WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 592 -

10. Juli 2017

Editorial .....

Moin Folks . . . Ende kommender Woche beginnen die Schulferien in NRW. Somit war das zurück liegende Wochenende nochmals hart belegt – anschließend wird's für gut 6 Wochen deutlich überschaubarer . . .

Am Wochenende wurden Duessel-Village 250 in Moers, DTSW in Soest, NASCAR Grand National in Mülheim/Ruhr sowie SLP-Cup im Dorf geboten . . .

Erst Ende Juli steht das NASCAR Teamrennen an und Mitte August dann DTSW in Bestwig. So richtig Betrieb herrscht auf den westlichen Bahnen dann wieder ab Ende August . . .

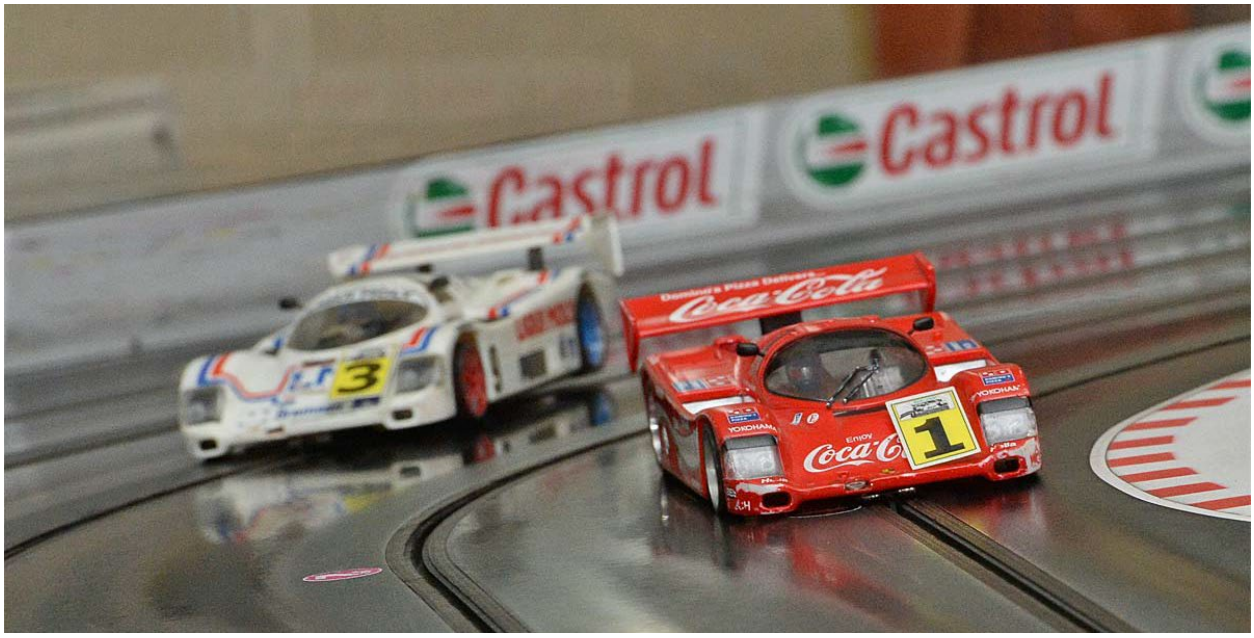
Die 592te „WILD WEST WEEKLY" berichtet vom zehnten SLP-Cup Meeting beim SRC 1zu24slot e.V. in Düsseldorf . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLPCUP
  4. Lauf am 7./8. Juli 2017 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2017/18

SLPCUP

4. Lauf am 7./8. Juli 2017 in Düsseldorf



„PQ" haben's schon wieder getan – die zweitplatzierte „Jugend" ist ganz schön forsch!☺

Das Motto des mittlerweile zehnten SLP-Cup Meetings konnte nur lauten *„alles wie immer!"* . . .

Das Austragungsformat (drei Fahrer pro Team und drei Durchgänge á einer Stunde Fahrzeit) ist seit dem zweiten Meeting anno 2009 etabliert. Die 5-spurige 40m-Strecke des SRC 1zu-24slot e.V. in Düsseldorf Wersten wurde zum achten Mal befahren. Und das Gros der gemeldeten Teams war aus den letzten Jahren dito bestens bekannt . . .

Dieser Kollege hat bislang nur das erste Meeting in Alsdorf versäumt!

Immerhin standen drei neue Teams auf dem Meldezettel! Und „*wie immer*“ kippte noch eine Crew raus – auch „*wie immer*“ natürlich ein neues Team!☹
Rest 13 – ein Team mehr als im Vorjahr; zwei Teams weniger als die Idealbesetzung. Dennoch entschied man sich bei den Machern für die Bildung von drei Startgruppen, da mit hautengen Fights im breiten Mittelfeld zu rechnen war. Und da geht ein ruhiger, transparenter Rennverlauf halt über alles!
Und diese Entscheidung sollte sich als so ‘was von richtig heraus stellen! Denn die Positionen 3 bis 9 waren sämtliche bis zur letzten Sekunde heftigst umkämpft – mutmaßlich sogar heftiger als je zuvor . . .

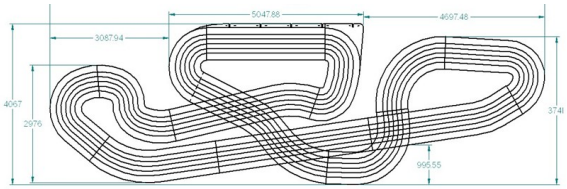
Ohne ausreichende Vorräte an „Nervennahrung“ geht nichts beim Meeting!☺

Austragungsort

SRC 1zu24slot e.V.
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf Wersten

URL
www.1zu24slot.de

Strecke(n)
5-spurig, Holzbahn, ca. 40m lang
1-spurig, Holzbahn, ca. 36m lang



Kompakt

Wetter	**26° bis 30°** leicht bewölkt bis wolkig bei bisweilen frischem Wind
Grip	slidig wie 2015 und 2016, sehr konstant
am Start	13 Teams 3 Startgruppen (3-5-5)
Fahrzeit	3*5*12 Minuten/ Team
Bahnspannung	17,5 Volt
Neues	Teams „Drückerbande“ und „Wupper Slotter“ . . . durchweg schicke neue Bodys . . .
Yellow Press	gemeinschaftliches Heulen und Zähneklappern als Zweit-Motto der 2017er Ausgabe . . .
Zeitplan	Start: 09:00 Uhr Ziel: 20:15 Uhr
Racing	das im Mittelfeld wohl spannendste Meeting aller Zeiten – die Positionen 3 bis 9 werden erst mit Ende der 15. Spur entschieden!
Pokalwertung	„Slotdriver“ mit Sieg-Premiere – jedoch war bis zur letzten Sekunde heftigstes Zittern angesagt es folgen (überraschend) „Hinterhof“ und „Slowmotion“ . . .
Gesamtwertung	„PQ“ vor „Jugend forsch(t)“ – dann „Slotdriver . . . wie 2015: *„PQ“-Sieg nie in Gefahr, die „Jugend“ dennoch mit ‘nem top Job!*

Qual der Wahl – ein Chassis, fünf Bodys?

