

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 319 -

29. August 2011

Editorial

Moin Folks . . . die Sommerpause ist im Westen zwar noch nicht ganz vorbei (Anfang September folgt noch 'mal ein Loch) – aber immerhin bot die zurück liegende Woche gleich drei Veranstaltungen . . .

Die Craftsman Trucks fuhren bereits Mittwoch Lauf Nr. 4 in Düsseldorf. Für den Freitag rief der Grand Slam zu einem öffentlichen Testtag nach Duisburg. Und am Samstag ging der 5. Lauf des NASCAR Winston Cup in Schwerte über die Bühne . . .

Den Auftakt der Berichterstattung in der „**WILD WEST WEEKLY**“ Ausgabe 319 macht Jens Gerlach mit dem nachgeholten Bericht von der DTSW West in Bestwig. Weiter geht's mit dem Report zu den Craftsman Trucks im Dorf von Nick Speedman. Impressionen vom Grand Slam Testtag in Duisburg stehen ebenfalls auf der Tagesordnung. Genau wie ein Re-

sümee zu den ersten sechs Läufen der Duessel-Village 250 Saison – erneut von Nick Speedman gezogen . . .

Die Vorschau richtet sich auf die VI. Carrera Panamericana, welche in knapp drei Wochen in der Duisburger Rennpiste ansteht . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- DTSW West
 - 4. Lauf am 20. August 2011 in Bestwig
- Craftsman Truck Series
 - 4. Lauf am 24. August 2011 in Düsseldorf
- Grand Slam
 - Öffentlicher Testtag am 26.08.2011 in Duisburg
- Duessel-Village 250
 - Rückblick auf die Läufe 1 bis 6
- VI. Carrera Panamericana
 - am 24.09.2011 in Duisburg
- News aus den Serien
 - Saison 2011

DTSW West

4. Lauf am 20. August 2011 in Bestwig

geschrieben von Jens Gerlach



Highlights :

- 38 Starter finden den Weg ins Hochsauerland
- das Wetter zeigt sich von der Besten Seite
- bereits 20+ Fahrer Freitags an der Bahn und am Grill
- Mr. DSC Frank Hermes greift zum Regler
- Tolle Atmosphäre bei Fam. Sommer

Lowlights :

- Hoher Verbrauch an Kopfschmerztabletten und Mittel gegen Sodbrennen
- Wespen, Wespen, Wespen, Wespen, Wespen
- Bahnchef muss in der Klasse 1 nach Aufschlag auf den Boden aufgeben

- Leider ist der Event schon wieder vorbei

Montag, 10:00 Uhr, die Füße tun noch weh. Müdigkeit ist auch noch in den Knochen – es war ein verdammt hartes Wochenende. Aber fangen wir mal wieder vorne an.

Der wDTSW Tross machte diesmal halt im Hochsauerland auf der Bahn der Fam. Sommer. Wie bereits im letzten Jahr, wurden durch Dieter und Katja wieder Superlative erfüllt. Sei es was die Bahn angeht, die Räumlichkeiten und natürlich auch das 1A Catering.

Da viele Fahrer den Ausflug ins hohe Sauerland mit ein wenig Entspannung verbinden wollten, wurden die Türen des Sauerlandrings bereits am Freitag Vormittag geöffnet und die Bahn zum Training freigegeben. In kürzester Zeit fand sich bereits eine Vielzahl von Trainingswilligen an der Bahn ein. Wie bereits im Jahr zuvor, hatten viele Fahrer aus anderen DTSW Hochburgen ihr kommen angekündigt. Sei es die Nordlichter Joachim Janssen, Frank

Penning, Olli Schumann, Thomas Vollmer, Mirko Müller und Rüdiger Krieger. Aus dem Süden am Start dann Andreas Keller, Geigerbob und Rüdiger Kress (obwohl Rüdiger eigentlich schon im Westen eingemeindet wurde). Aus der Mitte wo war die Mitte? Die Mitte in Persona von Ralf Braun hatte verschlafen und fand erst am Samstag Mittag den Weg ins Sauerland (oder lag es an dem Italienischen Motorrad mit der eingebauten Unzuverlässigkeit? ;-)).

Somit hatte sich eine Truppe von Hardcore „Feierwütigen“ am Freitag eingefunden, um neben der Bahn auch noch die lokalen Trinkgewohnheiten der Bergbevölkerung kennen zu lernen. Da die „Wessis“ nette Gastgeber sind, wurde der „Wissenstransfer“ sanft durch die Kernmannschaft des Westens übernommen. So wurden einige Fässchen Bier, 3 Flaschen Whiskey, Ramazotti und Baileys ihrer Bestimmung zugeführt. Nebenbei noch knapp 60 Würstchen vertilgt. Somit ist es nicht verwunderlich, dass die meisten „Freitags Trainingsbonzen“ bereits um 19:00 die Regler zur Seite legten, um sich dem angenehmeren Teil der Veranstaltung zu widmen. Anscheinend hatten drei der Anwesenden aber doch größere Ziele und waren selbst mit Freibier und AI Würstchen nicht von der Bahn wegzulocken. Das nenne ich mal Ehrgeiz.

Wie immer an der Spitze der Partytruppe Melli. Melli verteilte Großzügig die Getränke und sorgte dafür, dass die Gläser nicht leer wurden. Wer das Rennengespann Melli und Rüdiger kennt, weiß dass Melli Rüdiger die Zeiten im Qualifying und im Rennen ansagt. Dieses sollte am folgenden Samstag dann nicht mehr möglich sein dazu später mehr. Lassen wir Bilder sprechen:





Die Veranstaltung wurde dann vermutlich (unbestätigt) gegen 3:30 Uhr aufgelöst. Nur die mittlerweile eingetroffene Fam. Kuhn und Andre Linberg drückten noch bis 7:00 Uhr morgens.

Das unausweichliche stand an – Aufstehen am Samstag Morgen. Es ist doch immer schön zu sehen, wie der Alkohol ab einem gewissen Alter nicht mehr einfach wegzustecken ist. Somit waren einige glasige Augen und bleiche Gesichter zu sehen. Selbst die hartgesottenen Ostfriesen verlangten nach dem Auflaufen an der Bahn nach der Wegbeschreibung zur nächsten Apotheke – Weicheier ☺

Schließen wir in der Nachbetrachtung des Events den Partyteil ab und kümmern uns um das Renngeschehen.

