

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 149 -
3. März 2008

Editorial

Moin Folks . . . die vorliegende WWW bietet mehr Rennberichte als die Ausgaben der letzten Wochen zusammen . . .

Themen für die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 149 sind der EPC Start in Kopenhagen, die Vintage Slot Classic in Kamp-Lintfort sowie die Trans-Am in Arnberg . . .

Auch der Blick nach vorn lohnt: Die 245 fährt Lauf Nr. 2 in Siegen, der NASCAR Winston Cup geht - ebenfalls zum 2. Lauf - nach Kamp-Lintfort und die Classic Formula gastieren in Gelsenkirchen . . .

Die „Feder“ quälten der Schleichende (EPC), Thomas Willner (Vintage), Andreas Rehm (Trans-Am) sowie erneut der Schleichende

(245), Nick Speedman (NASCAR) und Taffy Ulrich (CFD) . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- EPC
 1. Lauf am 29. Februar / 1. März 2008 in Kopenhagen
- Vintage Slot Classic
 2. Lauf am 1. März 2008 in Kamp-Lintfort
- Trans-Am
 2. Lauf am 2. März 2008 in Arnberg
- Gruppe 245
 2. Lauf am 8. März 2008 in Siegen
- NASCAR Grand National
 2. Lauf am 8. März 2008 in Kamp-Lintfort
- Classic Formula Day
 1. Lauf am 8. März 2008 in Gelsenkirchen

EPC

1. Lauf am 29. Februar / 1. März 2008 in Kopenhagen

Die Völkerwanderung ist zwar rund fünfzehnhundert Jahre passé . . . aber wie will man es sonst bezeichnen, wenn sich rund dreißig Slotracer aus diesem unserem Lande auf die Socken gen Dänemark machen . . . !?

Auslöser für diese „Völkerwanderung“ war der Auftakt zur European Plafit Championship (EPC), welcher unter der Bezeichnung International Danish Plafit Championship (DKPM) am zurückliegenden Wochenende im „Race Fun“ in Kopenhagen statt fand . . .

Und really international sollte das Rennen auch werden. Neben den 9 deutschen Teams waren auch Mannschaften aus Dänemark (10), Österreich (1) und Spanien (4) zugegen . . .

Kompakt . . .

- EPC im Boom - 24 Teams á 3 Fahrer bestreiten 1. Lauf in Kopenhagen . . .
- Westen gut vertreten . . .
- Sieg für „A.C.R.“ . . .
- „NASCAR“ und „Kraner“ auf P2 und 3 . . .
- beide „PQ“ Teams im Pech . . .
- solide organisierter EPC Auftakt . . .
- „Live timing“ erlebt tolle Premiere . . .

Strecke

Die 8-spurige Holzbahn im „RaceFun“ ist mit 31m Streckenlänge kompakt und übersichtlich. Man würde sich folglich im Rennen wohl häufiger begegnen . . . ☺☺

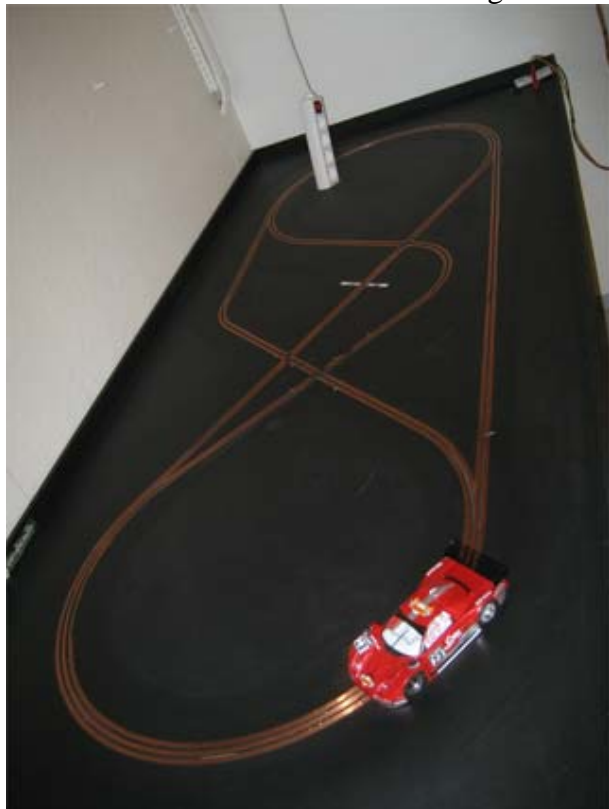


Der 8-spurige 31m Kurs in Kopenhagen . . .

Die Ausstattung des Kurses kann nur als überdurchschnittlich bezeichnet werden: 6 Monitore wiesen die Zeiten für Fahrer und Zuschauer aus. Ausreichend Platz für Schrauber, technischen Service sowie den häufiger eingelegten „Schönheitsschlaf“ auf den bequemen Sitzgarnituren . . .

Mit der Spiegelung des Zeitnahmemonitors auf einen Webserver („live timing“ genannt,

von Carsten Grønnemann entwickelt) beschriften die dänischen Gastgeber ferner technisches Neuland und unterrichteten alle Daheimgebliebenen zeitnah über den Stand der Dinge . . .



Prima Idee für Einzimmerwohnungen: „Türblattracing“ im Maßstab 1:24 . . .

