

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 142 -

14. Januar 2008

Editorial

Moin Folks . . . das neue Jahr brummt schon wieder und kommendes Wochenende naht ein erster Höhepunkt: Das C/Masters in Swisttal steht an. Ferner startet am Sonntag die 245 easy* die Saison 2008 . . .

Dieses Wochenende war lediglich „DTM Time“ - und zwar im ostmünsterländischen Herzebrock . . .

Die Ausgabe 142 der „**WILD WEST WEEKLY**“ nimmt auf alle drei Events Bezug. Andreas Päppinghaus berichtet vom 4. Lauf zur DTM. Der Schleichende bestreitet schließlich das Restprogramm, zu welchem auch die Ankün-

digung einer ganz neuen Serie - dem SLP-Cup West - sowie (erneut) eine Kurznotiz zur DPM zählen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DTM
4. Lauf am 12. Januar 2008 in Herzebrock
- DPM
vom 1. bis 3. Mai 2008
- C/Masters
am 19. Januar 2008 in Swisttal
- **245 easy***
1. Lauf am 20. Januar 2008 in Duisburg
- SLP-Cup West 2008

DTM

4. Lauf am 12. Januar 2008 in Herzebrock



Heimvorteil für Team OWL voll ausgeschöpft ?

Das 4. Von 6 Rennen dieser Saison fand dieses mal in Herzebrock beim Slotpoint statt. Somit hatten die Jungs aus OWL endlich mal keine lange Anreise. Für einige der Teilnehmer in der laufenden Saison war es das erste Rennen auf der Strecke im Slotpoint. Also hieß es, früh aufstehen, um noch einige Trainingsrunden auf der Bahn zu fahren.



Somit füllte sich dann auch der Bahnraum ab 9:00 Uhr recht schnell. Die technische Abnahme wurde von Dennis Hesse und Jan Päppinghaus durchgeführt. Für die alte DTM hatten sich 14 und für die neue DTM 15 Fahrer mit ihren Autos angemeldet. Trotzdem blieb die Atmosphäre den Tag über gut gelaunt und entspannt.

Alte DTM

Die 14 Starter der alten DTM wurden in zwei 7er Gruppen eingeteilt. Gegen 12:30 konnte es schon mit der ersten Startgruppe losgehen.



7 x 3 Minuten und einige Terror- und Umsetzpausen später machte sich dann auch die

nächste Startgruppe auf die Jagd nach der höchsten Rundezahl. Wie sich der Heimvorteil oder die Gewichtsauflastung ausgewirkt haben zeigt sich in der Ergebnistabelle.

1	150.42	Christian Schnitzler
2	145.55	Andre Brocke.....
3	142.96	Günter Grabow.....
4	142.51	Dennis Hesse.....
5	141.88	Manuela Schnitzler..
6	141.84	Klaus Schnitzler....
7	139.77	Jan Päppinghaus.....
8	138.61	Andreas Rehm.....
9	137.60	Dennis Grabow.....
10	135.41	Michael Moes.....
11	135.28	Christian Grüttner..
12	135.10	Martin Kranefuß.....
13	130.91	Michael Rettler.....
14	123.78	Andreas Päppinghaus.



Starterfeld der alten DTM

Gegen 13:15 war dann erst einmal eine gemütliche Mittagspause angesagt. Es gab leckere Bratwürstchen mit Salaten. Zeit für Fachsimpeleien blieb auch noch. Aber um ca. 14:00 Uhr wurde es dann für die neue DTM ernst.

Neue DTM

Für die Startaufstellung galt jetzt der Zieleinlauf der alten DTM (s.o.) Hier gingen 15 Fahrer an den Start. In dieser Klasse werden 5 Minuten je Spur gefahren. Die Gruppen wurden in 8 Fahrer für Gruppe B und 7 Fahrer für Gruppe A eingeteilt.



Nach dem Zieleinlauf der Gruppe B und einer Zigarettenpause durften dann endlich auch die Favoriten an den Start. Werden die 7 sich auch die ersten 7 Plätze holen? Wir werden sehen. Schließlich fährt unser Spitzenreiter heute mit 223 Gramm (+18) und die Jungs mit dem Heimvorteil wollen ihm das Siegen nicht so einfach machen. Aber erstens kommt es anders, zweitens als man denkt.



Als dann so um 16:00 Uhr herum auch dieses Rennen gelaufen war, durften sich alle noch bei Kaffee und Kuchen ausruhen, bevor die Heimreise angetreten wurde.

