WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 325 -

10. Oktober 2011

Editorial ....

Moin Folks . . . Vier, Fünf, Sechs lauteten die Kennziffern des Wochenendes im slotracenden Westen: Die 245 bestritt Lauf Nr. 4 in Kamp-Lintfort, die DTSW fuhr Lauf Nr. 5 (und zugleich ihr Finale) im Dorf und der NASCAR Winston Cup ging Lauf Nr. 6 in Duisburg an!

In der anstehenden Woche burnt's dann gleich volle Kanne: Bereits am Dienstag geht's für die Duessel-Village 250 zum 7. Lauf zur SRG Neuwerk in Vohwinkel. Am darauffolgenden Mittwoch ist Craftsman Truck Time – und zwar der 5. Lauf im SOKO Keller in Düsseldorf. Weiter geht's am Samstag, welchen sich der 4. Classic Formula Day bei Slot im Pott in Gelsenkirchen und der 6. Lauf zur GT/LM auf dem Raceway Witten teilen. Den Schlusspunkt setzen dann am Sonntag die Trans-Am mit ihrem 5. Lauf in der Duisburger Rennpiste . . .

Die laufende Ausgabe 325 der „WILD WEST WEEKLY" enthält Berichte von der 245 aus Kamp-Lintfort sowie vom NASCAR Winston Cup in Duisburg (Manfred Stork) . . .

Eine Vorschau gibt's zum Grand Slam Workshop, zum Classic Formula Day in Gelsenkirchen (Taffy), zur GT/LM in Witten (Andreas Päppinghaus), zur Trans-Am in Duisburg (Andreas Rehm) sowie zum Ferrari Day in Wuppertal (erneut Andreas Päppinghaus) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  4. Lauf am 8. Oktober 2010 in Kamp-Lintfort
- **NASCAR Winston Cup**
  6. Lauf am 8. Oktober2011 in Duisburg
- **Grand Slam**
  Workshop am 10. Oktober 2011 in Düsseldorf
- **Classic Formula Day**
  4. Lauf am 15. Oktober 2011 in Gelsenkirchen
- **GT/LM Serie**
  6. Lauf am 15. Oktober 2011 in Witten
- **Trans-Am**
  5. Lauf am 16. Oktober 2011 in Duisburg
- **Ferrari Day**
  am 01.11.2011 in Wuppertal
- **News aus den Serien**
  Saison 2011

Gruppe 2 4 5

4. Lauf am 8. Oktober 2010 in Kamp-Lintfort

Gr. 2 Tourenwagen in voller Fahrt – der Capri hebt sich schon vorn aus den Federn, der Sud lupft (noch) nur das Beinchen . . .

Die nord-westlichste Ecke von NRW erlebte am Samstag den 4. Lauf zur **Gruppe 2 4 5** in 2011. Zum 11. Mal in Folge seit 2001 ging's für die Serie zu den Eheleuten Meister nach Kamp-Lintfort . . . !!

Strecke

Plastikmodellcenter
Niederrhein
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.plastikmodellcenter.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Die Strecke in Kamp-Lintfort . . .

Kompakt . . .

- **2. Halbzeit ’11 beginnt am Niederrhein . . .**
- **erneut sind vier Startgruppen das Maximum . . .**
- **wie immer in der 245 ging’s bei den Platzierungen nur um Teilmeter – der „Kamp-Lintfort Faktor“ macht die Sache nur noch etwas enger . . . !☺**
- **Andreas Thierfelder vermag „Vorberg“-Festspiele in Kamp-Lintfort nur knapp nicht zu verhindern . . . !☺**
- **Die Treppchen in der Übersicht:**

#	Gr. 2	Gr.4	Gr.5
1.	I.Vorberg	I.Vorberg	I.Vorberg
2.	A.Thierfelder	A.Thierfelder	RalfS
3.	RalfS	U.Kaina	A.Thierfelder

- **Tagessieg somit logisch an Ingo Vorberg, dann Andreas Thierfelder und RalfS . . .**

Das ist auch Kamp-Lintfort – schließlich heißt’s Plastikmodellcenter !!

Vorgeplänkel . . .

Der 44m lange Kurs in KaLi ist eine der wenigen Strecken im Westen, welcher quasi holzbahn-like zu befahren ist. Die Carrera Kurve 2 als kleinster Radius und lange Geraden bilden ein flüssiges Layout – allerdings verteilt auf drei Ebenen, sodass der ein oder andere im Laufe des Rennens gern schon einmal kurzfristig den Überblick verliert . . . !☺☺

Die **Bahnvorbereitungen** am frühen Freitag Nachmittag erfolgten, wie in KaLi gewohnt, extrem flott. Wenig Helfer aber auch wenig Maloche mit der wie immer sauberen Bahn ließen die Arbeiten rasch vonstatten gehen – und man vermochte sich erst einmal in Ruhe dem umfangreichen Angebot im PMC Shop widmen !☺

Erleben die 320er BMW eine Renaissance !? Nach P3 für Julius Engelhardt zuletzt in Schwerte sollte in KaLi erneut ein 3er auf dem Treppchen landen . . .

Das **Training** am Freitag Abend sah im Laufe des Abends rund 15 Folks am Regler. Das Grip Niveau erschien gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen – hier schienen sich die aufgebrachten Streifen „Doppelseitiges“ bemerkbar zu machen . . .

Platz zum Testen gab’s ausreichend – der Abend bekam einen recht gemächlichen Charakter. Den Komponenten Leitkiel und Schleifer kommen in KaLi eine besondere Bedeutung zu. Müssen die Slotcars dort doch lange Geraden und vergleichsweise weite Kurvenradien möglichst flott umrollen. Deshalb haderte der ein oder andere Teilnehmer im Laufe des Trainings mit dem schieren Speed . . .

Von den Rundenzeiten her glänzte wie erwartet Ingo Vorberg (man sah vereinzelt 9.3er Zeiten in der Gr.5) und auch Andreas Thierfelder

machte einen zufriedenen Eindruck (in der Gr.5 9.5 auf fast allen Spuren). Mitfavorit Christian Wamser war hingegen nicht recht glücklich – auch Udo Kaina wollte am Samstag Früh recht zeitig wieder aufschlagen; er sah noch Potential bei den Fahrzeugen !☺
Relativ zeitig löste sich das Häuflein der letzten Aufrechten dann kurz nach Mitternacht bereits auf . . .