Teams

Die Entry List wies ursprünglich 11 deutsche Teams aus. „OWL-Weser-Slot“ zog zeitig zurück und auch „Vaillante“ vollzog später den Merger mit „NASCAR Slot-Racing“ . . . Somit blieben letztlich 9 Teams aus Deutschland übrig, welche sich überwiegend aus der Mitte und dem Westen rekrutierten:

Team	DPM-Platzierung 2007
A.C.R.	1
Plastikquäler	3
Kraner Racing Team	5
NASCAR Slot-Racing	9
Peco Racing	44
Bad Boys	11
X-Rookies	17
Blitzstart Racing	43
Plastikquäler 2	./.

Ferner fuhr das spanische „Tim Comacra“ mit gleich zwei deutschen Piloten. Hinzu kamen „Grenzlandslot“ aus Österreich, die den weitesten Weg aus südlicher Richtung

auf sich nahmen sowie 4 spanische Teams. Das Starterfeld von insgesamt 24 Mannschaften komplettierten ferner 10 dänische Teams.



Ausreichend Platz zum Schrauben . . .

Kaffesatz . . .

Das schleichende Orakel sah „A.C.R.“ und „Kraner Racing“ im Duell um die Spitze. Hinsichtlich der zwei „Plastikquäler“ Crews (PQ) blieb das dort häufiger gegebene „grande casino“ als Unsicherheitsfaktor . . . ☺☺



Arbeiteten (untypisch) effizient und unspektakulär - die zwei „PQ“ Teams . . .

Die hessischen „Bad Boys“ und die spanischen „CricCrac“ gehörten mit auf die Rechnung - und die Heimteams bildeten die große Unbekannte in der Gleichung . . .

Keld Høfler gab für die WWW in einem Nachtrag zur Ausgabe 148 eine [Übersicht / Einschätzung](#) zu den Heimcrews und erklärte „Racefun“ zum stärksten dänischen Team und Mitfavoriten. Keld räumte weiterhin „Senior Team“ und „Superslot I“ Chancen auf die Top 10, was in diesem Starterfeld sicherlich ebenfalls hoch zu bewerten ist . . .

Aber wozu gibt's ein Training am Freitag !?

Da sollte sich doch der Kaffeesatz durch etwas Substanz anreichern lassen . . .

Training . . .

Vier zeitlich streng reglementierte Sessions á 50 Minuten pro Team sahen die Gastgeber für die DKPM vor - die letzte Session würde dann mit Einsatzmotor und -rädern erfolgen.



Versinnbildlichung der Luft im Raum während der Materialausgabe / -montage . . . ☺☺

Da „A.C.R.“ bedingt durch einen verspäteten Flieger die erste Session verpasste, standen hier die beiden „PQ“ Teams im Vordergrund. Sämtliche Spurbestzeiten verbuchten die Fünf Westler, die durch das Nordlicht Lukas Neumann verstärkt wurden . . .

Dieses Bild sollte sich bis zum Trainingssende jedoch nicht wesentlich ändern. Lediglich Alex Ortmann vermochte den „PQ“ auf den Mittelspuren Paroli zu bieten. Die „PQ Außenstürmer“ Lukas Neumann und Marcel Wondel auf den schnellen Spuren 1 und 2 sowie JanS und Christian Schnitzler auf den langsamen Pendants 6-8 ließen sich die „Bestzeitenbutter“ nicht vom Brot nehmen . . .

Da „PQ2“ deutlich mehr Bestzeiten als die „PQ“ einheimsten, waren die Unkenrufe bezüglich eines schlechteren „B“-Teams schnell entkräftet. Man war bei den „PQ“ hinsichtlich der Fahrer und des Material gleichwertig aufgestellt . . .

„A.C.R.“ machte dennoch einen gut sortierten Eindruck. Revidierte Prognosen sahen für das Rennen einen spannenden Dreikampf mit den zwei „PQ“ Teams voraus.

Derweil kämpften sowohl die mitfavorisierten „Bad Boys“ als auch „Kraner“ mit massiven Setup Problemen, welche sich bis zur Quali nicht wirklich nachhaltig beheben ließen.

„Kraner“ baute noch vor der Abnahme das Fahrzeug deutlich um - und auch die „Bad Boys“ schraubten bis ins Warmup am Samstag Früh . . .



Der „A.C.R.“ Ingenieur kam am WE fast ganz ohne „Horn“ aus . . . !!



Dafür lagen Andere unter dem Tisch - nicht wegen zu vieler Hörner, sondern um die Handregler zu überwachen

Dafür hinterließ „NASCAR Slot-Racing“ in allen Sessions einen sehr guten Eindruck. Manfred Stork auf den schnellen Spuren und Patrick Meister auf den Langsamen waren von Beginn an sehr schnell. Und „Mittelstürmer“ Uwe Bönisch steigerte sich von Session zu Session . . .

Ebenso überraschend stark die „X-Rookies“ mit der von Patrick Brau gebauten Corvette C6R

sowie „Blitzstart“ mit demselben Fahrzeugtyp, welches aus der Werkstatt von Frank Schüler („xXx“) stammte . . .

Überraschend: Die spanischen Teams kamen nicht wirklich in Tritt. Insbesondere Europameister „CricCrac“ hatte massiv Trouble mit dem verfügbaren guten Grip. Den stärksten Eindruck hinterließ das Familienteam „Marina Alta“, von welchen später leider noch zu schreiben sein wird . . .