Nach und nach füllte sich der Bahnraum merklich mit dem dann für die wDTSW höchsten Teilnehmerstand von 38 Startwilligen. Also flugs die Trainingszeiten organisiert und damit stand einem entspannten Training nichts mehr im Weg. Etwas lange Gesichter dann von den DTSW Startern aus Ostfriesland: Wurde im letzten Jahr noch alles in Grund und Boden gefahren und fast alle Pokale mit nach Hause genommen, fehlten dieses mal ein paar Zehntel auf die Topzeiten. Topzeiten hieß auf dem Sauerlandring bei 11.5V 6.8s in der Klasse 2

und 7.0s in der Klasse 1. Der Bahnchef selber musste auf ein Training verzichten – seine Autos mussten noch gebaut werden ☺ Aber Glück gehabt – die Mission Impossible ist Dieter gelungen.

Tick,Tick,Tick – die Uhr läuft runter und das Training wird beendet. Eine kurze Ansprache ans DTSW Volk mit dem Hinweis an der angekündigten Umfrage teilzunehmen, ging es zur technischen Abnahme der Fahrzeuge. Hier ist die Routiniertheit der Teilnehmer zu merken – passendes Kleingeld in der Hand (natürlich fürs Startgeld) und kaum Nacharbeiten an den Fahrzeugen. Somit konnte fast pünktlich in das Qualifying für die Klasse 1 gestartet werden.



Nach dem ersten Shootout hier die schnellsten 6 Fahrer der Klasse 1a :

- 1.) Jens Gerlach - Pagani Zonda
- 2.) Dieter Sommer – Nissan R35
- 3.) Rüdiger Kress – Pagani Zonda
- 4.) Ben Karweg – Pagani Zondi
- 5.) Marcus Hasse – Corvette C6
- 6.) Frank Penning – AudiR8 LMS

In der Klasse 1b :

- 1.) Thomas Strässer – BMW M3
- 2.) Andreas Keller – Porsche 911 GT2
- 3.) Andre Lindberg – Porsche 997 Cup

- 4.) Patrick Fischer - BMW 3.0 CSL
- 5.) George Uittenbosch – Porsche 997 Cup
- 6.) Rüdiger Krieger – BMW 320i

Schnell die Startgruppen erstellt und dann konnte die erste Gruppe bereits auf die Reise geschickt werden.

Startgruppe F: Karsten „Groby“ Felderhoff, Volker Schneider, Illja Anders, Nick Mikus, Olli Schumann



Da 3 Fahrer entschieden, aus Gründen fehlender Performance ihrer Kl.1 Fahrzeuge nur in der Klasse 2 zu starten, wurde die erste Gruppe mit 5 Fahrzeugen und Dummy Pilot Marcel gestartet. Mit an Bord der Gruppe, zwei neue Starter aus dem Team „Sauerlandring“.

Illja und Nick gaben Ihren Renneinstand und machten ihre Sache mehr als gut. Volker Schneider konnte auf Masa MC12 die Gruppe für sich entscheiden. Karsten auf einen DBR9 vertrauenden, sollte einmal mehr von der Glücksgöttin verhöhnt werden. Sein Motor wurde einfach zu heiß, was das Ritzel mit sofortigem Verlassen seines Arbeitsplatzes quittierte. Ein beherztes Eingreifen von Teamkollegen Frank sichert zumindest die Weiterfahrt – mehr als Rang 25 war aber so nicht mehr möglich.

Startgruppe E: Günter Benecke, Mirko Müller, Thomas Vollmer, Katja Sommer, Bernhard Lohmann, Jörg Lewandrowski



2* 1B gegen 4* 1A. Hier konnten die flachen Fludern deutlich ihre Überlegenheit ausspielen und ließen den 1B Treibern keine Chance auf vordere Plätze in dieser Gruppe. Günter siegt souverän auf neuem Material vor Mirco Müller. Besonders beachtenswert diesmal bei Günter zwei Dinge: Nach jahrelanger Treue auf ein Chassisfabrikat wurde testweise bei der Konkurrenz gekauft – das gute Ergebnis sorgte für Begeisterung. Ebenso das fast Unglaubliche: Der Rennfuchs wurde bereits 2 Wochenende vor dem eigentlichem Rennen, auf dem Sauerlandring zum Training gesichtet ☺.

WoW – was für eine G.... Karre. Ein Kommentar von Sebastian Nockemann zum Auto von Mirco Müller. Basti als Vater der so beliebten Paganis kommentierte so das Bild von Mircos Auto im Picasa Album. Eine solche Variante wurde bis Dato noch nicht gesichtet. Schnell war er auch noch. Thomas auf Audi R8 musste seinen Nordkollegen ziehen lassen und belegte letztendlich auf seinem R8 Platz 19. Die Chefin griff selbst zum Regler und pilotierte den M1 mit einer Menge Bahnkenntnis sicher um den Ring. War mit dem BMW M1 im Vorjahr noch P2 möglich, stand heuer P21 in der Ergebnisliste zu buche.

Die beiden 1B Fahrer Jörg (auf Porsche 997 Cup) und Bernhard (Mercedes CLK) hatten ihr Privatrennen, was Bernhard dann mit 4 Runden Vorsprung für sich verbuchen konnte. Jörg war einfach der Trainigrückstand anzumerken.

Startgruppe D: Jürgen Stappert, Joachim Janssen, Sebasitan Gassner, Andre Weinert, Mario Kreim, Rüdiger Phillip



Jürgen, von der Papierform eigentlich ein Kandidat für die vorderen Plätze, musste sich leider unter Wert geschlagen geben. Sein wunderschön gebauter Ford GT zwar schön anzuschauen aber leider ein wenig zickig. Jürgen hatte noch auf Hilfe des Chassis Konstrukteurs gehofft, dieser sagte aber leider kurzfristig wegen beruflicher Verpflichtungen sein Kommen ab. Zickig gepaart mit einem technischen Defekt, ließ dann nicht mehr als P23 zu. Joachim, einer der Ardorfer Starter und Topfahrer der nDTSW Szene (wir erinnern uns an der letzte Jahr wo sich Joachim in der nDTSW im letzten Rennen knapp dem Konsul mit dem Vizemeistertitel geschlagen geben musste), zeigte auch hier was sein „Rasierer“ kann - Platz 6. Sebastian auf selben Autofabrikat am Start konnte den Speed nicht ganz mitgehen. Zumindest wurde aber Andre auf Spyker im Ruhrpott Internen Duell geschlagen. Der dritte im Bunde, der Ruhrpott Racer Mario, immer noch von Umzugsturbulenzen gezeichnet, stellt aber die Reihenfolge klar und kann das interne Duell mit Platz 10 für sich entscheiden. Dann war da noch Frohnatur Rüdi am Start. Eigentlich den Fox Motoren abgeschworen,

gab er sich in Bestwig doch die Ehre und brachte seinen RSR 997 an die Bahn. Die Begeisterung war so groß, dass er im Süden direkt eine Gleichmäßigkeits Slotrennserie ins Leben rufen wollte.