Donnerstag

Der erste Abend verlief nicht „*wie immer*“, sondern wie im Vorjahr: Knapp 10 Helfer waren zum Bahnsäubern anwesend. Bereits nach gut einer Stunde war die Butze sauber, moderat Glue aufgebracht und der Trainingsbetrieb aufgenommen. Nominell sollte ein wenig mehr Grip als anno 2015 erzeugt werden – denn da war’s arg slidig. Das klappte nicht wirklich – die Bahnbedingungen waren zwar bis zum Samstagabend extrem konstant, jedoch eher auf Vorjahresniveau. Ergo war auch die Spitze

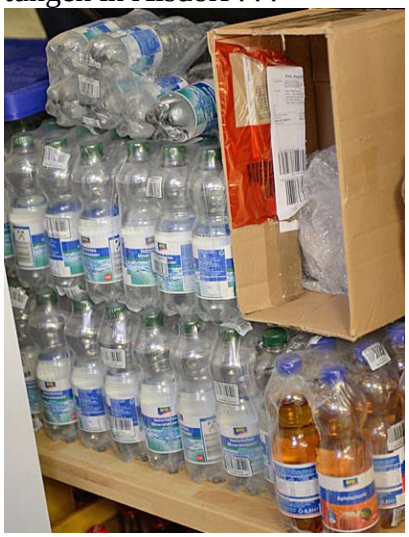
nicht in der Lage, ultra-schnelle 6.9er Zeiten zu zeigen!
Vereinbarungsgemäß gingen gegen 22 Uhr die Lichter im Dorf aus – der Freitag und der Samstag sollten noch lang genug werden . . .

Freitag

Auch der Auftakt am Freitag war *„wie immer“*: Sehr gemächlich tröpfelten ab 14 Uhr einzelne Fahrer ein – die Dörfler errichteten die Außengastronomie und die Serien-Crew baute das restliche Equipment auf . . .

Das begehrte Ziel: Teampokal im Maßstab 1:18 für die besten nicht Profis . . .

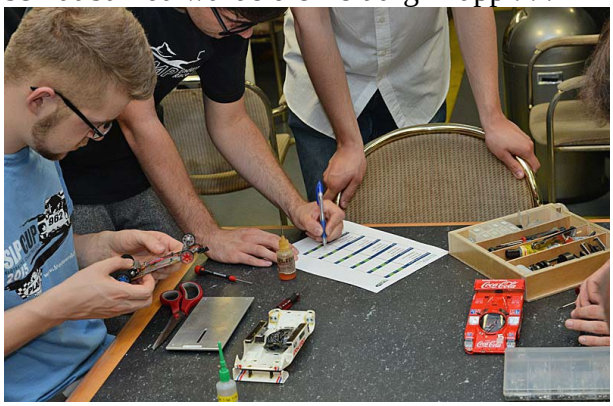
So richtig *„wie immer“* waren dann die Statements der eintrudelnden Fahrer. Völlig überraschend hielt man sich lange und ausgiebig am (Raum-)Klima auf – es sei warm, es sei „dicke Luft“. Eben alles völlig Meeting-untypisch!☺☺ Denn schließlich fand noch jedes Meeting im Hochsommer und unterm Flachdach statt - sogar die ersten beiden Veranstaltungen in Alsdorf . . .



Die reichlich gebunkerten Wasservorräte sollten am Ende nur knapp reichen!

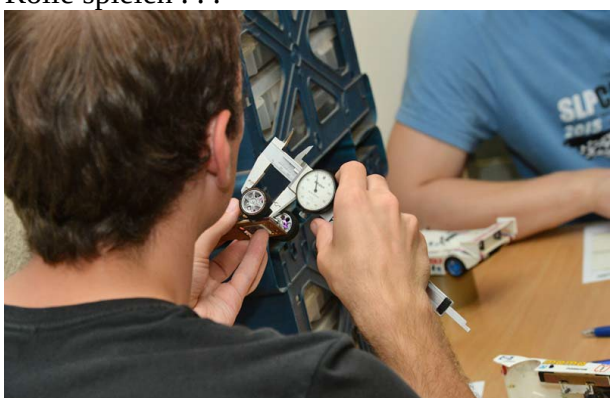
Immerhin blieb’s das gesamte Wochenende trocken im Dorf, was rundherum nicht unbedingt gegeben war. Und schwül war’s auch nicht, sondern mit durchweg leichtem Wind bei 25-30 Grad Außentemperatur. Das half zwar draußen – drinnen war’s aber tatsächlich *„wie immer“*, sprich schweißtreibend . . .
Zum Start des geregelten Trainings um 17 Uhr waren längst nicht alles Teams an Bord. Erst im zweiten Umlauf ab 18 Uhr waren die meisten Lücken gefüllt!

Die insgesamt fünf Durchgänge bis 22 Uhr verliefen *„wie immer“* ruhig – selbst im letzten Umlauf kam kaum Hektik auf. Die meisten Teams waren bis dahin aussortiert und gingen das Meeting gelassen an . . .
Lediglich „RC“ kam bös ins Trudeln, weil das Einsatzcar plötzlich ‘rumzickte. Hier wurde bis zur Materialausgabe heftig getestet und geschraubt – da wurde die Zeit arg knapp . . .



Materialausgabe und Ausfüllen des „Fahrplans“ (pro Team) . . .

Dem Zeitplan hat’s nicht geschadet – **Materialausgabe, Funktionstest und technische Abnahme** starteten pünktlich um 22 Uhr und konnten vor (großzügigem) Plan abgeschlossen werden!
Wie üblich wurden wesentliche Eckdaten der Fahrzeuge sorgfältig erfasst – schließlich sollten die Sollmaße während des gesamten Rennens eingehalten werden. Hierbei würde im Verlauf des Samstags insbesondere die Mindestradgröße von 26mm (hinten) noch eine Rolle spielen . . .