Und auch die dänische Teams mochten sich nicht in allen Fällen an die Prognosen von Orga-Chef Keld Høfler halten. „Race Fun“ zeigte zwar eine gute Leistung, war aber nicht unumstrittenes lokales Spitzenteam. „Ichiban“, „Superslot“ und „Senior Team“ sägten kräftig am Ast des favorisierten Heimteams. Auch „Van Bering“ schließt zum Ende des Trainings deutlich auf.

Im Vergleich zur Spitze fehlte aber allen dänischen Teams das ein oder andere Zehntel . . .

Technische Abnahme . . .

Die technische Abnahme erfolgte recht gründlich, sodass sich hier der einzige (geringe) zeitliche Verzug des Freitags ergab.



Für Blödsinn blieb ausreichend Zeit - da sage noch jemand, Slotracer könnten keine Papierhüte falten . . . !!

Interessant: Immerhin 5 Corvette C6R waren am Start - und zwar durchaus in Händen konkurrenzfähiger Teams. U.a. wurden die Vetten von „Bad Boys“, „Blitzstart“, „PQ2“ und „X-Rookies“ eingesetzt ! Ansonsten dominiert 18-fach - mit Ausnahme eines Lamborghini Murcielago - der übliche Porsche 911 GT1 . . .

Schade: Auch die EPC blieb nicht von gegeneinander „Kreationen“ verschont, welche mit

wenig (oder auch ganz ohne) Lack, Decals und/oder Klarlack auskamen. Auch wenn das Reglement hierzu derzeit wenig aussagt - ist die Frage berechtigt, ob dass nun wirklich sein muss . . . !?!?!?

Im Abschlusstraining sackten die Zeiten teilweise erheblich durch. Jetzt zeigte sich, wer mit relativ neuen Motoren trainiert hatte - und wer bewährtes Altmaterial eingesetzt ☺

Die Spitze fuhr durchgängig nur ein halbes bis ein Zehntel langsamer. Bei vielen anderen Teams werden 5er Zeiten allerdings zur Mangelware. Grundsätzlich ergaben sich weiter vorn jedoch keine wirklich neuen Eindrücke . .

Quali . . .

Die Quali - ausgefahren auf der schnellen Spur 3 - bestätigte im wesentlichen die Eindrücke des Trainings. An der Spitze rahmten die zwei „PQ“ Teams „A.C.R.“ ein: Jan Uhlig musste für die „PQ2“ früh auf die Strecke und hatte aufgrund der länger ruhenden Bahn noch nicht vollen Grip. Floglich legte Lukas Neumann für die „PQ“ mittels Chaosrunde die Bestzeit von beinahe glatten 5.6s vor, an welche Alex Ortmann für „A.C.R.“ nicht ganz heran kam.

Beeindruckend die sichere vierte Zeit von Manfred Stork für „NASCAR“. „Kraner“ mussten sich um ein Hundertstel „Marina Alta“ beugen und gingen auf Spur 6 an den Start. Mit der berühmten Chaosrunde platzierte Nico Karres die österreichischen Grenzlandslot auf P7. „Blitzstart“ und „Bad Boys“ fuhren zeitgleich, sodass die schnellere zweitbeste Zeit über den Startplatz entscheiden musste. Diese sprach für „Blitzstart“ (Nomen est omen ☺).



Unkonventionell: Dachlatte schützt den Fuhrpark während der Quali . . .

Und sonst !? Schnellstes dänisches Team war „Ichiban“ auf P11. Die spanisch-deutsche Mannschaft von „Tim Comacra“ überraschte auf P12 und das dänische Spitzenteam „Race Fun“ fand sich nur auf P13 wieder.

„Criccrac“ mochten lieber mit weniger Grip in der ersten Gruppe fahren - und die Spitzenteams nicht durch ein kippendes Slotcar behindern. Sie rollten im Schrittempro durch die Quali und belegten folgerichtig am Ende die anvisierte P24 . . .

Wie zuletzt schon zur DPM sorgte auch in Kopenhagen die eine gelungene Traumrunde für eine teilweise überraschende Zusammensetzung der schnellsten Startgruppe. Dies erzeugte beim schleichenden Orakel am Freitag Abend heftiges Stirnrunzeln, war doch das gesamte Training auf der extrem kurzen, aber 8-spurigen Strecke äußerst unruhig verlaufen - und selbst für die eher heterogen besetzte schnellste Startgruppe war kein ruhiger Rennverlauf zu erwarten, zumal zahlreiche Einsetzer mit den entstehenden Situationen sichtlich überfordert waren. Die Faktoren „Glück“ bzw. „Pech“ mussten folglich massiv mit auf die Rechnung . . .

Racing . . .

Die **erste Startgruppe** bestätigte am Samstag diese Erwartungshaltung voll. Zahlreiche, auch schwere Crashes führen immer wieder zu längeren Reperaturpausen. U.a. müssen an zwei Fahrzeugen die Kaosserien neu befestigt (eingeklebt !) werden. Rekord: Im 8. und letzten Durchgang befanden sich kurzfristig nur vier Fahrzeuge auf der Strecke - der Rest befand sich in der Box . . .

Am Ende setzte sich (erwartet) „CricCrac“ deutlich durch (am Ende P9). 932,91 Runden wurden von den Spaniern zurück gelegt - da war noch deutlich Luft. Die Prognosen lagen am Morgen schließlich bei etwa 980 Runden für den Sieg !!