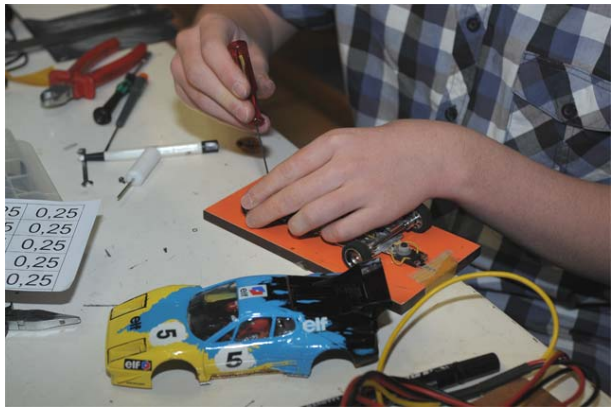
Abendstimmung in Kamp-Lintfort . . .

Auch **Samstag Früh** brach kein Chaos aus. Gegen 8:30 Uhr war noch problemlos ein Sitzplätzchen zum Fahren zu finden! Das Gros der Kollegen sah die Technik halbwegs aussortiert und beschloss, entweder spät aufzuschlagen oder die Rennen in Ruhe vorzubereiten . . .
Gravierende neue Erkenntnisse waren nicht zu verzeichnen. Den reinen Samstagsfahrern gehörte der Kurs – der Rest beschränkte sich auf kurze Funktionstest . . .
Für die Normalsterblichen bildete die 10s Marke nach wie vor die Schallmauer. Drunter war ok – drüber bedeutete Stirnrunzeln und Nacharbeit . . .

What's new . . .

Nichts Neues bei den **Fahrern** – höchstens Tom Stahlhuts erster 245 Auftritt in diesem Jahr; die Linke ist wieder fast völlig genesen! Ferner Achim Schulz' Premiere am nördlichen Niederrhein. Dafür aber keine Spur von Wirtschaftskrise: Die Arbeit zeichnete für ein rapides Teilnehmersterben verantwortlich. Mittwoch Früh standen nach Nennungsschluss noch 27 Folks auf der Anmeldeliste. Dann ging's arbeitsbedingt bergab – pro Tag minus Eins; der Letzte sagte dann Samstag Früh um Acht ab. Damit verblieben 23 Startwillige, welche durch JanS als Dummy Piloten aufgefüllt wurden . . .

Neue **Fahrzeuge** gab's hingegen reichlich – jedenfalls bei den Tourenwagen und den Silhouetten: In der Gruppe 2 setzte Daniel Grabau auf einen neu erstellten Ford Capri RS, Christian Letzner stellte einen Mitsubishi Colt vor und Christian Wamser rollte mit einem Renault R5 an den Start . . .
Für die Gruppe 5 stand endlich der schon lange fertig gestellte BMW 320 vom Team S² auf einem Chassis. Zwei neue und ungewöhnlich lackierte Ferrari 365 GT4 BB kamen von Marius Heß und Tom Stahlhut ins Rennen. Und Chris Wamser förderte den Nissan Skyline turbo „Boom" . . . !☺



Marius und sein Neuer „Elf" . . .

Racing . . .

Die **Materialausgabe** begann heuer wieder zeitig, nachdem die Kollegen in Schwerte über zu viel Stress geklagt hatten. Normalerweise gestatten grob vier Startgruppen einen späteren Beginn; dann muss es aber im Ablauf Materialausgabe - Einrollen - technische Abnahme ohne Pause laufen. Und Schaffen ganz ohne Pause sind die 245er nicht gewohnt !☺☺
Dass deutlich weniger Fahrzeuge die Prozesskette durchliefen, war allerdings am Samstag in keinster Weise festzustellen. Man trödelte sich so durch den Vormittag und benötigte für

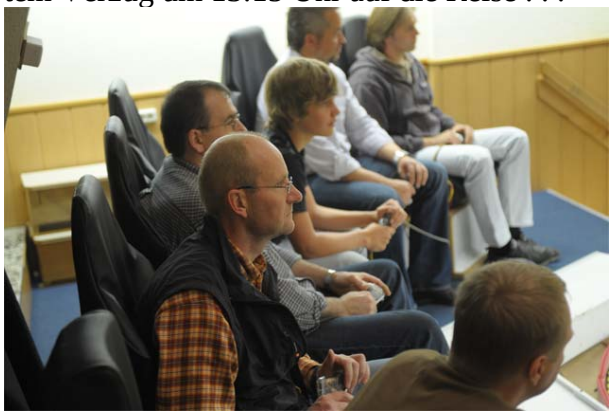
70 Cars sogar noch mehr Zeit als zu Jahresbeginn mit 90 Fahrzeugen . . . !☺

Escort I und Golf I beim Paarlaufen . . .

Der **Kaffeesatz** wies die Vorjahresburner Ingo Vorberg und Christian Wamser als Favoriten aus – und Andreas Thierfelder als ersten Verfolger. Dahinter sollte es laut Orakel eher diffus werden . . . !☺

Als **Schlagzahl** galten die üblichen 110 Runden – für die Gruppe 2 von der Spitze knapp zu verfehlen und für die Gruppen 4 und 5 unbedingt zu übertreffen . . . !☺

Die **Rahmenbedingungen** für das Rennen lauteten wie immer 20 Volt Bahnspannung, Fahrzeit 6*3 Minuten. 12 Startgruppen sollten den Renntag bestreiten und gingen mit leichtem Verzug um 13:15 Uhr auf die Reise . . .



Noch 'ne Besonderheit: In Kamp-Lintfort wird im Sitzen gefahren . . .

Zusammenfassung . . .

Ein gegenüber dem Vorjahr gestiegenes Grip Level sollte im Laufe des Nachmittags nahezu alle bisherigen Rekorde purzeln lassen. Nur bei den **Tourenwagen der Gruppe 2** blieb der alte Netto-Rekord von JanS aus 2009 um lächerliche 6 Teilmeter bestehen . . .

"Jwv", sprich janz weit vorn, fuhren vier Piloten: Ingo Vorberg, Andreas Thierfelder und der Autor im trauten Terzett. Knapp dahinter folgte Dirk Haushalter. Dirks 109,63 Runden hätten ihm im Vorjahr den Sieg gebracht; heuer war's eine gute P4! Die Drei davor waren sich bis kurz vor Ende nicht recht einig, wer welchen Rang auf dem Treppchen einnehmen sollte. Erst auf der Schlussspur ergab sich die Reihenfolge InVo vor ATH und RS. Die Abstände lauteten 110,79 zu 110,52 zu 110,34 . . .

Eine bunte Startaufstellung der Gruppe 2 . . .

Dirk hielt die folgenden Kollegen übrigens um zwei (!!) Runden hinter sich. Dann aber ging's Schlag auf Schlag: P5 bis P8 binnen ¼ Runde und einer 107 vor dem Komma. Dann P9 bis P14 innerhalb ¾ Runde und einer 106 davor. Anders herum formuliert: 11 Folks liefen binnen gut einer Runde durch's Ziel – darunter zwei Pärchen, die ex-aequo blieben! Typisch für die Gruppe 2 Tourenwagen waren dazu sieben verschiedene Fahrzeugmodelle in den Top 10 . . .