Dieses Maß sollte noch relevant werden!

Funktionstest – im Vordergrund gleich drei wirklich schicke Neuwagen!

Für die **Quali** wurde nach der eher langsame Spur Vier im Vorjahr heuer die schnelle Spur Eins ausgelost.
Geändert hat das nichts: „Plastikquäler“ deutlich vorn auf Pole. „RC“ und „ZuSpätBremser“ patzten – alles wie 2016 also!☺
Neu: „Slotdriver“ noch vor „Jugend forsch(t)“ auf der Zwo! „Ruhrpötter“ und „Drückerbande“ (!!) komplettieren die schnellste Gruppe.
Bereits in der Quali musste man sich Sorgen um die Vorjahres-Teampokalsieger „HNR“ machen – es ging nicht so recht nach vorn . . .

Die Quali in Zahlen

#	Team	Runden
1	Plastikquäler	8,42
2	Slotdriver	8,21
3	Jugend forsch(t)	8,20
4	Ruhrpötter	8,20
5	Drückerbande Wuppertal	8,18
6	Hinterhof Racer	8,11
7	Slowmotion	8,11
8	SRMH	8,07
9	HNR	8,04
10	Racing is Life	7,81
11	ZuSpätBremser	7,74
12	Wupper Slotter & Co	7,72
13	RCS	6,76

Samstag

Butze auf um Acht – Einfahren der Bahn bis Neun. Dann Start pünktlich für die erste Gruppe mit drei Fahrzeugen nebst einem Dummy . . ..
Für drei Startgruppen standen jeweils drei Durchgänge zu jeweils 5*12 Minuten auf dem Programm. Geschraubt werden musste, wenn „Strom auf der Bahn“ war . . .

Was macht das Cup Meeting eigentlich aus?? „*Wie immer*“ die drei Komponenten Lage, Grip und Speed. Dazu als Randbedingungen die technische Zuverlässigkeit sowie die Fahrerbesetzung.
Meeting-üblich ist, dass die Rundenzeiten aus dem Training oder gar der Quali im Rennen nicht mehr erzielt werden (immer konstante Grip Bedingungen unterstellt!). Die Motoren werden nach rund 10 Minuten richtig heiß – die Räder werden nicht mehr abgerollt. Dies macht rasch das berühmte Zehntel aus, ggf. auch geringfügig mehr. „*Wie immer*“ ließ sich durch diesen Effekt das ein oder andere Team verunsichern, zumindest aber zum Rumheulen verleiten . . . ☺☺
Sofern’s gut läuft, sollten die Rundenzahlen im Rennverlauf pro Durchgang leicht steigen. Die Cars sind dann gut eingelaufen, der Schwerpunkt sinkt leicht ab – die Fahrer haben die Anfangsnervosität abgelegt und sind gut eingegroovt.
Ist das nicht der Fall, hat’s entweder Abflugbedingte technische Einschränkungen oder‘s Setup ist nicht „long distance“- tauglich . . .

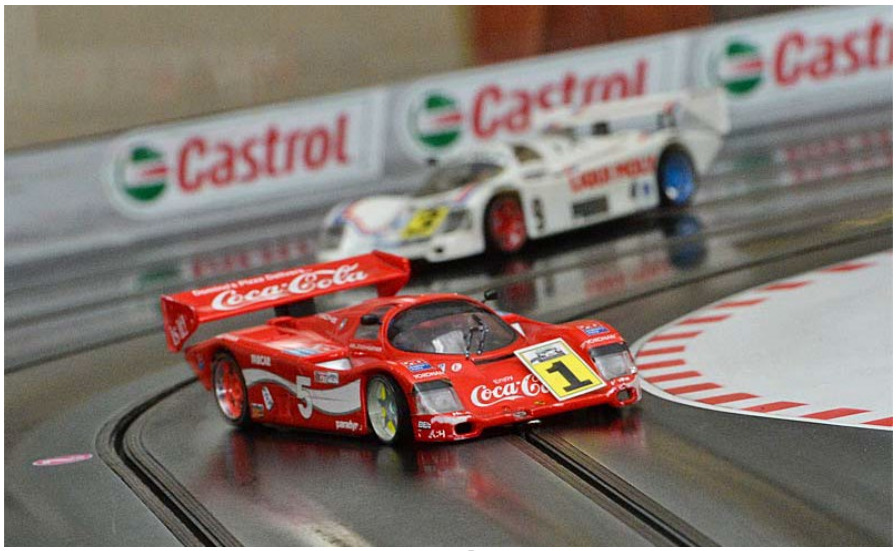
I.d.R. kristallisiert sich rasch heraus, welche Teams über Lage, Grip und Speed verfügen. Das sind letztlich die Anwärter auf den Sieg im Teampokal. Denn die Leistungsdichte hinter der Spitze ist extrem dicht.
Besagte Spitze vermag über bestimmte Mängel hinweg zufahren – die Verfolger können das zwar auch. Defizite sind jedoch nur begrenzt zu kompensieren.

„Jugend“ vs. „Slotdriver“ wurde dito rasch entschieden – „Jugend“ (links) hatten mehr als $^{1}/_{10}$ Vorteil . . .

Schauen wir uns das Feld an, ließ es sich heuer doch in drei Bestandteile untergliedern.

Part I.

Ganz vorn fuhren wie gewohnt die „Plastikquäler“ – heuer wieder mit JanS im Team. Die bereits im letzten Jahr sich auf P2 rangierenden „Jugend forsch(t)“ verstärkten sich um den Trierer Youngster Yannik Horn und machten erneut einen sehr guten und fehlerfreien Job.



„PQ“ von Beginn an vorn – „Jugend“ (im Hintergrund) gaben alles, machte einen top Job und ging erneut auf P2 durch’s Ziel . . .