Lange Zeit hielt sich das dänische Team „Van Bering“ sicher auf P2. Ein verlorener Schleifer kostete (viel zu) viel Zeit und gegen Rennende stellten sich weitere Probleme ein. Somit lief „HMC“ (ebenfalls aus Dänemark) auf P2 dieser Gruppe ein (P17). Deutlich zurück belegten die Spanier von „Abina Slot Racing“ Ü3 dieser Gruppe und P18 in der Gesamtwertung.



Häufig besucht - Boxengasse . . .

In der **mittleren Startgruppe** lagen von Beginn an die „X-Rookies“ und die „Bad Boys“ heftigst, aber zu jeder Zeit fair im Clinch. Im Rennverlauf schien das Rennen klar zu Gunsten der „X-Rookies“ auszugehen - bis erst die Wiederbefestigung eines gelösten Heckflügels abschulich viel Zeit kostete und anschließend eine defekte Bremse an Günther Riehls Regler das Team noch deutlicher zurück warf.

Somit hatten die „Bad Boys“ die Gruppe unangefochten im Sack. 945,27 Runden waren eine neue, aber nicht furchteinflößende Bestmarke und am Ende P5. Die „X-Rookies“ kämpften sich zwar wieder auf P3 der Startgruppe vor; in der Gesamtwertung war jedoch nur mehr P11 drin.

Allerdings waren die Jungs aus dem Rhein-Main Gebiet nicht allein im Unglück. Die Behebung eines Getriebeschadens kostet „Race Fun“ mehr als 10 Runden, sodass am Ende nur P14 für die Dänen zu verzeichnen ist.

Schnellstes dänisches Team sind lange Zeit die Jungs von „Superslot 1“ - die Behebung der Schäden eines schwerer Crashes kostet aber den sicheren Platz 2 in dieser Gruppe, sodass man sich im Ziel auf P15 der Gesamtwertung wieder findet.

Somit läuft das „Senior Team“ als beste dänische Crew auf P4 der Gruppe und P13 der Gesamtwertung ein.

Einen wirklich tollen Job machen auch die Drei vom spanisch-deutschen „Tim Comacra“. Ivan Basas, Thomas „Chef“ Hanel und Kurt Petri halten sich allzeit auf Schlagdistanz zu „X-Rookies“ und „Bad Boys“. Erst nach tollem Fight von Ivan können die „Bad Boys“ auf der letzten Spur vorbei ziehen. P2 in der Gruppe P7 (!!!) in der Gesamtwertung für das von Dr. Alfons Slot gebaute Fahrzeug . . .



Die Fahrzeuge der mittleren Startgruppe . . .

Die Geschichte des Fights um den Sieg in der **schnellsten Startgruppe** ist rasch erzählt. Die Startspur sieht zuerst den erwarteten Dreikampf zwischen den „PQ“, „A.C.R.“ und „PQ2“. Die „PQ“ haben einen deutlichen Vorteil, bis der 911 GT1 mit Vollgas in ein unter Brücke liegendes Slotcar einschlägt. Etliche „Track“ Rufe verhallen zuvor ungehört. Anschließend fehlen dem „PQ“ Car ein bis zwei Zehntel und etliche Folgeprobleme stellen sich ein, welche nach Rennende noch zu (berechtigten) 5 Runden Abzug führen. Ohne Abzug wäre dies P5 in der Gruppe und in der Gesamtwertung gewesen - so bleibt P8 für die „PQ“.

Auf der dritten Spur wird aus einem weiterhin möglichen Zweikampf ein Solo für „A.C.R.“ Die spanischen „Marina Alta“ blockieren rundenlang - obwohl auf der langsamsten Spur 8 unterwegs und deutlich langsamer unterwegs - das „PQ2“ Slotcar und „entsorgen“ es schließlich mit einem groben Foul: Früher Bremsen, Anlehnen mit frühem Vollgas und weg damit. Da vermochte sich der vorsichtige JanS nicht zu wehren. Nach dieser Aktion fehlen der „PQ2“ Corvette drei bis vier Zehntel. Das war's. Zwar scheint einer der zahlreichen wei-

teren Crashes im Rennverlauf dem Fahrzeug wieder einen Schubs in die richtige Richtung gegeben zu haben, aber die Sache hatte sich gründlich erledigt . . .

Wenden wir uns aber wieder dem Positiven zu: „NASCAR“ zeigt ein geniales Rennen. Der Speed stimmt. Die Übersicht auch - insbesondere Uwe Bönisch bringt den blau-weißen 911 GT1 mehrfach noch rechtzeitig zum Stehen, bevor es so richtig knallt. Kurz vor Schluss gehen die „NASCAR“ Piloten sogar in Führung - obwohl kühlen Rechnern klar ist, dass dies nur so lange währen kann, wie „A.C.R.“ die langsamen Spuren 7 und 8 aussitzen muss. Dennoch erarbeiten sich Uwe Bönisch, Patrick Meister und Manfred Stork am Ende einen verdienten Platz 2 in der Gruppe und der Gesamtwertung . . . !!



Fahrzeuge der schnellsten Startgruppe (Spur 1 ist links) . . .



Die Fahrer/Innen dazu (Spur 1 ist rechts) . . .

Die letzten Umbauarbeiten scheinen auch bei „Kraner“ Wirkung gezeigt zu haben. Zwar können Stephan Bolz, Andreas Laufenberg und Thomas Nötzel die „NASCAR“ nicht halten, aber nach gutem Rennen sichern sich die Jungs mit großen Vorsprung vor „Marina Al-

ta“ P3 der Gruppe und der Gesamtwertung. „Blitzstart“ eroberte am Ende mit einer „blitzsauberen“ Leistung P10 der Gesamtwertung und „Grenzlandslot“ war mit P12 (ebenfalls) sehr zufrieden.