Die Reihenfolge bis von P5 bis P14 (bzw. besser P15): Kai Ole Stracke (erstmalig in den Top 5 und vor dem Vater!), Jörg Mews / Dirk Stracke ex-aequo, Marius Heß, Christian Wamser, Reiner Barm, Hans Przybyl, Tom

Stahlhut, Fabian Holthöfer sowie Julius Engelhardt / Peter Sarnow ex-aequo. Das war schon hammerhart . . . !!
Tom Stahlhut versiebte übrigens eine bessere als die erzielte 12. Platzierung, weil er nach einem Spurwechsel die Reglerkabel versteckte. Das passiert in Kamp-Lintfort leider bisweilen, da die Buchsenfarbe und die Belegung nicht übereinstimmen . . . !☹☹

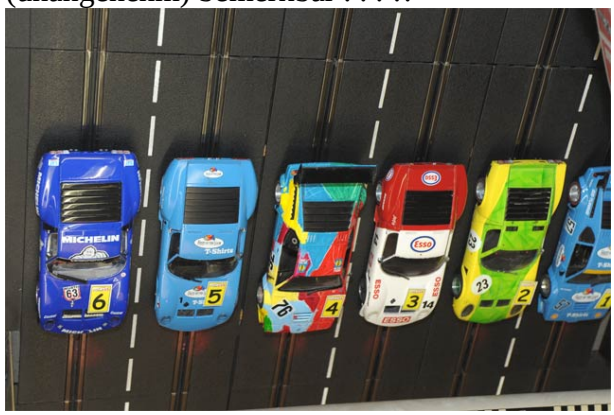
Lange Geraden bestimmen die Szene in Kamp-Lintfort – hier drei Tourenwagen auf dem Weg ins „Unendliche“ . . . !☺

Udo Kaina kam in KaLi mit dem CSL nicht wirklich zurecht und lief reichlich unerwartet erst auf P16 ein. Klar, dass Johannes Rohde und Christian Letzner ihm wiederum dichtauf binnen gut ¼ Runden folgten! Chris' neuer Colt lief wirklich Klasse und mit etwas besserem Ruhepuls hätte er zumindest diese Kampfgruppe anführen können . . .

Tourenwagen Szene . . .

Jörg Krämer, Karl-Heinz Heß und Achim Schulz hatten ihre liebe Mühe mit der Bändigung ihrer Tourenwagen und drapierten sich rund um die P20. Bleiben Daniel Grabau und Gabriel Heß, welche in dieser Gruppe beide den Anschluss nach vorn nicht zu halten vermochten . . .

Die **GT der Gruppe 4** liegen den meisten Teilnehmern mehr als die Gr.2 Tourenwagen. Die 6mm mehr Spurbreite machen sich halt in Form von höherer Fahrsicherheit signifikant bemerkbar. Dass die absolvierten Rundenzahlen oft nur um 2-3 Umläufe differierten, ist auf das höhere Gewicht bei den GT zurück zu führen. Die 20g mehr machen sich in den langen Bergaufpassagen in Kamp-Lintfort besonders (unangenehm) bemerkbar . . . !!



Ein Rudel GT vor dem Start . . .

Vorn tobte bei den GT dieses Mal ein Vierkamp. Die Beteiligten hießen erneut Ingo Vorberg und Andreas Thierfelder, dazu Udo Kaina und Jörg Mews. Quasi vom Start weg fuhren diese Vier auf Meterabstand. Die Reihenfolge wechselte je nach zu befahrender Spur mehrfach. Erst auf der vorletzten Spur musste Jörg Mews abreißen lassen – und die letzte Spur brachte Udo Kaina aus dem Rennen. „Aus dem Rennen“ meint, dass Udo am Ende ¼ Runde auf den 2. Platz fehlen sollten. Für Andreas Thierfelder war das Rennen ein paar Sekunden zu kurz – er kam zum Schluss gewaltig auf. Doch Ingo verzeichnete mit 112,32 zu 112,29 Runden den zweiten Gruppensieg des Tages . . . !!

GT Szenen . . .

Fünf Folks liefen ab P5 hinter Jörg binnen einer ¾ Runde ein: Der Autor, Tom Stahlhut, Jörg Krämer, Julius Engelhardt und Marius Heß schafften 110er Werte. Hervorhebenswert waren dabei die Leistungen von Tom, Jörg und Julius – diese Jungs hatte man zuvor nicht wirklich auf P6 bis P8 vermutet, sie hatten etliche KaLi erfahrene Racer auf die folgenden Plätze verwiesen !!

Die schnellste Startgruppe am Ausgang der zweiten Kurve – noch liegen die außen gestarteten späteren Sieger am Schluss des Feldes . . .

Drei der zuvor zitierten extrem routinierten Folks folgten mit 109er Rundenzahlen: Karl-Heinz Heß, Reiner Barm und Dirk Haushalter. Dann ging's mit 108 Runden weiter, welche Hans Przybyl und Kai Ole Stracke schafften. Die 107 Runden absolvierten Christian Wamser, Peter Sarnow, Christian Letzner und Johannes Rohde . . .

Gar nicht zufrieden war Fabian Holthöfer mit P19 – er vermutete ein Problem mit dem Motor. Achim Schulz fuhr knapp dahinter und musste mutmaßlich seiner mangelnden Bahnkenntnis Tribut zollen. Als Einziger an diesem Tag geriet Dirk Stracke, der bislang zu den Führenden in der Gruppe 4 zählte, massiv ins technische Pech. Sein Getriebe war arg malade – zwei Instandsetzungen kosteten wertvolle Runden . . .

Am Ende des Feldes fuhren erneut Daniel Grabau – bei den GT aber mit deutlich geringerem Abstand – und Gabriel Heß, dessen Fehlerrate erneut arg hoch war . . .

Der Show-Down war den **Silhouetten der Gruppe 5** vorbehalten – und es sollte ein wirklich grandioses Finale werden!! Allenthalten ging's hoch her – drei Folks binnen zweier Teilmeter auf P7-9. Vier Mann innerhalb eines Teilmeters von P13 bis P16 – davon gleich drei ex-aequo. Dramatik pur nahezu im gesamten Starterfeld !!

Ganz vorn wiederholte sich der Dreikampf aus der Gruppe 2. Ingo Vorberg, der Autor und Andreas Thierfelder vermochten zumindest zwei Runden vor dem Rest von's Ganze zu fahren. Man schaukelte sich gegenseitig zu neuen Höchstleistungen auf – und das mit minimaler Fehlerrate. Am Ende standen schnellste Rundenzeiten im 9.1er Bereich zu Buche, welche Andreas nach dem Rennen immer noch leicht fassungslos sahen!☺ Ihm blieb der ruhmreiche Platz 3 in diesem famosen Rennen. Ingo vermochte sich erst auf der vorletzten Spur leicht abzusetzen, als der Autor unsanft von einem Kollegen aus dem Slot befördert wurde. Damit waren die Positionen bezogen . . .

