. einen „Coke“-962 fahren, um 'was zu reißen? - Anzeichen dafür gibt's, Garantien allerdings nicht!☺

Das Ende des tendenziell müden Freitag soll dem Vernehmen nach gegen 0:30 Uhr erreicht worden sein . . .

Samstag

Samstagfrüh war man mit allen 22 Folks zumindest komplett. Der Trainingsbetrieb verlief entspannt. Sensationen waren nicht zu vermelden. Die üblichen Verdächtigen legten gute Zeiten vor – lediglich beim Vorjahreszweiten Kai-Ole Stracke tappte man ein wenig im Dunkeln . . .

Dunkelmänner?
„Momo“ von Christian Letzner im Gegenlicht.

Die Ausgabe der Motoren, der Funktionstest und die technische Abnahme gingen halbwegs zügig über die Bühne. Zwei Folks brachten die erforderliche Bodenfreiheit nicht auf Anhieb zu Stande – bei vielen ging’s nur „saugend“ . . .

Ergo schritt man in etwa im Plan zum Start der ersten Gruppe. Alle Fahrer/Innen sollten insgesamt vier Durchgänge absolvieren – die Fahrzeiten würden sich dabei von 2 über 2,5 und 3 auf 4 Minuten pro Spur steigern. Benannt waren die vier Durchgänge als Vor- und Hoffnungslauf, Semifinale und Finale . . .
Die wesentliche Schwierigkeit für die Fahrer/Innen war, schnell auf Touren zu kommen und dabei möglichst wenig Fehler zu verzeichnen – langsames „Eingrooven“ auf die Bahn oder die einzelnen Spuren war also kaum möglich . . .

„Ready for take-off“?
Die ersten zwei Startgruppen sind klar für den Einsatz . . .

Eine Quali gab’s aufgrund des eh schon ausgedehnten Zeitplans (mit extrem vielen Spur- und Gruppenwechseln) nicht – die ersten Gruppen wurden ausgelost . . .

Los geht’s!
Die erste Startgruppe des Tages vor dem Warmup . . .

Die **Vorläufe** liefen über 6*2 Minuten Fahrzeit – gebildet wurden drei Startgruppen zu 7 bzw. 8 Teilnehmern. Die zwei Sieger einer Gruppe würden eine Art erstes Finale bestreiten (und mehr Punkte erhalten) – dazu würde noch der schnellste der drei Vorlaufdritten stoßen . . .
Als Sieger setzten sich Kai-Ole Stracke, Hendrik Behrens und Sebastian Nockemann durch. Lediglich Hendrik musste dafür fighten – Dirk Schulte folgte ihm um 22 TM zurück . . .
Die beiden anderen Gruppenzweiten hatten arge Not: Thomas Reich setzte sich um 1 TM gegen Johannes Rohde durch – und Heinz Rudnik um 12 TM gegen Tobias Neumann, der wiederum Frank Ohlig um nur 11 TM im Nacken hatte . . .
Schnellster Dritter war Christian Letzner.

Synchron-Schwingen!
Nicht ganz scharf, aber schön synchron: Tobi und Kai-Ole zeigen ihre beste Seite!☺

Speziell die Vorläufe waren durch zahlreiche Terrorphasen geprägt. Maßgeblich dafür waren sicherlich die Anspannung der Teilnehmer/Innen und die extrem kurzen Stints –

aber auch die Einsetzer trugen das Ihre dazu bei: Es ist halt einfacher, „*Terror*“ zu rufen, als hoch konzentriert die Cars auf dem extrem schnellen Kurs von der Strecke zu fischen!☹

Geht nicht gut!
Erste Runde, erste trickreiche Kurve – der „Camel“ steht diesen Stunt nicht!☺

