

## **Rennbericht „Renncenter Trier“**

### **3. Lauf SLP-Cup Mitte 2010**

#### **Furioser Endlauf zum SLP-Cup Mitte 2010 – Beinahe-Starterrekord in Trier**

Am Wochenende nach den Trier Worlds und dem OEPS-Lauf traf sich die SLP-Cup Meute im Renncenter Trier zum letzten, entscheidenden Lauf der Saison 2010. Eigentlich als Eintages-Veranstaltung gedacht, wird auch im Cup immer häufiger Freitags oder gar „zwischenrund“ auf der Wettkampfbahn trainiert. Trier machte hier trotz der Entfernung keine Ausnahme – neben der Luxemburger Fraktion (die verschiedenste illegale Gewichte und Getränke testeten ;-)) und natürlich den Trierer Heimascaris unternahmen auch Cupfahrer Familienausflüge nach Trier.

An dieser Stelle auch gleich ein herzliches Dankeschön an Joachim, Martin, Peter und das Team des Renncenters Trier – Bahnen, Unterstützung, Verpflegung – alles tip top, uns hat's wieder einmal sehr gefallen!



2009 war der Cup schon vor dem Endlauf in Trier entschieden, die Veranstaltung selbst auch eher schlecht besucht. In diesem Jahr wurde ordentlich Werbung gemacht, vor allem nahmen fast alle Cup-Fahrer die dann doch weite Anreise auf sich, so dass wir in Trier mit 17 Fahrern dann beinahe die Rekordzahlen (18) des Siglinger Cuplaufs erreichten. So macht das auch der Rennleitung Spaß!





Die Schwaben aus dem Blue In waren zu viert angereist, dazu vier Badener, ein Kurpfälzer, zwei Luxemburger, zwei Saarländer und vier Trierer (wozu gehört Ihr eigentlich? ;-)) bildeten das „internäschonäl“ Starterfeld.

Hinsichtlich der Cupwertung waren die Verhältnisse vor dem Endlauf allen bekannt. Nur Micha Gruber konnte das „lange Elend“ noch von der Spitze verdrängen – dazu war aber ein Sieg in Trier einerseits und maximal ein vierter Platz andererseits notwendig. Also schwierig, aber nicht unmöglich.



Am Einsatz sollte es jedenfalls nicht liegen, und auch der Hörnertee-Porsche war – wie immer – zu allen Schandtaten bereit.