Kurz zu den Siegern: Mit einer Top-Leistung sichern sich „A.C.R.“ den Sieg - und zwar unbedrängter als die nackten Rundenzahlen dies auszudrücken vermögen. Caroline Schnitzler fährt zwei tolle Startspuren und die Herren Alex Ortmann und Ralph Seif setzen ihr Werk nahtlos fort. Dennoch ist man während des Rennens sichtlich (und überdurchschnittlich) angespannt: Die Furcht vor dem „finalen Crash“ stand „A.C.R.“ - speziell den Herren (die den Sieg nach Hause fahren mussten) - ins Gesicht geschrieben. Selten sah man so viel Anspannung bei so sicheren Siegern, die am Ende dazu noch deutlich das Tempo reduzierten . . .



Sieger und Platzierte auf dem Treppchen . . .

Ende . . .

Fassen wir zusammen: Die dänischen Kollegen haben eine blitzsaubere Veranstaltung organisiert. Keld hatte die Sache als Chef im Ring im Griff, Gorm besetzte non-stop die Zeitnahme, Morten dirigierte die Boxengasse und die Mädels am Catering waren immer gut

drauf. Dazu Christian mit seiner interessanten Softwarelösung . . .



Immer gut drauf - Trinkgeld für die „beautiful girls“ . . .

Nachdenklich stimmt, dass eine 31m lange Rennstrecke mit 8 Spuren recht viel Unruhe erzeugt; zahlreiche unsichere Einsetzer machen die Sache nicht wirklich besser. Auch sollte ggf. einmal der Qualifikationsmodus überprüft werden. Und die allerletzte Anmerkung verkneift sich der Autor einfach . . . ☹☹



Viel Applaus für die Gastgeber . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Plafit Racing](#)

Vintage Slot Classic

2. Lauf am 1. März 2008 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Thomas Willner

Samstagsmorgen 9:00 Uhr

Das Plastikmodellcenter von Peter Meister öffnete seine Pforten.

Der Duft von frischem Kaffee und das sehr angenehme Gefühl willkommen zu sein, empfangen den Besucher. Seit vielen Jahren sind Magdalene und Peter Meister die guten Geister der Slotscene hier im Westen.

In der Nacht zuvor tobte das Sturmtief Emma übers Land. Dennoch fanden 11 Starter den Weg zum Niederrhein. Im verflixten 7. Jahr scheint der Starterschwund nun leider auch die VSC zu erfassen.

Nun ja, auf der anderen Seite bedeutete dies ein entspanntes Training und viel Zeit für Gespräche.



Entspanntes Training . . .

12:00 Uhr

Die technische Abnahme erfolgte ohne Probleme, alle Autos entsprachen dem Reglement.

Pünktlich um 12:30 schickte der Rennleiter Peter Meister die erste Startgruppe auf die Reise.

VSC Formula: 6 x 4 Minuten galt es die hochbeinigen Inliner um den Kurs zu fahren.

Der Youngster Rafael Gdanitz mit seinem blauen Talbot lies von der ersten Runde an nichts anbrennen und fuhr unspektakulär und konstant Runde um Runde.

Ronald Eidecker und sein Lancia Ferrari D50 mühte sich redlich, wurde aber leider 2 mal vom Serienchef abgeschossen.

Jens Themsfeld ließ den Talbot fliegen, leider auch ein paar Mal aus dem Slot.

Andreas Huth kann nicht nur schöne Autos bauen, er ist auch noch schnell damit unterwegs. Sein BRM ist eine Augenweide und schlug sich ganz beachtlich.

Berthold Gdanitz und seine Alfetta gingen es gelassen an. Es scheint, nicht kann diesen Mann erschüttern. Mitgemacht und Spaß gehabt.

Der Serienchef Thomas Willner brachte seinen Lotus 16 an den Start. Die Thai-Massage am Vorabend brachte dem Mann zwar die Ruhe, dem Auto hats die Zicken noch immer nicht ausgetrieben. Über 3 Spuren sehr schnell kam dann doch die Diva im Lotus zum Vorschein.

Letzter Platz, üben, üben...



Die 1. Startgruppe . . .

Die zweite und letzte Startgruppe sah dann auch die Favoriten für den Sieg:

Robert Willner ging mit dem Vorkriegsmercedes an den Start. Im Training beklagte der junge Mann immer wieder, das Auto bekäme keinen Strom. Im Rennen sah das ganz anders aus. Über lange Zeit konnte er mit seinen vier Mitstreitern mithalten, es fehlte nur noch ein wenig an Konstanz.

Günter Benecke, das Siegener Urgestein mischte da schon ein wenig kräftiger mit. Wie gewohnt ließ er den Talbot Runde um Runde fliegen. Platz 4 in der Endabrechnung war der gerechte Lohn.

Der CCO machte aber den Sieger unter sich aus.

Jens Gerlach, Stefan Laub und Andreas Höne fuhren wieder einmal in einer anderen Liga.

Es war spannend, den Dreien „bei der Arbeit“ zuzusehen.

Am Ende trennten Stefan und Jens nur 30 Teilmeter. Stefan Zweiter, Jens Dritter.