Und so sah dann das Ergebnis der neuen DTM aus:

1	253.66	Christian Schnitzler	6.876s
2	249.08	Andre Brocke.....	6.953s
3	243.41	Andreas Rehm.....	7.149s
4	242.47	Klaus Schnitzler....	7.129s
5	242.24	Dennis Hesse.....	7.013s
6	241.93	Günter Grabow.....	7.146s
7	236.75	Jan Päppinghaus.....	7.160s
8	235.62	Martin Kranefuß.....	7.322s
9	233.56	Michael Rettler.....	7.167s
10	233.45	Dennis Grabow.....	7.232s
11	233.40	Michael Moes.....	7.193s
12	228.41	Manuela Schnitzler..	7.287s
13	223.51	Christian Grüttner..	7.461s
14	220.01	Andreas Päppinghaus.	7.571s
15	218.51	Dennis Kranefuß.....	7.368s



Starterfeld der neuen DTM

Neben der Rennstrecke



Casemodding jetzt auch im Slotcarbereich. Der Koffer von Familie Schnitzler



Aufstellung zum Porsche-Cup aus dem Rahmenprogramm der DTM

Ausblick

Das nächste Rennen findet am **Samstag, dem 16. Februar 2008** beim Carrera-Club Oberberg in Engelskirchen statt.

Alle Details (Ausschreibung, Reglement, Termine usw. stehen auf der [Homepage der DTM](#) bzw. hier:

[Rennserien West / DTM](#)

DPM

vom 1. bis 3. Mai 2008



Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen . . .

Das neue Reglement V3.5 ist veröffentlicht. Es gilt rückwirkend ab dem 1. Januar 2008 - und wird somit bereits für den 1. Lauf zur EPC am 29.2./1.3. in Kopenhagen Anwendung finden.

Für den ersten Lauf zur EPC wurde ferner die „Entry List“ veröffentlicht . . .

Die Einschreibemöglichkeit zur „Deutschen Plafit Meisterschaft“ lässt jedoch weiter auf sich warten . . .

Harren wir also weiterhin gespannt der Dinge, die da kommen . . . ☺☺

Alles weitere gibt's hier:

[Plafit Racing](#)

C/Masters

am 19. Januar 2008 in Swisttal



Der Countdown läuft unbittlich. Kommen des Wochenende stehen die ersten **C/Masters** des Wilden Westens an . . .

Startberechtigung, Ablauf, Technisches und Organisatorisches sind bereits mit der [WWW Nr. 140](#) ausführlich abgehandelt. Somit bleiben für diese Ausgabe als Themen für das C/Masters die letzten Nachrichten, der übliche Technikratgeber sowie die qualifizierte Kaffeesatzleserei . . .

Nachrichten

Viel Neues gibt's nicht zu vermelden. Aber die gute Nachricht vorweg: Die langfristigen Wetterprognosen bieten Traumwetter: Temperaturen um die 10 Grad und jede Menge Regen ☺ Also kein Schnee oder Eis - auch des Nächstens nicht. Eine prima Nachricht für ein Rennen mitten im Januar . . .

Ansonsten sind die Vorbereitungen getroffen - Absagen bestimmen das Tagesgeschäft: U.a. muss der Mitfavorit Alex Ortmann passen. Die beschlossene Strategie, für das C/Masters 2007 keine Absagen auszusprechen, scheint jedenfalls aufzugehen: Mit jetzt noch 65 gemeldeten Startern liegen die anvisierten maximal 10 Startgruppen so langsam in Reichweite . . . ☺☺

Weiterhin gilt die Bitte. Wer bereits im Vorfeld weiß, dass er nicht starten kann/wird, möge dies bitte kund tun . . . !!



Mehr gibbet nicht !! Wanderpokale für die Sieger der Einzel- und der Teamwertung . . .

Vielleicht nochmals kurz zur „Message“ der C/Masters: Im Vordergrund soll das „sich begegnen“ stehen. Die Gemeinsamkeit innerhalb der C/West ist zwar formal beschlossen - muss aber sicherlich noch weiter mit Leben gefüllt werden. Darunter ist sicherlich nicht „Endlos-Diskussion“ zu verstehen - aber Abstimmung bzw. Synchronisation tut allemal Not.