Startgruppe C: Andrea Fischer, Frank Friedrich, Michael Moes, Sven Geiger, Jürgen Landsberg, Ingo M.



Ladys first und das wörtlich genommen. Die Gruppe konnte klar Andrea für sich entscheiden – leider fehlten ein paar Punkte in der Concours Bewertung somit war Gesamtrang 7 möglich. Frank wollte eigentlich seinen endg... F458 an den Start bringen (natürlich aus eigener Laminat Werkstatt) vertraute dann aber doch auf seinen schon in mehreren Rennsätzen erprobten Pagani, den er auf Platz 12 stellte. Michael, gut unterwegs, wurde leider durch einen für ihn sehr seltenen technischen Defekt an seinem Audi R8 eingebremst. Sven – natürlich auf Porsche (997RSR) unterwegs, konnte das Tempo von Andrea gut mitgehen, musste sich aber dann doch geschlagen geben. 1:0 Marnello – Zuffenhausen. Jürgen, standesgemäß mit einem Wohnmobil angereist (vermutlich das zweite Bauwerk auf der Erde neben der Chinesischen Mauer was mit bloßem Auge vom Mond sichtbar ist), sortierte sich

mit einem Pagani sauber im Mittelfeld ein. Die Gruppe komplettierte dann Ingo mit seinem Ford GT. Ingo vertraut ja schon seit einigen Jahren auf dieses Fahrzeug, bekam es auf dem Sauerlandring aber nicht so richtig ans Fliegen. So What – Platz 7 in der Klasse 1A und Ingos große Stunde sollte in der Klasse 2b erst noch kommen

Startgruppe B: Thomas „Alesi“ Strässer, Andreas Keller, Andre Linberg, Patrick Fischer, George Uittenbosch, Rüdiger Krieger



Die schnellsten Sechs der 1B standen am Drücker. An vorderster Front Thomas mit seinem tollen BMW M3. Thomas war hier eins der besten Beispiele, wie es mit Standardtechnik weit nach vorne gehen kann. Scaleauto Karosse, DoSlot Serien Chassis = Platz 1. André Linberg ebenso auf Scaleauto Karosse vertrauend, konnte den 997 auf P2 stellen, dicht gefolgt von Patrick der seinen sehr schönen BMW 3.0CSL wieder sauber und gekonnt um die Bahn zirkelte. Ein schon lange nicht mehr gesehener Porsche GT2 wurde von Andreas pilotiert – und wie. In der Quali auf P2 im Gesamtstand Rang 4. George als Neueinsteiger in der DTSW musste seinen Trainingsrückstand auf der ihm unbekannten Bahn Tribut zollen und ein wenig abreißen lassen – Platz 5 war es

schließlich nach dem sich die schwarzkarrierte Flagge senkte.

Rüdiger, der DTSW Chef aus dem hohen Norden, brachte den erst mitten in der Nacht fertig gewordenen BMW 320i an den Start. Ein wunderschönes Auto - befeuert durch Momo Serientechnik. – Final Platz der Klasse 1b Rang 5.

Startgruppe A: Jens Gerlach, Dieter „DiSo“ Sommer, Rüdiger Kress, Ben Karweg, Marcus Hasse, Frank Penning



What a Race oder 3 Paganis gegen den Rest der Welt.

Nach dem Qualifying lagen alle sechs Fahrer der schnellen Startgruppe eng zusammen. Jens eine Nasenspitze vor Dieter und musste damit auf der etwas langsameren Spur 1 starten. Dieter knallt vorne weg und Jens begeht den Fehler an Dieter dran bleiben zu wollen – Anfängerfehler. Zwar kann sich Jens das ein oder andere mal an Dieter vorbei drücken, um dann aber 10 Sekunden später den Slot wieder zu verlassen und damit zieht Dieter immer wieder vorbei. Das wäre sicher ein spannender Kampf über 6 Runden geworden, wenn nicht Dieter

nach einem Abflug seinerseits so unglücklich von Ben getroffen worden wäre, dass der Nissan nur noch einen Weg kannte – nämlich den auf den Laminat Boden des Renncenters. Den Nissan muss Dieter wohl als Totalschaden abschreiben. Fairerweise greift Dieter zum Ersatzfahrzeug und fährt trotz verständlicher Wut im Bauch die Spur sauber. Rüdiger, Rüdiger – was soll man sagen? Drückt wie ein ganz Großer seinen Pagani auf P3 und kann sich damit vor Ben (ebenso Pagani) behaupten. Rüdiger eigentlich nicht als Freund der Fox Motoren und Spannung unter 20V bekannt, bekommt das Grinsen nicht aus dem Gesicht. Glückwunsch Rüdiger. Ben, zwar sicher unterwegs, vermisst aber Punsh bei seinem Motor somit nur P4. Marcus, für mich zweifelsfrei mit dem schönsten Auto im Feld unterwegs (Corvette C6 / MadCroc), liefert eine blitzsaubere Leistung ab und darf sich über einen sehr verdienten Platz 2 freuen. Der letzte im Bunde Nordlicht Frank. Frank, während der Trainingseinheiten noch mit einem etwas langem Gesicht, zeigt dann im Rennen was geht – P5 in der Endabrechnung.

Game over – das Spiel ist aus. Natürlich nur die Klasse 1. Jetzt ist die Klasse 2 am Start und damit die Gruppe C und LMP Boliden.

Vereinbarungsgemäß sollte hier auch ein Qualifying über die Zusammensetzung der Gruppen entscheiden. Diese wurde nach Beendigung des Qualifying etwas korrigiert, da einige der weit gereisten Gäste lieber in etwas früheren Startgruppen starten wollten, um noch zu einer erträglichen Zeit die Heimreise antreten zu können.

Schauen wir uns aber erst einmal **das Ergebnis** an:

In der Klasse 2a :

- 1.) Thomas Strässer – Jaguar
- 2.) Sven Geiger – Porsche
- 3.) Jürgen Stappert
- 4.) Mirko Müller
- 5.) Frank Penning
- 6.) Thomas Vollmer

Klasse 2b:

- 1.) Jens Gerlach - Acura
- 2.) Ben Karweg – Acura
- 3.) Ingo M. –Bentley EXP8
- 4.) Marcus Hasse – Lola

5.) Frank Hermes – Courage C60

6.) Patrick Fischer – March 74s

Nach der manuellen Korrektur konnte dann direkt nach dem Regler gegriffen werden.