Fast 3 Runden mehr als Stefan fuhr Andreas Höne mit dem Ferrari 375 heraus. Er erlaubte sich keine Fehler und der von Thomas Strässer gebaute Wagen ist so schnell und sicher wie ich noch keinen Formelwagen vorher gesehen habe. Vielleicht wird diesem Wagen auch einmal eine Karosserie verliehen, die er verdient.

Herzlichen Glückwunsch zum verdienten Sieg.

Pause

Magdalene zauberte ein leckeres Mittagessen für die müden Recken. Noch ein wenig ausgeruht auf der Sofaecke und weiter gings.

Nach dem Zieleinlauf der Formelklasse wurden die zwei Startgruppen für die GT Klasse neu aufgeteilt.

Thomas Willner, Serienchef und Berichterstatter fand an diesem Tag keine passende Übersetzung für die Corvette. Ich kam mir vor wie ein rollendes Hindernis und wollte nach 2 ½ Turns aufgeben.

Mit einem Leihwagen von Andreas Höhne ging es dann besser und hat auch Spaß gemacht. Aber, Auto im Lauf gewechselt, adW, Streichergebnis. Nun denn.

Andreas Huth hatte merklich Spaß, sein hübsches Porsche 550 Coupe um den Kurs zu jagen. Gerade diese kleinen Autos machen ja den Reiz dieser Rennserie aus. Platz 10.

Robert Willner kam heute mit dem Porsche RS 60 nicht zurecht. 154,99 Runden bedeuteten den 9. Platz und nach erneuter gutgemeinter Kritik das Versprechen auf ein neues Chassis. Das familieninterne Duell hat er dann auch gewonnen.

Berthold Gdanitz im zweiten Familienduell stellte einen Jaguar XKSS auf die Bahn. Mit viel Gelassenheit und noch mehr Können nahm er 159,09 Runden unter die Räder. Platz 5 in der Endabrechnung.

Jens Themsfeld und sein schwarzes Mercedes 300 SLR Coupe kamen auf Platz 7 an. Hier verhinderte ein defekter Daumendrücker ein besseres Ergebnis.

Ronald Eidecker als letzter dieser ersten Startgruppe ließ den wunderbaren Porsche 550 Spyder Panamericana fliegen. Was so gut

aussieht fährt auch gut. 160,52 Runden, Platz 4. Mehr davon, bitte!



Gleich geht's los . . .

Startgruppe 2

Rafael wollte seinen Vater noch einmal besiegen. Klar, der weiße Mercedes war schnell, leider auch oft neben der Strecke. 157,32 Runden, Platz 8, unentschieden.

Günter Benecke. Die 57er Corvette ist schön anzuschauen und schnell. Heute war aber nicht der Tag, viel lief nicht zusammen, 158,68 Runden, Platz 6.

Stefan Laub setzte wieder einmal auf seinen gelben BMW 507. 167,13 Runden waren 7! Runden mehr als der Viertplatzierte zu verzeichnen hatte. Trotzdem reichte es nur zu Platz 3.

Ein roter Lotus 19 bereicherte das optisch schöne Starterfeld noch mehr. Mit Andreas Höne als Fahrer war dies die Kombination, die es zu schlagen galt. Nach 167,54 Runden gab es einen, der das tatsächlich geschafft hat.

Jens Gerlach war an diesem Tag das Maß aller Dinge. Noch einmal knapp 4 Runden mehr als Andreas, insgesamt 171,32 bedeuteten den Sieg. Gratulation dem Sieger.

Nachbetrachtung und Neuigkeiten:

Nach dem Rennen gab es Kaffee und Kuchen oder Waffeln für den der mochte und eine kurze Siegerehrung.

Vielen Dank an Peter Meister für die Rennleitung. Peter spendierte dann noch jeweils eine Q-Models Fahrerfigur für die schnellsten Rennrunden in der Formel- und GT-Klasse. Diese gingen dann, klar, an Andreas Höne und Jens Gerlach.



Urgestein at work . . .

Die VSC ist zu einem Rennen nach Kassel eingeladen. Rainer Wild bietet hierfür als

Termine einmal den 7/8. 6.08 oder den 14/15.06.08 an. In den bisherigen Gesprächen kristallisiert sich immer mehr der 14./15.06.08 heraus.

Zu guter letzt gab es noch die Ankündigung vom Serienchef, dass ab dem nächsten VSC Lauf bei den Formelwagen Chassis und Karosserie nicht mehr getrennt zur Abnahme gegeben werden müssen.

Ein schöner Renntag ging zuende.

Bleibt mir nur noch der Wunsch, dass wieder mehr Teilnehmer zur VSC finden.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Vintage](#)

Trans-Am

2. Lauf am 2. März 2008 in Arnberg

geschrieben von Andreas

Am vergangenen Sonntag war der der Trans Am Troß wieder einmal zu Gast auf der bekannt schnellen Bahn der Rennbahnfreunde Arnberg.



Schnelles Geläuf in Arnberg . . .

Pünktlich um 09:00 Uhr wurde der Bahnstrom eingeschaltet und die zur Verfügung stehende Zeit wurde von fast allen Teilnehmern für ausgiebige Trainingssitzungen genutzt.

Während die meisten Fahrer Zeiten zwischen 8,0 und 8,4 sec. Auf den Zeitnahmemonitor brachten, erschien verspätet der Sauerländer Michael Rettler im Renncenter, nahm seine Einsatzfahrzeuge, nagelte mal eben locker ein

paar 7,8er Zeiten in das Plastik und setzte sich zufrieden grinsend wieder an seinen Schrauberplatz.

