

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 471 -

24. November 2014

Editorial

Moin Folks . . . an Wochenende standen die Finals der Duessel-Village 250 und des Grand Slam für die laufende Saison an. Beide Serien fahren acht Wertungsläufe aus – die DV an acht Terminen, der Grand Slam an vieren. Die Endläufe wurden auf der Minerva im Dorf (auf Holz) in der Duisburger Rennpiste (auf Plastik) ausgetragen . . .

Für's kommende Wochenende sind ein 245-Testtag im Raceway Park Siegburg sowie der Endlauf des NASCAR Grand National bei den Carrera Freunden Schwerte angesagt . . .

Die Ausgabe 471 der „**WILD WEST WEEKLY**“ holt den Bericht vom 6h Rolf Krause Gedächtnisrennen der NASCARo in Moers nach. Dann sind Rück- und Ausblick auf die GT/LM-Serie

ein Thema. Ferner geht's um den IV. Grand Slam des Jahres sowie in der Vorschau um den 245-Testtag und den 5. Lauf zum Cup2Night – Beides in Siegburg . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- 6h Rolf Krause Gedächtnisrennen
am 15. November 2014 in Moers
- GT/LM Serie
die Saison 2014
- Grand Slam
4. Lauf am 22. November 2014 in Duisburg
- **Gruppe 2 4 5**
Testtag am 29. November 2014 in Siegburg
- **CUP2NIGHT**
5. Lauf am 2. Dezember 2014 in Siegburg
- News aus den Serien
Saison 2014

6h Rolf Krause Gedächtnisrennen am 15. November 2014 in Moers

geschrieben von Manfred Stork



100. NASCAR Rennen für Rolf Krause und Ralf Pistor . . .

Am 8. Juni 2014 geschah das Unfassbare. Unser allseits geschätzter Freund und Slot Racing Kollege Rolf-Dieter Krause verstarb an seiner schweren Erkrankung. Unsere Anteilnahme gilt seiner Partnerin Sabrina und seiner hinterbliebenen Familie und seinen Freunden! Rolf, wie wir ihn alle kurz nannten, war ein großer

Freund des Slot Racings. In vielen Klassen und unterschiedlichsten Veranstaltungen war er ein gern gesehener Teilnehmer. Dabei half er Vielen mit Rat und Tat. Sein besonderes Engagement galt dabei den NASCAR Serien, in denen er viele wunderbare Modelle an den Start brachte - wie z.B. das schöne Exemplar des 69^{er} Mercury von David Pearson.



Der besagte 69^{er} Mercury . . .

Aber außer dem Gedenken an Rolf war auch Racing angesagt. Für die Modelle des Rennens waren Winston Cup Autos aus den Jahren 1981 bis 1986 vorgesehen. Diese Baujahre waren überschaubar, denn viele dieser Modelle waren in den letzten Jahren in der Serie an den Start gebracht worden. So konnte auf bekann-

tes Material zurückgegriffen werden, und niemand musste extra für dieses Rennen einen neuen Wagen bauen.



Das Starterfeld für das 6h-Rennen . . .

Trotz der Slotcar Börse am gleichen Tag in Oberhausen waren schnell 8 Teams gefunden für das Memorial Race. In Zukunft soll aber auf die Börse Rücksicht genommen werden, denn dort trifft sich alles im deutschen Slot Racing!



Manfred und Jürgen diskutieren die Achsbreite



Training



Vorbereitung zum Start

Racing

12 x 30 Minuten Racing war angesagt auf GP Speedtyre Reifen, was auf der Carrera Bahn in

Moers schon eine Herausforderung ist. So wurde auch wie sonst das Rennen in 2 Hälften eingeteilt, so dass nach 3 Stunden neue Räder montiert wurden und der Reifenabrieb aus der Karosse entfernt werden konnte. Die Motoren wurden gestellt, aber für die Reifen mussten die Teams selbst sorgen, ein Plättchentest wurde durch-

geführt. Angenehm an dieser Stelle, bei keinem der Reifen blieben die Plättchen kleben, danke dafür!!



In einer Gedenkminute vor dem Start wurde an Rolf gedacht, das war schon sehr emotional! Es war schwer, sich danach auf's Racing zu konzentrieren.

Der Wanderpokal für das 6h-Rennen

Die Teams

Duessel-Village-Team

Frieder war der Team-Chef und hatte sich als Verstärkung Luke Michels vom veranstaltenden Club geholt. Thorsten Szugger hatte dem Team seinen Chattanooga Ford zur Verfügung gestellt, aber auch mit Unterstützung von André Fuchs und Hans Bickenbach kam das Team nicht so richtig in die Gänge und landete nach sechs Stunden effektiver Fahrzeit auf Rang 8 mit 1.932 Runden!



Starterfeld zum 1. Durchgang



Fahrer zum Start des 1. Durchgangs

Team Slot Racing Mülheim

Auch bei diesem Team wurde ein Wagen zur Verfügung gestellt, der gelbe Kodak Olds von Peter Recker. Mit Marcus Freymann, Walter Schwaegerl und Holger Schuth erreichte das Team 18 Runden mehr, am Ende waren es genau 1.950 Runden und der 7. Platz.



Olds von Slot Racing Mülheim

Black Racing Team

Der schöne rote Pontiac des Teams stammte ebenfalls aus dem Fahrzeugpark von Peter Recker, herzlichen Dank dafür an den Peter für sein Engagement!! Die Black Racing Folks fuhren in Stammbesetzung mit Marco Zahn, Katja Overbeck und Uwe Schulz. Der 6. Platz kam dabei heraus mit 1.963 Runden.



Amüsierte Aufsetzer

Team Raceway Neukirchen

Bei diesem Team handelte es sich um ein komplett neu geschaffenes Renn-Ensemble. Karsten Hendrix hatte aus einer in kurzer Zeit entstandenen großen Auswahl an NASCAR Boliden einen Pontiac Grand Prix von Jeff McDuffie ausgesucht, um den Marathon Wettbewerb mit Ulli Engelhardt und Frank Kalde- wey zu bestreiten. Im ersten Durchgang reich- te es sogar zu Platz 4, aber am Ende mussten sie sich mit einer Runde Rückstand dem Heimteam beugen! 1.976 Runden standen dem Team zu Buche!



Starterfeld zum 2. Durchgang

Team KassenKrause

Die Heim-Mannschaft war natürlich angetre- ten, um auf der Heimbahn gut vorne mitzumi- schen! Aber die Rechnung ging nicht auf, war es die fehlende Praxis auf der Carrera-Bahn? Denn man konnte hören, dass sie dort schon lange nicht mehr mit 1:24er Wagen unterwegs waren. Das konnte eigentlich nicht sein, oder war es der Chattanooga-Chevy von Jürgen Te-

paß, der nicht die übliche Performance zeigte? Jedenfalls konnten Jürgen, Markus Hackstein, Holger Michels und Ralf Janßens im zweiten Durchgang gerade noch den 4. Platz sichern mit 1.977 Runden.