Dass das „Racing“ nicht zu kurz kommt - dafür wird schon die ein oder andere „Unentwegte“ sorgen . . . ☺☺

Sofern nichts Technisches dazwischen kommt, wird's am Freitag und Samstag einen **Newsticker** von den C/Masters geben. Man halte also entweder das Forum oder die C/West-Seite am WE ein wenig im Auge . . .

Technisches

Die **Strecke in Swisttal** ist recht schnell beschrieben. Die lange Gerade (inkl. Lichtschranke) wird von einem Kurve-5-Bogen (!) abgeschlossen und mündet in die Gegengerade, welche zwei Schikanen beinhaltet, welche ordentlich Unruhe ins Slotcar bringen.

Die Einfahrt zum Infield beginnt mit einem 120° Rechts, der eine letzte, kürzere Gerade zum Luftholen folgt. Die Dreifach-Rechts mündet in die Brückendurchfahrt, bevor es mit einem Rechts-Links-Schwinger á la Schwerte oder Köln (große Bahn) auf die Gerade an den Fahrerplätzen geht. Mit einer 90-Links ist dann bereits wieder die lange Gerade erreicht.



36m Swisttal - nicht zu schwierig, aber dennoch selektiv genug für die C/Masters . . .

Wirklich schwierig ist das nicht. Kritisch sind der weit entfernte Wendepunkt, sowie die Bremspunkte nach den langen Geraden, welche jeweils vom Fahrer weg bzw. auf den Fahrer zukommend platziert sind - das ist halt ein

bisschen ungewohnt. Gut durchlaufen sollte der Gruppe C Bolide ferner die beiden Schikanen auf der Gegengeraden.

Kommen wir zur **Übersetzungsempfehlung**: Hier gehen die Meinung bezüglich des Kurses in Swisttal erheblich auseinander. Zwei relativ lange Geraden und ein „Infield“ mit kurzen Beschleunigungsstücken führen (wie üblich) zu arg unterschiedlichen Auslegungen des Getriebes. Extrem lang bringt viel Speed auf der Geraden, das Risiko verpasster Bremspunkte und keinen Druck im „Infield“. Extrem Kurz steht das Slotcar gut auf der Bremse und sieht auch im Infield gut aus, es bleibt allerdings Geschwindigkeit auf den Geraden liegen . . .

Ein tragfähiger Kompromiss wäre auf dem 44m Kurs in etwa bei 28 bis 28,5mm Wegstrecke pro Motorumdrehung angesagt. Die ausgegebenen Motoren sind nagelneu - also lieber etwas kürzer übersetzen. Womit wir dann bei einem Ausgangswert von 28mm Wegstrecke pro Motorumdrehung wären, welcher wie immer +/- einem Zahn auf der Achse passen sollte . . .

Die **Motoren** werden ohne Ritzel und Kabel ausgegeben. Steckt ergo bitte ein entsprechendes Motorritzel sowie das passende Werkzeug ein !!



Der Motorenpool ist durchgemessen und beschriftet . . . !!

Certified Prütt Reading (CPR)

Die qualifizierte Kaffeesatzleserei ist für das C/Masters 2007 recht easy: Für den Sieg in der Einzelwertung kommt eigentlich nur die stürmische Jugend in Frage: In alphabetischer Reihenfolge sind dies die (jungen) Herren Bolz, Nockemann, JanS, Schnitzler und Won-

del. Evtl. vermag der nicht mehr ganz so junge Andi Baum hier noch mitzumischen.

Da drei der fünf Favoriten nicht für die Teamwertung berücksichtigt werden und die anderen o.a. Herren alle zur Slotcar Heaven Mannschaft zählen, ist der hohe Favorit für diese Wertung ebenfalls problemlos und ein-eindeutig identifiziert . . .

Der Schleichende empfiehlt den restlichen Teilnehmern bzw. Teams eine seit Jahren bewährte Strategie: Einfach ignorieren, diese Jungs !! Denn glücklicherweise sind die Positionen nach den wilden Sechs alles andere als klar und es sollten auch in den Startgruppen 2 bis 10 (oder 11) jede Menge spannende Rennen zu erleben sein . . . !!



Selbstverpflichtung: „Heulverbot“ für die „Golden Girls“ am nächsten Wochenende . . . ☺☺

DIE positive Nachricht des kommenden Wochenendes vorweg: Die wilden Sechs sind fast gänzlich freiwillig (☺☺) eine Selbstverpflichtung eingegangen - und werden bestrebt sein, keine der üblicherweise anstehenden „Heulshows“ auf very high Level zu geben !!