Die schnellste Startgruppe scharrt schon mit den Hufen – nur der Dummy fehlt noch . . .

Die Folks auf den Plätzen 4 bis 6 absolvierten allesamt 112 Runden, was 2010 noch das Treppchen bedeutet hätte. Routinier Reiner Barm setzte sich gegen die Rookies Julius Engelhardt und Tom Stahlhut durch. Hut ab vor der Leistung aller Drei !! Dennoch hervorhebenswert – Julius pilotierte den BMW 320 nach Schwerte erneut in die Top 6 . . .

Auf die Abstände bezogen lagen diese drei

Jungs allerdings weit auseinander! Die nachfolgenden Dirk Stracke, Dirk Haushalter und Karl-Heinz Heß fuhren 111,52 – 111,51 – 111,50 Runden und auch Christian Wamser auf P10 und Udo Kaina auf P11 waren mit 111,33 und 111,23 Runden nicht wirklich weit entfernt . . . !!

Die zweite Kurve für eine Silhouetten Startgruppe

Johannes Rohde fuhr mit einer Drittelrunde Luft nach vorn und hinten quasi schon im absolut „zweikampfleeren“ Raum !☺ Dahinter kam’s dann aber knüppeldick: Drei Folks mit 109,52 Runden wurden von einem tod-unglücklichen 109,51er gefolgt: Fabian Holthöfer, Jörg Mews und Peter Sarnow fuhren exaequo und Hans Przybyl verlor durch einen Teilmeter Rückstand gleich drei Plätze . . .

Den Nachweis, dass man einen BMW 320 richtig schnell bewegen kann, erbrachte zum zweiten Mal in Folge Julis Engelhardt . . .

Christian Letzner machte zum dritten Mal einen guten Job, erzielte 109,35 Runden und verfehlte zum dritten Mal nur knapp eine deutlich bessere Platzierung !☹ Kommen wir zur Fraktion „unhappy“: Kai Ole Stracke war ob P18 nicht zufrieden – ähnliches galt für Achim Schulz und für Jörg Krämer, welche dichtauf folgten. Zumindest Jörg litt unter einer erhöhten Abflugrate – der 365 GT4 BB ist immer noch nicht sicher unterwegs. Marius Heß musste am Ferrari zwischendrin Schleifer richten – das kostete reichlich Zeit und beamte ihn leider auf P21 zurück. Von den Rundenzeiten her wäre eventuell Top 10 möglich gewesen . . . !☹

Das Ende des Feldes hieß erneut Daniel Grabau vor Gabriel Heß. Daniel steigerte sich noch einmal und fuhr einige packende Duelle mit den Vorgenannten – am Ende fehlte aber doch ein Stück Weg. Dafür vermochte Gabriel sein Tagesziel zu erreichen. Ein Rennen ohne Abflug würde ihm ein Glas Cola einbringen; er hat’s sich dann doch noch verdient – Grats zum finalen persönlichen Triumph !☺☺ Wir haben alle ähnlich klein angefangen und viele haben diese Leistung in Kamp-Lintfort am Wochenende nicht vollbracht . . . !☺

Die **Tageswertung** ging mit drei Gruppensiegen unumstritten an Ingo Vorberg – das gab’s schon länger nicht mehr in der 245! Es folgten ebenso locker Andreas Thierfelder und der Autor. P4 für Dirk Haushalter belegte, dass bei unser aller „Housekeeper“ endlich einmal alle drei Gruppen „rund“ liefen . . .

Dahinter liefen mit Tom Stahlhut und Julius Engelhardt zwei Jungs ziemlich unerwartet durch’s Ziel, bevor mit Reiner Barm, Udo Kaina, Jörg Mews und Christian Wamser die etablierten 245er folgten . . .

Auch hier muss nicht wirklich betont werden, dass nach 54 Minuten Gesamtfahrzeit die Abstände im Schnitt 0,5 Runden betrugen. So lagen zwischen P4 und P9 ganze 2 Runden Differenz . . . !!

Rivalen der Rennbahn: Tagessieg für InVo (oben) vor ATH (unten) . . .

Ende . . .

Mit etwas Verzug – der Rückstand vom Start ließ sich ausnahmsweise nicht aufholen – ging's in die **Siegerehrung**. Wie üblich war kein Mangel an Lob, flotten Sprüchen und wenig anteilnehmenden Beileidsbekundungen !☺ Urkunden für die Top 10 Fahrer gab's dito . . .

Die Ehrung für den „**Man of The Match**" ging unumstritten an Tom Stahlhut, der trotz etwas Pech in der Gruppe 2 eine durchweg tolle Leistung zeigte – und das aus der ersten, bisweilen schwierigen Startgruppe heraus !!

Zwar nicht Tom – aber sein neuer 365 GT4 BB!

Gleich zwei **Jubilare** erhielten das berühmte 25-Rennen-Bild: Fabian Holthöfer stieg als Kiddie zur 245 easy* Premiere Anfang 2007 in Köln in die Serie ein und hat seitdem kaum ein Rennen versäumt. Johannes Rohde ist seit 2004 dabei – nahm von 2008 bis 2010 eine Auszeit, weil er beruflich im Süden tätig war und ist jetzt wieder voller Schwung mit an Bord . . .

Die Auswertung des **245 Tippspiels** ergab das übliche Bild: Schnöde sieben Folks erzielten genau einen Richtigen. Das war extrem schwach! Sachpreise gab's dennoch – sogar noch für zwei Luschen, welche Null Treffer erzielt hatten . . . !☺☺

Die **Credits** gehen zuvorderst an die Gastgeber – selten werden die 245er so erlesen und zuvorkommend verpflegt!! Vom feudalen Mittagsmahl über eine Vielzahl selbstgebackener Kuchen bis hin zu den abendlichen Snacks war's absolute Spitze (wie immer!). Merci vielmals vor allem an Magdalene und Anna für die erstklassige Betreuung . . . !!☺
Ebenso ein herzliches Dankesschön an die zahlreichen Helfer aus der Serie. Allen Voran den Zeitnehmern, welche unter Regie von InVo ihre Stunden „absaßen": Das waren neben Ingo zumindest noch Dirk, Dirk und JanS . . .

Der „Housekeeper" beim Versuch, die Bepfe zu bändigen . . . !☺☺

Ausblick . . .

In nur vier Wochen geht's für die **Gruppe 245** zum 5. Lauf im Slotcar Heaven in Wuppertal. Datum ist der **5. November 2011**. Erneut vier Wochen später ist dann das große Finale – wie immer beim SRC Köln . . .