Chevy des KassenKrause Teams

Team Living Legends

Team-Chef Ralf Pistor hatte es geschafft, tatsächlich lebende Legenden mit an den Start zu bringen! Der lange vermisste Nezih Durukanli war mit dabei, und wurde von allen aufs herzlichste begrüßt! Außerdem gesellte sich Siggijung zur Truppe, der genau wie Nezih schon eine lange NASCAR Geschichte hinter sich hat. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den Verhältnissen der NASCAR Boliden hatten sie sichtlich Freude, ordentlich mitzumischen! Im ersten Durchgang noch knapp an der 1.000er Marke gescheitert, wurde es aber beim zweiten Heat 1.009 Runden, so dass ein ungefährdeter 3. Platz dabei heraus kam mit 2007 Runden.



"Living Legends": Siggijung, Nezih und Ralf



Der Ford der "Lebenden Legenden"

Team Hot Slot Wheels

Mit gut bewährtem und erfolgreichem Team konnte Peter Recker aufwarten. Denn er hatte im August mit Lisa und Volker schon das 6h Rennen in Kamp-Lintfort gewonnen. Sie waren auch ständig vorn dabei und die Führung wechselte häufig, je nach Spur. Nach den ersten drei Spuren lag das Team um knapp 3 Runden vorn, das waren die Spuren 4, 2 und 1. Danach verloren sie die Spitzenposition nur knapp und waren nach dem ersten Heat nur 1,5 Runden hinten. Ähnlich war es dann im zweiten Durchgang, bei dem am Ende auch 1,5 Runden fehlten! Das war knapp der 2. Platz mit 2.029 Runden!

NASCAR Slot Racing Team

Das NASCAR Team fährt fast immer mit Patrick Meister und Manfred Stork, die schon lange zusammen starteten bei der DPM oder bei der Plafit-Europameisterschaft. Mit dazu nahm der Team-Chef Werner Schilling, dem auch die Moerser Strecke nicht unbekannt ist; er fährt dort viele 1:32er Rennen. Beim Losen der Anfangsspur hatten die Racer die Bahn 6 erwischt und hatten nach den ersten 3 Spuren ca. 2,5 Runden Rückstand hinzunehmen. Aber im weiteren Verlauf und nach mehreren Spurwechseln konnte sich das Team zurückkämpfen und knapp die Führung behaupten. Interessant dabei war, dass in beiden Durchgängen nur jeweils ein knapper Vorsprung herausgefahren wurde von 1,5 Runden! Ein sehr spannender Kampf um die Spitzenposition wurde so entschieden mit 3 Runden Vorsprung vor den Hot Slottern. Herzlichen Glückwunsch an das Team!



Auto des Siegerteams, ein 1985er Buick

Fazit

Nach einem langen Renntag waren alle begeistert über die Resonanz bei diesem Rennen. Schwer war die Konzentration aufrecht zu hal-

ten bei diesem Marathon auf der Carrera-Bahn. Es bleibt zu überlegen, ob nicht bei 8 Teams 12 x 20 Minuten gefahren werden anstelle von 12 x 30 Minuten. Das ist dann eine effektive Fahrzeit von 4 Stunden, was eigentlich dem Ziel der Langstrecke nicht schadet! Bedanken möchte ich mich beim SRC am Niederrhein für die Ausrichtung des Rennens, bei dem wir uns an Rolf erinnern. Aber auch ein herzlicher Dank an alle Teilnehmer, die sich kurz entschlossen zur Teilnahme entschieden haben!



Siegerehrung

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

GT/LM Serie die Saison 2014

geschrieben vom André Kaczmarek

räder immer größerer Beliebtheit unter den Fahrern.

GT / LM 2014 Maßstab 1:24

GT-Fahrzeuge (GT1-2-3 / GTP) und Prototypen (WSC / LMP)

Teamrennen für 2 Fahrer
Motor (Bison-1) und
Reifen (ProComp-3) gestellt

08. März 2014 - Schwerte
12. April 2014 - Moers
17. Mai 2014 - Köln
07. Juni 2014 - Kamp-Lintfort
20. September 2014 - Dortmund
15. November 2014 - Wuppertal

Infos: www.rennserien-west.de Ausrichter: Werner Bolz

...GTLM Poster für 2014

Die GT/LM, eine Serie für die unter uns, die den absoluten Spaß suchen bei 20 Volt mit Bison 1 Motoren und modernen GT1-2-3 und LMP Fahrzeugen, erfreut sich nach der Umstellung auf ProComp-3 Moosgummikomplett-

... Schwerte im März

Gestartet im März im Ruhrtal bei den Carrera Freunden Schwerte und mit 12 Teams á zwei Fahrern gab es auch direkt ein schönes Starterfeld für zwei Gruppen beim 6 x 15 Minuten Rennen.

Vorne waren mit den Heimascaris Ingo V./Uwe B., sowie Sebastian N./Rainer B eigentlich zwei Teams, die schon vor dem Start für den Gewinn gesetzt waren.

Dahinter lagen dann aber vier Teams innerhalb von vier

Runden. Das zeigte, wie eng es in diesem Jahr noch in der GTLM werden sollte. Doch auch im gesamten Starterfeld zeigten Paganis, Pescarolos, Ford, Lolas, Aston und Audi, wie schön und eng auch in dieser Serie gefightet wird.

... im April in Moers

Weiter ging es dann im April nach Moers auf die Carrera Schiene. Aufgrund von nur 10 anwesenden Teams wurden nur die Spuren 1-5 (dafür aber mit 5 x 18 Minuten) in zwei Gruppen gefahren und so ersparte man sich die etwas engere und knifflige Spur 6.

Hier zeigten dann die Pescarolos von Konstantin M./Kai-Ole S., sowie Jörg M./André K. zum ersten Mal ihre Leistungsfähigkeit und verwiesen die Lolas und Paganis auf die weiteren Plätze.

...ab in den Keller

Da der Mai warm werden sollte, ging es dann in die kühlen Kellerräume in Köln auf die kleine Bahn. Erneut waren mit 12 Teams zwei komplette Gruppen anwesend, um die 6 x 15 Minuten in Angriff zu nehmen. Vorne weg war hier der Heimfahrer Konstantin M., der sich für diesen Lauf mit dem „Ätzbischoff von Kölle“ verstärkt hatte und man konnte diverse weitere Paganis Teams mit Sebastian/Rainer, Remo/Udo, Werner/Marius und Peter/Hans auf die Plätze verweisen.