Das allein sollte die Veranstaltung in Swisttal schon einzigartig machen . . . ☺☺☺☺☺☺

Organisatorisches

Nachfolgend der wesentliche Inhalt der WWW Nr.140 zum Thema Orga in Kurzform:

- Parken auf dem Firmengelände möglich.
- Wohnmobile/-wagen mögen sich anmelden.
- Registrierung bis 9:30h; dann fällt die Klappe. Langschläfer mögen sich etwas einfallen lassen.
- Fester, namentlich benannter Fahrplan muss vom Motoreinbau bis zur Quali eingehalten werden.

Zeitplan

Freitag, 18. Januar 2008

17:00h Bahnöffnung / Training

Samstag, 19. Januar 2008

07:30h Bahnöffnung / Training

09:30h Ende der Registrierung

10:15h Einbau der gestellten Motoren *)

10:30h Einrollen / Funktionstest (max. 3 Minuten)

10:35h Technische Abnahme

12:00h Quali (gewertet wird die schnellste aus drei gezeiteten Runden)

13:15h Rennen

*) Der Einbau der Motoren und der Funktionstest erfolgen unter Aufsicht. Nach dem Einbau der Motoren gelten Parc Fermé Regeln !!

Strecke

Slotracingfreunde Swisttal

Brenigerstr. 7-19

Gewerbegebiet Süd

53913 Swisttal-Heimerzheim

Tel. 0173 / 2 861 248 (Jürgen Landsberg)

Url

[Slotracingfreunde Swisttal](http://www.slotracingfreunde-swisttal.de)

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

8-spurig, Holzbahn, ca. 44m lang

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West - C/West

245 easy*

1. Lauf am 20. Januar 2008 in Duisburg

Kommenden Sonntag startet die **Gruppe 245** zumindest indirekt die Saison 2008. It's "easy* time" - die **245 easy*** fährt den ersten von drei Läufen und zwar in der Duisburger Rennpiste. Nur zwei Wochen später startet dann auch die „richtige“ 245 in Schwerte . . .

Panne . . .

Leider ging beim Druck des 245 easy* Plakats für 2008 etwas schief. Das Datum für den Auftakt in Duisburg wurde schlichtweg um eine Woche vorverlegt, was für leichte Verwirrung sorgte . . .



Glücklicherweise orientierten sich die Teilnehmer nicht allzu sehr am Plakat, sodass der Formfehler keine gravierenden Folgen aufwies . . .

Technisches . . .

Der Kurs in Duisburg zählt zu den Klassikern im Wilden Westen: Kurven satt, aber keine Gemeinheiten.

Der Übersetzungstipp für die Rennpiste liegt seit „ewigen Zeiten“ bei hohen 27mm bis 28mm

Wegstrecke pro Motorumdrehung. Das +/- ein Zahn auf der Achse ist fast schon überflüssig.

Obacht: **245 easy*** in 2008 bedeutet Blau durchgefärbte DOW !! Im Gegensatz zur „gro-

Eine erste Einstimmung auf die 245 easy* Saison 2008 brachte die [WWW Ausgabe 140](#). Deshalb gibt's nachfolgend nicht mehr allzu viel zu kommunizieren . . .

ßen“ 245 wird folglich in der neuen Saison ausschließlich Reifenmaterial der neuen Mischung gefahren . . .

Organisatorisches . . .

Für 2008 gilt mehr den je: Die Veranstaltungsreihe soll möglichst „easy*“ vonstatten gehen. Folglich soll kein übermäßiger Stress bei Zeitplan, technischer Abnahme etc. entstehen. Die bisherige Anzahl an Vornennungen lässt ebenfalls einen entspannten Tag in der Rennpiste vermuten . . .



Einkaufen gehört dazu in Duisburg . . .

Darüber hinaus wird der „Koch“ schon für einen angenehmen Aufenthalt sorgen. Schließlich ist das á la carte Catering in der Rennpiste westbekannt und am Ende des Tages steht wie immer das gemütliche Abendessen . . .

Obacht: Ein freies Training ist für die **245 easy*** grundsätzlich NICHT vorgesehen. Wer dennoch zuvor in der Rennpiste nach dem Rechten sehen möchte, möge sich an den bekannten (und auf der Website veröffentlichten) Geschäftszeiten orientieren . . .