Startgruppe F: Günter Benecke, Mario Kreim, Jörg Lewandowski, Ilja Anders, Stefan Kuhn, Volker Schneider



In dieser Gruppe wieder das bekannte Siegener Duell – wenn auch in unterschiedlichen Klassen. Günters Courage C52 hatte neue Reifen bekommen und konnte somit wieder im alten Glanz bzw. mit alter Performance aufwarten. Obwohl Reifen ja völlig überbewertet werden war Rang 16 möglich. Volker hatte im Training seinen 962 einer Kaltverformung unterzogen und konnte nur schnell den Deckel wieder mit Sekundenkleber einkleben. Mit dem Handicap Platz 12 in der 2a. Mario, im Training immer schnell, konnte die Performance im Rennen nicht umsetzen. Letztendlich wurde aber das Ziel erfüllt, vor den Konkurrenten aus dem Norden zu bleiben. Jörg mit Spass bei der Sache, aber darauf bedacht, seinen Aston Lola heil wieder nach Hause zu bringen, konnte mit Platz 18 zufrieden sein. Ilja auf Leihwagen aus der Sommerschmiede unterwegs, fuhr sein erstes Rennen überhaupt und dafür lief es mehr als gut. Besonderer Dank auch an

Illja, der zeitweise die Rennleitung übernahm. Stefan auf neu aufgebautem Pescarolo hat mit technischen Problemen zu kämpfen und wechselte das Fahrzeug. Somit nur 57 gewertete Runden und leider letzter Platz.

Startgruppe E: Joachim Janssen, Frank Penning, Rüdiger Krieger, Olli Schumann, Mirko Müller, Thomas Vollmer, Katja Sommer



Das Nordfinale - eine Frage der Ehre

In dieser Startgruppe versammelte sich die Nord Prominenz zum Showdown. Von allen kam hier Thomas Klasse mit dem Geläuf zu recht und konnte die Gruppe knapp vor Rüdiger für sich entscheiden. Frank wird bei dem Angriff auf die vorderen Plätze jäh durch ein lautes Getriebegeräusch gestoppt. Hatte sich doch tatsächlich eine Motorschraube selbstständig gemacht. Der Schaden ließ sich schnell beheben und das Rennen wieder aufnehmen. Mehr als Platz 13 war aber leider nicht mehr möglich. Olli, entspannt wie immer, dreht ruhig seine Runden auf seinem Jaguar was Platz 10 bedeutet.

Startgruppe D: André Linberg, Andreas Keller, Sebastian Gassner, Rüdiger Phillip, Marcel Kuhn, Michael Moes, Karsten Felderhoff



Wo ist er hin der Grip? Permanentes verlangen nach Abrollband von André, ließ Schlimmstes befürchten. Eher rutschend als fahrend suchte sich der Pescarolo seinen Weg. Gott sei Dank entspannte sich die Situation von André nach kurzer Zeit und der LMP Bolide konnte nach vorne getrieben werden; Platz 7. Andreas hatte nach der Erfahrung vom letzten Jahr mit zunehmenden Grip auf nur 13mm breite Reifen gesetzt. Diese Entscheidung erwies sich nicht als ganz so glücklich, da der Grip eigentlich über alle Startgruppen sehr konstant war und vielleicht eher ein Ticken weniger wurde. Aber wie sagen das immer die beiden beliebten RTL Formel 1 Kommentatoren Vergambelt. Platz 8 für Andreas in der 2a. Sebastian, darauf bedacht, mal Mario zu schlagen, gibt einfach alles und fightet bis zuletzt. Leider wird seine Mühe nicht belohnt und Sebastian läuft eine Runde hinter Mario ins Ziel ein. Rüdiger, auf Leih 908 unterwegs, kann seine gute Vorstellung aus dem K11. Rennen bestätigen – Platz 13. Marcel, noch bis 7 Uhr geschraubt und trainiert, kommt nicht wirklich in Fahrt und hat immer wieder mit einer sich lösenden Karosseriebefestigung zu kämpfen. Leider nur Rang 20.

Michael, der immer nur mal reinschnuppert in die DTSW bewegt seinen Lola gekonnt und sicher – Platz 12.

Startgruppe C: Frank Friedrich, Rüdiger Kress, Andre Weinert, Dieter Sommer, George Uittenbosch, Jürgen Landsberg



Frank auf BMW V12 am Start, war am Gesicht seine Zufriedenheit mit seiner gezeigten Leistung abzulesen. Rang 13 bestätigte dieses gute Gefühl und unterstreicht den Aufwärtstrend der ganzen Wipperfürther Truppe. Nicht zuletzt setzt Frank auf komplett eigenes Material. Sei es das Laminat oder das Chassis. Rüdiger führte seinen nagelneuen Bentley aus und das mit großem Erfolg – Rang 6. Speedslot Chef Andre hat im Qualifying eine Leistung gezeigt, die bei einigen Startern für einiges Erstaunen sorgte. Die Performance konnte leider nicht ganz ins Rennen übernommen werden. Platz 17 und damit das ganz große Ziel, Mario zu schlagen, verpasst. DiSo setzte auf einen Peugeot 908, der ihm bei der Erstellung zum Slotcar einige schlaflose Nächte bereitete. Im Rennen lief er dann ganz ordentlich und beendete das Rennen aus Platz 9. George, noch nicht im Besitz eines Klasse 2 Fahrzeuges, wurde von Jens mit einem Leihwagen versorgt. Georges erstes Ziel war, nichts kaputt zu machen und entsprechend ließ er es langsam angehen. Platz 15 war dann ein durchaus beachtenswertes Ergebnis. Die Gruppe wurde von Jürgen komplettiert, der mit seinem Cou-

rage deutlich besser zu recht kam, als zuvor noch mit seinem Kl.1 Pagani. Endresultat 19.

Startgruppe B: Thomas Strässer, Sven Geiger, Andrea Fischer, Nick Mikus, Bernhard Lohmann, Jürgen Stappert

Diese Gruppe leider ohne Bilder.

Thomas Strässer hat auf seinem Jaguar einen Traumlauf und umrundet den Kurs absolut fehlerfrei. Somit absolut verdient der Platz 1. Der sDTSW (mit) Chef aus dem Süden „Geigerbob“ ist der einzige, der die Performance einigermaßen mitgehen kann und kommt als Zweiter der Gesamtwertung ins Ziel. Jürgen hat in der Klasse 2 einen deutlich besseren Lauf erwischt, als noch zuvor mit seinem Ford GT und kann mit seinem Toyota das Rennen auf Platz 5 beenden. Richtig gut lief es auch bei dem zweiten Kasseler Vertreter Bernhard – Rang 8.

