

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 342 -

6. Februar 2012

Editorial

Moin Folks . . . der Februar Auftakt fiel ruhig und eiskalt aus. Der westliche Kalender enthielt für das frostige, aber sonnige Wochenende keine Veranstaltungen . . .

In der laufenden Woche geht's übermorgen (am 8.2.) erstmalig in diesem Jahr für die Craftsman Truck Series auf die Piste – und zwar in der SOKO Keller im Dorf. Ferner stehen am Samstag sowohl die ersten beiden Wertungsläufe für den Grand Slam als auch Lauf Nr.1 für die DSC-Euregio auf dem Programm. Der Grand Slam gastiert im Dortmunder ScaRaDo; die DSC-Euregio auf der Blue King in Brühl . . .

Eine aktuelle Berichterstattung findet in der „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 342 mangels Masse nicht statt. Dafür richtet sich der Blick ein wenig nach vorn: Es geht um die Grand Slam Premiere sowie um den Auftakt zur DTSW West Mitte März . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Grand Slam
 - 1. Lauf am 11. Februar 2012 in Dortmund
- DTSW West
 - 1. Lauf am 17. März 2012 in Swisttal
- News aus den Serien Saison 2012

Grand Slam

1. Lauf am 11. Februar 2012 in Dortmund

Nach einem Jahr Vorbereitungszeit ist's kommendes Wochenende endlich so weit: Der von Grund auf neu konzipierte Grand Slam fährt seine ersten zwei Wertungsläufe über zwei volle „GT-Distanzen“ (6*15 Minuten) mit Fahrzeugen nach Vorbildern moderner GT2- und GT3-Fahrzeuge . . .



Lichtkunst im ScaRaDo: Der 2. Wertungslauf (ab ca. 17:30 Uhr) wird im leicht abgedunkelten Raum ausgetragen . . .

Der Grand Slam beinhaltet zahlreiche Neuerungen – u.a. ein Technikkonzept, welches einerseits langstreckentaugliche Fahrzeuge mit ausreichend gutmütigem Fahrverhalten (leichtem Slide) vorsieht und andererseits über eine „BoP“ (Balance of Performance) versucht, mehr Ausgewogenheit ins Starterfeld zu bringen. Die alternativlose Materialausgabe für beide „Black Boxen“ Motor und Räder rundet

diesen Ansatz ab. Ferner sollen bei den im Prinzip eintägigen Veranstaltungen satte zwei Stunden Fahrzeit pro Pilot möglichst zu Stande kommen . . .

Technisches

Zu Motor, Übersetzungsempfehlung und Rädern enthielt bereits [die WWW Ausgabe 341](#) die notwendigen Informationen . . .

Zusammenfassung: Die Motoren und die Scaleauto Moosgummikompletträder werden ausgegeben. Der Durchmesser der ProComp-3 beträgt ca. 27,5mm. Für die Über-

setzung mit 15/46 beginnen. Alle Schrauben fest anziehen!

Organisatorisches

Mit knapp 40 Teilnehmern wird das ScaRaDo gut voll. Die Wetterprognose verspricht auch für das kommende Wochenende Außentemperaturen im negativen Bereich – ergo wird sich das Leben überwiegend bis ausschließlich in der Halle abspielen . . .

Ein Mindestmaß an „sozialem Verhalten“ ist ergo unumgänglich: Sprich ein Slotkoffer pro Team muss ausreichen! Frische Socken sind am Samstag anzulegen und beim Parken ist ggf. ein kurzer Fußmarsch in Kauf zu nehmen! ☺



Noch herrscht im ScaRaDo beschauliche Ruhe – dies wird sich am Freitag drastisch ändern . . .

Für das Training gilt, dass maximal ein Fahrer pro Team an der Bahn steht! Ferner wird im Training die aus 245 und SLP-Cup bekannte Einsetzer Regelung praktiziert! Dazu wird die Spur 1 als „Testspur“ für max. 4 Runden reserviert – und ist bei Bedarf entsprechend ohne Murren frei zu geben . . .