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 245

Sponsoren.....

	Car-On-Line	DoSlot	eMail - M.Förster	H+T Motorracing
Plastikmodellcenter P.M.	Plafit	Rennpiste	Rennserien-West	Revell
Scaleproduction	ScaRaDo	Slotdoc	Slottec	

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

Förderer

Carrera Freunde Schwerte	Gerhart Breker Karl-Heinz Heß	Bernd Nettesheim Dirk Stracke	Christian Wamser

NASCAR Winston Cup

6. Lauf am 8. Oktober2011 in Duisburg

geschrieben von Manfred Stork

Beim 5. Rennen in Schwerte war mit 30 Startern die höchste Teilnehmerzahl des Jahres zu verzeichnen. Das sollte sich aber für den vorletzten Lauf der Rennserie beim Pascal stark reduzieren, mit 15 Startern war die niedrigste Zahl des Jahres erreicht!

Durch die unglückliche Terminwahl des Serienchefs konnten nicht mehr Leute an diesem Termin teilnehmen. Viele der regelmäßigen Starter mussten wegen anderer Termine absagen, obschon sie gerne mitgemacht hätten!

Überschaubare Teilnehmer, aber bei Hans nicht!☺

Kompakt . . .

- **Patrick Meister siegt und ist vorzeitig Meister, herzlichen Glückwunsch!!**
- **Auch mit 15 Startern spannende Positionskämpfe!**
- **Wie immer prima Essen bei Pascal!**

Peter und der schmale Hans bei Vorbereitungen

Bei der Absprache mit Pascal über die möglichen Teilnehmer waren wir zuerst von 20 - 25 ausgegangen, aber nach einer Mail an die NASCARO's wegen der Terminverlegung vom 1. Oktober auf den 8., sah die Situation gänzlich anders aus! Es war fraglich, die anvisierte Zahl von 20 zu erreichen. 15 tatsächliche Starter war dann doch ein bisschen ernüchternd! Auch mussten wir auf die Teilnahme der sonst anwesenden Damen verzichten, da sie entweder krank oder anderweitig beschäftigt waren!

Marco wählt das richtige Getriebe (15 : 42 oder doch eher 43?)

Walter bei seinem Trainingseinsatz

1. Durchgang

Nichtsdestotrotz gingen die übrig Gebliebenen beherzt zur Sache. Spannende Positionskämpfe waren die Regel, es wurde fair gekämpft an allen Fronten. Es konnte ausgiebig trainiert werden, da kein Zeitdruck entstand.

Startgruppe 1 Heat 1

Nach der schnellen Fahrzeug-Abnahme wurden 2 Gruppen eingeteilt mit 7 bzw. 8 Startern. In der zuerst fahrenden 8er Gruppe konnte sich Frank Kaldewey klar durchsetzen. Er war erst kurz vor seinem Start erschienen und hatte auch am Freitag nur kurz trainieren können, dafür waren seine 123,26 Runden beachtlich!

Ralf Pistor konnte hier das Tempo nicht ganz mitgehen, auch Hans Bickenbach und Marco Zahn waren dazu nicht in der Lage. Rolf Krause aber hätte auch diese Pace mitgehen können, aber ihm passierte das Missgeschick, dass er im 30 Grad Knick auf der langen Geraden mit Höchst-Tempo in die Boxengasse abbog!! Die Boxenmauer und die Karosserie hielten stand, nur nicht die Motorhalterung, die dabei nachgab und ein Weiterfahren eher im Schleichgang zuließ. So musste Rolf auf sein Reserve-Auto zurückgreifen. Tobias Becker zeigte eine gute Leistung, er war erstmalig mit einem guten eigenen Regler unterwegs und blieb im Ergebnis vor Jörg Kuhn und Andreas Trebsdorf.

86er Monte und 91er Pontiac

OHA, fast abgeschmiert!

In der 7er Gruppe übernahm Patrick auf der Bahn1 zügig die Führung, wobei er auch die schnellste Runde des Tages mit 11,029 Sekunden drehte. Einmal geriet er allerdings in die Grünanlage, wodurch Peter Recker die Führung übernahm. Aber er konnte sich im Laufe der nächsten Spur wieder nach vorn arbeiten, während Manfred ebenfalls zu Peter aufschloss. Diese Drei lagen am Ende nur wenige Zehntel auseinander. Volker Nühlen folgte mit etwas Abstand vor André Fuchs und Markus Hackstein. Walter Schäfer musste sich in dieser Gruppe hinten einreihen, aber für Walter ist es auch immer schwer, nach nur kurzem Training die richtige Abstimmung für das Auto zu finden. So war wohl sein Bolide zu kurz übersetzt, was er im Training nicht bemerkt hatte!

Startgruppe 2 Heat 1

Die Fahrer der schnellen Gruppe vor dem Start von Heat 1 (Spur 6 ist rechts)

Ergebnis nach Lauf 1: 1. P. Meister, 2. M. Stork, 3. P. Recker, 4. F. Kaldewey, 5. V. Nühlen, 6. A. Fuchs

2. Durchgang

Nach der Neugruppierung war Frank Kaldewey in der schnellsten Gruppe unterwegs, aber er musste seinen 4. Platz an Volker abgeben, der sich langsam aber sicher nach vorn arbeitete. Für die ersten Drei blieb aber alles beim Alten, nachdem Peter des öfteren die Grünanlagen aufgesucht hatte, blieb für ihn ein feiner dritter Platz! Rolf Krause schaffte hier den 6. Rang vor André, nachdem er in der Pause seinen Motor wieder richtig befestigt hatte, aber es blieb für ihn nur der 8. Gesamtrang. Ralf Pistor konnte ebenfalls im 2. Heat zulegen, aber auch er fand sich das eine oder andere Mal im Grün wieder, sonst wäre noch mehr möglich gewesen. Bei diesen Ausflügen ins Grün waren jeweils die GP-Reifen doch arg mit Grünzeug versehen, so dass der entsprechende Streckenposten die Reifen mit feuchtem Daumen säuberte, damit die Reifen wieder einigermaßen Grip hatten. Aber auch ein Grund dafür war, die Strecke sauber zu halten, damit sie ihren ausgezeichneten Grip behielt!