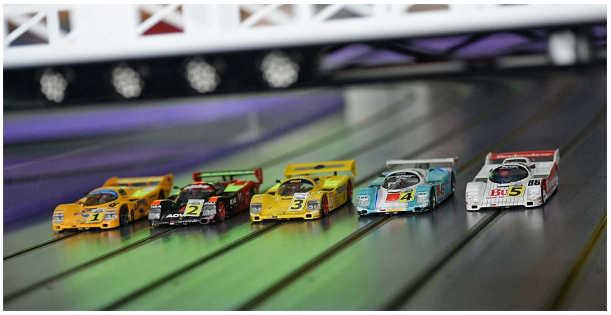
Diese Entscheidungen fielen natürlich wieder auf Teilmeterebene. Reiner Barm lag in der ersten Gruppe beispielsweise nur knappe fünf TM vor Frank Ohlig – und Tobias Neumann vermochte Ingo Vorberg nur um 17 TM zu distanzieren . . .
Aber auch im Mittelfeld der ersten zwei Gruppen wurde hoch-spannend gefahren. Z.B. lag der Dritte (Fabian Holthöfer) 8 TM vor Joachim Kleinrahm, der wiederum 41 TM vor Dirk Stracke rangierte, der seinerseits 2 TM Vorsprung auf Christof Wulfken hatte . . .

Ähnlich eng ging’s im „ersten Finale“ der Hoffnungsläufe zu: Sieger Sebastian Nockemann ließ sich beinahe von Dirk Schulte überrumpeln. Und auch der Dritte (Hendrik Behrens) lag noch in derselben Runde!
Die Positionen 4 und 5 (Chris Letzner und Thomas Reich) trennten müde 3 TM und Kai-Ole Stracke lag ebenfalls nur 15 TM hinter diesen Beiden . . .

Noch besteht Hoffnung!
In neuer Zusammensetzung um Positionen und Punkte . . .

Und selbst am Ende der Gruppen wurde eng gefightet. Frank Scheid blieb nur knapp vor Martin Müller, der an diesem Renntag das technische Pech für sich gepachtet hatte: Diverse Verschraubungen waren suboptimal fest. Ebenso vermochte sich die Einsteigerin Jenny Wittgens erstmals vom Tabellenende zu lösen und Peter Buchholz hinter sich zu lassen . . .

Die **Hoffnungsläufe** würden das Feld für die Semifinals zwei-teilen. Dort sollten die zehn besten Folks dann die Finalbesetzung ermitteln. Die restlichen Zwölf würden die sechs Teilnehmer/Innen für die erste und nominell langsamste Gruppe ausfahren . . .
Die Sieger sowie der schnellste Zweitplatzierte der ersten zwei Startgruppen aus den Hoffnungsläufen hießen Johannes Rohde und Tobias Neumann sowie Reiner Barm als schnellster Zweiter. Sie würden im Semifinale um die Top 6 mitstreiten . . .



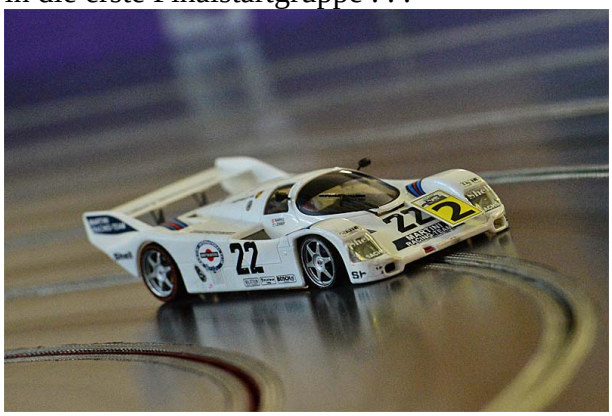
Semi = Fünf?
Nur noch fünf Spuren verfügbar, um in vier Startgruppen nochmals kräftig durchzumischen!

Für die **Semifinals** wurden erstmals vier Startgruppen gebildet. Um nicht auch noch Dummy (Piloten und Einsetzer) rekrutieren zu müssen, würde kurzerhand die Spur 5 stillgelegt. Anstelle der geplanten 3 Minuten Fahrzeit pro Spur mogelten die Mülheimer Zeitnehmer erneut 2,5 Minuten in die Bepfe - bemerkt hat's aber niemand!☺
Die ersten zwei Startgruppen wiesen jeweils sechs Fahrer/Innen auf. Die letzten Drei einer jeden Gruppe würden im Finale als Erste 'ran müssen. Die restlichen sechs Teilnehmer würden sich zum großen Finale in einer 10er Gruppe einsortieren . . .
Die beiden späteren Startgruppen zu je fünf Teilnehmern würden den Showdown der schnellsten Sechs ausfahren. Die unterlegenen vier Folks gingen für das Finale gleichfalls in die 10er Gruppe . . .