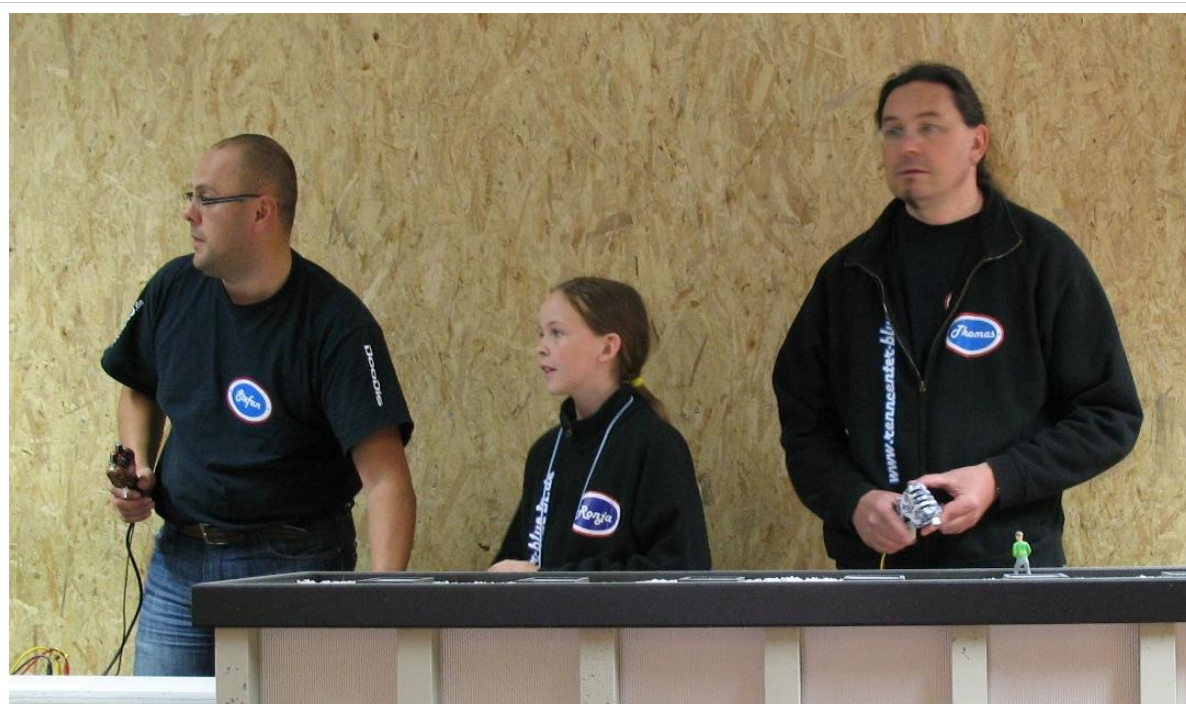
### Training und Vorbereitung

Ein gutes Cup-Auto ist in Trier gern mal eine Sekunde langsamer als ein gutes SLP-Auto. Das liegt weniger am Topspeed, vielmehr lassen sich die mit Einheitschassis versehenen Porsches nicht ganz so brutal um die Ecken prügeln wie die SLP-Boliden. Fingerspitzengefühl ist gefragt. Für Grobmotoriker wie z.B. den Verfasser dieser Zeilen stellt die Trierer Bahn damit eine echte Herausforderung dar. Rundenzeiten unter 11 Sekunden waren rar, der ein oder andere hatte – je nach Spur - Mühe mit der Schallmauer von 12 Sekunden. Zur Erinnerung – im Jahr 2009 holte sich Ralph Seif die Pole mit 10,797 Sekunden.

Spur	Zeit	Zeit	Zeit
Spur 1	135	40,109	12,150/34
Spur 2	124	18,868	11,946/103
Spur 3	86	20,507	12,505/61
Spur 4	76	15,851	11,652/57
Spur 5	121	13,275	11,611/120
Spur 6	99	18,689	11,526/45

Gerüchten zufolge hatte sich der ein oder andere Fahrer schon in den Wochen vor dem Cup-Lauf auf dem Trierer Geläuf kundig gemacht. So fanden die am Freitag Abend zum Training eintrudelnden Cup-Fahrer kompetente Konkurrenz vor, die sich mit verschiedenen Psychotricks („am Mittwoch lief dasselbe Auto noch 10,5!“) auf das samstägliche Rennen vorbereitete. Wie immer wurde auch das ein oder andere Auto unter die Lupe genommen, umgebaut, optimiert, so dass gegen Mitternacht dann doch alle einigermaßen mit ihrem Material zufrieden waren – sogar die, die nicht trainieren wollten und ihren Einsatzwagen vom Renningenieur Probefahren ließen ;-))).

Am Samstag Morgen ging's um 8.30 weiter. Die Blue-Ins früh an der Bahn, aber nicht wirklich zufrieden mit den eigenen Zeiten.



Allgemeines Testen, Schrauben, Optimieren, Rück-Optimieren bis zum Mittagessen war angesagt. Anschließend wurde es dann ein bisschen hektisch – 17 Fahrer bedeuteten dann doch drei Startgruppen, also war eine Anpassung des Zeitplans inklusive Beschleunigung der Themen Motoreinbau, Einrollen und Abnahme angesagt. Zusätzlich galt es noch, Feedback-Fragebögen zum Cup auszufüllen, die Ergebnisse werden wir kurzfristig vorstellen.



Die Abnahme lief wie vom Cup gewohnt relativ reibungslos, zwei Punkte fielen jedoch mehrfach auf (nicht immer dem Fahrzeuginspektor, aber in jedem Fall einem „Zuschauer“ ;-)), hier deshalb nochmals die entsprechenden Passagen aus dem Reglement.