Ob es nun am längeren Radstand der Pescarolos und Lolas gelegen hatte oder ob doch andere Probleme, wie z.B. Regler die Ursache waren, konnte bei den Teams im hinteren Feld dann nie wirklich geklärt werden ☺

...Kamp Lintfort

Noch vor der Sommerpause machte man sich auf zu Magdalene um im Juno den nächsten Lauf in KaLi unter die Räder zu nehmen. Strahlendes Sommerwetter, leckeres Fleisch vom Grill machten bereits den Freitag zu einem netten Event für die 9 Teams, die sich dann am Samstag aufmachten, in den Kampf um die Spitze einzugreifen. Mit Sebastian/Rainer, Werner/Marius und Remo/Udo waren erneut drei Paganis an der Spitze des Feldes. Konstantin/Kai-Ole hingegen kämpften bei diesem Lauf mit den Tücken der Technik und der (zugegeben ausgegebene Motor) lief als hätte er Diesel statt Super bekommen...

...auf nach Dortmund

Im September beglückte man das Team des ScaRaDo in Dortmund. Hier trat man dann mit einer Startgruppe mit acht Teams an. Remo/Udo erwiesen sich hier als unschlagbar und

verwiesen die weiteren Teams André/Jan, sowie Konstantin/Kai-Ole mit über 10 Runden auf die weiteren Plätze.

...zum Finale in den Heaven

Als es dann am 15. November zum Endlauf wie üblich in den Heaven nach Wuppertal ging, hatten noch vier Teams rein rechnerisch die Chance, die diesjährige Gesamtwertung zu gewinnen. Wenn man die Streicher berücksichtigte, dann lagen Remo/Udo gerade mal 4,17 Punkte hinter Konstantin/Kai-Ole und es war klar: Es würde alles verdammt eng und knapp werden!



...Fahrer im Heaven

Gestartet wurde dann entsprechend der Rangliste nach fünf Läufen mit Konstantin/Kai-Ole auf 1, Jörg/Andre auf 2, Werner/Marius auf 3 und Remo/Udo auf 4.

Schon vom Start weg war zu sehen, dass die Teams ohne Bahnerfahrung auf der kurvenreichen Bahn in den Himmel noch nicht einmal vom Mittelfeld träumen konnten und so blieben am Tagesende für Jörg/Andre sowie Karl-Heinz/Gabriel nur die Plätze 8 und 9.



...Müssen die so oft rausfliegen?

Im Mittelfeld jedoch brannte ein schöner Kampf zwischen den Teams von Werner/Marius (Pagani), Marcel/Nick (Pagani), Daniel/Andreas (Peugeot), Martin/Hans (Ford GT), sowie Holger/Hans (Pagani) und man schenkte sich über die gesamten 90 Minuten Fahrzeit

nicht einen Teilmeter. Die Reihenfolge jedoch entnehme man dann der obigen Auflistung ☺



...Spannung beim Rennleiter

An der Spitze ging es wie erwartet genau so eng zu wie im Mittelfeld, jedoch mit über 20 Runden Abstand auf P3. Das ein oder andere Mal hörte man Remo fluchen, dass es wohl nichts wird, dann wieder gab es eine Tirade von Konstantin und Kai-Ole (die nach einem Umbau des Inlays um volle Concours Punkte zu bekommen, eh schon gereizt waren). Hatten K&K vor dem Rennen einen errechneten Vorsprung von 4,17 Punkten auf Remo und Udo, war klar: Wer das Rennen gewinnt, der wird auch diesjähriger Meister.



...aber auch bei den Einsetzern?

Und am Ende holten sich Remo/Udo mit genau 3 Runden Vorsprung den Sieg in Wuppertal und machten so aus 4,17 Punkten Rückstand genau 4,17 Punkte Vorsprung. Je zwei Tagessiege für beide Teams und nur entschieden durch die besseren Platzierungen, besser und spannender kann eine Saison doch gar nicht zu Ende gehen!

Platz 3 in der Gesamtwertung sicherte sich dann ganz souverän Werner und Marius vor Jörg und André.



...Siegerehrung durch Werner?

... wie geht es weiter

Wie geht es nun im nächsten Jahr weiter?

Werner Bolz, seit 2003 ein unermüdlicher Ausrichter der Serie in den letzten 12 Jahren, möchte aus persönlichen Gründen die GT/LM nun in andere Hände geben. An dieser Stelle ein großer Dank von allen Teilnehmern der letzten Jahre für die großartige Arbeit und den Spaß, den Du damit allen bereitet hast!



...Ein großes DANKE SCHÖN an Werner !!

Remo Brandalise und André Kaczmarek werden die Serie nun ab dem Jahr 2015 betreuen und man wird ohne großartige Änderungen des Reglements in die neue Saison starten. Weiterhin wird es ausgegebene ProComp-3 sowie Bison 1 geben, aber auch vermutlich eine neue aktualisierte Body-Liste.

Wir werden weiterhin auf den bekannten Rennstrecken unterwegs sein (erste Gespräche für die Termine werden bereits geführt) und vermutlich wird es noch einen Sonderevent geben. Hierzu dann aber bald mehr.

Bereits jetzt haben viele Teams der diesjährigen Saison kundgetan, dass man auch im nächsten Jahr wieder am Start sein wird. Es gibt aber auch schon Ankündigungen von neuen Teams (erste Bodys wurden schon gesichtet...)...

Die Voranmeldung (um die zwecks Einkauf von Reifen und Motoren gebeten wird!) für die kommende Saison wird gestartet, sobald alle Renntermine stehen!

Und in der Planung sieht es so aus, als würden wir die Veranstaltung für zwei Startgruppen deckeln. Daher ist dann eine zügige Anmeldung ebenfalls empfehlenswert!

Auf dass wir dann in den nächsten Jahren genauso so viel Spaß haben, wie in den letzten Jahren und die Serie in Werners Sinn (der uns selbstverständlich als Fahrer erhalten bleibt) weiter führen!

Es grüßen
Remo & André

... Kontakt

Remo Brandalise
André Kaczmarek
E-Mail: GTLMin124@gmail.com

Alles Weitere gibt's hier:
[Rennserien-West / GT/LM-Serie](#)

Grand Slam

4. Lauf am 22. November 2014 in Duisburg

Zum vierten und letzten Grand Slam der Saison trafen sich am Samstag 13 Teams in der Duisburger Rennpiste. Es galt, die Wertungsläufe 7 und 8 des Jahres zu absolvieren – einen unter üblichen Rahmenbedingungen und den Zweiten im abgedunkelten Raum. Da sich die Starterzahlen im laufenden Jahr normalisiert haben, waren jeweils 6*15 Minuten Fahrzeit pro Wertungslauf angesetzt...



911 „Hybrid“ stürmt in die Bergabpassage der Rennpiste...