Anmeldung . . .

Die Vornennung ist für eine Teilnahme an der **245 easy*** zwingend erforderlich. Die Teilnehmerzahl ist für alle Läufe in 2008 grundsätzlich auf 24 Personen beschränkt !!

Nennungsschluss für den Lauf in der Rennpiste ist Mittwoch, der **16. Januar 2008** um Mitternacht . . .

[Vornennung an IG245](#) ➡ zum Anklicken !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / 245 easy*](#)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am nächsten Sonntag:

Adresse

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 34,5m lang

Zeitplan

Sonntag, 20. Januar 2008

ab 08:30h Bahnöffnung, Training unter Workshopbedingungen
ca. 09:30h Beginn offizieller Teil
ca. 12:30h technische Abnahme
ca. 13:00h Start erster Durchgang
ca. 15:30h Start zweiter Lauf
ca. 18:00h Tages-Siegerehrung
ca. 19:00h gemütliches Abendessen

SLP-Cup West 2008

Ausgehend vom Renncenter Trier hat der Slot Langstrecken Pokal (SLP) binnen weniger Jahre seinen Weg in alle Regionen Deutschlands gefunden . . .

Alle !? Nicht ganz !! Bislang bildete der Westen auf Ebene clubübergreifender Veranstaltungen die rühmliche Ausnahme. Das wird sich in 2008 ein wenig ändern . . .

SLP-Cup



Aufhänger dafür wird der SLP-Cup, ein neu geschaffener Ableger des SLP, in welchem möglichst geringer

Aufwand in der Fahrzeugvorbereitung mit möglichst großer Chancengleichheit beim Material vereint werden soll.

Vorgegeben werden für den SLP-Cup ein Einheitschassis und eine Einheitskarosserie, die in Summe ein voll konkurrenzfähiges SLP Slotcar ergeben, welches alle Abstimmungsmöglichkeiten der „richtigen“ SLP Boliden bietet. Kombiniert werden Einheitschassis und -motor mit ausgegebenen (Einheits-)Motoren, um auch hier das Potential für eine Aufrüstungspirale gering und die Chancengleichheit hoch zu halten . . .

Zielgruppe für den SLP-Cup sind Ein- und Aufsteiger sowie erfahrenere Slotracer, die mit wenig Aufwand spannende Langstreckenrennen im Maßstab 1:24 fahren möchten.



Alle Fahrzeugfotos bilden SLP-Cup Fahrzeuge, die im RC Trier entstanden sind, ab . . .

Strecken

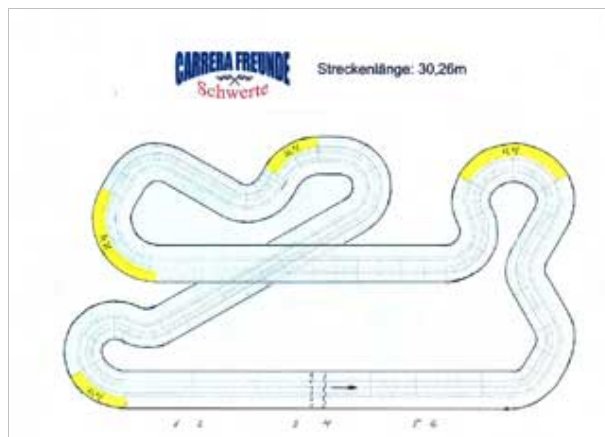
Drei Läufe auf drei höchst unterschiedlichen Strecken stehen für die erste Saison des SLP-Cup West auf dem Programm.

Den Auftakt macht der **Euregio Raceway in Alsdorf**. Die Nachbildung der Rennstrecke in Spa genießt einen guten Ruf. Dass dort auf der Holzbahn auch mit Moosgummi Bereifung gut und schnell gefahren werden kann, beweisen regelmäßig Tamar Nelwan und seine Flying Dutchmen . . .



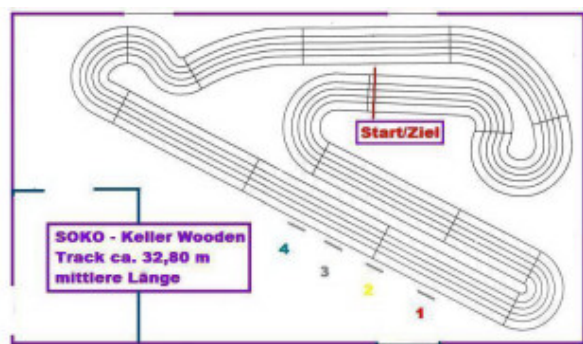
Spa Kurs im Maßstab 1:24 in Alsdorf . . .