Ergebnis nach Lauf 2: 1. P. Meister, 2. M. Stork, 3. P. Recker, 4. V. Nühlen, 5. R. Pistor, 6. R. Krause

Buick des Siegers Patrick Meister

Buick des Serien-Chefs mit Sonder-Spoiler

Peter's Monte Carlo

Zur Vorbereitung der Bahn und dem guten Grip Verhältnis für den ganzen Tag sei hier noch einmal gesagt, dass die Bahn vom anhaftenden Moosgummi-Belag befreit wurde! Hier geht ein Dank an Rolf Krause, der beim Wischen mithalf und auch beim anschließenden Aufbringen des Doppelklebebandes, genau so wie Tobias Becker. André Fuchs half wieder mit seinem Laptop für die Auswertung der Ergebnisse, da Uwe Schulz bei den Ritterspielen mit seiner Familie gastierte. Leider fehlen in der Ergebnisliste die Daten für die schnellsten Runden, die immer aufschlussreich sind. Das Bepfe Programm speichert diese Daten auch, nur muss man für den Ausdruck diese Daten auch abfragen!

Gesamtergebnis: 1. P. Meister, 2. M. Stork, 3. P. Recker, 4. V. Nühlen, 5. F. Kaldewey, 6. A. Fuchs

Beide Erstplatzierte, am Renntag und in der Gesamtwertung

Credits

Natürlich an Pascal, der wieder einmal alle mit seinen Speisen erfreute und auch Hans Bickenbach sättigen konnte. Ein Dank geht an die Helfer bei der Vorbereitung der Bahn, aber auch ein großer Dank an die Teilnehmer, die für einen spannenden und gelungenen Renntag sorgten und an Walter, der fast immer den weitesten Heimweg antreten muss!

Peter in der Rennleitung – davor aufmerksame Einsetzer

Vorschau

Das Finale des Winston Cup findet am Sonntag, den 27. November in Kamp-Lintfort statt. Aber vorher ist am 22. Oktober der 6. Lauf der Grand National in Bad Rothenfelde!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Winston Cup

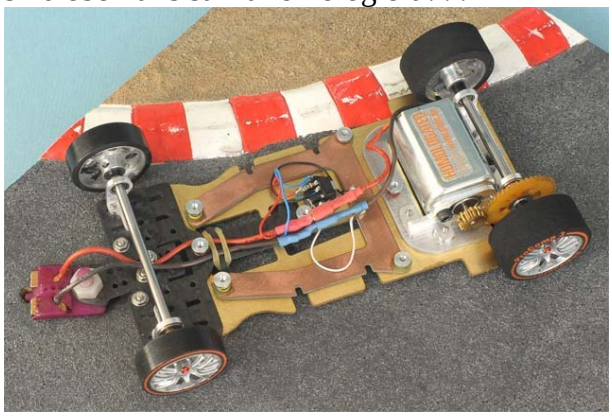
Grand Slam

Workshop am 10. Oktober 2011 in Düsseldorf

Beim Grand Slam handelt es sich um eine von Grund auf neu konzipierte Serie für Fahrzeuge nach GT2- und GT3-Vorbildern, welche unter dem Motto „Slotracing chancengleich“ im Februar 2012 an den Start geht . . .

Ein nach Grand Slam Reglement aufgebauter Spyker C8 Laviolette GT2 ist spektakulär in der Dämmerung unterwegs . . .

Gefahren wird der Grand Slam auf modernen Einheitschassis vom Typ DoSlot GT/C S mit ausgegeben Motoren (Bison) und Rädern (Scaleauto „DPM“ Komplettrad).
Bisher sind 11 Fahrzeugtypen in fünf Kategorien homologiert – weitere werden sicherlich folgen. Die Karosserien sind mit Beleuchtungsanlage versehen, sämtliche Zurüstteile sind ebenfalls strikt homologiert . . .



Das Grand Slam Einheitschassis vom Typ DoSlot GT/C S . . .

Die Serie ist für 2-Fahrer-Teams ausgeschrieben. Pro Veranstaltungstag werden zwei separat gewertete Rennen ausgetragen – der zweite Wertungslauf in leicht abgedunkeltem Raum. Die Fahrzeiten pro Veranstaltungstag liegen in Summe bei 3 bis 4 Stunden pro Team. Zwischen den zwei Wertungsläufen ist eine Servicepause vorgesehen . . .

Die Einschreibephase für den Grand Slam läuft noch genau drei Wochen (bis zum 31. Oktober 2011.).
Fest eingeschriebene Teams erhalten eine Startplatzgarantie für die Saison sowie ein Bezugsrecht für maximal zwei subventionierte Einsteigerpakete. Selbstredend werden kommendes Jahr aber auch kurzfristige Gastnennungen akzeptiert, sofern zu den Veranstaltungen entsprechend freie Startplätze zur Verfügung stehen . . .

Die Akzeptanz dieser neuen Serie übertrifft bislang die Erwartungen der Veranstalter bei weitem. Mit heutigem Stand werden noch maximal zwei feste Einschreibungen angenommen . . . !!

Ein typischer Grand Slam Body – der Mercedes AMG SLS GT3 hier im Trimm des ADAC GT Masters 2011 . . .

Der Workshop . . .

Um Fragen zum Aufbau von Chassis, Karosserien und Beleuchtung ausführlich und am praktischen Beispiel klären zu können, ist für heute Abend ein **Grand Slam Workshop** in den Räumlichkeiten des SRC 1zu24slot e.V. in

Düsseldorf angesetzt. Für die Beantwortung der Fragen stehen André Kaczmarek, Sebastian Nockemann und Team S² zur Verfügung – geballte Kompetenz auf allen Sektoren ist ergo gegeben . . . !☺☺

Ein Jaguar XKR GT2 im Anflug auf eine 90-Rechts . . .

Logisch, dass beim Workshop sämtliche für den Grand Slam erforderlichen Komponenten „zum Anfassen“ vorhanden sein werden – selbstredend auch die 11 gebauten Referenzkarosserien . . .

Bisher haben sich für den Workshop 12 Teilnehmer angemeldet. Kurzentschlossene (eingeschriebene Teilnehmer wie Interessenten!) können aber gern heute Abend noch dazu stoßen . . . !!

Adresse

1zu24slot e.V.
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Url
www.1zu24slot.de

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

Wegbeschreibung
in der WWW Nr. 264 – einschließlich Luftbild

Zeitplan

Montag, 10. Oktober 2011
ab 19:00h Workshop

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Grand Slam

Classic Formula Day

4. Lauf am 15. Oktober 2011 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy

Liebe Slotracer,
für die historischen Formelrenner der Classic Formula Days geht es auf das Saisonende zu! Als Saison-Abschlussrennen laden Peter Hartmann und Taffy Ulrich zu „Slot im Pott“ in Gelsenkirchen ein. Auf den beiden Bahnen des Clubs, die seit Beginn der Serie regelmäßig im Rennkalender standen, findet am Samstag, den 15.10. der 4. Classic Formula Day statt.
Der Club ist mit zwei vierspurigen Carrera-Bahnen sehr unterschiedlicher Charakteristik ausgestattet: Der sogenannte „Mountain-Kurs“ wird für die Rennen der Formula 65 genutzt und ist ca. 20,5m lang:

…der Mountain Course bei SiP!!