Grundsätzlich gilt für das gesamte Wochenende erhöhter Konzentrationsbedarf für alle Beteiligten. Denn: Alles ist neu, Vieles wird anders gehandhabt – und jedwede Art von Routine darf weder bei den Vortänzern noch bei den Teilnehmern unterstellt werden!

Kaffeesatz

Das „CPR“ (Certified Prütt Reading = qualifizierte Kaffeesatzleserei) ist für eine neue Serie

immer schwierig. Für den Grand Slam ist es allerdings nahezu unmöglich . . .

Die Testtage haben bereits nachdrücklich belegt, dass etablierte Positionen nicht unbedingt für den Grand Slam gelten müssen. Das beginnt schon mit der Startaufstellung, welche für beide Wertungsläufe in einem 6*1 Minuten währenden Quali Rennen bestimmt wird.

Ferner sollte die „BoP“ das Feld weiter zusammen führen. Darüber hinaus ist die gesamte Technik noch neu – hier fehlen durchweg fundierte Erfahrungen und Referenzwerte. Und dazu haben sich zahlreiche Teams fahrisch sehr gleichwertig aufgestellt (die K3 dominiert mit 10 Teams eindeutig!), sodass ggf. Bahnerfahrung und Tagesform den Ausschlag geben werden.

Einige Aspekte des CPR sind jedoch lösbar: Bei der **Teilnehmerzahl** riecht alles nach drei Startgruppen. 19 Teams haben sich fest in den Grand Slam eingeschrieben. 18 davon stehen bereits auf der Anmeldeliste – und das Fehlende wird ggf. ja noch wach!!? Mit Gastteams scheint allerdings nicht zu rechnen zu sein . . .

In Sachen **Schlagzahl** geht die Prognose (Obacht! Bitte sorgfältig lesen und ggf. auch auswendig lernen!) für das Quali Rennen auf ca. 44 Runden für den Sieg. Und 40 Runden schafften Anfang Januar eigentlich alle Teams . . .

Schwieriger wird's mit der Vorhersage der Schlagzahl für die zwei Rennen über 90 Minuten Fahrzeit netto. Für den Sieg im Hellen sollten schon gut 650 Runden zusammen kommen, sofern sich das Grip Level in etwa auf dem Niveau des 245 Teamrennens bzw. des Testtags am 7.1. einpendelt. Und ohne technische Probleme sollten eigentlich alle Teams 600 Runden absolvieren können . . .

Im abgedunkelten Raum kommt man sich zwar häufig arg schnell vor; faktisch müsste jedoch die Rundenzeit absacken und die Fehlerrate ansteigen. So zwei/drei Runden pro Spur sollte das geringe Licht Level schon kosten . . .



Wie werden sich die K5 schlagen !?

Bleibt die Frage nach den **Favoriten**: Hier ist eigentlich alles möglich. Die guten Platzierungen der „PQ Frührentner“ an den zwei Testtagen bringen Jan und Julius zumindest mit auf die Liste. „Buffalo Forward“ fuhr zwei Mal nicht in der originalen Besetzung, sondern der PQ-Chef schlich sich jeweils ein – hier sollten die Testergebnisse also nicht überbewertet werden.

Was bleibt, sind Eindrücke vom 245 Teamrennen vor gut einer Woche: Danach sollte zumindest mit „NoGo“ und „Ragtag Unit“ heftig zu rechnen sein, welche ihre Piloten in abweichender Zusammensetzung auf den Positionen 2 und 4 ins Ziel brachten. Wobei deren Vorsprung auf Teams wie „HeideHenker“, „K&K Schleicher“, „Long Tall Men“ oder „Powerslider“ keinesfalls automatisch auf den Grand Slam transferiert werden kann!

Absolut unklar ist derzeit, was mit den Teams los sein wird, welche bislang weder zu den

Testtagen noch zum 245 Teamevent Flagge zeigten: Hierzu zählen u.a. die K2 bzw. K3 Teams „Ruhrpötter“, „SR-Colonia“ und „ZuSpätBremser“?