Finale bedeutet auch, dass die letzten Entscheidungen in der Meisterschaft fallen müssen. Ganz vorn lagen die „Plastikquäler“ mit vier Laufsiegen. Ihnen folgten „PQ Frührentner“, die bislang zwei Mal erfolgreich waren. Um das Nr.1 Team noch zu entthronen, mussten zwingend zwei Laufsiege her – mathematisch eine leichte Aufgabe, auf der Strecke nahezu unlösbar...

Sicher auf Bronze standen „Scuderia Hotslot“, die eigentlich nur noch einmal halbwegs brauchbar ins Ziel kommen mussten. Für „Gold“ würde Andreas und Christian aber nicht einmal zwei Siege reichen – es sei denn, die beiden Porsche Teams würden gleich zwei Mal technisch massiv patzen...

Adresse

Rennpiste
Jägerstr. 47
47166 Duisburg Hamborn

Url

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 43,65m lang



Das Fahrzeugfeld des 4. Grand Slam beim Einrollen ...



Teil II. der bunten Vielfalt ...

Kompakt ...

- 13 Teams beim vierten und letzten Grand Slam des Jahres ...
- Wetter „wie in Schwerte“ (im August)! ☺
- Grip Level relativ hoch, vor allem aber konstant wie nie zuvor in der Rennpiste!
- „Frührentner“ unter Druck: Nur zwei Siege bringen erneut das Championat – sonst sind die „PQ“ durch ...
- Porsches (leider) erneut nicht zu schlagen! Verfolger zwar mit guten Chancen, aber wieder einmal mit technischem Pech ...
- „Bronze“ je einmal für „Sleepyheads“ und einmal für „Scuderia Hotslot“ ...
- „Highendracing“ von „Plastikquäler“ und „PQ Frührentner“, besonders im abgedunkelten Raum ...
- Amateurwertung an „Jim Summer“ sowie an Chris Letzner ...
- Jahressiegerehrung am 03.01. im ScaRa-Do!

Preliminaries

Die Rennpiste Duisburg hatte 1¼ Jahre Grand Slam Pause, da die Reihenfolge der Bahnen im Terminkalender für 2014 umgestellt wurde. Zuletzt war man im Februar 2013 in DU-Hamborn mit Grand Slam Cars unter-

wegs. Damals war's eine reichlich rutschige Angelegenheit, was speziell den Fahrzeugen mit kürzerem Radstand arge Probleme bereitete und den Tag verleidete ...

Ergo erfuhr das **Bahnputzen** Freitagnachmittags besondere Zuwendung. Hatten beim Auftakt ab 16:00h nur vier Folks die Lappen in der Hand, füllte sich der Raum sukzessive mit Hilfswilligen, sodass der 44m-Kurs letztlich locker von zwei Dutzend Händen intensiv und gründlich von Staub und Reifenabrieb befreit werden konnte. Dabei ging's nebenbei auch ganz kommunikativ und humorvoll zur Sache. Herzlichst Bedankt also all den engagierten Helfern!!



Bahnputzen als kommunikatives Happening! ☺

Die gute Nachricht: Das Resultat konnte sich sehen bzw. besser fahren lassen! Der **Grip** war einigermaßen schnell da und lag bereits vor 21 Uhr auf dem Level von 2012, was gegenüber dem Vorjahr ein echter Fortschritt war!!

Besser noch: Dieses Grip Level hielt sich auch am Samstag – und zwar ohne jeden Durchhänger (oder Peak) vom vormittäglichen Training, über die Quali Rennen in der Mittagszeit bis zum Zieleinlauf gegen 21 Uhr!

Eine derartige Grip Konstanz gab's wohl noch nie in der Rennpiste. Bedankt also den Bahnputzern sowie dem Chefhandwerker und Chefkoch für den behutsamen Ressourceneinsatz!! ☺☺



„Ruhrpötter“ ist back . . .

Die Rubrik „Neues“ ist rasch abgehakt: Das Team „Ruhrpötter“ schlug erstmalig in 2014 auf. Der Rennstart darf als Reminiszenz für den verstorbenen Jörg Ebbes gewertet werden, der „Ruhrpötter“ zwei Jahre lang im Grand Slam vertrat! Die Besetzung der „Ruhrpötter“ in Duisburg: Peter Buchholz und Thomas Reich . . .

Vier weitere Teams kegelten mit ihrer Besetzung: „Jim Summer“, „Long Tall“, „MMR“ und „Slotdriver“. „Jim Summer“ ersetzte never-coming-Thorsten durch Richard von „MMR“, da ebendort erstmalig der dritte Kirchmann (Tim, 9 Jahre alt) zum Einsatz kommen sollte. Bei „Long Tall“ ersetzte Konstantin den erkrankten Dirk (Gute Besserung!) und bei „Slotdriver“ Tobi den arbeiten-müssenden Lucky . . .

Neue Fahrzeuge gab's ausnahmsweise 'mal kaum zu bewundern. „ZuSpät“ hatten aber immerhin die neu homologierte SRT Viper aufgebaut . . .

Neu in der Rennpiste war hingegen wir immer Einiges: Ein leistungsfähiger Staubsauger (!!), ein Hund sowie ein Partyraum, der sowohl für die After-Train-Party als auch für die Materialausgabe genutzt wurde . . .



Die neue SRT Viper von „ZuSpät“ . . .

Zum Training am **Freitagabend** waren in Summe 24 der 26 Piloten anwesend. Das ist eine sehr gute FTQ!☺

Bemerkenswert: Die „PQ“ waren noch vor Mitternacht auf dem Weg nach Hause (oder so!). Man hatte alles ausgetestet und war's zufrieden. Das gab's auch noch nicht so oft!☺

Die Kollegen „Frührentner“ sahen hingegen den

ganzen Abend eher unzufrieden aus. Im Einzelschrittmodus tüftelte man am „Hybrid“, obwohl dieser Body im Rennen definitiv nicht würde laufen . . .

Der Rest von's Ganze war wie immer ähnlich flott unterwegs. Zeiten unter 10s gehörten einfach zum guten Ton. Die Fehlerrate schied hier die Bahnkenner von den weniger Erfahrenen. Hier würde sich erst im Rennen erweisen, wie zuverlässig man das Car im Slot halten können würde!?



JanS eher unzufrieden?

Favoriten mussten zwangsläufig die 911^{er} Crews von „PQ“ und „Frührentner“ sein. Schließlich ging's bei ihnen um Alles! Als wesentliche Verfolger wurden im Vorbericht „Hotslot“ und „ZuSpät“ genannt. Weiterhin mit etwas niedrigerem Rating dann „Sleepyheads“ und „Jim Summer“ – sowie auch „Long Tall“ und „Ruhrpötter“, die durch die Umbesetzungen bzw. späte Nennung noch mit auf den Deckel kamen . . .