Die erste Startgruppe des Semifinales wurde zur sicheren Beute von Ingo Vorberg. Deutlich zurück fuhr Frank Ohlig, der Dirk Stracke um 22 TM auf Abstand halten konnte. Zieleinlauf dahinter: Frank Scheid vor Per Buchholz und Jenny Wittgens . . .
Die Gruppe fuhr reichlich unaufgeregt – die Abstände waren bis auf den von Frank und Dirk eher deutlich.

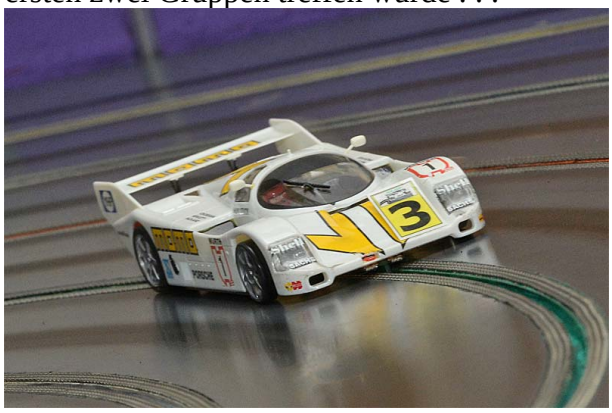
Stunt gestanden!
Invo fährt den Sieg in der ersten Gruppe ein!

Die zweite Startgruppe wurde zwar ebenso deutlich zu Gunsten von Fabian Holthöfer entschieden. Dahinter bildete sich jedoch eine Kampfgruppe von gleich vier Fahrern, die bis zum Ende vehement um die Positionen fightete. Nach 12,5 Minuten setzte sich schließlich René Steger um 5 TM gegen den Clubkollegen Christof Wulfken durch. Joschi Kleinrahm und der gesundheitlich angeschlagene Thomas Biernatowski hätten die zwei mutmaßlich überflügeln können – wären sie nicht so sehr in eine Art „Privatfehde" verwickelt gewesen. So blieb Joschi nur um 15 TM hinter Christof und Thomas ging zusammen mit Joschi und Martin Müller (der erneut reparieren musste) in die erste Finalstartgruppe . . .



„Privatfehde"
Joschi und sein „Martini" knapp abgehängt . . .

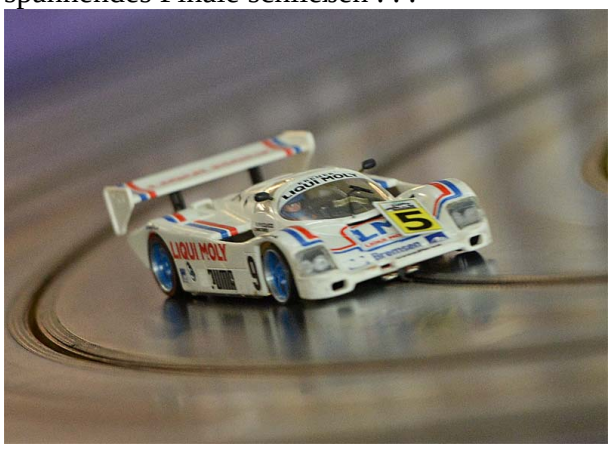
Die dritte Startgruppe wurde zur sicheren Beute von Sebastian Nockemann. Dahinter lief erneut die Battle zwischen Chris Letzner und Thomas Reich. Nach 3 TM Vorsprung im Hoffnungslauf vermochte Christian nun immerhin um 11 TM vorne zu bleiben. Man würde dieses Duell dann im Finale ein drittes Mal austragen!☺
Johannes Rohde kam nicht ganz hinterher, lag mit 42 TM aber auch nicht weit zurück. Die P5 ging an Reiner Barm, der zusammen mit Johannes im Finale auf die sechs Schnellsten der ersten zwei Gruppen treffen würde . . .