Nick fuhr unaufgeregt im Kreise der „großen“ seinen BMW V12 sauber um die Bahn, was den bemerkenswerten Rang 20 bedeutete. Andrea, als „Grand Dame“ des Slotsports fuhr sicher auf Platz 7.

Startgruppe A: Jens Gerlach, Ben Karweg, Ingo M., Marcus Hasse, Frank Hermes, Patrick Fischer



Die selbe Situation wie zuvor – alle sechs Fahrer von den Zeiten ganz dicht zusammen. Die

Startampel wird grün und los geht die Hatz. Jens mit einem Fingerbreit in Führung – dicht gefolgt von Ben, der sich nicht abschütteln lassen will. Erst ein Fehler bringt eine Vorentscheidung um den Sieg – Ben fliegt ab und Jens kann die Gunst der Stunde nutzen, um seinen Vorsprung auf eine Runde auszubauen. Danach geht es über die restlichen vier Spuren quasi im Parallelflug ohne nennenswerte Veränderung des Abstands. Ebenso spannend das Duell um Platz 3. Kopf an Kopf geht es hier zwischen Ingo und Frank um die Bahn. Nach Stromabschaltung stehen die beiden exakt nebeneinander. Beide werden somit auf P3 gewertet. Marcus ist am Anfang um den Kampf an der Spitze noch gut dabei, muss aber mit einem kleineren technischen Defekt die anderen ziehen lassen. P7. Einen Exoten (March 74s) hat Patrick auf die Bahn gestellt. Im Training noch die Fabelzeitenliste anführend, kann Patrick die Zeiten nicht bestätigen und bringt seinen March auf einem tollen Platz 5 nach Hause.

Somit ist die Messe gelesen und die drei Erstplatzierten jeder Klasse sind:

Klasse 1a:

1. Jens Gerlach 196,10 Runden
2. Marcus Hasse 193,41 Runden



3. Rüdiger Kress 193,07 Runden



Klasse 1b.

1. Thomas Strässer 186,48 Runden



2. André Linberg 180,93 Runden
3. Patrick Fischer 178,20 Runden



Klasse 2a:

1. Thomas Strässer 195,46 Runden



2. Sven Geiger 193,01 Runden



3. Thomas Vollmer 192,14 Runden

Klasse 2b:

1. Jens Gerlach 199,11 Runden
2. Ben Karweg 198,30 Runden



3. Ingo Magon und Frank Hermes 196,75 Rd.

**Gesamtwertung :**

1. Jens Gerlach 140 Punkte
2. Thomas Strässer 139 Punkte
3. Ben Karweg 129 Punkte

Damit schließt sich dann der Renntag mit der Siegerehrung. Besonderer Dank geht natürlich in erster Linie an die Teilnehmer und an das „Sommer Team“, die uns wie immer perfekte Gastgeber waren und das Rennwochenende zu dem machten, was es war – ein Überraschung-

sei mit drei Dingen auf einmal: Spiel, Spaß, Spannung. Die gute Stimmung wurde auch noch einmal dadurch bestätigt, dass nach Beendigung des Rennens um 22:30 Uhr einige Teilnehmer einfach nicht nach Hause wollten. So wurde noch bis kurz nach 24:00 Uhr draußen gesessen und gequatscht.

Weiter geht es am 08.10.2011 mit dem letzten Rennen in der verbotenen Stadt. In der Hoffnung wieder ein volles Starterfeld zu haben, um dann den wDTSW Meister der Saison 2011 zu küren.

Eins kann man heute schon sagen: Es wird spannend an der Spitze. Dazu dann aber mehr im Vorbericht zum Lauf in Düsseldorf in Kürze.

Die Ergebnisse im Einzelnen, wie der Gesamtstand der Saison, kann wie immer in den [Rennserien-West](#) eingesehen werden.

Bilder zum Event gibt es hier:

<https://picasaweb.google.com/102896199607290640826/4LaufWDTSWSauerlandring2011?authkey=Gv1sRgCLPHrbuytamu5AE>

In diesem Sinne

Mario

Jens

P.S.: noch vergessen : wo war denn jetzt Melli am Samstag? Dazu gibt es nur eins zu sagen: What happens in Bestwig, stays in Bestwig. Wir hüllen den Mantel des Schweigens über die Formkriese ☺ ☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / DTSW West](#)

Craftsman Truck Series

4. Lauf am 24. August 2011 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

...letzten Mittwoch hat der 4. Lauf der Craftsman Trucks in Düsseldorf bei den 1zu24 Slottern stattgefunden. Um es direkt vorweg zu nehmen, Frieder Lenz hat den ersten Sieg in der Truck Serie gelandet, Gratulation ☺☺.

Die NASCAR Truck Serie ist aus der Tradition des Fahrtages beim SRC Mündelheim als Mittwoch Serie konzipiert. Daher gelingt es nicht immer, eine ausreichende Zahl von Startern zu erreichen. Aber diesmal konnten wir voll zufrieden sein, da sich zwei volle Startgruppen bilden ließen.



... Laguna Negra in Düsseldorf!!

Kompakt ...

- der Sieger des vierten Saisonlauf heißt Frieder Lenz ☺☺ !!
- P2 Manfred Stork; P3 Oliver Stork !!
- 11 Racer am Start !!

Adresse

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

Url

SRC 1zu24 Slot

...die Clubfreunde von der Harffstraße haben auch einige Trucks im Umlauf. Jedoch ließ sich keiner außer Frieder Lenz zu einem Rennabend bewegen. Damit musste Frieder die ganze Arbeit alleine stemmen. Dafür sagen wir vorab herzlichen Dank.



... Volker Schulte als 2. Rennleiter !!

...die Laguna Negra Bahn ist die zweite Holzbahn im Rennkalender der Craftsman Truck Serie. Die Holzbahn der 1zu24 Slotter ist schon ein ganz besonderer Happen. Dieser lässt sich nicht nach dem bekannten Prinzip Vollgas und voll in die Bremse bewältigen. Mit viel Erfahrung muss hier als Übergang gerollt werden, damit die Passagen zum rasanten Vergnügen werden. Die tollste Erfahrung ist der enorme Grip. Dazu kommt, dass die Competition C Reifen aus dem Hause Ortmann erst durchs Fahren immer besser werden. Neben der passenden Übersetzung sollte man auch eine ganze Renndistanz vorab als Ersatz fürs Reifenschleifen gefahren sein.