Dunkle Gestalten: 911 GT3 R des Teams „Plastikquäler“ im Training . . .

am Samstagnachmittag
nicht verstummen!?!☺☺



Irgendwann nach 1:00h
standen nur noch „MMR“
an der Bahn . . .



Ebenso Favorit: Der 911 GT3 R von „PQ Frührentner“ auf der Suche nach der Ideallinie . . .

Der bisherige Grand Slam Rekord in der Rennpiste steht auf einer **Schlagzahl** von 555,25 Runden. Erzielt wurde diese vom Team „Ruhrpötter“ (Jörg Ebbers und Thomas Reich) am 3. November 2012. Dieser Wert musste als Richtschnur für den Sieg gelten, da in 2013 ein signifikant geringeres Grip Niveau herrschte und somit dem Siegerteam („ZuSpät“) satte 20 Runden auf die Bestmarke fehlten . . .

Die „**After Train Party**“ wurde im neu eingerichteten Raum würdig begangen. Beamer und HiFi sorgten für den angemessenen Rahmen. Nachdem geisterbahn-lichen Aussehen der Party Crew am nächsten Morgen war's wohl eine rauschende Ballnacht!?!☺ Wobei die gegenseitigen Vorwürfe, wer nun zuerst gekniffen habe und zu Bett gesunken sei, selbst

Das Training **Samstagfrüh** war dann kurz und schmerzlos. Die Zeiten vom Abend wurden rasch bestätigt, selbst die Außen Spuren waren gut durch die Nacht gekommen . . .

Ab Halb-Elf brach dann die **Materialausgabe** aus. Der „Bison homologated“ und die „ProComp-3“ Räder waren zu montieren. Anschließend ging's für 4 Minuten zum Einrollen.

Reklamationen blieben aus!☺

Die gab's dann aber bei der technischen Abnahme – und zwar von den technischen Kommissaren. Aber irgendwie bekam letztlich jede Crew ihr Car in den Parc Fermé, sodass der theoretische Part mit leichtem Verzug abgeschlossen werden konnte . . .



Materialausgabe – hier bastelt Jörg für „Powerslider“ . . .



Aufstellung zum Quali Race . . .

Das **Quali Rennen** über 6*1 Minuten sorgte für weiteren Verzug, da die Startaufstellung nicht so recht passte und somit zwei Spuren wiederholt werden mussten. Und damit die Räder der Teamcars nicht unterschiedliche Laufzeiten aufwiesen, durfte anschließend auch die zweite Quali Gruppe zusätzliche 2*1 Minuten drehen, bevor das Quali Rennen für diese freigegeben wurde . . .

Dicke Überraschungen gab's nicht. Favoriten und Verfolger platzierten sich sowohl im ersten als auch im zweiten Wertungslauf in der schnellen Gruppe. Da diese jedoch nur sechs Startplätze umfasste, gab's zwangsläufig weitere Verfolger in der frühen Gruppe . . .

1. Wertungslauf

Mit gut einer Viertelstunde Verzug ging's für die zwei Gruppen in folgender Startaufstellung zum ersten Wertungslauf:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Jim Summer R.	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 ..	17,55
2.	ZuSpätBremser	K2 SRT Viper GT3-R	17,54
3.	PQ Frührentner	K1 Porsche 911 GT3 R.....	17,53
4.	Ruhrpötter	K3 Lamb. Gallardo GT3	17,43
5.	Plastikquäler	K1 Porsche 911 GT3 R.....	17,33
6.	Sleepyheads	K4 Audi R8 LMS GT3	17,31
7.	Long Tall Men	K2 Lamb. Gallardo GT3	17,10
8.	B&R Gentlemen ...	K3 Ferrari 430 GT2	17,08
9.	Scuderia Hotslot ...	K3 Audi R8 LMS GT3	17,07
10.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN.....	16,98
11.	Curve Scratchers ..	K6 Mercedes SLS GT3	16,75
12.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3 ...	16,74
13.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 ..	16,65

Die **erste Startgruppe** wurde etwas überraschend zur sicheren Beute von „Slotdriver“. Die Folks aus Emsdetten hatten nur wenig Bahnkenntnis, kamen aber schon recht gut klar und distanzierten mit dem Lexus LFA die favorisierten Kollegen von „Hotslot“ um knapp zwei Runden (537,17 vs. 535,35 Runden). Damit hatte die schnellere Startgruppe auch gleich eine saubere Vorgabe!



Die erste Startgruppe Cars (oben) und Fahrer (unten) – Spur 1 ist jeweils links im Bild . . .



Btw.: Vom Ergebnis her vermochte sich kein Team aus dieser Gruppe nach oben zu schieben. Wir reden also hier über die Positionen 7 bis 13 im ersten Wertungslauf . . .

Aber zurück zu „Hotslot“: Man beklagte erheblichen Grip Mangel und kam mit dem R8 LMS einfach nicht sauber aus den Ecken heraus. Egal, die mitgenommenen Punkte waren wichtig und sollten die P3 bereits gesichert haben!?

Mit „Long Tall“ strauchelte auf P3 schon der zweite Verfolger. Konstantin haderte aufgrund

geringer Bahnkenntnis mit dem Kurs und Kai-Ole mit dem anscheinend ungeliebten Gallardo. Man kassierte genau eine Runde pro Spur von „Slotdriver“ – das war hart . . .



Startrunde – „Scuderia Hotslot“ ist bereits durch, „B&R“ auf Spur 2, „Slotdriver“ auf Spur 4 sowie „Curve Scratchers“ auf Spur 5 hetzen hinterher . . .

Nur eine Runde dahinter ging die „MMR“ Corvette C6 ZR1 GT3 durch's Ziel. Dabei machte der Junior Kirchmann eine gute Figur. Er hatte das Timing im Regler und blieb auch im Zweikampf überwiegend gelassen – eine gute Ausgangsposition mit nur 9 Jahren! Zwar war er nach seiner ersten Spur am Boden zerstört, weil ihm etliche Abflüge passierten. Aber Vater, Onkel und Serienchef vermochten ihn wieder aufzurichten – und die nächsten zwei Spuren gelangen dann deutlich besser!

„Powerslider“ fehlten dann drei Runden auf die Kirchmänner. Weder Jörg noch Karl-Heinz mochten anschließend schlüsseln, ob's am McLaren oder an den Fahrern gelegen hatte!? Wobei der MP4 bisweilen durchaus Rekordrunden fuhr . . .

P12 blieb für „B&R“, die zumindest eine brauchbare Ausrede hatten: Die Schleifer des Ferrari 430 GT2 drückten sich immer wieder platt und sorgten für mangelnden Vortrieb. Das kostete Zeit und Abflüge – denn wo kein Vortrieb, da auch keine Bremse!!☹

Wieder deutlich ratloser waren „Curve Scratchers“, die zuletzt in Schwerte richtig einen

‘raus gehauen hatten. Irgendwie lagen der Mercedes SLS GT3 und seine Piloten (vor allen Holger) reichlich über Kreuz. Dennoch

galt auch hier: Das sollten doch mutmaßlich die wichtigen Punkte für den Sieg in der Amateurwertung gewesen sein . . . !? !?