„Battleship"
Chris wirft dem „Momo" im Fight mit Thomas vehement ins Eck . . .

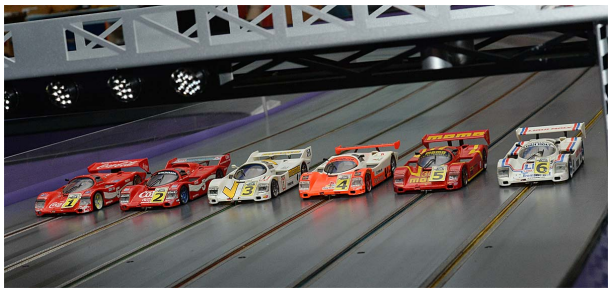
Ins dritte Aufeinandertreffen ging in der vierten Startgruppe das Rennen um den Sieg in der Pokalwertung zwischen den zwei Linkshändern (der eine qua Geburt, der andere notgedrungen) Hendrik Behrens und Dirk Schulte. Nach Siegen stand es 1:1 – nach Punkten lag Dirk leicht vorn. Erneut wurde es eng –

und erneut setzte sich Dirk knapp durch!
Aus dem Zwei- einen Dreikampf machen wollte eigentlich Kai-Ole Stracke. Bis zur letzten Spur mischte er kräftig in diesem Duell mit. Dann setzte er auf der schnellen Spur Eins den Joker – und ging drei Mal ins Grün. Zwar verlor er nicht allzu viel Zeit, aber ein wenig die Nerven. Ergo blieb ihm nur die P3 in der Gruppe – aber auch die Chance, im Finale unter den Top 6 noch einmal Schadensbegrenzung zu betreiben!
Auf P4 und 5 liefen Tobias Neumann und Heinz Rudnik ein. Sie würden im Finale den 10 Teilnehmer starken Mittelblock ergänzen. Ihre erzielten Rundenzahlen ließen auf ein spannendes Finale schließen . . .



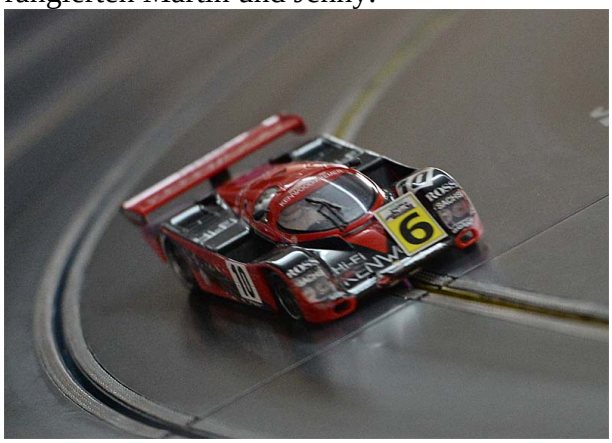
„Einsetzwagen“
Das Semifinale lief nicht gut für den „Liqui“ von Kai-Ole . . .

10er-Pack!
Der gesamte Mittelblock aus dem Semis entscheidet die Positionen 7-16 im direkten Vergleich . . .



Showdown!
Die Top 6 aus dem Semifinale treffen aufeinander . . .