1) Zusatzgewichte, Zitat: *Ein Gewichtstuning darf mittels Blei (Walzblei oder Wuchtgewichte) erfolgen. Blei muss auf dem Chassis platziert sein.*

2) Karosserietypen, Zitat: *Bei den Fertigarosserien im Design "Coke" und "Miller" sind Scheinwerferkästen und Scheinwerfer serienmäßig nicht verbaut. Die fehlenden Elemente müssen durch ein entsprechendes Zusatzgewicht von 0,5g pro Seite ausgeglichen werden, welches auf der Rückseite der Scheinwerferabdeckgläser zu befestigen ist.*

### **Qualifikation**

Gastfreundlich wurde die Spur 4 als Quali-Spur festgelegt. Die Qualifikation brachte dann drei größere Überraschungen. Manfred Vogel fand sich mit sehr guter Qualizeit in der ersten Startgruppe wieder. Oliver Grosch bestritt erst seinen zweiten Cup-Lauf (erstmal mit eigenem Auto) und setzte sich an die Spitze der zweiten Startgruppe, während Micha Gruber seinen Qualilauf versiebt und damit in der ersten Startgruppe ran musste.

An der Spitze lieferten sich die SLP-Cracks einen Zweikampf, den Peter in seiner letzten Qualirunde mit 4/1000 Vorsprung vor Joachim für sich entscheiden konnte.

1.	10,697	Peter Höhne
2.	10,701	Joachim Welsch
3.	10,918	Michael Kaiser
4.	11,081	Mark Trausch
5.	11,205	Aly Trausch
6.	11,296	Manfred Vogel
7.	11,346	Oliver Grosch
8.	11,66	Erwin Biewer
9.	11,711	Stefan Löffel
10.	11,791	Thomas Mück
11.	11,916	Jihad Horatschek
12.	12,096	Kai Horatschek
13.	12,306	Jan Schmitt
14.	12,487	Michael Gruber
15.	12,646	Andreas Manz
16.	14,152	Ronja Mück
17.	16,304	Harry Römer

### **Die Motoren ...**

Im Gegensatz zur OEPS am Wochenende zuvor gab es bis dato keinen Anlass, sich über die ausgegebenen Motoren im SLP-Cup zu beschweren. An diesem Wochenende sollte sich das ändern. Zunächst weigerte sich Harry Römers Löwenbräu-Porsche nach der ersten Qualirunde beharrlich, weiterzufahren. Diagnose – das Motorritzel hatte sich gelöst. Vermutlich hatte das Auto am St. Georgs-Kreuz zu schwer zu tragen ...



Harry sah's locker, tauschte den Motor aus und fuhr dann vom letzten Startplatz aus ein gutes Rennen.

Kurz nach dem Start der ersten Gruppe blieb dann auch noch Michas Hörnertee-Porsche stehen. Ursache – ein Kabel am ausgegebenen Motor hatte sich gelöst (nein, er hat es nicht abgerissen ;-)). Inwieweit eine unsaubere Lötstelle schon in der Quali die Performance des Porsches beeinträchtigte – wir werden es nie erfahren.

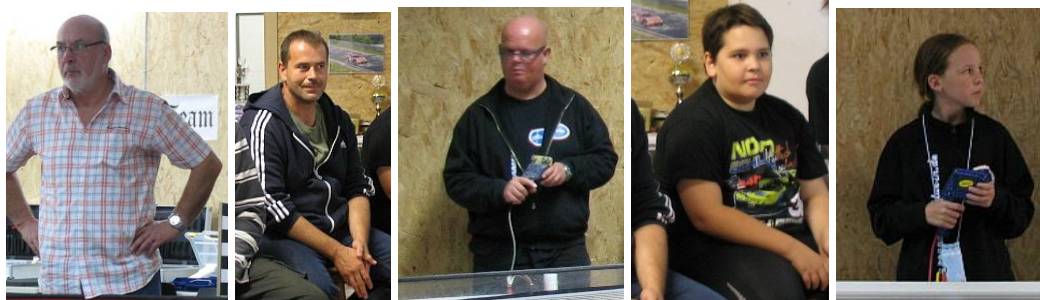


In jedem Fall entschieden sich die Fahrer gemeinsam, einen Tausch des Motors zuzulassen und die erste Gruppe neu zu starten.