Die **zweite Startgruppe** sah das erwartet harte Duell der 911^{er}-Piloten von „Frührentner“ und „PQ“. Nicht unerwartet gingen jedoch auch „Sleepyheads“ und „ZuSpät“ das vorgelegte Tempo mit . . .

Derweil performten „Jim Summer“ und „Ruhrpötter“ gut, aber halt ein Quäntchen weniger schnell. So fuhr man ein Privatduell um die P5, bei welchem letztlich die Corvette von „Jim Summer“ 540,65 Runden packte und den „Ruhrpötter“ Gallardo damit um eine knappe Runde hinter sich ließ . . .



Die zweite Startgruppe . . .



Der Vierkampf um den Sieg wurde letztlich vom Technikteufel bestimmt. Kein einziges Team kam problemlos über die Runden! „PQ“ hatten Schleifer und immer ‘mal wieder zu wenig Strom bzw. Bremse. Somit war man

vom schieren Speed her nur die Nummer 4 in diesem Quartett. Nach fünf Spuren lag man folglich nur auf P4 . . .

Gleich zu Beginn musste die „ZuSpät“ SRT Viper die Box anlaufen, da das Licht vorne nicht funktionierte. Die Reparatur wurde in der ersten Umsetzpause vorbereitet und von Sebastian mit nur 5 Runden Zeitverlust blitzschnell durchgeführt. Die Folks aus Siegburg bekamen danach saubere 543,08 Runden zusammen! Prima übrigens, dass man nur auf der Strecke Konkurrent ist!☺☺

Der „Sleepyheads“ Audi R8 LMS war dito wie ein Wahnsinniger unterwegs. Speziell Dirk leistete auf den Spuren 5 und 6 Sehenswertes. Aber auch Johannes war extrem flott auf Achse. Gebremst wurde man erst durch einen verloren gegangenen Schleifer. Die Instandsetzung kostete 2 bis 4 Runden (hier waren sich die Quellen nicht einig) und man kam dennoch auf tolle 543,30 Runden – also eine knappe ¼ Runde weiter als „ZuSpät“ . . .

Der „Frührentner“ 911^{er} sah lange Zeit wie der sichere Sieger aus, wurde dann aber mit Vehemenz abgeschossen. Die Karosserie war anschließend ausgeklebt – bei fünf Runden Vorsprung entstand kurzzeitig Hektik. JanS richtete den Body vorsichtig und gab die Devise aus „vorsichtig zu Ende fahren!“. Marco setzte das um – zwar vorsichtig, aber dennoch ordentlich flott. Am Ende waren's wieder 5 Runden Vorsprung (549,33 Runden)!!

Bleiben die „PQ“: „Frührentner“ waren trotz ihres Pechs nicht zu halten. Ergo ging's auf der letzten Spur in den Infight mit Allet und Jedem!☺ Sebastian wuchtete den 911^{er} mit einem konzentrierten Kraftakt noch von P4 auf P2 nach vorn. Der Matchball war zwar vergeben, aber es hieß weiterhin „Advantage PQ“!! Und in der Servicepause würde man den „Manthey“ schon wieder auf Vordermann bringen . . .



Die Folks der „After Train Party“ schwächelten Samstags übrigens gewaltig – das Motto lautete eindeutig „Abrüstung“!!☺

Service

Die Servicepause von 15 Minuten Dauer war dreigeteilt. Die Teams der ersten Gruppe absolvierten diese begleitend zum Rennen der Zweiten. Zwei Teams der schnellen Gruppe mussten direkt nach ihrem Rennen 'ran, was eine viertelstündige Zwangspause für alle ergab. Und die restlichen vier Teams nutzen den zweiten Wertungslauf aus, um ihrem Service zu machen . . .

Der Hauptaugenmerk aller lag sicherlich auf den Schleifern, die bei etlichen Crews im ersten Umlauf für Trouble gesorgt hatten. Das ein oder andere Team experimentierte noch ein wenig mit dem Setup, was nicht immer zum Vorteil gereichen sollte . . .

2. Wertungslauf

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Long Tall Men	K2 Lamb. Gallardo GT3	18,62
2.	Plastikquäler.....	K1 Porsche 911 GT3 R.....	17,78
3.	ZuSpätBremsen.....	K2 SRT Viper GT3-R.....	17,66
4.	Sleepyheads.....	K4 Audi R8 LMS GT3	17,66
5.	PQ Frührentner.....	K1 Porsche 911 GT3 R.....	17,56
6.	Slotdriver.....	K3 Lexus LFA VLN	17,54
7.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 .	17,26
8.	Jim Summer R.....	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2 .	17,24
9.	Scuderia Hotslot....	K3 Audi R8 LMS GT3	17,20
10.	B&R Gentlemen....	K3 Ferrari 430 GT2	16,99
11.	Ruhrpötter	K3 Lamb. Gallardo GT3	16,74
12.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3....	11,10

„Jim Summer“ und „Ruhrpötter“ stiegen in die erste Startgruppe ab – als Ersatz dafür starteten „Long Tall“ und „Slotdriver“ in der schnellen Gruppe . . .

Bei „Curve Scratcher“ musste Kimi zu einer Familienfeier antreten. Holger verzichtete auf

einen nicht gewerteten Start, sodass nur noch zwölf Teams in die Nacht von Duisburg starteten . . .

„Powerslider“ nutzen übrigens Teil 2 der Quali, um die Schleifer des McLaren in Ordnung zu bringen, was ihre P12 erklärt . . .

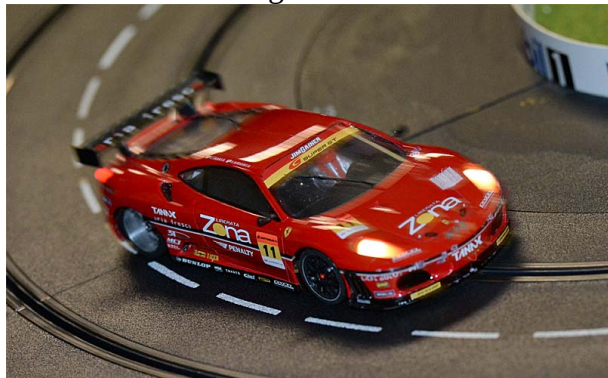


Stilvolles Racing – „Kimi“ bereits am Morgen schon feierfertig! 😊

Die **erste Startgruppe** war bis zur Halbzeit arg hektisch. Man geriet häufig aus dem Slot bzw. aneinander. In Folge dessen gab's technische Probleme, die das Leben der Fahrer nicht wirklich einfacher machten . . .