Man vermochte bei „Jugend“ stellenweise den „PQ“ Druck zu machen – im Mittel aber fehlte ca. $^{1}/_{10}$. Das zeigte sich bereits in der Quali und setzte sich nahtlos im Rennen fort. Die „Jugend“ musste aufgrund zu kleiner Reifendurchmesser bei Halbzeit des dritten Durchgangs wechseln. Das kostete ca. 2,5 Runden – was bezüglich der Abstände nach vorn und hinten völlig Jacke war! ☺

Bemerkenswert: Lage und Grip waren bei beiden schnellen Teams ok – jedoch vermochte man sich in den Umläufen Zwei und Drei nicht mehr zu steigern bzw. sackte sogar deutlich durch!
Da Abflüge (mit evtl. daraus resultierenden Folgeschäden) bei beiden Teams eher selten waren – die „PQ“ kamen mit einem Ausritt auf drei Stunden aus? – ging wohl schlichtweg der Speed verschütt.
Die „PQ“ formulierten das recht deutlich und erwogen zwischenzeitlich sogar, den „Coke“ zwecks Analyse bzw. Gegenmaßnahmen von der Bahn zu nehmen. Da jedoch keine Gefahr im Verzuge war, fuhr man das Rennen letztlich relaxt zu Ende . . .

Part II.

Den nächsten Block bildeten drei Teams der Marke „Unglücksrabe“:
„RC“ bekam den 962 im Training nicht rund. Bereits in der Quali fehlte zudem das Vertrauen ins Car. Auf den ersten Spuren fehlte noch ein wenig der Grip. Hinten raus ging dann ärgerlicherweise der Speed verloren – und mit diesem teilweise die Motivation. Denn auf einigen wenigen Spuren ließ man reichlich überflüssigerweise richtig Runden liegen, was erst die Konkurrenz aufkommen und dann sogar vorbei ziehen ließ . . .

Besagte Konkurrenz waren „SRMH“ und „Wupper Slotter“. Letztere wurden direkt zu Rennbeginn durch Boxenstopps weit zurück geworfen. „Wupper“ kam direkt mit dem Startschuss in die Box – die Hinterachse war nicht richtig montiert. Zwei Sessions zur Fehler Behebung kosteten fast 30 Runden – aus die Maus!☹ Da war nichts mehr aufzuholen.
Dennoch fightete sich das neue Team prima zurück ins Rennen. Im zweiten Durchgang schloss man kräftig zu „RC“ auf – nur eine Runde fehlte in diesem Lauf. Und in der dritten Stunde kam man gar auf P12 ins Ziel. Das war allemal ein „well done!“ bei der Premiere wert . . .

Last but not least erwischte es – dito im ersten Durchgang – „SRMH“. Eine der beiden Schrauben am Motorhalter löste sich. Anschließend verschob sich der Motor nach einem Einschlag. Die Instandsetzung kostete ca. 9 Runden!☹ Dies verunsicherte die Crew noch teilweise im gesamten ersten Drittel.
Danach fing man sich aber und geigte bestens auf. Die „SRMH“-Flunder hatte nämlich Lage, Grip und Speed! Erst arbeitete man den Rückstand auf „RC“ auf, dann zog man im letzten Drittel vorbei. Dabei erzielten die Drei unter Mülheimer Flagge sogar die P8 des Durchgangs. Congrats!

Die 13 Fahrzeuge in der Übersicht . . .

Part III.

Somit verbleiben acht Teams, die den großen Mittelblock ausmachten. Favorisiert waren lt. Einschätzung der Kollegen „HNR“ (als Vorjahres-Teampokal-Erringer), „Ruhrpötter“ und „Slotdriver“. Die dritte Macht im SLP-Cup wurde kaum genannt: „ZuSpätBremser“ traute man in Abwesenheit von Ralf Leenen nicht so recht eine Spitzenleistung zu.
Dito zurückhaltend war die Konkurrenz hinsichtlich der Voten für „Slowmotion“, die vor zwei Jahren allerdings schon ‘mal einen tollen Job abgeliefert hatten. Und die Kollegen von „Hinterhof“ hatte gar niemand auf der Rechnung. Bleiben „Racing is Life“ – zu früheren Zeiten ein Macht beim Meeting, in den letzten Jahren jedoch eher Hinterbänkler, da die technische Ausrichtung irgendwie nicht (mehr) zu den eher slidigen Rahmenbedingungen passte.

Gratofieren bei slidigen Rahmenbedingungen macht sichtlich Spaß!☺

Eine Sonderrolle nahmen schließlich „Drückerbande Wuppertal“ ein. Tausend Jahre Rennerfahrung, aber Null Erfahrung im SLP-Cup bzw. mit dem Kurs in Düsseldorf. Man nutzte die angebotenen Vorbereitungen, brachte letztlich ein blitzsauberes und schickes Einsatzauto an den Start – und verblüffte erst einmal mit der Quali-P5 . . .

Kurz zu den Fahrern dieser acht Teams: Bei „ZuSpät“ vertrat Christof Wulfken den Kollegen Ralf Leenen. Bei „Slowmotion“ sprang Bernd Vieten kurzfristig ab und wurde am Freitag durch den Heimascari Dirk Neuhaus ersetzt. Einen Nachteil sollte das Team hierdurch wohl nicht haben!☺ Bei „Hinterhof“ war’s für Martin Müller das erste Meeting – ferner griff mit André Kaczmarek ein weiterer Dorf-Kenner (als Vertretung für Dirk Stracke) zum Regler.

Die Cup-Mitte Crew von „RiL“ brachte ebenfalls einen Meeting-Neuling mit: Den Cup-Burner Ingo Neumann. Der Rest war wie immer – und somit sowohl bestens bekannt als auch sehr versiert im Cup -Meeting!

Noch’n Fotograf: SteBolz glänzt sich mit diesem Foto von den Test- und Einstellfahrten!☺

Bevor der Faden in Sachen „Lage, Grip und Speed“ wieder aufgenommen wird, müssen die Kollegen von „Racing is Life“ abgehandelt werden: Man etablierte sich in der Quali auf P10 – und mochte diesen Platz partout nicht mehr hergeben!☺ Rundenmäßig gab’s eine leichte Steigerung von Durchgang zu Durchgang, obwohl der Bock zum Rennende hin arg krumm war. Auf einzelnen Spuren war man gut im Wettbewerb mit den Kollegen – in Summe gab’s jedoch keine wirkliche Chance auf P9 oder besser. Die Folks aus „dem Süden“ waren’s dennoch zufrieden, denn ein leichter Aufwärtstrend war erkennbar . . .