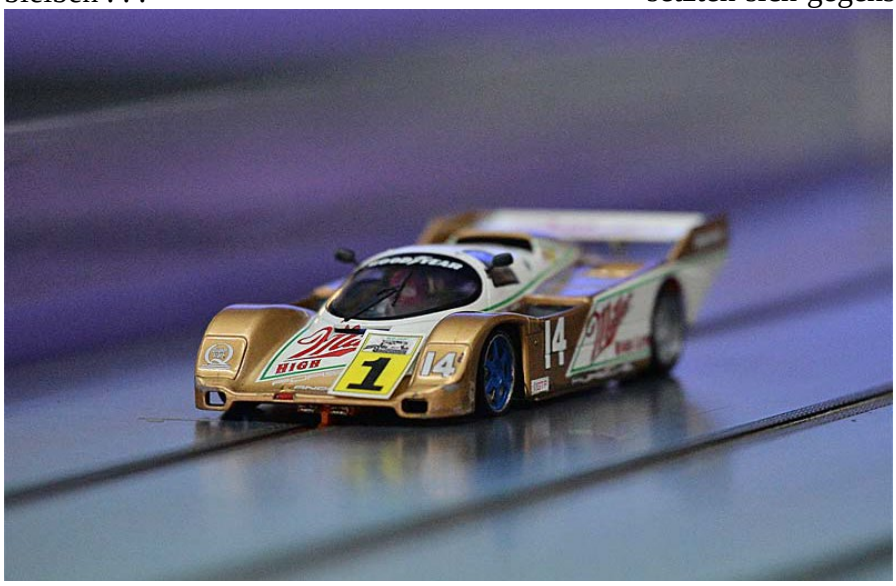
Auf zum Showdown! Die **Finalläufe** gingen auf vier Minuten pro Spur. In der ersten Startgruppe setzen sich Thomas Biernatowski und Joschi Kleinrahm leicht ab und fuhren ihre „Privatfehde“ aus dem Semifinale weiter beherzt und extrem fair aus. Am Ende lag dieses Mal Thomas um 4 TM vorn . . .
Ähnlich spannend machten es Frank Scheid und Peter Buchholz im Fight um die P3. An Ende lag Frank dann vorn. Ein Stück dahinter rangierten Martin und Jenny.



Ab jetzt!
Peter hat den „Kenwood“ für die nachfolgende Gerade schon ausgerichtet . . .

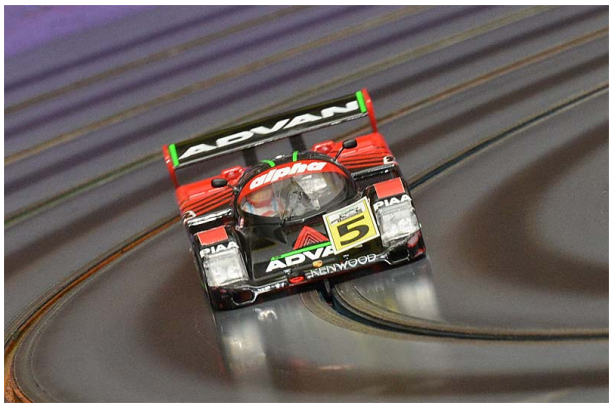
Die zweite Startgruppe war aufgrund der großen Starterzahl zwar ein wenig unübersichtlich, bot aber sowohl spannenden Sport als auch faustdicker Überraschungen.
So ging am Ende Frank Ohlig als Erster der Gruppe durch’s Ziel, der Johannes Rohde um 19 TM distanzierte. Das hätte man nach den bisherigen drei Durchgängen so sicherlich nicht erwartet!
Heinz Rudnik sicherte sich die P3 und hatte

ausreichend Abstand nach hinten, um nicht unter Stress zu geraten. Dass hingegen Reiner Barm sich vergleichsweise locker vor Tobias Neumann hielt, muss wiederum als Überraschung gelten. Ebenso, dass Ingo Vorberg nicht an die Top Leistung aus dem Semifinale anzuknüpfen vermochte und sich plötzlich in ein spannendes Duell mit dem Clubkollegen Dirk Stracke verwickelt sah, Das ging nur um 11 TM zu Gunsten von Ingo aus . . .
Am Ende der Gruppe käbbelten sich Christof Wulfken, Fabian Holthöfer und René Steger. Auch Fabian vermochte die Performance aus dem Semifinale nicht erneut zu zeigen; Christof nicht so recht (und erneut) Dirk Stracke unter Druck zu setzen und René wiederum nicht (erneut) auf Schlagdistanz zu den Beiden zu bleiben . . .



„Stimmungsbild“!
Heinz seine Bierkiste im Finale auf P9 . . .

„From Wo“?
René parkt bei „Terror“ im Bergabstück . . .