Der zweite, schnellere Kurs ist ca. 26,5m lang und traditionell das Geläuf für die Formula 70. Üblicherweise gehört das Abschlussrennen bei den Classic Formula Days immer zu den teilnehmerstärkeren Veranstaltungen. Zum einen, weil hier auch immer der Ausblick auf die neue Saison gegeben wird und auch Anregungen für Reglementsänderungen diskutiert werden. Zum anderen, weil es in den vergangenen Jahren auch Usus wurde, eine Tombola durchzuführen. In diesem Jahr entfällt die Tombola jedoch, stattdessen hat Pascal Kißel von der Rennpiste Duisburg einen Preis für den jeweils Jahresbesten der beiden Rennklassen ausgesetzt. Die Wertung erfolgt nach der Bepunktung, wie sie in der Formel 1 in den 60er-Jahren üblich war, ergänzt um einen Faktor für die Teilnahme.
Die Veranstalter hoffen auch diesmal wieder auf ein volles Feld und packende Fights! Wer einmal hereinschnuppern will: Es stehen auch Leihfahrzeuge bereit.

Adresse

Slot im Pott
Buerer Str. 85
45899 Gelsenkirchen Horst

Strecken

4-spurige Carrerabahn, 20,5m Länge
(sog. “Mountain-Course”
4-spurige Carrerabahn, 26,5m Länge

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr
Fahrzeugabnahme/Reifenausgabe ab 11 Uhr
Rennbeginn 12.00 Uhr

Wertung

Da es sich nicht um eine Rennserie handelt, erfolgt die Wertung als Tageswertung, der Sieger jeder Klasse erhält einen Preis. Außerdem wird ein Preis „Best of Show“ vergeben.

Startgeld

5 EUR je gefahrene Klasse. Jugendliche bis 16 Jahre nehmen kostenlos teil.

Reglement / Karosserieliste

Das aktuelle Reglement und die aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.
Für alle weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.(vonHayn-Ulrich@t-online.de).

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

GT/LM Serie

6. Lauf am 15. Oktober 2011 in Witten

geschrieben von Andreas Päppinghaus

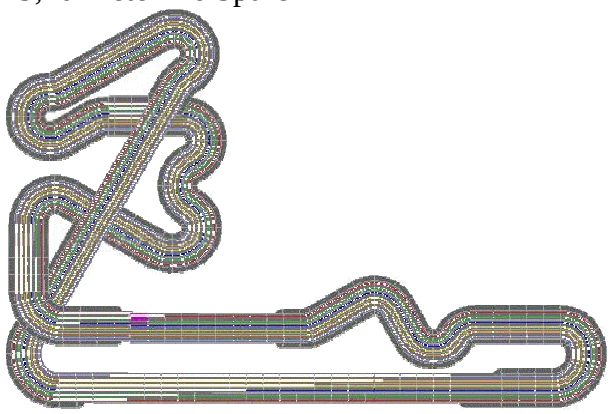
Gerade einmal 3 Wochen nach dem letzten Rennen biegt die GT/LM auf die Zielgerade ein. Am kommenden Wochenende findet das 6. von 7 Rennen statt.

Langsam zeichnet sich auch ab, wer hier am Ende der Saison als Sieger hervorgehen könnte. Regelmäßig auf Treppchen fahren und dabei gute Punkte sammeln, dass ist der richtige Weg zum Ziel.
5 Teams könnten, zumindest theoretisch, noch den Meistertitel holen. Wobei es aber wahrscheinlicher ist, dass die ersten 3 Teams (nach Gesamtwertung) den Titel unter sich ausmachen werden. Doch man kann nie wissen, was das ein oder andere Heimteam aus Witten machen wird. Können diese, durch ihren Heimvorteil noch in die Meisterschaftswertung eingreifen? Denn wie auf fast jeder Plastikbahn sollte der Heimvorteil niemals unterschätzt werden.

Strecke:

Zum dritten Mal (nach 2003 und 2010) in der Geschichte der GT/LM findet dieses Rennen nun statt. Für Stammfahrer in dieser Serie also kein direktes Neuland.
Laaange gerade Abschnitte mit hohen Vollgasanteil und viele enge Kurven im schnellen Wechsel stellen einigen Anspruch an Fahrer und Material dar.
So hat diese Strecke auch ihre Schikanen. Besonders, wenn es nach einer Geraden erst einmal kurz und knackig rechts rum geht, um dann nach der folgenden bergab Linkskurve kurz beschleunigt werden kann und sich dann das gleiche wiederholt.
Umso wichtiger ist es hier eine passende Abstimmung, bzw. Übersetzung für das Auto zu finden. Deshalb wird empfohlen das 1. Freie Training am Freitagabend auf jeden Fall zu nutzen.

49,10 Meter – 6 Spuren



Nach der Renovierung wieder fast wie neu:

Technisches:

Vor dem Rennen werden (wie gehabt) die Bison-Motoren und Hinterräder mit GD-T3 Reifen ausgegeben. Die Reifen sind zwischen 26mm und 27mm groß. Das sollte bei der Vorbereitung des Rennboliden berücksichtigt werden. 1,3mm müssen auf jeden Fall zu Rennbeginn unter der dem Chassis an der Hinterachse Platz sein. Das Fahrwerk von Wolfgang F. ist auch zugelassen.

Historie:

Werfen wir einmal ein Blick zurück, auf das vergangene Jahr:
2010 (8 Teams):

1. Marius Hess & Hans Quadt
   Mercedes CLK GT 484,94 Runden
2. N. Brandalise & R. Brandalise
   Peugeot 908 HDI "Red Bull"483,44 Runden
3. S. Nockemann & Ch. Schnitzler
   Riley und Scott 478,83 Runden

80,82 Runden je Turn im Durchschnitt reichten also für Platz 1. Vergleicht man die bisherigen Ergebnisse mit der 2010er Saison, so sind diese alle doch recht ähnlich. Wer hier also gewinnen möchte (welcher Racer möchte das nicht ?), hat also schon einmal einen Anhaltspunkt, wo es lang geht. Zumindest im Vorjahrestraining wurden Zeiten von 10,3 Sekunden/Runde gefahren. Bei den zu erwartenden Gripverhältnissen – in Witten fährt man sonst Moosgummis – werden solche Zeiten sicherlich wieder drin sein.

Organisatorisches:

Bekanntlich ist auch in Witten der Platz für die Schrauberplätze beschränkt.
Bitte also nur ein Slot-Koffer je Team mitbringen.

Wer am Rennen teilnehmen möchte, wird gebeten sich bis einschl. Mittwoch unter der Mailadresse gt-lm@slotrennen.de oder direkt bei Werner Bolz anzumelden. Natürlich können sich Teams auch noch bis zur technischen Abnahme am Samstag melden. Doch ihr erleichtert damit der Organisation und den Gastgebern die Planung.