Jetzt aber zu Lage, Grip und Speed:
„Lage“ war wohl bei allen restlichen 7 Teams vorauszusetzen. „Grip“ war zumindest in der Kategorie „zu viel“ kaum auszumachen – „zu wenig“ attestierte hingegen das Gros der Crews. Da’s aber zeitenmäßig halbwegs auf Vorjahresniveau lief, kann’s nicht so wild gewesen sein!? Wobei: „HNR“ wechselte zeitig den Radsatz, ließ 4,5 Runden liegen – fand dafür jedoch ca. $^{1}/_{10}$ pro Runde.
Somit wären wir beim Faktor „Speed“. Zwei Cars hatten diesen definitiv: „Slotdriver“ und „Hinterhof“ – zwei Cars hatten ihn definitiv nicht: „HNR“ und „Ruhrpötter“. „HNR“ kompensierte das jedoch ein wenig durch den frühen Radwechsel. Die drei anderen Mannschaften lagen irgendwo dazwischen – gemeint sind „Drückerbande“, „Slomo“ und „ZuSpät“ . . .

Folgerichtig setzten sich „Slotdriver“ erst einmal an die Spitze, behielten aber die skeptische Mine – denn bislang war beim Meeting immer noch ‘was schief gelaufen . . .
„Slomo“ arbeitete sich in die 3.Gruppe vor. „Drückerbande“ hielten sich dort, wenn auch nur knapp. „Ruhrpötter“ kämpften heftig, rutschten aber in die 2.Gruppe ab. Der Abstand zwischen „Slomo“ und „Ruhrpott“ lag nach 60 Minuten bei gut überschaubaren 85 Teilmetern!☺

„ZuSpät“ wuselten sich direkt wieder aus der ersten Startgruppe heraus . . .

Gut 3¾ Runden dahinter dann „Hinterhof“, „ZuSpät“, „HNR“ und „RiL“ – jeweils durch ca. eine Runde getrennt.

War die Messe damit schon gelesen!?
Keinesfalls, denn bei „Hinterhof“ musste Newbee Martin möglichst viel Spuren absolvieren – er hatte noch andere Verpflichtungen. Und bei „HNR“ fehlten halt die Runden von Radwechsel. Ferner waren „ZuSpät“ nun aus der ersten Gruppe heraus und konnten im direkten Fight mitrangeln . . .

Fotos erster Durchgang . . .

Die erste Startgruppe: Drei Teams plus Dummy!☺
Werner (im Hintergrund) erteilt just den Segen *„urbi et orbi“*: Lasset die Spiele beginnen!☺

Die zweite Startgruppe: Nahezu passend nach Größe der Fahrer sortiert!☺

Die dritte Startgruppe: Der Polesetter wirkt gelangweilt – der „Ninja-Turtle“ für Team „Slotdriver“ auf P2 . . .

#	Team	1. Heat Runden	#	2. Heat Runden	#	3. Heat Runden	#	Gesamt Runden
1	Plastikquäler	489,69	1		---		---	489,69
2	Jugend forsch(t)	483,49	2		---		---	483,49
3	Slotdriver	477,78	3		---		---	477,78
4	Slowmotion Racing	475,28	4		---		---	475,28
5	Drückerbande Wuppertal	474,60	5		---		---	474,60
6	Ruhrpötter	474,43	6		---		---	474,43
7	Hinterhof Racer	470,72	7		---		---	470,72
8	ZuSpätBremser	469,35	8		---		---	469,35
9	HNR	468,22	9		---		---	468,22
10	Racing is Life	467,03	10		---		---	467,03
11	RC	465,44	11		---		---	465,44
12	SRMH	458,46	12		---		---	458,46
13	Wupper Slotter & Co	428,57	13		---		---	428,57

Stand nach dem ersten Renndrittel . . .
„Slotdriver“ etwas enteilt (+2,5 Rd.) – dahinter P4 bis P6 binnen 85 TM – und P7 bis P10 dann im Rundenabstand . . .

Das Mitteldrittel sah gleichermaßen Aufstieg und Fall.
Zuerst aber der Blick auf die Führenden im Teampokal: „Slotdriver“ zementierten diese Position durch eine quasi identische Rundenzahl wie im ersten Durchgang. Licht am Ende des Meeting-Tunnels also für die Emsdettener

Crew!?☺ Man weiß es nicht – die Skepsis in den Mienen des Teams blieb . . .

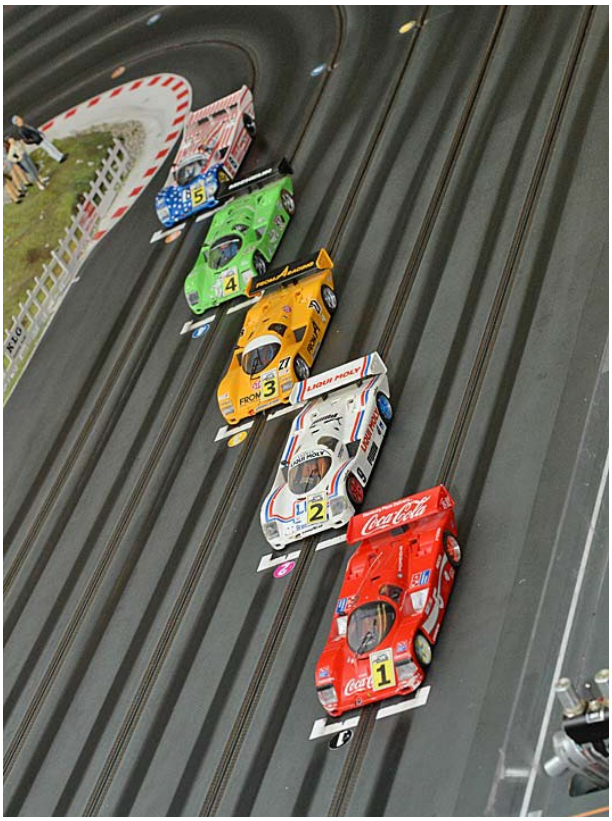
Jetzt zum Aufstieg: „Hinterhof“ packten nur ‘ne knappe Runde weniger (P4 in diesem Durchgang). Auch „HNR“ und „ZuSpät“ drehten sichtbar auf. Im Doppelpack ging’s zu P5 und P6 nach Runden. In der Addition beider Drittel ging’s zwar (noch) nicht nach vorn – jedoch war der Rückstand auf die Kollegen von „Hinterhof“, „Drückerbande“ und „Ruhrpötter“ auf 2-3 Runden abgeschmolzen. Ging da evtl. noch ‘was!?