...Andreas als Meister der Auswertung !!

...wie immer kamen die Mündelheimer Jungs in Fahrgemeinschaften und daher blieb die Resttrainingszeit doch eher bescheiden, da wir auch „fertig werden ☺☺“ wollten. Wie immer routiniert wurde die Abnahme durch Andreas durchgeführt und alsbald stand das Qualifying an: Diesmal wurde keine Zeit unter 8 sec. er-

reicht. Volker und Andreas Trebsdorf mussten sogar mit einer 9 vor dem Komma ins Rennen gehen.



...Startaufstellung!!

...anhand des Ergebnisses der Quali wurden die Startgruppen gebildet. So gingen in Startgruppe 1 die Trucks von Freddy, Ingo, Holger, Olaf, Volker und Andreas Trebsdorf auf die Reise. Klar war, dass man Olaf Reissland im Auge behalten musste, der sich gerne von Holger überzeugen ließ, auch mal mit den Trucks mit zu spielen. Olaf ließ sich nicht beirren und kämpfte somit nicht mit Holger sondern direkt mit Freddy, der auf Spur 1 ins Rennen gestartet war. Nach 5 x 5 min. Lauf-länge stand der Gruppensieger mit 165,63 Rd. fest. Freddy ☺☺ konnte seinen guten Startplatz in einen Laufsieg ummünzen.

...damit ging es mit der Startgruppe 2 weiter. Frieder, Manfred, Andreas, Oliver und Charlie stellten ihre Boliden zum Start auf. Manfred auf der schnellen Spur 2 sah für sich die besten Chancen, sich vom Feld zu lösen. Doch Frieder auf Spur 1 ließ das von Anfang an nicht zu. Nun kam die große Zeit der schnellen Einsetzer. Hier muss man Olaf besonders loben, den aufgrund seiner Gelenkigkeit den Einsetzerplatz 1 übernehmen musste. Der Hauptkandidat für Abflüge ist unser Charlie. Er wusste wieder, wie man den Slot am häufigsten verlassen könnte. Damit wurde er in der Endabrechnung bis auf P 10 durchgereicht.

Aber vorne wurde es wirklich spannend. Lange führte Manfred mit einer halben Runde vor

Frieder. Doch Frieder machte es wahr und schob sich an Manfred vor dem letzten Spurwechsel vorbei. Auf der letzten Spur hieß es dann Nerven behalten Frieder auf Spur 2 hatte natürlich einen Vorteil gegenüber Spur 4 für Manfred. Nach Ablauf der 5 x 5 min. trennten die beiden noch 12 Teilstriche.

Somit ging ein wirklich knapper Sieg an Frieder Lenz ☺☺, der das nie für möglich gehalten hätte, Manfred und Oliver zu schlagen. – „Gratulation“ ..!!

Damit haben wir bei den vier Rennen den dritten Sieger gesehen. Die Meisterschaftstabelle weist einen hauchdünnen Punkte Vorsprung für Andreas Thierfelder aus.

Die beiden ausstehenden Läufe bei SOKO-Keller und der Endlauf beim SRC DU-Süd werden noch die Entscheidung herbeiführen.



...Startgruppe 2!!

Ergebnis Tageswertung...

Die **TOP 5** in Kurzform: F. Lenz, M.Stork, O. Stork, A. Thierfelder, F. Eirmbter

Die weiteren Termine...

#	Datum	Ort	Bahn
5.	Mi. 12.10.11	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 07.12.11	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Craftsman Trucks

Grand Slam

Öffentlicher Testtag am 26.08.2011 in Duisburg

Der die Planungsphase abschließende öffentliche Testtag für die neue Serienkonzeption unter der Bezeichnung „Grand Slam“ ging am vergangenen Freitag in der Duisburger Rennpiste über die Bühne. Jetzt steht noch ein letztes Meeting an und am Donnerstag kann die V1 des Regelwerks veröffentlicht werden . . .



Sinnbild des Grand Slam – hoher Anspruch durch schieren Speed . . .

Kompakt . . .

- trotz Ferienzeit mit satten 24 Testpiloten tolle Resonanz auf die „Grand Slam“ Konzeption . . .
- Grip Verhältnisse in der Rennpiste am Freitag zu gut . . .
- öffentlicher Testtag bringt viele wertvolle Erkenntnisse . . .
- vorläufiges Fazit: „Grand Slam“ wird mehr als anspruchsvoll . . . !!

Strecke

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn
Tel. 0203 / 4 797 618

Url

www.rennpiste.de

Inhaltliches

Was hat der öffentliche Testtag an wesentlichen Erkenntnissen gebracht !?

- Das Interesse an der neuen Serienkonzeption mit GT2/GT3 Fahrzeugen ist gegeben. Im Laufe des Testtages schauten 24 Testpiloten in der Rennpiste vorbei und spulten intensiv ihre Runden ab . . .

- Die Entscheidung, den Duisburger Kurs „nur“ für einen langen Testnachmittag nicht abzuwaschen, war falsch. Das Grip Niveau war folglich untypisch und entgegen der Serienintention zu hoch . . .

- Etwa 8.750 Runden wurden von den sechs bereit gestellten Testfahrzeugen absolviert. Das entspricht knapp 25 Stunden Fahrzeit netto . . .

- Die Kombination aus geringem Fahrzeuggewicht von rund 175g, der Bahnspannung von 19 Volt und den Bison homologated Motoren gab

den Fahrern alle Hände voll zu tun . . .

- Ein Fahrzeug lief problemlos 8 Stunden im Dauerbetrieb (die doppelte Renndistanz!) durch . . .
- Der Reifenverschleiß der ausgegebenen neuen ProComp-3 Räder war mit durchschnittlich ca. 0,16mm/Stunde überraschend gering . . .

Fotografische Zusammenfassung . . .



Die zehn bisher homologierten Karosserievarianten waren sämtliche zum Testtag fertig . . .



Die Fahrerplätze wurden durchweg über rund acht Stunden Testzeit gut besetzt – am Ende waren gut 8.750 Runden absolviert . . .



Das Studium des umfangreichen Regelwerks (noch im Entwurfsstadium mit V0.99) und natürlich auch das Gespräch darüber waren fester Bestandteil des Nachmittags . . .