„Schrauben-Trauma“
Der „Advan“ von Martin mehrfach im Pech!☹

Das Finale der Top 6 war dann allerdings mit wenig Überraschungen versehen. Sebastian fuhr vergleichsweise entspannt vornweg, Dirk Schulte und Henni Behrens folgten – und setzten sich gegenseitig zu. Und Chris Letzner lag ca. eine Runde zurück mit Kai-Ole Stracke und Thomas Reich im Clinch.
Langweilig war das nicht – aber Abstände von ca. $^{1}/_{3}$ Runde ließen das letzte Quäntchen Spannung nicht aufkommen. Thomas machte im Schlussspurt zwar Druck auf Kai-Ole und Christian; die ließen sich jedoch nicht mehr aus dem Konzept bringen. Ergo war P6 vergeben. Kai-Ole fiel letztlich durch den berühmten Fehler zu viel hinter Chris zurück – der wiederum fuhr seine Stints fehlerfrei zu Ende. Somit P5 für Kai-Ole und P4 für Christian . . .
Davor folgte Hendrik zwar Dirk wie ein Schatten – er kam jedoch nicht vorbei. Auch hier betrug die Distanz nach 24 Minuten nur besagte $^{1}/_{3}$ Runde . . .

Sieg also für Sebastian – Grats! Wie entspannt das Ganze ausfiel zeigt, dass er in den ersten drei Durchgängen noch neue Distanz-Rekorde aufstellte. Für das Finale war das dann nicht mehr wirklich notwendig!☺

Siegertypen
(gleich passend durchnummeriert)

Sebastian Nockemann

Dirk Schulte

Henni Behrens

Ende

Aufgrund der teilweise argen Unruhe war der Zeitplan nicht zu halten. Erst nach halb Acht war der „Super-Sprint“ dann erledigt. Die Nachkontrolle blieb ergebnislos – Ende gut, alles gut . . .

Die Siegerverehrung holte nochmals Stimmen zum Rennen ein. Die Platzierung im Finale musste dabei nicht zugleich das Endergebnis bedeuten! Denn es wurden die in allen vier Durchgängen erzielten Punkte aufaddiert – wer da zwischendrin einen Lichtblick hatte oder einen Durchhänger, der konnte durchaus Plätze gewinnen - oder halt auch verlieren . . .

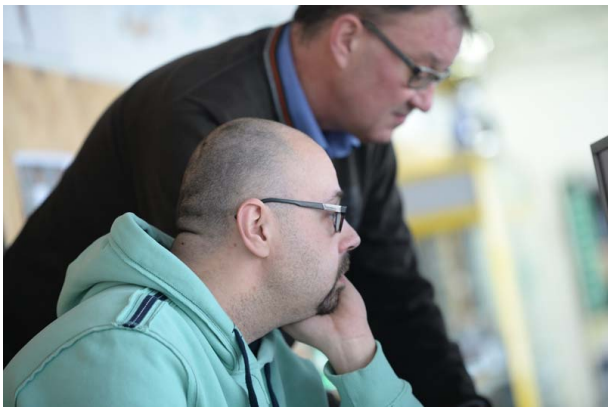
So schob sich Kai-Ole beispielweise noch auf die P4 vor, weil Christian Letzner im Vorlauf durchhing und entscheidende Punkte liegen ließ, während Kai-Ole seinen Vorlauf gewann. Auch Frank Ohlig büßte drei Positionen ein, weil er erst im Finale so richtig zuschlug. Ferner schob sich Tobi Neumann aufgrund konstanterer Leistungen noch an Reiner Barm vorbei . . .

Die restlichen Positionen in den erweiterten Top 10 blieben jedoch unverändert. Unumstrittener Sieg für Sebastian mit Maximalpunktzahl. Dann die beiden Ersten der Pokalwertung – Dirk Schulte und Hendrik Behrens. Kai-Ole sicherte sich knapp die P4 vor dem Dritten der Pokalwertung Christian Letzner. Die Top 6 komplettierte dann Thomas Reich . . .

Freut sich!
Erster Sieg in der Pokalwertung für Dirk!