Nach Aufstieg jetzt also Fall: Sowohl „Drückerbande“ als auch „Ruhrpötter“ ließen im Mitteldrittel nach. Noch war’s nicht katastrophal – jedoch rückten die Verfolger näher. Zusammen mit „Hinterhof“ kämpfte man nun um die P5 – nach zwei Stunden nur ganze 21 TM voneinander getrennt!☺
Und noch’n Fall – ebenfalls kaum dramatisch: „Slomo“ büßte dito eine gute Runde ein. Den Vorsprung auf den 5.Rang baute man aufgrund der Verschiebungen in der Reihenfolge dennoch auf gut zwei Runden aus. Das sollte dann doch wohl reichen!?☺

Fotos zweiter Durchgang. . .

Kein Foto zur Aufstellung der ersten Startgruppe? Jedenfalls kamen „SRMH“ richtig in Wallung und „RC“ arg unter Druck!

Die zweite Startgruppe: „ZuSpät“ und „Ruhrpötter“ neu dabei . . .



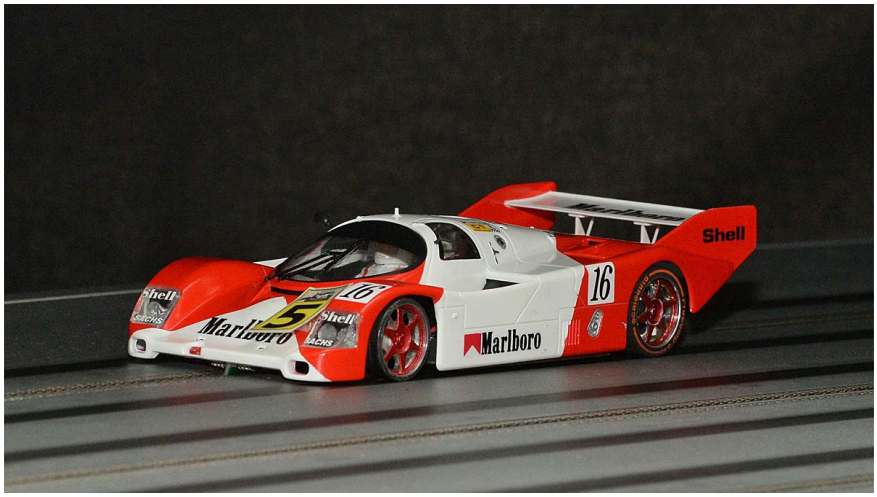
Die dritte Startgruppe: „Slomo“ sind aufgestiegen . . .

#	Team	1. Heat Runden	#	2. Heat Runden	#	3. Heat Runden	#	Gesamt Runden
1	Plastikquäler	489,69	1	485,93	1		---	975,62
2	Jugendforsch(t)	483,49	2	481,60	2		---	965,09
3	Slotdriver	477,78	3	477,16	3		---	954,94
4	Slowmotion Racing	475,28	4	473,92	7		---	949,20
5	Hinterhof Racer	470,72	7	476,38	4		---	947,10
6	Ruhrpötter	474,43	6	472,62	8		---	947,05
7	Drückerbande Wuppertal	474,60	5	472,29	9		---	946,89
8	HNR	468,22	9	475,93	5		---	944,15
9	ZuSpätBremser	469,35	8	474,72	6		---	944,07
10	Racing is Life	467,03	10	468,27	10		---	935,30
11	RC	465,44	11	462,91	12		---	928,35
12	SRMH	458,46	12	467,75	11		---	926,21
13	Wupper Slotter & Co	428,57	13	461,87	13		---	890,44

Stand vor dem letzten Renndrittel . . .
P5 bis P7 trennen satte 21 TM!
Bewegungsanalyse (wesentlich!): „Slotdriver“ halten – „Slomo“, „Ruhrpötter“ und „Drückerbande“ bröckeln – „Hinterhof“, „HNR“ sowie „ZuSpät“ legen hingegen gewaltig zu . . .

Break im Renngeschehen: **Technische Zwischenkontrolle** nach zwei Dritteln der Renndistanz. Sebastian und Jan wiegen und messen exakt nach. Gibt es Handlungsbedarf!? Falls ja, welchen??
Zwei „blaue Briefe“ werden verschickt – einer

mit Auflage zum beidseitigen Radwechsel bis zur Halbzeit des Stints. Einer mit der Aussage *„es könnte bei einem Rad knapp nicht reichen“*. Beide Briefe bezüglich des Mindestdurchmessers des bzw. der Hinterräder . . .
Mit Sebastian und Jan wird das nicht diskutiert – teamintern sind mögliche Optionen ein Thema. Besonders im „knapp“-Fall!



„Ruhrpötter“ fighteten bis zum Schluss . . .

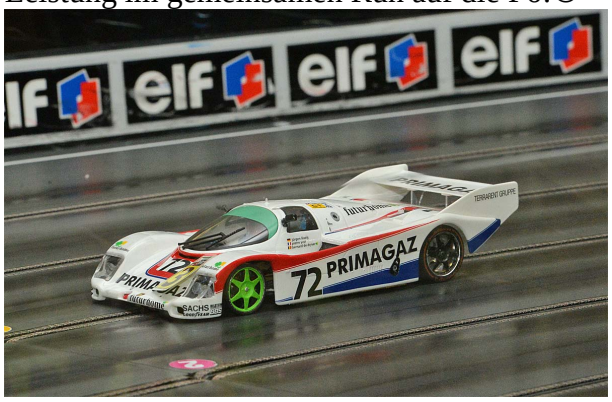
Zwischenkontrolle nach $^{2}/_{3}$ der Fahrzeit – Ungemach droht!☺

Derweil machten nahezu sämtliche andere Teams in Depression. Ausführliches Heulen und Zähneklappern war angesagt: *„Mehr geht nicht!“*, *„Das reicht nie für uns!“*, *„Die halten wir nicht!“*, *„Jetzt sind wir auf dem absteigenden Ast!“* und so weiter . . .
Der Autor wandte sich letztlich schaudernd ab und wünschte sich zu Weihnachten ‘ne geballte Faust *„Wir packen das!“* . . . ☺☺

Schön aber, dass sämtliche Teams im Schlussdrittel ganz anders fuhren als sie zuvor ‘rumheulten und -zauderten! Überall wurde das Messer ausgepackt und das Letzte gegeben. Fair wohlgemerkt!!