Mit auf den Zettel der favorisierten Teams müssen wie immer und überall natürlich die „Plastikquäler“ als einziges Spitzenteam. Nur werden sie halt mutmaßlich einen 911^{er} zu bändigen haben – was am kommenden Wochenende nicht zwangsläufig den Sieg bedeuten wird, sondern zumindest vorher Churchills „blood, sweat and tears“ erforderlich machen wird . . . !☺☺☺

Anmeldung

Alle Teams, die beim 1. und 2. Wertungslauf zum **GRAND SLAM** mitspielen möchten, müssen sich für diese Rennen **zwingend anmelden** – dies gilt auch/ gerade für die fest eingeschriebenen Teams!

Die Anmeldefrist für den 1. Grand Slam endet am morgigen Dienstag (7.2.) um Mitternacht!



[Anmeldung für die 1. Veranstaltung zum GRAND SLAM am 11. Februar 2012 in Dortmund . . .](#)

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Grand Slam

Nachfolgend die Detail Informationen zum Rennen am kommenden Wochenende:

Adresse

ScaRaDo

Sölder Kirchweg 7 (Eingang gegenüber !!)
44287 Dortmund Aplerbeck

Url

www.scarado.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37,5m lang

Historie

. . . noch keine !☺

Zeitplan

Freitag, 10. Februar 2012

ab 16:00h Bahnpflegen
ab 17:30h freies Training

Samstag, 11. Februar 2012

ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 11:15h Qualirennen über je 6*1 Minute
ab 12:00h 1. Wertungslauf
nachfolgend Servicepause
ca. 17:30h 2. Wertungslauf
ca. 23:00h Siegerehrung

DTSW West

1. Lauf am 17. März 2012 in Swisttal

geschrieben von Jens Gerlach



Mal mit ein wenig Kölner Lokalkolorit (Quelle: Wikipedia)

§§ Artikel 1: Et es wie et es.

(„Es ist wie es ist.“)

Sieh den Tatsachen ins Auge

Das Reglement steht fest, die Termine so wie so und somit kann in die neue Saison 2012 jetzt endlich gestartet werden. Das Reglement wurde zu 99,99% von 2011 übernommen. So mit sollten alle Autos die 2011 im harten Renneinsatz waren, auch problemlos für 2012 geeignet sein.

Eine Änderung hat sich bzgl. der Motoren für die Klasse 1 ergeben. Wie die Abstimmung unter den DTSW Fahrern ergeben hat, werden wir diese Saison mit ausgegebenen Motoren in der Kl.1 starten. Hierzu erhält jeder Fahrer am Renntag zwei FK130 Motoren, die er testen und den besseren der beiden im Rennen einsetzen kann. Die Motoren sind eindeutig markiert und dürfen in folgenden Rennen in der wDTSW nicht mehr eingesetzt werden. Die Motoren haben alle eine fünf stündige Einfuhrphase hinter sich gebracht und werden ohne Ritzel ausgegeben.

Hier noch die Termine in der Übersicht :

17.03.2012 1A Slotpiste

05.05.2012 Carrera Club Oberberg

14.07.2012 Slot-Soest

25.08.2012 Sauerlandring

13.10.2012 Raceway Park

17.11.2012 Teamrennen 1A Slotpiste (Kl. 2b)

§§ Artikel 2: Et kütt wie et kütt.

(„Es kommt wie es kommt.“)

Füge dich in das Unabwendbare; du kannst ohnehin nichts am Lauf der Dinge ändern.

Alles jammern nach mehr Zeit und Aussagen wie: die neue Saison fängt jetzt schon an,

kommen eindeutig zu spät. Am 17.3.2012 starten wir in die neue Saison. Traditionell werden wir den Auftakt auf der "SPA" Bahn der 1A Slotpiste starten. Schulterschluss gibt es hier auch wieder mit der sDTSW, die ihren Auftakt ebenso auf diesen Termin gelegt hat. Somit dürfte ein volles Haus mit einem attraktiven Starterfeld gewährleistet sein. Die Gerüchteküche behauptet auch, dass noch einige Fahrer aus der Nord und Mitte Region den Weg nach Swisttal finden werden. Man darf gespannt sein, wie das "deutschlandweite" Kräftemessen ausgeht. Oder sollte am Schluss wieder ein Holländer triumphieren?

§§ Artikel 3: Et hät noch immer joot jejange.