## Das Rennen

### Gruppe 1 – die „Dreigenerationengruppe“

In Gruppe eins fuhr Geburtstagskind Ronja ihr erstes Auswärtsrennen (super gemacht!), ausserdem Jan, Andreas und Harry aus dem Trierer „Dunstkreis“ und Qualipatzer Micha.



Gruppe 1 – absteigend nach Alter sortiert ;-)

Zu Beginn entwickelte sich ein Dreikampf zwischen Micha, Harry und Jan an der Spitze, während sich Ronja und Andreas um den vierten Platz stritten. Jan musste nach diversen Abflüge abreißen lassen, ebenso kam Ronja dank zurückhaltender Fahrweise zwar mit unbeschädigtem Auto, aber auch mit deutlichem Abstand auf Andreas ins Ziel.

Micha und Harry fuhren jeweils gute Ergebnisse ein, auch begünstigt durch die disziplinierte Fahrweise ihrer Mitfahrer und dementsprechend sehr wenige Unterbrechungen und erreichten das Ziel mit deutlichem Vorsprung vor Jan, Andreas und Ronja.

Michael Gruber	286,70
Harry Römer	282,40
Jan Schmitt	271,24
Andreas Manz	243,40
Ronja Mück	214,96

### Gruppe 2

In der zweiten Gruppe fuhren vier Cupfahrer und zwei Gastfahrer um den Sieg, ausserdem gab es in dieser Gruppe das inzwischen bekannte und beliebte Vater-Sohn-Duell zwischen Jihad und Papa Kai. Vor diesem Lauf stand es 2:1 für Kai.



Nach dem Lauf – na ja. Kai versemmt die Spur 6 total, fliegt ab, verliert Runde um Runde, weil das Auto nicht eingesetzt werden kann, die Schleifer sich verbogen haben und so weiter - am Ende blieb der letzte Platz in der zweiten Gruppe, Platz 15 im Gesamtklassement. Vor Kai kommt Oliver Grosch, siebter in der Quali, ins Ziel. Fehlende Bahnkenntnis, Nervosität, einiges kommt zusammen und verhindert, dass Olli den Quali-Speed im Rennen ebenfalls erreichen kann. Jihad fährt ein gutes Rennen mit verhältnismäßig wenigen Abflügen und landet knapp vor Olli, Spielstand also insgesamt Jihad 2: Kai 2.

1,5 Runden vor Jihad platziert sich Stefan (bei der Abnahme noch kurzfristig eines Heckgewichts beraubt), der zweite des Cup-Laufs aus Siglingen. Teamkollege Thomas hat mit 276 Runden schon einiges mehr auf der Uhr und wird hinter Heimascari Erwin, der mit einem SLP-Shop Werkswagen unterwegs ist, Laufzweiter.

Nach der zweiten Gruppe noch immer auf den Plätzen eins und zwei finden sich Micha Gruber und Harry Römer, die „Motorentöter“, auf dem Podium derzeit also

Michael Gruber	286,70
Harry Römer	282,40
Erwin Biewer	280,90

### Die schnellste Gruppe



Erwartungsgemäß traten Joachim und Peter in der schnellsten Startgruppe an. 2/10 Abstand

in der Quali plus „Trier-Bonus“ – die Plätze 1 und 2 schienen vergeben. Platz drei galt es zwischen den schnellen Luxemburgern Aly und Marc sowie den Badener Cup-Fahrern Manfred und Michael auszumachen. Und dann war da noch die Frage – wo landen Micha und Harry, nach dem Husarenritt in der ersten Gruppe derzeit noch immer führend?

Also, Start der schnellsten Gruppe, Joachim und Peter setzen sich relativ schnell ab. Marc und Michael balgen sich ungefähr zwei Minuten um den dritten Platz, bis dann Michael mit einer Abflugserie („Nervösigkeit“? ;-)) hinter Marc und Aly zurückwirft. Manfred muss schon nach dem ersten Stint abreißen lassen und fährt fortan sein eigenes Rennen.

Am Ende hat Joachim in dieser Gruppe die Nase vorn, Marc holt sich den dritten Platz mit drei Runden vor Michael, der Aly nur knapp hinter sich halten kann. Manfred geht's wie Oli, er kann den Speed aus der Quali nicht im Rennen umsetzen und landet im Gesamtklassement schließlich auf Platz 10.