Das konnte ja heiter werden!

Rennen Klasse 1:

Die 16 gemeldeten Starter der Klasse 1 einigten sich auf eine 4er und zwei 6er Startgruppen. In der genannten 4er-Gruppe fanden sich dann auch die Fahrer, die am ersten Lauf in Dortmund noch nicht teilgenommen haben. So startete hier dann auch der bereits erwähnte M.Rettler, ebenso wie der Wuppertaler Jörg Fischer, bekanntermaßen immer für eine Überraschung gut. Rainer Nichel aus Wuppertal pilotierte einen von Dirk Schulz zur Verfügung gestellten Toyota. Rolf Riese von gastgebenden Club bekam für seinen Karmann Ghia eine Ausnahmestartgenehmigung und fuhr diesen außerhalb der Wertung.

Von Beginn an zeigte Rettler in diesem insgesamt sehr unaufgeregten Rennen wo der Hammer hängt. Unbeirrt zog er seine Bahnen und parkte seinen knallgelben Käfer schließlich bei 130,82 Runden. Eine Vorgabe, an der sich alle nachfolgenden Fahrer die Zähne ausbeißen sollten.

Die folgende 6er-Gruppe bestand dann ausschließlich aus Fahrern, die bereits in der Meisterschaftstabelle gelistet sind.

Die zu fahrenden sechs 3-Minuten-Turns waren sehr unaufgeregt und wurden von der Gruppe sehr diszipliniert absolviert. Lediglich Olaf Rose und Martin Kranefuß hatten leichte Probleme, die drei Rennkomponenten Fahrer, Fahrzeug und Strecke aufeinander abzustimmen.



„Käferplage“ ... !!

Spannung versprach Gruppe 3. Mit Pfaffenbach, Rehm, Gdanitz, Schulz, Brocke und G.Grabow standen hier sechs potenzielle Meisterschaftsaspiranten an der Startlinie.

Nach Erlöschen der Startampel preschte die Meute dann los, als gelte es, das Rennen in der ersten Runde zu gewinnen! Das dem nicht so ist, mussten die meisten dann im Laufe der folgenden Turns feststellen. Spannende Zweikämpfe und packende Aufholjagden sorgten für ständige Führungswechsel. Der vor dem letzten Turn fahrende Andreas Rehm konnte mangels Grip den furios auffahrenden OWL-Kollegen André Brocke nicht mehr halten und musste diesen schließlich passieren lassen. Die gefahrenen 130,52 und 130,30 Runden langten in der Schlusswertung jedoch lediglich für P2 und P3, war die von M.Rettler gesetzte Marke doch nicht zu knacken.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Rettler, Michael
2. Brocke, Andre
3. Rehm, Andreas
4. Schulz, Dirk + Gdanitz, Raphael (jeweils 129,07 Rd.)
6. Pfaffenbach, Uwe
7. Woitas, Michael

8. Grabow, Günter
9. Riese, Rolf (adW)
10. Grabow, Dennis
11. Fischer, Jörg
12. Nüchel, Rainer
13. Kranefuß, Dennis
14. Laschewski, Jürgen
15. Rose, Olaf
16. Kranefuß, Martin

In gelockerter Stimmung traf man sich anschließend im „Catering-Zelt“ zu ebenso schmackhafter wie heißer Hausmannskost!

Die Starterliste der nun folgenden Klasse 2 führte 17 Starter auf.



Gelb - die Farbe der Saison 2008 ... !!

Rennen Klasse 2:

Während es in den ersten beiden Startgruppen relativ ruhig zu ging und die Zahl der Terrorphasen sich im üblichen Rahmen bewegte, sollte sich dies in der so genannten „schnellen“ Gruppe rapide ändern!

Lediglich zwei Fahrer sollen hier gesondert erwähnt werden. Zum einen Olaf Rose, dessen Karosserie immer wieder ein Eigenleben entwickelte, da das verbaute Wackel-H sich hartnäckig weigerte, an seinem angestammten Platz zu bleiben. Das hatte natürlich nicht nur eine etwas seltsame Optik zur Folge, sondern auch eine gewissen Unfahrbarkeit. So hangelte sich der Dortmunder von einer Reparaturphase zur nächsten, nahm die ganze Sache jedoch recht locker und mit Humor.

Zum anderen sei Dennis Kranefuß erwähnt. Der jüngste Teilnehmer im Starterfeld brachte einen flotten und gut liegenden HemiCuda an den Start und zeigte eine sehr gute und ausgeglichene Vorstellung!

Das steckt noch eine Menge Potenzial!

Nun zur letzten Startgruppe des Tages. Ist dies normalerweise die Gruppe, in der es die wenigsten Ausritte und Terrorphasen gibt, war es an diesem stürmischen Tag im Sauerland das genaue Gegenteil! Mit schöner Regelmäßigkeit verkeilte sich ein Fahrzeug unter der Brücke am Ausgang der Rechtskehre nach Start und Ziel.

Und das meistens nicht ohne ein oder zwei Mitbewerber auf dem Weg dorthin mitzunehmen!

Dabei blieben kleinere oder auch größere Blessuren natürlich nicht aus. So wird Andre Brocke wohl zuhause seine Glasfasermatten auspacken müssen, um die abasierten Kotflügelverbreiterungen seines Mustang nachzumodellieren!



Hier muß wohl der Spachtel ran . . . !