Nicht gerade untypisch – die Grand Slam Cars parkten häufiger rudelweise im Grün . . . (die Kollegen Fahrer haben teilweise noch heftig an sich bzw. ihrem Fahrstil zu arbeiten !!☺)



Logisch, dass in großer Runde über „Grand Slam“ und andere Themen intensiv diskutiert wurde – man trifft sich ja sonst kaum . . . !☺☺



Ebenfalls letzte Woche lief ein weiterer Test, allerdings unter Ausschluss der Öffentlichkeit – wie man sieht, ebenfalls sehr intensiv . . . !☺☺



Neben den Referenzkarosserien sind durchaus schon weitere Fahrzeuge im Bau: Hier die Corvette C6 ZR1 aus der ALMS 2009-11 . . .



Und der „Triolog“ kam auch nicht zu kurz . . .

Duessel-Village 250

Rückblick auf die Läufe 1 bis 6

geschrieben von Nick Speedman

Kurzbericht über eine Clubserie



nach dem Reglement NASCAR 124



...nachdem die ersten drei Jahre der DV 250 2008 bis 2010 sehr erfolgreich waren, steckt die Serie 2011 in einer wirklichen Krise. Es hat sich eher ein harter Kern von 5 Fahrern gebildet, die je nach Austragungsort durch einige Gaststarter oder ehemalige DV 250ler ergänzt werden.

Saison 2011, die Tagessieger

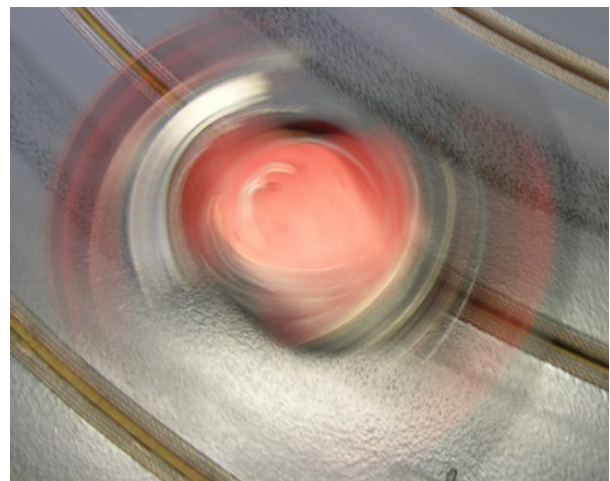
- **Minerva 28.01.2011**
Lauf 1 – Frieder Lenz ☺☺ 561,95 Rd.
- **SOKO-Keller 15.03.2011**
Lauf 2 – Achim Schulz ☺☺ 224,31 Rd.
- **1zu24 Slot e.V. 15.04.2011**
Lauf 3 – Andi Filiz ☺☺ 334,65 Rd.
- **SRC Neuwerk 17.05.2011**
Lauf 4 – Andi Filiz ☺☺ 501,70 Rd.
- **1zu24 Slot e.V. 15.04.2011**
Lauf 5 – Andi Filiz ☺☺ 328,19 Rd.
- **SOKO-Keller 27.08.2011**
Lauf 6 – Andi Filiz ☺☺ 323,32 Rd.

Was wird . . .

...geboten? Eine Einstiegerserie mit einem überschaubaren Reglement mit einfacher Technik ohne große Grundkosten. Dazu für eine geringe Startgebühr je nach Startort ein Rennen mit 250 – 500 Rd. Länge, aufgeteilt in zwei Einzelläufe, deren Ergebnisse dann addiert werden.



...Andi (4 Tagessiege), Charlie (Tabellenführer) und Frieder (1 Tagessieg) !!



...Bilderrätsel nach Charlies Art !!

Das Rennen . . .

...bietet die Chance auf vier verschiedenen Holzbahnen in einem geringen Umkreis mit viel Spaß und Freud und Leid einen Rennabend zu verbringen.

Dazu kann man zweimal im Jahr auf eine sonst nur Privat genutzten historischen achtspurigen Holzbahn „Minerva“ ein Rennen fahren.

Die weiteren Rennen verteilen sich dann auf die Startorte SRC Neuwerk, SRC 1zu24 Slot e.V. und den SOKO Keller. Für alle Rennen zeichnet Frieder Lenz als Rennpater verantwortlich.



...Zuschauer auf der Harffstraße

... als erste Konsequenz wird die Serie 2012 von acht Läufen auf 6 Läufe zurück geschraubt. Bei einer kürzeren Saison ist sicherlich der Zuspruch größer.



...Home Depot Dogde von Charlie



...neuer 2011er Bausatz, des 2010 Chevrolet leider nicht Bestandteil des Reglements



...wir würden uns nochmals freuen, wenn bei den beiden letzten Saisonläufen die Starterzahl sich noch ein wenig vergrößern würde.

Die weiteren Termine...

#	Datum	Ort	Bahn
7.	Mi. 11.10.11	Wuppertal	SRC Neuwerk
8.	Mi. 18.11.11	Düsseldorf	Minerva

Alle Ergebnisse der Saison, viele Bilder und Informationen zu allen Rennserien des SRC 1zu24slot e.V. gibt es auf www.1zu24slot.de

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Duessel-Village 250](#)

VI. Carrera Panamericana

am 24.09.2011 in Duisburg

geschrieben von r(r)rr
(rennpisten (rallye) reporter ronald)

In 3 Wochen ist es wieder soweit. Am 24. September 2011 findet die sechste Carrera Panamericana in Duisburg statt. Und damit haben wir bereits eine PanAm mehr geschafft als das historische Vorbild vorgibt. Die Nachfrage zur Teilnahme an diesem außergewöhnlichen Ereignis ist ungebrochen, die Vorbereitung von Seiten der Herren Kißel und Eidecker sind angelaufen: Mexikanischer Speise- und Getränkeplan, Spezialpokale und Tombola sollen schließlich auch in diesem Jahr u.a. wieder die Highlights des Events werden.



So sieht ein echter PanAm Pokal aus

Wer noch nicht austrainiert sein sollte, hat bereits am Freitag die Möglichkeit anzureisen und die Bahn kennen zu lernen. Oder kommt doch einfach mal zum Quatschen vorbei.