(„Es ist bisher noch immer gut gegangen.“)

Was gestern gut gegangen ist, wird auch morgen funktionieren. Situationsabhängig auch: Wir wissen es ist Murks, aber es wird schon gut gehen.

Na ja, Murks hat es nicht gegeben und so soll es bitte auch bleiben. Trotzdem werden wir versuchen, gerade Dinge in der Organisation am Renntag zu verbessern, um die zur Verfügung stehende Zeit noch besser nutzen zu können. Aus diesem Grunde wurden ein paar organisatorische Dinge in der Ausschreibung ergänzt. Darunter fallen z.B. die Einführung von einem Qualifying für beide Klassen. Ebenso wurde die Fahrzeit pro Spur abhängig von der Teilnehmerzahl festgelegt.

§§ Artikel 4: Wat fott es, es fott.

(„Was fort ist, ist fort.“)

Jammer den Dingen nicht nach.

Sollte die Saison 2011 für den ein oder anderen nicht zufriedenstellend verlaufen sein, kein Problem - wir fangen wieder bei Null an. Für etwaige Ausfälle bzw. Ausrutscher haben wir auch heuer wieder ein Streichresultat eingeplant. Das Teamrennen am Ende der Saison zählt nicht für die Gesamtwertung ein. Somit haben wir 5 Wertungsläufe mit einem Streichergebnis.

§§ Artikel 5: *Et bliev nix wie et wor.*

(„Es bleibt nichts wie es war.“)

Sei offen für Neuerungen.

Wie unter Artikel 1 angesprochen gibt es nur minimale Veränderung zu 2011. Erneut zu nennen die Motorausgabe in der Kl.1. Sollte diese sich als "händelbar" erweisen, werden wir entsprechend die Kl.2 angehen. Wie genau das aussehen wird, steht im Moment noch nicht fest. Ansonsten haben wir die Punkte aus der Abstimmung in das aktuelle Reglement bzw. in die aktuelle Ausschreibung einfließen lassen.

§§ Artikel 6: *Kenne mer nit, bruche mer nit, fott domet.*

(„Kennen wir nicht, brauchen wir nicht, fort damit.“)

Sei kritisch, wenn Neuerungen überhand nehmen.

Genau das waren wir. Keine großen Veränderungen und auf Bewährtem aufbauen. So wollen wir auch die Dinge in 2012 fortführen, die die wDTSW ausgemacht haben:

- Pokale für die jeweils ersten Drei.
- Vor- und Nachberichte zu den Rennen - möglichst zeitnah :-)
- Ein Sommerfest, zu dem wir wieder separat Einladen werden. Das Festkomitee steht hierzu bereits wieder mit einem Bahnbetreiber im Hochsauerland in Verhandlungen.
- Melli wird Rüdiger wieder zu den Rennen begleiten (und vielleicht selber fahren).

§§ Artikel 7: *Wat wells de maache?*

(„Was willst du machen?“)

Füg dich in dein Schicksal.

Es wird immer einen geben, der schneller ist als man selbst. Es wird immer jemanden geben, der schönere Autos baut. Lass dich dadurch nicht von der wDTSW abhalten. Wir freuen uns über jeden Starter. Sei er Anfänger, Fortgeschrittener oder Profi. Alle finden Ihren Gegner auf der Strecke auf Augenhöhe.

§§ Artikel 8: *Maach et joot, ävver nit zo off.*

(„Mach es gut, aber nicht zu oft.“)

Achte auf deine Gesundheit.

Hier geht es mal um die Gesundheit der Fahrzeuge. Die sollten einfach nicht zu dick werden oder zu stark abmagern. Das bedeutet, wir werden Auswüchse in beiden Richtungen mit Abzügen in der Concours Bewertung behandeln. Hier zwei Beispiele:

- Wenn z.B. unter einer Karosse, wo normal gerade ein 68mm Chassis Platz findet, durch auseinander drücken der Karo 72mm Chassis Platz finden.
- Ebenso, wenn Leichtbau auf Kosten des Aussehens betrieben wird, also z.B. kein vernünftiger Überrollkäfig Platz findet oder das halbe Interieur weggelassen wird. Dafür wird dann Herr Dr. Kreim das mit einen Einlauf in Form von Abzug in den Punkten im Gesamteindruck behandeln. In diesem Fall gilt wie immer, lieber im Vorfeld den Arzt oder Apotheker zu befragen, um Enttäuschungen am Renntag zu vermeiden.