Weiter geht's ins östliche Ruhrgebiet - und zwar auf die Plastikschiene. Im Umfeld der **Carrera Freunde Schwerte** sitzt eine Menge SLP Know-How, welches es beim zweiten Lauf auf Plastik zu adaptieren gilt. Das wird sicherlich eine Herausforderung, aber auch eine interessante Erfahrung im Zeichen nicht enden wollender Reifendiskussionen . . .



30,26m Plastik in Schwerte . . .

Das Finale führt dann wieder zurück auf das Holzgeläuf und ebenso zurück in Richtung Westen und das Rheinland. Die **SOKO Keller in Düsseldorf** richtet pünktlich zum Sommeranfang den dritten Lauf und damit das Finale aus . . .



Vier Spuren Holzgeläuf in Düsseldorf . . .

Wer darüber hinaus noch Spaß am SLP-Cup hat, kann Anfang August bei der Plafit Masters mitwirken. Dort wird mit SLP-Cup Fahrzeugen ein Teamrennen auf der leicht abgewandelten DPM Bahn ausgetragen. Regelmäßige Teilnehmer am SLP-Cup haben bei dieser Veranstaltung dann einen Startplatz sicher . . .

Und Alsdorf Fans können evtl. beim SLP-Cup Mitte im Oktober tätig werden . . . !? !?



Fahrzeuge

Das Material für den Bau eines SLP-Cup Porsche 962 C ist - bis auf den zwingend vorgeschriebenen Fahrereinsatz aus dem RC Trier - auch im westlichen Fachhandel erhältlich.

Die Karosserie kann entweder einem BRM Bausatz entnommen (ist dann bereits fertig lackiert) - oder als unlackierter, einteiliger Bausatz für ca. 30 EUR bezogen werden. Zumindest in letzterer Variante lässt sich ein recht preiswertes, leistungsfähiges SLP-Slotcar erstellen . . .

„Ausblick“: Es ist avisiert, dass im Laufes des Jahres 2008 auch fertig lackierte BRM Karosserien in den Handel kommen . . .

Sämtliche Chassisteile für das bewährte Plafit Super 24 SLP und die andere Technik sind Standard-Handelsware. Die standardisierten

Anschlusskabel für die Bison Motoren können sowohl selbst gefertigt werden (alle Infos sind im Reglement enthalten) oder über die IG SLP-West bezogen werden . . .

Sparfüchse können einen SLP-Cup Porsche 962 C sogar - nach Austausch von Motor und hinterer Bereifung - in der C/West einsetzen. Das Reglement wird eingehalten; allerdings sind ein paar Gramm Übergewicht mit herum zu schleppen . . . ☺☺

Wer sich die Anfertigung der Moosgummibereifung für die Hinterachse nicht zutraut, kann die berühmten „DPM Räder“ (Scaleauto Pro-comp 3, SC.2421P) als Fertigprodukte im Fachhandel bestellen - oder z.B. beim RC Trier fertige Räder mit Sigma Black Magic Bereifung in beliebiger Breite einkaufen . . .

Einen guten Überblick über die benötigten Teile und deren Preis gibt der Shop des RC Trier alle mal (in den nächsten Tagen dann auch inkl. Fotos). Und für ganz Faule wird dort wie üblich sogar ein Komplettfahrzeug angeboten . . . ☺☺



Personen

Und wer verbirgt sich nun hinter der Bezeichnung „IG SLP-West“ !? Aktuell drei Folks: Der Schleichende, Sebastian Nockemann und JanS. Alle verfügen über reichlich SLP Erfahrung - Sebastian ist seit drei Jahren im SLP dabei und die anderen Zwei kennen den SLP seit seinem Auftaktjahr 2004.

Nicht Mitglied der IG, aber dennoch aktiv beteiligt sind ferner „Mr. SLP“ Martin Bartelmes als oberster Boss des SLP-Cup sowie Joachim Welsch, der in der Organisation des SLP eine wichtige Rolle einnimmt . . .