Gesamtergebnis:

Platz	Cup	Name	Runden	Quali	Qualiplatz	1	2	3	4	5	6	Bestzeit	auf Spur
1		Joachim Welsch	313,02	10,701	2	52	51	52	54,02	51	53	10,716	6
2		Peter Höhne	311,38	10,697	1	51	53,38	52	54	51	50	10,813	4
3		Mark Trausch	297,51	11,081	4	49	49	48	50	51	50,51	11,190	4
4	1	Michael Kaiser	294,41	10,918	3	47,41	49	46	51	51	50	10,918	4
5		Aly Trausch	293,83	11,205	5	47	48	49,83	50	50	49	11,194	5
6	2	Michael Gruber	286,70	12,487	14	47	47	48	50,7	48	46	11,235	4
7		Harry Römer	282,40	16,304	17	46	48	48,40	49	46	45	11,442	4
8		Erwin Biewer	280,90	11,660	8	46	47	46	47,90	48	46	11,720	5
9	3	Thomas Mück	276,47	11,791	10	47	47	47	44	44	47,47	11,404	5
10	4	Manfred Vogel	273,69	11,296	6	45	45	47	46	46,69	44	11,329	4
11		Jan Schmitt	271,24	12,306	13	46	46	47	41	45	46,24	11,664	5
12		Stefan Löffel	265,83	11,711	9	43,83	44	46	42	46	44	11,505	4
13	5	Jihad Horatschek	264,48	11,916	11	45	44	46,48	44	43	42	11,858	4
14		Oliver Grosch	262,53	11,346	7	44	45,53	43	46	41	43	11,687	4
15	6	Kai Horatschek	250,55	12,096	12	41	45	43	43	43,55	35	11,854	2
16		Andreas Manz	243,40	12,646	15	40,40	40	42	40	40	41	12,809	4
17		Ronja Mück	214,96	14,152	16	35	36	36	37	35	35,96	13,587	3

### Siegerehrung

Traditionell werden in Trier neben den Siegern des Cup-Laufs auch die Gesamtsieger der Cup-Saison geehrt. Erstmals fand sich kein Trierer oder Trier-ähnlicher (sorry, Aly & Marc ;-)) auf dem Cup-Gesamtpodium wieder. Es steht zu befürchten, dass dieses Ereignis im nächsten Jahr keine Wiederholung finden wird ;-)).

Dennoch hatte der „Diktator“ seinen Spaß, immerhin gab's einen dreifachen Heimsieg im Cup-Lauf.



Das Cup-Gesamtergebnis 2010, nachzulesen auch unter [slp-info.de](http://slp-info.de):