Ganz allgemein werden die Daumenschrauben in Richtung Concours ein wenig mehr angezogen - keine Angst, aus einem 20 Punkte Auto wir nicht auf einmal ein 18 Punkte Deckel. Allerdings möchten wir gerne die belohnen, die auch mal wieder den Mut haben und ein wenig mehr Farbe und Klarlack auftragen.

§§ Artikel 9: *Wat soll dä Käu?*

(„Was soll das sinnlose Gerede?“)

Stell immer die Universalfrage.

Alle Diskussionen rund um ein gemeinsames Reglement in der DTSW sind Gott sei Dank vom Tisch. Der Norden, die Mitte und der Westen fahren nach einheitlichem Reglement und dieses lässt sich unter anderem über die „Dach Webseite“ www.dtsw.info aufrufen. Die Ausschreibungen der Regionen unterscheiden sich geringfügig (z.B. zum Thema Motorpool), hier wurde einfach auf regionale Vorlieben Rücksicht genommen. Um die DTSW Familie als Einheit zu präsentieren, wird entsprechend zu den Regionalläufen eine Deutsche Meisterschaft geplant. Details sind noch nicht bekannt, sollten aber in Kürze zur Verfügung stehen.

An dieser Stelle ein großes Dankeschön an Rüdiger Krieger, der das Thema „gemeinsames“ Reglement nach vorne getrieben hat.



§§ Artikel 10: **Drinks de ejne met?**

(„Trinkst du einen mit?“)

Komm dem Gebot der Gastfreundschaft nach.

Hier sollte ein einfaches Ja genügen. Wie wir in den letzten beiden Jahren gelernt haben, sind die DTSWler ein feierwütiges Volk und das bleibt auch hoffentlich 2012 so. Neben dem Sport soll auch nach wie vor gefeiert, gequatscht und gelacht werden. Bei aller Ernsthaftigkeit soll genau dies nicht zu kurz kommen.

Wie bereits erwähnt, möchten wir auch wieder ein „Bergfest“ feiern und werden dazu entsprechend unserer Möglichkeiten einladen. Was die bevorzugte Getränkewahl angeht, hat sich das Orakel noch nicht ganz entschieden. Das Pendel schwingt zwischen Bailys, Ramazotti, Whiskey und Bier hin und her.

§§ Artikel 11: **Wohlstandsgesetz: Mer muss och jünne könne!**

(„Wir müssen auch gönnen können.“)

Sei weder neidisch noch missgünstig!

So isses. Freut Euch über so ein hochkarätiges Fahrerfeld. Schauen wir uns die Saison 2011 an, haben wir 8 verschiedenen Sieger auf unter-

schiedlichsten Fahrzeugen gesehen. Zwar waren Alex und Nick immer eine Bank, wenn es um die vorderen Plätze ging, aber letztendlich auch nicht uneschlagbar. So hoffen wir auch in der aktuellen Saison auf viele spannende Kämpfe, die sich nicht immer nur um die ersten drei Plätze drehen, sondern auch um einen heißen Fight in einem Turn mit einem direkten Mitstreiter.

Das Rennen :

Die 1A-Slotpiste sollte 95% der Slotracer bekannt sein. Somit müssen nicht viele Worte über die tolle Bahn, das genial Ambiente, die super Räumlichkeiten und das kaum zu übertreffende Team rund um Jürgen Landsberg gemacht werden. Wer weitere Informationen zur Bahn benötigt wird hier fündig:

www.1a-slotpiste.de

Wie zu jedem anständigen Vorbericht gehört auch zu diesem natürlich ein Favoritengeplänkel.