Hinzu kommt, dass der Kurs in der Rennpiste bei Nacht wohl die schwierigste Strecke des Grand Slam ist. Die Lichter der Fahrzeuge irritieren die Fahrer aus allen Richtungen . . .

Dennoch gab's nach viel Unruhe ein Ergebnis: „Hotslot“ brachte den R8 LMS in der Servicepause ans Laufen und hatte endlich den notwendigen Grip. 544,20 Runden waren ein Wort für die nachfolgenden sechs Folks!!



Ein „Hotslot“ F430 GT2 beschleunigt im Training aus Kurve 1 heraus . . .

„Jim Summer“ waren mit der Corvette zweite Kraft, aber halt ca. 10 Runden zurück.

„B&R“ bekamen ihr Schleiferproblem eben-

falls gut in den Griff und sicherten P3 der Gruppe mit jeweils gut 2 Runden Abstand nach vorn und hinten.

Bei „MMR“ lief's halbwegs rund mit der Corvette, nur Tim wollte zwischendrin 'mal abgelöst werden – was natürlich nicht ging! 😊



In dieser Ansicht sahen zwei Teams die Corvette von „MMR“ . . .

„Powerslider“ bekamen den schicken Löb McLaren auch im Service nicht ans Laufen, was P11 ergab . . .

Denn „Ruhrpötter“ hatten nach Einschlag Trouble mit dem Leitkielhalter und verloren viel Zeit bis im Dunkel der Fehler identifiziert und halbwegs abgestellt war . . .

Immerhin fehlt hier die Aussage, dass sich kein Team in die Top 6 vorzuschieben vermochte! 😊 Dementsprechend wird der Blick auf die schnelle, **zweite Startgruppe** interessant!

Gleich vorab. Die beiden 911^{er} Crews kamen zu keinem Zeitpunkt in Gefahr. Sie fuhren das Finale in einer eigenen Welt!

Dahinter tobte der Vierkampf von „ZuSpät“, „Slotdriver“, „Sleepyheads“ und „Long Tall“ gegen den von „Hotslot“ vorgelegten Bestwert sowie untereinander . . .

Schon nach $\frac{2}{3}$ der Distanz meinte der „Hotslot“ Chefkalkulator Andreas „das reicht nie und nimmer!“ – und er meinte die o.a. vier Teams. „Hotslot“ würde also P3 belegen!

Das tat der Intensität des Vierkampfs aber keinen Abbruch. Letztlich ging man mit jeweils 1,5 Runden Abstand wie folgt durch's Ziel:

- „ZuSpät“ - SRT Viper
- „Slotdriver“ - Lexus LFA
- „Sleepyheads“ - Audi R8 LMS
- „Long Tall“ - Lamborghini Gallardo

Anzumerken ist: Einzig „Sleepyheads“ hätte die Porsche Teams wohl in Bedrängnis brin-

gen können. Jedoch derangierte man sich nach einem unverschuldeten Abschied die Schleifer und die mehrfach fälligen Richtarbeiten kosteten wertvolle Runden! ☹☹



„Sleepyheads“ in beiden Wertungsläufen vom Pech verfolgt!! ☹
(im Bild fliegt ein Trainings-R8 um's Eck!)

„Slotdriver“ verbesserten sich im abgedunkelten Raum, was für mehr Bahnsicherheit spricht. Und auch „Long Tall“ legten deutlich zu, da vor allem Kai-Ole mehr Vertrauen in den Gallardo entwickelte . . .



„Long Tall“ bzw. besser „Young Tall“ mit gehobener Laune nach dem 2. Umlauf!?



Und der Gallardo GT3 zum Team . . .

Und was ging vorne ab? Slotracing vom Feinsten – leider nur von wenigen wahrgenommen! Die beiden Porsche 911 GT3 R von

„Frührentner“ und „PQ“ zeigten Slotracing Ballett und fuhren ihre Turns mit wahnsinniger Konstanz in extremem Speed und nahezu fehlerfrei. So etwas sieht man selten!!

Man begann auf Spur 2 und 5, ging anschließend auf 1 und 6, um sich zur Halbzeit in der Mitte auf 3 und 4 zu treffen. Anschließend durchlief man diese Sequenz noch einmal. Hierbei holte JanS in beinhardt Duell bis zur Halbzeit einen Vorsprung von ca. 1,5 Runden heraus, indem er den „PQ“ Piloten pro Runde um Hundertstel

wegfuhr . . .

Die zweite Hälfte bestritt Marco für „Frührentner“ und baute den Vorsprung auf exakt 2,5 Runden aus. Spiel, Satz und Sieg also für „Frührentner“ – und (fast) neidlose Anerkennung vom „PQ“ Chef: *„Die Säcke waren heute einfach stärker! ☺“* . . .

Ziellinie

Der Verzug vom verspäteten Start konnte nicht aufgeholt werden. Dazu gab's zwischen- drin zu viel Unruhe. Dafür ging die Nachkontrolle rasch über die Bühne – glücklicherweise wie fast immer ohne Befund . . .

Vor der Siegerehrung stand das Gedenken an Jörg Ebbers, der zwei Jahre lang im Team „Ruhrpötter“ den Grand Slam bestritten hatte und eine der Säulen der Duisburger Rennpiste gewesen ist!

Pascal hatte am Grand Slam Wochenende eine Kondolenzkarte ausgelegt und eine Sammelbüchse aufgestellt. Ferner soll's kurz vor Weihnachten noch eine Gedenkfeier geben . . .



Nachdenkliche Stimmung vor der Siegerehrung – Gedenken an Jörg . . .

Die **Siegerehrung** lieferte eine kurze Chronik der von den Teams erlebten Höhen und Tiefen. Ferner gab's die gewohnten Urkunden – nur die flotten Sprüche wollten verständlicherweise nicht so prasseln . . .

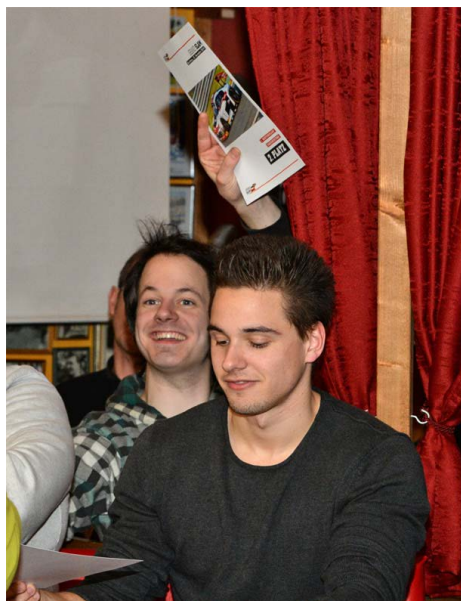
Ferner gab's einen kurzen Ausblick auf die Grand Slam Saison 2015. Die Serienführung rechnet mit einer weiteren Abnahme an Teams, denn Grand Slam machte 2014 seinem Namen alle Ehre!☺



P3 im 7. Wertungslauf für „Sleepyheads“ und Urkunde für Hannes – Dirk war hier schon wieder feiern!☺



P3 im 8. Wertungslauf für „Scuderia Hotslot“ – Chris schaut hier eher nach P13 aus!☺



Zwei Mal P2 für „Plastikquäler“ – die gute Laune kehrte aber rasch zurück!☺



Dritter Titel in Folge für „PQ Frührentner“ – Marco scheint's noch nicht zu glauben!☺

Der Sachpreis für's beste **Tippspiel** ging mit nur 1,8% Abweichung an „MMR“, die „B&R“ nur um 0,08% abhängen . . .