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse:
Raceway Witten e.V.
Jahnstraße 13
58455 Witten

Url: www.raceway-witten.de

Strecke: 6-Spurig, Carrera, 40,1 Meter lang

Zeitplan:

Freitag, 14. Oktober 2011
ab 18:00h offizielles freies Training

Samstag, 15. Oktober 2011
ab 09:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe / technische Abnahme
ab 13:00h Rennen
anschließend Siegerehrung

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / GT/LM Serie

Trans-Am

5. Lauf am 16. Oktober 2011 in Duisburg

geschrieben von Andreas Rehm

Am kommenden Sonntag, den 16.10.2011, treffen sich die Freunde der amerikanischen Big Blocks in der Duisburger Rennpiste, um den 5.Wertungslauf der diesjährigen Trans-Am Meisterschaft auszufahren.

Neben der bekannten Gastfreundschaft und der hervorragenden Küche des Gastgebers Pascal Kißel erwartet die Teilnehmer eine der schönsten und anspruchsvollsten Strecken im Westen. Neben langen Geraden wechseln sich Bergauf und -abpassagen mit engen, z.T. nach außen hängenden Kurven ab. Bei diesem Kurs bleibt nicht viel Zeit zum Luftholen. Kondition und sehr gut vorbereitete Fahrzeuge sind hier unabdingbar.

Ein anspruchsvoller Kurz erwartet die Teilnehmer

Startvorbereitungen für die Klasse 1

Sollte der ein oder andere Teilnehmer noch ein paar Trainingsrunden drehen wollen, kann man dies am kommenden Dienstag noch während der Öffnungszeiten tun.
Einen ersten Eindruck kann man sich aber auch schon auf der Homepage des Renncenters unter www.rennpiste.de verschaffen.

Für alle anderen gibt es am Sonntag Morgen ab 9:00 Uhr die Möglichkeit, die letzten Trainingseinheiten zu absolvieren.
Um 12:00 Uhr wird es dann ernst: Die erste Startgruppe der Klasse 1 wird auf die Reise geschickt!

Damit der Gastgeber das Catering planen kann, werden alle Teilnehmer gebeten, bis spätestens **Mittwoch** ihre Vornennung an info@transam.eu zu senden. Außerdem sichert man sich dadurch einen kleinen Bonus beim Startgeld☺.

Die Serienleitung freut sich schon jetzt auf einen entspannten und schönen Rennsonntag. Allen Teilnehmern wünschen wir eine gute Anreise!

Das Reglement sowie wietere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Trans-Am

Ferrari Day

am 01.11.2011 in Wuppertal

geschrieben von Andreas Päppinghaus

Slot Car Heaven

Thementag

Wir veranstalten im Slotcar Heaven am 01.11.2011 einen Ferrrari Day. Hier dreht sich alles um den Mythos Ferrari.

Wer also einen oder mehrere Ferrari im Maßstab 1:24 sein eigen nennen kann, hat die erste Voraussetzung zur Teilnahme schon erfüllt.

Bei uns soll an diesem Tag der Spaß am Slotcarracing mit Ferraris im Vordergrund stehen. Das währe die nächste Voraussetzung zur Teilnahme.

Wer jetzt noch Lust hat, mit diesen Autos ein oder mehrere Rennen zu fahren, sollte sich das nicht entgehen lasen.

Bei so viel Spaß, faszinierenden Autos und spannenden Rennen darf das Essen aber nicht zu kurz kommen. Logischerweise wird das Essen auch etwas mit dem Herkunftsland der Ferraris zu tun haben.

Es dürfen fast alle Ferrari-Modelle im Maßstab 1:24 eingesetzt werden.

Weil es aber sehr viele verschiedene Ferraritypen gibt, werden die Autos in mehreren Klassen eingeteilt und gewertet. Es gilt das jeweilige technische Reglement der entsprechenden Klasse / Rennserie. Hieraus ergibt sich auch, welche Ferrari-Typen gefahren werden dürfen.

Es sind folgende Klasseneinteilungen geplant:
DSC – Klasse 1 und Klasse 2 (bis Baujahr 1974)
LM75 – Klasse 1 und Klasse 2 (ab Baujahr 1975)

Doppelstarts auf einem Auto können nach Absprache mit dem Veranstalter / Rennleitung zugelassen werden.

Es wird keine Concourwertung geben.

Rennablauf

Freitag 28.10.2011
ab 17:00 freies offizielles Training

Dienstag 01.11.2011
ab 9:00 Uhr Bahnöffnung

Was sonst noch wichtig ist:

Im Nenngeld sind nicht nur die Rennen, sondern auch das italienische Buffet enthalten. sowie ein Glas Wein zur Siegerehrung enthalten.

Eine Anmeldung ist bis zum 19.10.2011 erforderlich!

Organisatorisches:

Bei uns im Club liegt auch eine Teilnehmerliste aus, oder ihr schreibt einfach eine Mail an uns: thementag@slot-car-heaven.de

Ausschreibung mit Anmeldung findet ihr auch hier:
http://www.slot-car-heaven.de/downloads/ferrariday-20110101.pdf

Adresse:

Slot Car Heaven e.V.
42329 Wuppertal (Vohwinkel),
Wihlhelm-Muthmann-Straße 1.

www.slot-car-heaven.de

News aus den Serien

Saison 2011

. / .

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

Serie	2011 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2012 Ausschr. / Reglement	Termine
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo	- / -	-
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .	- / -	-
Classic Formula Day	- / -	✓	◯ ◯ ◯ ◯	- / -	-
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○	- / -	-
DPM West	- / -	-	abgesagt für 2011	- / -	-
DSC-Euregio	- / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯	- / -	✓
DSC-West	- / ✓	(✓)	◯ / ◯ ◯ ◯ ○ ○	- / -	-
DTSW West	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯	- / -	(✓)
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○	- / -	-
EPC	- / -	-	DPM und 1. Lauf abgesagt	- / -	-
Grand Slam	- / -	-	neu für 2012	✓ / ✓	✓
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○	- / -	✓
245 easy*	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯	- / -	(✓)
GT/LM	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○	- / -	-
LM'75	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯	- / -	(✓)
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○ ○	- / -	-
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○ ○	- / -	-
SLP	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○	- / -	-
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ○	- / -	✓
Trans-Am	✓ / ✓	✓	◯ / ◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ○	- / -	-
Z West	✓ / ✓	✓	◯ ◯ ◯ ◯ ◯ ◯	- / -	-
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
24h Moers	✓ / ✓	✓	◯	- / -	✓
Ashville 600	✓ / ✓	✓	◯	✓ / ✓	✓
Carrera Panamericana	- / -	✓	◯	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	◯	- / -	✓