Die Aufgabenteilung innerhalb der IG ist vergleichsweise simpel. Der Schleichende verfügt

mittlerweile über reichlich Erfahrung in der Rennorganisation. Die zwei jüngeren Teammitglieder sind geradezu prädestiniert für den technischen Part - beide zählen sicherlich zu den besten Schraubern des Westens und haben bereits häufig (z.B. im Rahmen der 245 easy*) belegt, dass sie durchaus bereit sind, ihr fundiertes Wissen auch weiter zu geben . . . Interessant wird sicherlich mitzuerleben, wie der eher wortkarge Renningenieur und der kommunikationsfreudige Sebastian zusammen wirken werden . . . ☺☺☺☺☺

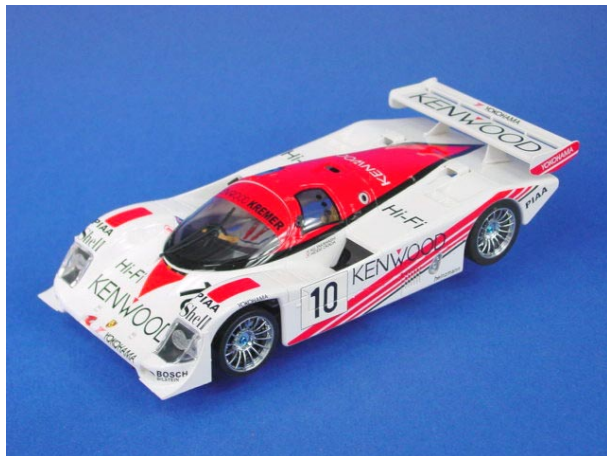
Wie immer gilt, wer nicht nur mitfahren, sondern auch mitarbeiten möchte, ist herzlich willkommen . . . !!



Informationen

Die wesentlichen Infos zum SLP-Cup allgemein bzw. zum SLP-Cup West im Besonderen liegen auf der SLP Seite bzw. in den „Rennserien-West“ vor.

Ausschreibung und Reglement sollten kaum Fragen offen lassen. Insbesondere das Reglement ist reichlich illustriert und sollte die engen Grenzen im Aufbau von Einheitschassis und -karosserie sauber vermitteln können . . .



Falls darüber hinaus Fragen entstehen, können diese sicherlich via E-Mail oder Telefon rasch geklärt werden:

SLP-Cup West: slp-cup@rennserien-west.de

SLP-Cup allgemein: cup@slp-info.de

RC Trier: doktorslot@t-online.de

Anmeldung

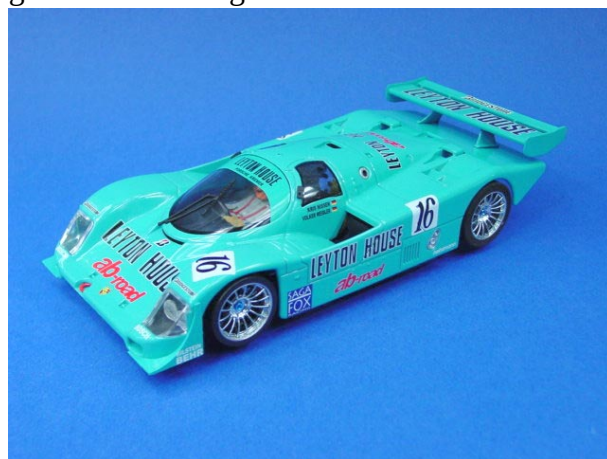
Ohne Anmeldung geht in der SLP traditionell nichts - das gilt auch für den SLP-Cup West !!

Zwei Möglichkeiten gibt es dafür: Die Einschreibung für alle drei Läufe - oder die Anmeldung zu einem einzelnen Rennen.

Alle drei Läufe sind übrigens auf 24 Teilnehmer beschränkt. Denn es gibt eine Menge zu lernen - und das geht mit „Menschenmassen“ halt nicht so gut . . . ☺☺

Sollte es zu voll werden, haben die eingeschriebenen Teilnehmer gegenüber den Tagesanmeldungen selbstredend Vorrang. Ob wir im ersten Jahr so weit kommen werden, darf allerdings bezweifelt werden . . . ☺☺

Die Einschreibung beginnt übrigens am **15. Januar 2008** und endet einen Monat später. Die Anmeldung zu einzelnen Rennen kann bis zum Mittwoch einer Woche vor dem jeweiligen Rennen erfolgen . . .



Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Renncenter Trier](#)

[SLP Homepage](#)