### SLP-Cup 2010

#### Gesamtergebnis 2010

- nach 4 von 4 Läufen -



Platz Gesamt Wertung	Platz Cup Wertung	Name	Filderstadt	Heilbronn	Frankfurt	Trier	Total	Str.E	
			<i>Starter -</i>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>56</b>	
1	1	Michael Kaiser	35,08	51,67	51,88	46,94	<b>150,48</b>	35,08	
2	2	Michael Gruber	17,54	41,17	43,75	40,24	<b>125,15</b>	17,54	
3		Yannik Horn		47,50	60,00		<b>107,50</b>		
4		Joachim Welsch		31,67		60,00	<b>91,67</b>		
5	3	Thomas Mück	26,31	34,83	14,25	30,18	<b>91,32</b>	14,25	
6	4	Manfred Vogel	21,92	12,67	35,63	26,82	<b>84,37</b>	12,67	
7		Stefan Löffel		55,83		20,12	<b>75,95</b>		
8		Bernd Bohnet	60,00				<b>60,00</b>		
9		Tristan Frölich		60,00			<b>60,00</b>		
10		Peter Höhne				55,65	<b>55,65</b>		
11		Wolfgang Krech	54,62				<b>54,62</b>		
12	5	Jihad Horatschek	8,77	6,33	28,50	16,76	<b>54,03</b>	6,33	
13		Mark Trausch				51,29	<b>51,29</b>		
14		Robert Ries	49,23				<b>49,23</b>		
15	6	Kai Horatschek	13,15	9,50	21,38	10,06	<b>44,59</b>	9,50	
16		Gregory Klein		44,33			<b>44,33</b>		
17		Mike Munk	43,85				<b>43,85</b>		
18		Aly Trausch				43,59	<b>43,59</b>		
19		Paul Stier	39,46				<b>39,46</b>		
20		Frank Schüller		38,00			<b>38,00</b>		
21		Harry Römer				36,88	<b>36,88</b>		
22		Erwin Biewer				33,53	<b>33,53</b>		
23	7	Uli Schumacher	30,69				<b>30,69</b>		
24		Thomas Rathgeb		28,50			<b>28,50</b>		
25		Arno Günther		25,33			<b>25,33</b>		
26		Jan Schmidt				23,47	<b>23,47</b>		
27		Stefan Winkler		22,17			<b>22,17</b>		
28		Oliver Grosch			7,13	13,41	<b>20,54</b>		
29		Marcel Braun		19,00			<b>19,00</b>		
30		Lukas Vogt		15,83			<b>15,83</b>		
31	8	Dirk Spiegelhalter	4,38	3,17			<b>7,55</b>		
32		Andreas Manz				6,71	<b>6,71</b>		
33		Ronja Mück				3,35	<b>3,35</b>		

Und die mehr oder minder zufriedenen Gesichter nach Urkunden- und Pokalverleihung.



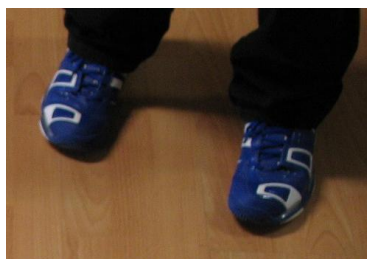
### **Wie geht's weiter?**

Wenn man statt der eingeschriebenen Cupfahrer nur die Teilnehmer betrachtet, die im Cup regelmäßig bei den Rennen anzutreffen waren, so war der SLP-Cup Mitte im Jahr 2010 eigentlich ein Baden-Württemberg-Cup. Dementsprechend ist es auch nicht allzu erstaunlich, wenn in der Mitte doch noch einiges hin zu den Fahrerzahlen des Westens fehlt. Die Gesamtzahl der Starter liegt mit 33 zwar auf einem ordentlichen Niveau, aber acht regelmäßige Cupfahrer sind zu wenig. Deshalb auf Ihr Hessen, Pfälzer, Saarländer – meldet Euch für den Cup 2011!

Wo außer bei der DPM und der NASCAR könnt Ihr an einer echten Fahrermeisterschaft teilnehmen? Beim SLP-Cup gibt's keine Reifendiskussion, keine Zertifikate, kein technisches Hochrüsten – stattdessen ein stabiles Reglement, das erlaubt, auch mit einem 2008er Auto ohne Umbauten 2010 Rennen zu gewinnen. Dass wir alle dennoch (oder gerade deshalb) permanent dazulernen, erkennt man – wie im Westen - an den verbesserten Zeiten / Rundenzahlen auf allen Bahnen.



Die Cup-Saison in der Mitte ist mit dem Rennen in Trier noch nicht vorbei. Am 6. November steht das SLP-Cup-Teamrennen im Blue In an. Sollte jemand tatsächlich noch kein Team gemeldet haben – so langsam wird es Zeit! Und auch für dieses Rennen gilt: Siegfähige Einsatzautos sind bei rechtzeitiger Anfrage verfügbar, nur das offizielle Schuhwerk für Siglingen müsst Ihr Euch selbst beschaffen.



Allen, die am Lesen dieses Berichts Spaß hatten und vielleicht auch einmal Lust haben, ein Cup-Rennen mitzufahren, sei ein Versuch wärmstens empfohlen. Der Cup macht Spaß, man kann wunderschöne Autos bauen, und – egal ob mit 6 oder mit 60 – hochspannenden Rennsport erleben. Mail an [cup@slp-info.de](mailto:cup@slp-info.de), und auf geht's!

<http://www.slp-info.de>