Sieg im Tippspiel für „MMR“ – das Team mit dem größten Längenunterschied bei den Fahrern!☺

Der Dank richtet sich zum einen an Pascal und Silke, die wie immer das Catering bestens im Griff hatten. Und mittlerweile muss man auch schon die „Next Generation“ Gina und Torben miteinbeziehen!☺ Ob der Rennpisten Hund jemals ein Hilfe sein wird, ist noch nicht 'raus – er wird zurzeit noch angeleert!☺☺ Was Pascal zwischendrin mit Stichsäge und Akkuschauber so leistet, kann nicht genug gewürdigt werden. Der Dank dafür, dass Beide am Wochenende Pause hatten, ist ihm aber allemal gewiss!!

Ferner geht ein dickes Dankeschön an die Folks, die beim Bahnputzen, beider techni-

schen Abnahme und bei der Zeitnahme mithelfen. Und natürlich an Kai-Ole, der die Nikon immer besser in den Griff bekommt!☺



Racedirector André plus Helfer Mario . . .

Preview

Die Jahressiegerehrung findet wie bisher immer separat statt. Am **3. Januar 2015** trifft man sich dazu im ScaRaDo . . . Kaffee und Kuchen (oder Tee oder Bier) gehen dann wieder auf Kosten der Serie!☺

Die bevorzugte Einschreibung für den **Grand Slam 2015** läuft bereits (seit dem 15.11.). Neue oder neu gebildete Teams können sich ab dem 1. Dezember 2014 einschreiben . . .

Der erste Grand Slam 2015 findet dann am **7. Februar 2015** im ScaRaDo statt . . .



Schlussbild: „Curve Scratchers“ geben Gas!

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Grand Slam](#)

Gruppe 245

Testtag am 29. November 2014 in Siegburg

Das 245-Finale am 13. Dezember 2014 wird auf der neuen Strecke im Raceway Park Siegburg ausgetragen. Um den 245^{er} ein wenig zusätzliche Bahnerfahrung zu ermöglichen, bieten die Folks aus dem Raceway Park am kommenden Samstag einen Testtag an . . .

Die Anmeldung dazu ist obligatorisch, da zumindest zehn Teilnehmer zusammen kommen müssen, damit eine Bahnöffnung lohnt!

Nachfolgend die Detail Informationen zur Veranstaltung kommenden Samstag:

Adresse

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

Url

www.raceway-park.de



Strecken

6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang
6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

Zeitplan

Samstag,
29. November 2014
11:00h Bahnöffnung,
freies Training
20:00h Ende

Die 6-spurige Carrerabahn in Siegburg . . .



[Anmeldung zum 245-Testtag am 29. November 2014 in Siegburg . . .](#)

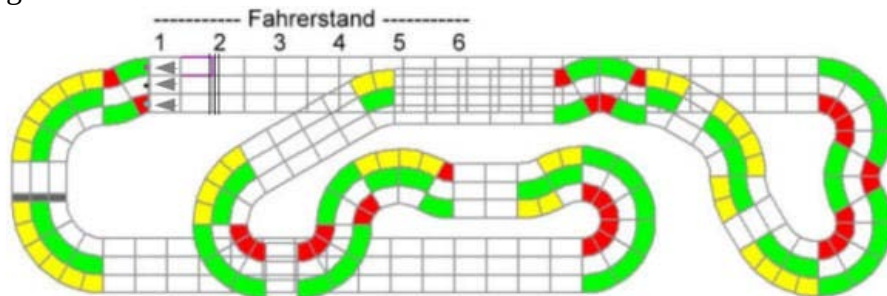
Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Gruppe 245](#)

CUP2NIGHT

5. Lauf am 2. Dezember 2014 in Siegburg

Irgendwie scheint's nur noch nach Siegburg zu gehen am Jahresende!?!☺



„Fusselring“ nennen die Siegburger ihre 35m Carrera!?!☺
(Streckenskizze als Ergänzung zum o.a. Foto)

Denn auch der **CUP2NIGHT** fährt sein Saisonfinale im Raceway Park! Das Anmeldeverfahren läuft zur Zeit – und zumindest vier Einsteigerteams aus dem SLP-Cup sind schon 'mal sicher dabei! Ab morgen Früh gibt's dann auch für alle anderen Folks die Möglichkeit, ihre

Teilnahmeabsicht kund zu tun . . . Dabei werden allerdings die Dauerstarter aus der Serie eventuellen Gastteams bevorzugt.



Serien- und Saisonauftakt 2014 im Januar bei „Slot im Pott“ ...

Ansonsten gilt wie immer: „Wer zuerst kommt, malt zuerst“ ...

Die Anmeldephase endet kommenden Sonntag (30. November 2014).



[Anmeldung zum 5. Lauf CUP2NIGHT am 2. Dezember 2014 in Siegburg](#)

Nachfolgend die Detail Informationen zur Veranstaltung Dienstag, 2. Dezember 2014:

Strecke ...

Raceway Park e.V.
Jägerstr. 45-47
53721 Siegburg Stallberg

Url

www.raceway-park.de

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 54m lang

6-spurig, Carrera, ca. 35m lang

Zeitplan

Dienstag, 2. Dezember 2014

17:30h Bahnöffnung, freies Training

19:30h Materialausgabe, Einrollen, technische Abnahme sowie Auslosung der Startaufstellung

20:00h Rennstart

22:30h Rennende

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Cup2Night](#)

News aus den Serien

Saison 2014

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2015 Ausschr. / Reglement
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④	- / -
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / -
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	- / -
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ③ ④	✓ / ✓
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	- / -
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -
SLP-Cup (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ - ② ③ ④	✓ / ✓
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement
24h Moers	✓ / ✓	✓	○	- / -
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○	- / -
Carrera Panamericana	- / -	-	○	- / -
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	✓ / ✓
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement
C/West	✓ / ✓	✓	läuft ...	- / -
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft ...	- / -
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft ...	- / -