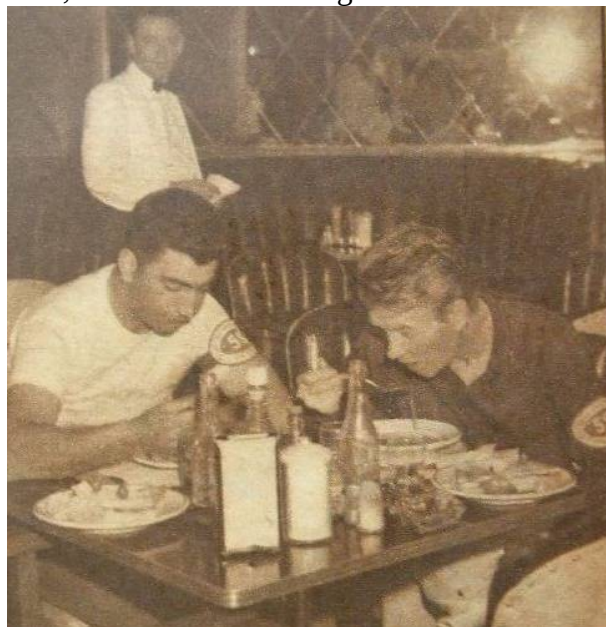
Weeze - Auch eine Möglichkeit gemeinsam nach Hamborn zu kommen. Kling und Neubauer haben es jedenfalls schon getestet.

Angereiste Gäste können über Pascal mögliche Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort klären.



Mexico Camper

Am Samstag bleibt aber auch noch ausreichend Zeit, um sein Fahrzeug auf die Bahn abzustimmen. Pascal öffnet die Pforten rechtzeitig. Genügend Möglichkeiten also für Frühstück, Plausch und Trainingsfahrten.



Pasquarello's Mexican Café – Tequila zum Frühstück?

Ab 10 Uhr starten wir mit der technischen Abnahme aller Fahrzeuge.



Technische Abnahme und Parc Fermé

Natürlich werden wir auch in diesem Jahr wieder die Fahrzeuge ablichten.



Bitte recht freundlich!

Der chef de cuisine bittet mittags zu Tisch. Lassen wir uns also traditionell wieder mit Mexican Food überraschen.



High Noon

Vor dem Start werden wir noch „Best-of-Show“ in beiden Klassen wählen.



Zwei Käfer von ihrer schönsten Seite

Nach einer kurzen Vorbesprechung...



Konspirative Sitzung bei Lincoln

... werden dann pünktlich um 12.00 die Boliden an den Start geschoben.



Auch ein kleiner Italiener muss schon mal zum Start geschoben werden

Wir werden wie üblich zum „Einfahren“ mit dem „Sports“ Classement beginnen. Pro Spur werden dabei 5 Minuten Fahrzeit absolviert. Danach geht es sofort weiter mit den Amischlitten und zwischendurch werden wir natür-

lich auch weiterhin vom „Jefe de la cocina“ mit Leckereien versorgt.



Das gewohnt freundliche mexikanische Küchenpersonal mit dem Chefkoch in der Mitte

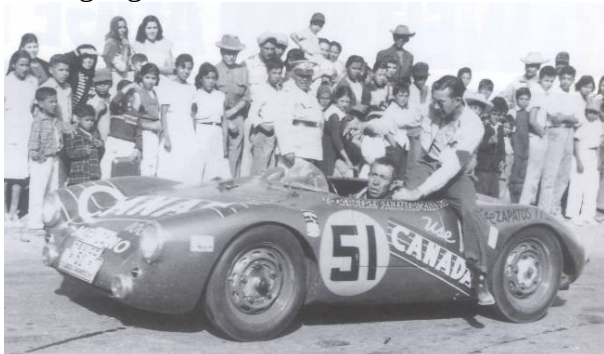
Spätestens um 18.30 fällt dann endgültig die Zielflagge und gegen 19:30 werden die Pokale überreicht.



Die Katze sieht die Zielflagge

Noch ein paar allgemeine Hinweise und Info's:

Nutzt alle Mitfahrgelegenheiten, die sich ergeben. Samstags ist Markttag in Hamborn und erwartungsgemäß steht wenig Parkraum zur Verfügung.



Zu wenig Platz im 550er?

Gerüchten zu Folge soll bei der VI PanAm endlich auch mal das „Pferd aus Eisen“ in Duisburg an den Start gehen. Ob der Hot Rod das Ziel erreichen wird und die Titelanwärter ins Schwitzen bringen wird?

Bei der IV und V PanAm 1953/54 hat es jedenfalls geklappt!



Caballo de Hierro

Aus dem hohen Norden hat sich der berühmte italienische Sammelbildchen Mogul angesagt; in Deutschland besser auch unter dem Pseudonym „Bob der Baumeister“ bekannt:



Der Panini Clan im Alfa kurz vor dem Start – Vater Carlos und Tochter Teresita

Die Qual der Wahl nach dem passenden Reifenmaterial ist den Teilnehmern in diesem Jahr vom Veranstalter genommen worden. Gefahren wird ausschließlich mit PU's der Hausmarke „Ronlop“. Die speziell markierten Pneus sind auf die Duisburger Berg- und Talbahn abgestimmt und im Vorfeld der Veranstaltung bereits an die Teilnehmer ausgegeben worden. Die Bahn wird übrigens nicht geglué'd.

Eine andere Reifenmischung wird **nicht** zugelassen. Also bitte packt die neuen Pneus auf die Felgen und in die Koffer.



Zwingend erforderlich - Borgwards Ersatzreifen in den Bergen Mexico's.

Als Übersetzung empfehlen wir, irgendwas zwischen 19 und 20 mm einzustellen und dann vor Ort das Feintuning durchzuführen.

Und zum guten Schluss: Auch in diesem Jahr ist die PanAm noch lange nicht mit der Zielflagge beendet.



„Kleine“ Feier unter mexikanischem Himmel

Für evt. auftretende Fahrzeugschäden zu später Stunde ist der Rennveranstalter aber auch in diesem Jahr wieder nicht haftbar zu machen!



Leichte Blebschäden bei der Borgward Truppe

Die Zusammenfassung des kompletten Renntages en bloc:

Freitag den 23. September 2011:

Training ab 18:00

Samstag den 24. September 2011:

Einlass, Frühstück und Training ab 09:00

Technische Abnahme von 10:00 bis 11:30

Parc Fermé nach der technischen Abnahme

Best of Show um 11:30

Warme Küche ab 12:00

Salida Sportwagen Klasse um 12:00

Salida Turismo Klasse gegen 15:30

Siegerehrung und Tombola um 19:30

Jetzt bleibt nur noch, allen Teilnehmern und Besuchern eine gute Anreise und uns wieder eine gelungene Rennveranstaltung zu wünschen.

News aus den Serien

Saison 2011

./.

Alles weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine 2011	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	
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
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	● ● ● ○ ○ ○
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
24h Moers	✓ / ✓	✓	●
Ashville 600	✓ / ✓	✓	●
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	●