Im Tippspiel gab's immerhin drei Folks, die zumindest zwei Namen und Platzierungen korrekt vorausgesagt hatten. Eine echte Niete hatte übrigens niemand produziert!
Der zu vergebende Sachpreis für den Sieger wurde dementsprechend ausgelost – der Glückliche hieß Christian Letzner . . .

Am Ende des Endes steht wie immer der Dank! Dieser geht zuallererst an die Gastgeber von Slotracing Mülheim/Ruhr!
Die Bahn war top geputzt; an einigen Stellen sogar die Litze erneuert. Andreas und seine Crew hatten das Catering ebenso top im Griff – und klopften Nachschichten. Die Zeitnahme hingegen lag bei Mark Damon, Norbert, Johannes, Charly und dem „Mohnkuchenfan" in guten und fürsorglichen Händen! Wahrlich eine rundum gelungene Teamleistung . . .
Apropos Team: Ein dickes Bedankt auch an die zwei Abnahmeteams, wo Frank und Christian das Fehlern von JanS gänzlich vergessen ließen – und Kai-Ole nebst Sebastian den üblich schwungvollen Job machten . . .

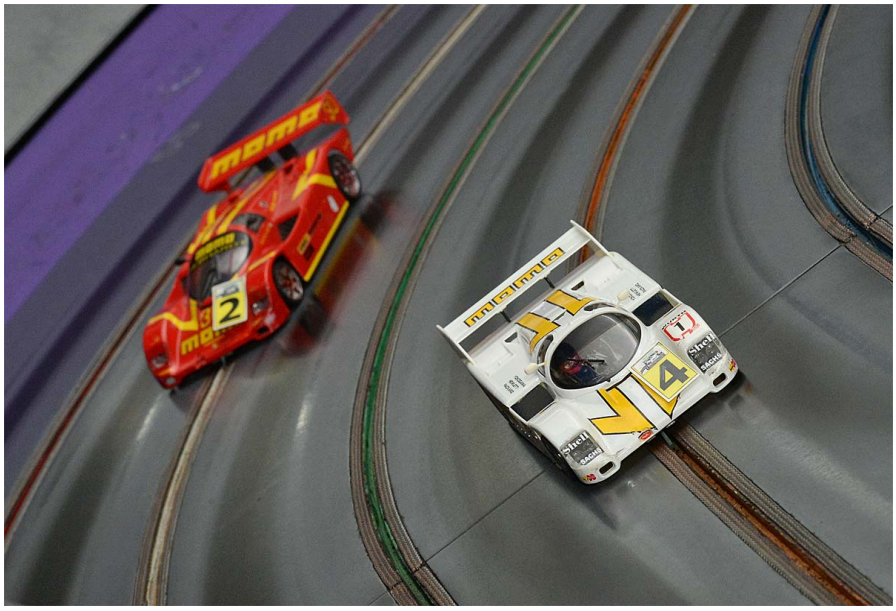


„Ratlos blieb die Stadt am Horizont zurück!"
Die Zeitnehmercrew aus Mülheim konzentriert „at work" . . .

Und dann?

Der SLP-Cup wechselt nun für ein Rennen auf's langsamere Plastikgeläuf. Traditionell geht's nach Ostern jeweils in den Slotcar Heaven auf den Höhen über Wuppertal. Das Datum dafür lautet: **28. und 29. April 2017** . . .

Davor besteht schon 'mal die Möglichkeit, die Cup Cars auf Plastik umzubauen. Denn am **21. März 2017** (einem Dienstagabend) geht's für die Teams des Cup2Night zum 3. Lauf zu JAspeed nach Wermelskirchen . . .
Gastteams sind natürlich willkommen!



Dauerbrenner!
Chris Letzner und Thomas Reich lagen eigentlich immer im (sehenswerten) Clinch!☺

Alles zu „Cup2Night"

Rennserien West / Cup2Night

News aus den Serien

Saison 2017/18

. / .

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

Serie	2017 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	- / -	-	
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Flexi WESTCUP	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
kein CUP !	✓ / ✓	✓	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 ⑤
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 . . .

,