Auch wenn bei „Drückerbande“ und „Ruhrpötter“ die Performance weiter leicht nachließ, fightete man halt gegeneinander um die letztlich zu vergebende P8. Dabei machte „Drückerbande“ aus 16 TM Rückstand sogar noch eine knappe Runde Vorsprung! Einfach nur geil anzuschauen dieses 60-minütige Duell!!
„Drückerbande“ war also 3h lang eine $^{5}/_{1000}$ Sekunde pro Runde schneller als die Folks aus’m Pott – was pro Lap immerhin ‘ne Regalbrettstärke an Vorsprung ausmachte!☺

Derweil hielt der Aufwärtstrend von „HNR“ und „ZuSpät“ weiterhin an. Beide legten nochmals ca. 2 Runden zu, zogen an den zwei zuvor genannten Teams vorbei - beharkten sich dabei aber permanent untereinander. Auch hier konnte erst mit Fallen der Zielflagge der Schweiß von der Stirn gewischt werden. „HNR“ blieb letztlich 89 TM vor „ZuSpät“ – und beide Teams waren sichtlich stolz auf ihre Leistung im gemeinsamen Run auf die P6!☺



Noch’n Fighter: „HNR“ setzte sich knapp gegen „ZuSpät“ durch . . .

Wer nun meinte, in der zweiten Startgruppe habe man mit den zwei Duellen bzw. den vier Streithähnen den Höhepunkt des X. Meetings erlebt, der wurde bitterlich enttäuscht!☺ Denn die letzte Gruppe des Tages führte den Nervenkitzel zu neuen Höhepunkten . . .

„Slotdriver“ geriet gleich auf der Startspur Drei in Schleifer-Trouble. Man hatte zuvor beruhigende 5¾ Runden Vorsprung auf „Slomo“. Nach Fehleranalyse plus anschließendem Boxenstopp waren noch gut zwei Runden davon übrig. Und „Slomo“ gab richtig Gas!
Hinzu kam, dass die Schleifer bei „Slotdriver“ nach wie vor weitab von perfekt lagen und die

möglichen Rundenzeiten dementsprechend bröckelten . . .
Folgerichtig egalisierte Joschi für „Slomo“ auf der vorletzten Spur (Drei) den Rückstand und brachte das Team auf die P3 vor. Jetzt musste noch ein gerütteltes Maß an Vorsprung her, denn „Slomo“ hatte die langsame Fünf als Schlussspur (gegen die schnelle Eins für das waidwunde „Slotdriver“ Fahrzeug) . . .
Dieser Ansatz ging dann allerdings in die Hose. Die „Slomo“-Crew operierte sichtlich an ihren konditionellen Grenzen. Teamchef Helmut organisierte das gesamte Meeting und war seit Donnerstagabend pausenlos im Einsatz – dito Dirk und auch Joschi half zwischendrin kräftig an der Zeitnahme aus. Ein Fehler reichte; „Slotdriver“ machte in Folge wieder eine Runde gut, lag erneut in Front und konnte dem Schlussheat halbwegs entspannt entgegen sehen . . .

Drei Tage non-stop Schweissfilm auf der Stirn (und nicht nur dort!) – Helmut . . .

„Slomo“ gaben zwar nicht auf, erzielten im Schlussdrittel sogar noch die höchste eigene Rundenzahl und P5 im Feld, mussten sich aber letztlich mit der P3 in dieser Kampfgruppe zufrieden geben („PQ“ und „Jugend“ natürlich nicht eingerechnet!) . . .

Denn „Hinterhof“ hatte mächtig Runden ‘rausgehauen, als alle Augen auf den Fight „Slomo“ vs. „Slotdriver“ gerichtet waren. Der Rückstand auf „Slotdriver“ betrug vor dem Schlussdrittel 7,84 Runden, auf „Slomo“ derer Zwei – vor der letzten Spur war man auf ca. eine Runde an „Slotdriver“ heran und rundengleich mit „Slomo“. Und es ging für „Hinterhof“ Spur 3 gegen Spur 1 („Slotdriver“), was eine deutlich bessere Ausgangsposition war als die von „Slomo“ auf der Fünf . . .

Fulminanter Schlusspunkt: „Hinterhof“ (vorne) gegen „Slomo“ (hinten) und „Slotdriver“ (nicht auf dem Foto) . . .

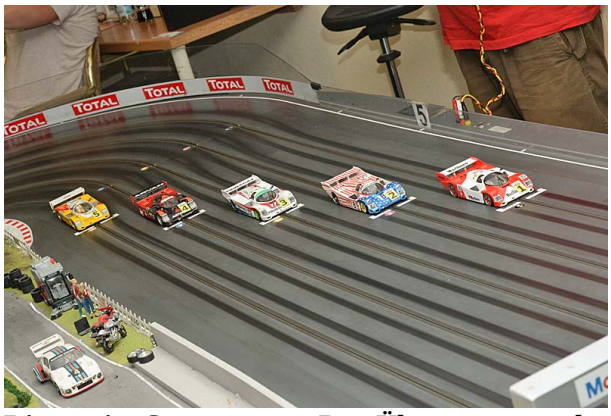
Für „Hinterhof“ kam erschwerend hinzu, dass man den blauen Brief in der Tasche hatte. Ein Rad wechseln, die Punkte für P2 oder P3 mitnehmen – oder den Joker setzen und „all in“ auf Sieg (mit dem Risiko ca. 15 Runden Abzug aufgedrückt zu bekommen)!??
Was würde die richtige Option sein . . . diese Entscheidung mochte André und Ingo niemand wirklich abnehmen!
Die Herangehensweise war richtig – erst einmal fahren, dann kurz vor Schluss schauen, wie das Rennen steht. Natürlich wurde der Wechsel des einen Rades derweil vorbereitet!

Es folgte ein Nervenkrieg auf höchstem Niveau – immer ein Blick auf „Slomo“; dass sollte für beide Teams reichen. „Hinterhof“ knabberte mit dem nach wie vor top laufenden „Camel“ Zentimeter für Zentimeter vom Rückstand ab. Lucky hielt für „Slotdriver“ mit der eher stumpfen Waffe dagegen. Das Ganze erfolgte fehlerfrei, denn ein Abflug wäre einer Katastrophe gleich gekommen . . .
Bis ca. eine Minute vor Schluss war „Hinterhof“ zwar ‘ran, aber nicht vorbei gekommen. Da fehlten noch gute 10 TM . . .
Jetzt musste die Entscheidung her! Die Botschaft lautete schließlich und nachvollziehbar „Wechsel!“ . . .
Dieser ging zumindest so schnell, dass man

vor „Slomo“ blieb. Durchatmen für „Slotdriver“ – die unendliche Geschichte hatte ein nervraubendes, aber gutes Ende gefunden. „Slotdriver“ können Meeting!☺☺ „Hinterhof“ aber auch!
Darüber hinaus ein spezieller Glückwunsch an die zwei Schlussfahrer Ingo und Lucky. Mit ihnen hätte wohl niemand tauschen mögen . . .