Ich mache es mir einfach (genauso einfach, wie vorauszusagen ist das Bayern Deutscher Fußballmeister 2012 wird) und gehe davon aus, dass die üblichen Verdächtigen vorne stehen werden. An vorderster Front sicher Nick als Vorjahresmeister auf Augenhöhe mit Alex

und Gerd S.. Alex wird wohl etwas geschwächt antreten, da er vorher noch arbeiten muss und erst kurz vor Rennstart erscheinen kann. Neben den Dreien gilt es natürlich die Heimascaris mit auf die Liste zu setzen, zu denen auch die starken LRD Teammitglieder gehören. Gespannt darf man auch wieder auf die Fraktion aus Oberberg sein. Besonders Ben zeigte zum Saisonende 2011 eine stark ansteigende Form. Bei der Favoritenbetrachtung sollten wir natürlich auch nicht die Jungs aus dem Süden rund um Fola, Andreas, Rüdiger und Sven vergessen. Wenn die Kollegen aus dem Norden auch noch eine Abordnung schicken, dürfte für Hochspannung gesorgt sein. Kommen doch nur schnelle Jungs aus dem Geburtsland der DTSW. Um der Sache noch den letzten Schuss Spannung zu verleihen, ist wohl auch mit einigen DSC Speerspitzen zu rechnen. Neben Dieter wird wohl auch Frank Hermes zum Regler greifen. Die Gerüchteküche nennt auch noch die Namen von einigen SLP Fahrern, die wohl auch mal..... Verzichten müssen wir wohl zumindest teilweise auf unseren GFK Zauberer Marcus. Marcus wird seine Prioritäten für 2012 ein wenig anders setzen – das soll er Euch aber gerne selber sagen. Das DTSW Team drückt ganz fest die Daumen und wünscht alles Gute.

Was die Technik angeht, ist was bisher gesichtet wurde nichts „Revolutionäres“ am Start. Die meisten Starter setzten auf NDW, AO, Fola, LRD oder Speedslot Chassis. Mal schauen ob die ein oder anderen neuen Schöler Chassis ihre Anhänger finden. An Autos wird einiges neues gebaut und hoffentlich bis zum Start zur Einsatzreife gebracht.

Festzuhalten ist eigentlich nur, dass es kein Voodoo oder keine Rocket Science braucht, um DTSW fahren zu können. Ebenso muss man nicht Rockefeller heißen. Gerade die Klassen 1b und 2a bietet hier viel Spaß für überschaubaren Aufwand.

Wie auch immer – es wird mit Sicherheit ein hoch spannendes Wochenende mit hoffentlich vielen zufriedenen Gesichtern.

Jürgen bietet wie im letzten Jahr wieder am Freitag vor dem Rennen einen Trainingstag an. Hier bitte wieder, wie gehabt, die Trainingsgebühr abends direkt mit Jürgen abrechnen (6 Euro pro Nase).

Wie sieht der Zeitplan jetzt konkret aus:

Trainingszeiten

Freitag 16.03.2012

17:30Uhr – 23:00Uhr

Die Concours Bewertung kann bereits Freitag durchgeführt werden.

Samstag 17.03.2012

Bahnöffnung: 08:30 Uhr

Rennstart: 12:30 Uhr.

Betrachten sollten wir hier auch noch kurz das Thema Bahnspannung. Im letzten Jahr kam der Wunsch einiger Starter auf, gerade auf der SPA Bahn ein wenig mehr Volt fahren zu wollen. Mit den Poolmotoren, die erfahrungsgemäß etwas weniger Punch haben als das was der Slotracer in der Kiste hat, legen wir die Bahnspannung auf 12 V für beide Klassen fest.

Wie immer an dieser Stelle die Bitte sich kurz bei geplanter Teilnahme per Mail anzumelden: (wdtsw@rennserien-west.de).

Dies macht uns die Planung deutlich einfacher.

Das Reglement der WDTSW kann hier eingesehen werden: www.dtsw.info/reglement.htm

Die Ausschreibung hier :

www.rennserien-west.de/rennserien/reglements/wdtsw_2012_ausschreibung.pdf

Bei Fragen zum Rennen, Reglement, Ablauf stehen wir Euch gerne per Mail zur Verfügung.

Wir freuen uns auf ein spannendes Rennen und eine tolle Saison 2012

Mario

Jens

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / DTSW West](#)

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

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