Fotos dritter Durchgang. . .

Die erste Startgruppe: Unverändert gegenüber dem zweiten Durchgang; aber „SRMH“ schließen zu „RC“ auf . . .



Die zweite Startgruppe: Der Übergang von der P2 zur P5 der ersten Gruppe lässt sich mit dem Badelaken abdecken; „ZuSpät“ und „HNR“ auf dem Vormarsch; einzige Konstante sind „RiL“!

Die dritte Startgruppe: Zement ist angerührt – nur die P5 hat gewechselt: „Drückerbande“ ‘raus, „Hinterhof“ ‘rein!

#	Team	1. Heat Runden	#	2. Heat Runden	#	3. Heat Runden	#	Gesamt Runden
1	Plastikquäler	489,69	1	485,93	1	486,46	1	1.462,08
2	Jugendforsch(t)	483,49	2	481,60	2	479,47	3	1.444,56
3	Slotdriver	477,78	3	477,16	3	474,02	7	1.428,96
4	Hinterhof Racer	470,72	7	476,38	4	480,21	2	1.427,31
5	Slowmotion Racing	475,28	4	473,92	7	476,65	5	1.425,85
6	HNR	468,22	9	475,93	5	477,09	4	1.421,24
7	ZuSpätBremser	469,35	8	474,72	6	476,28	6	1.420,35
8	Drückerbande Wuppertal	474,60	5	472,29	9	471,72	10	1.418,61
9	Ruhrpötter	474,43	6	472,62	8	470,61	11	1.417,66
10	Racing is Life	467,03	10	468,27	10	472,20	9	1.407,50
11	SRMH	458,46	12	467,75	11	472,31	8	1.398,52
12	RC	465,44	11	462,91	12	452,93	13	1.381,28
13	Wupper Slotter & Co	428,57	13	461,87	13	460,61	12	1.351,05

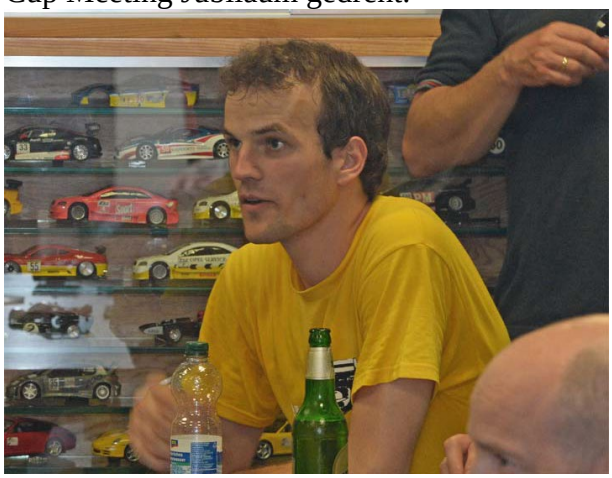
Endstand nach drei Durchgängen . . .
Die Abstände (häufig im Rundenbereich) spiegeln nicht wirklich die Hochspannung wider . . .

Was die Kollegen da geleistet haben, wird an den Rundenzahlen ersichtlich. „Hinterhof“ überflügelte im Schlussdrittel sogar „Jugend“ – letztlich wechselten beide Teams ja ein bzw. zwei Räder . . .

Ende

Irgendwann nach Acht war man mit dem Rennbetrieb durch. Die Nachkontrolle blieb ohne Befund – und das „Hinterhof“ Rad wurde nicht von offizieller Seite nachgemessen. So blieb die Entscheidung pro Wechsel auf jeden Fall richtig!!

Bevor’s an die Siegerverehrung und Tages Bilanz ging, wurde eine Schleife in Sachen Cup Meeting Jubiläum gedreht.



JanS erzählt von früher!☺

Denn sechs Folks (Wolfgang Krech, Sebastian Nockemann, Hans Quadt, JanS, Frank Schüler und Ingo Vorberg), hatten bislang noch kein Meeting versäumt, mussten kurz ih-

re persönlichen Highlights schildern und erhielten als Entschädigung für ihre Mühe ein Fläschchen Champagner!☺

Ob Ingo auch so 'was trinken tun tut!?☺

Das Schlusswort zum 10ten Meeting Jubiläum hatte Sebastian . . .

Jetzt aber zu Siegern und Besiegten. Der Autor musste dieses Mal viel Arbeit übernehmen, da etliche Teams im Vorfeld um's Weglassen der Frage „*Warum?*" gebeten hatten!☺ Ergo gab's Analyse aus'm Stehgreif – das ging auch irgendwie. Und gelacht wurde auch . . .

Die Champs . . .

Tagessieg (der Neunte insgesamt!) also für die „Plastikquäler", die zwischendrin auch 'mal auf Abwegen waren . . .
[Nein – kein Abflug nach dieser Szene!]

Der allererste, hart verdiente Meeting Teampokal für „Slotdriver"!!☺

Siegerverehrung: „ZuSpät" und „HNR" genießen nach wie vor ihr packendes Duell . . .

Der herzliche Dank aller Teilnehmer ging an den gastgebenden Club, der quasi zwei Tage non-stop alle wesentlichen Positionen im Schichtbetrieb besetzten und das Meeting servicetechnisch top im Griff hatte!☺
Ferner ein dickes Bedankt an die zahlreichen Helfer in der Rennorga, die ebenfalls maßgeblich zum Gelingen des X. Meetings beitrugen!

Und dann?

Das Finale für den SLP-Cup 2017 wird wie üblich bei den Carrera Freunden in Schwerte ausgetragen. Dann geht's zum zweiten Mal heuer auf die Plastikschiene . . .

Das Datum: **13. und 14. Oktober 2017** . . .

Das XI. Cup Meeting gibt's am **13./14.07.2018** – natürlich wieder im Dorf!☺ Dieser Termin ist seit dem WE bestätigt . . .

Alles zum „SLP-Cup"

Rennserien-West / SLP-Cup Meeting
Rennserien West / SLP-Cup

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	- / -	✓	① ② ③
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ W 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 Z 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 . . .

,