Insgesamt ging es in dieser Gruppe extrem eng zu. So war Gruppensieger Andreas Rehm sichtlich erleichtert, als der Bahnstrom schlussendlich abgeschaltet wurde, tauchten die Verfolger Dirk Schulz und Michael Rettler doch immer häufiger im Rückspiegel seines Hemi auf.

Das Endergebnis der Klasse 2 sah dann wie folgt aus:

1. Rehm, Andreas
2. Schulz, Dirk
3. Rettler, Michael
4. Brocke, Andre
5. Grabow, Günter
6. Pfaffenbach, Uwe + Grabow, Dennis (jeweils 208,81 Rd.)
8. Fischer, Jörg
9. Gdanitz, Raphael
10. Woitas, Michael
11. Paetzel, Detlef
12. Riese, Rolf
13. Kranefuß, Dennis
14. Laschewski, Jürgen
15. Nüchel, Rainer
16. Kranefuß, Martin
17. Rose, Olaf

Mit dem Verlesen der Ergebnisse ging schließlich ein fröhlicher und entspannter Renntag zu Ende, an dem selbst ein Stromausfall im gesamten Gebäude die Stimmung nicht trüben konnte.

Man muß das eben mit einer gewissen Gelassenheit sehen...

Abschließend ein herzliches „Danke Schön“ an die Mannen der Rennbahnfreunde Arnsberg für deren Gastfreundschaft und herzliche Aufnahme!

Wir sehen uns bestimmt wieder!

Der nächste Lauf findet am 06.04.2008 in der Duisburger Rennpiste statt.

Den Stand der Meisterschaft sowie weitere Infos zur Serie findet man wie immer unter:

www.trans-am-race.de

Fragen werden gern auch per Mail von [Uwe Pfaffenbach](#), [Michael Woitas](#) und [Andreas Rehm](#) beantwortet !

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Trans-Am](#)

Gruppe 245

2. Lauf am 8. März 2008 in Siegen

„Siegen calling“ - zum achten Mal in Folge geht die **Gruppe 245** nach Siegen, um kommenden Samstag die einzige Holzbahn im Programm der Serie unter die Räder zu nehmen.

„Schnell“ und „eng“ sind die Schlagworte für die Rennen in Siegen. Schnell und rund ist der Kurs - eng sind i.d.R. die Ergebnisse dort . . .



Statler & Waldorf werden wir in Siegen sicherlich auch wieder antreffen . . .

Das dürfte auch in diesem Jahr kaum anders verlaufen. Weitere Besonderheiten des Siegener Kellers:



Platz ist ausreichend vorhanden, die Temperaturen sind eher niedrig, die technische Abnahme ist immer extrem spät dran . . .

Und ob daran der modifizierte 2008er Fahrplan irgend etwas ändern wird, darf recht nachdrücklich bezweifelt werden . . . ☺☺

Für manche 245^{er} gilt „cool down“ für im Siegener Keller . . .

In eigener Sache . . .

Das Rennen in Schwerte zeichnete sich teilweise durch viel „good will“ hinsichtlich technischer Probleme aus. Ab Siegen gilt wieder uneingeschränkt die ur-alte 245^{er}-Regel: Geschraubt wird ausschließlich, wenn Strom an

der Bahn anliegt. Und: Ein Rennen wird nicht unterbrochen, falls ein Teilnehmer in technische Probleme läuft . . . !!

Ferner möge bitte Jedermann sich vehement dem Kapitel Bodenfreiheit inkl. Karosserie widmen - und, zumindest bei weich verklebten Slotcars, besonders den Aspekt des „Absinkens“ im Rennverlauf miteinbeziehen . . . !!

Strecke und Technik . . .

Auch in diesem Jahr bleibt's beim Standard-245-Siegen-Text aus der WWW Nr. 74:

Der 37,5m-Kurs in Siegen ist bekanntlich nicht allzu schwer zu erlernen, bei der Carrera-Fraktion aber aufgrund seiner besonderen Rahmenbedingungen immer wieder für Aha-Effekte gut . . . ☺☺

Was gibt's dort also zu berücksichtigen!? Die zweckmäßige Übersetzung für den schwarzen Carrera Motor bei 18 Volt liegt zwischen 29,5 und 30,0mm Wegstrecke pro Motorumdrehung (jedenfalls für Normalsterbliche !!).

Dazu muss alles rund um die Hinterachse ordentlich befestigt sein!! Also Reifen top verklebt, Kugellager eingeklebt sowie Achse und Getriebe nicht mit zu viel Spiel versehen . . .

Klingt einfach - nicht wahr!? Wie üblich wird spätestens der Renntag nachhaltig das Gegenteil belegen . . . ☺☺



„easy going“ - runder Holzkurs in Siegen . . .

Kaffeesatz . . .

Bereits der Auftakt in Schwerte hat belegt, dass die im Vorjahr erzielten Streckenrekorde eine verdammt hohe Messlatte darstellen. Die zwei Fahrer an der Spitze setzen für die Saison 2008 scheinbar andere Prioritäten und bereiten die 245 nicht mehr ganz so akribisch wie im letzten Jahr vor . . . ☺☺

Dennoch sind 26 Runden pro weiterhin Spur der Richtwert für die Spitze. Das Gros wird

sich allerdings eher an 24er bis 25er Schlagzahlen orientieren müssen . . .

Auf die Favoritenliste müssen - neben Sebastian Nockemann und JanS - naturgemäß die Scuderianer Christian Grüttner, Frank Hermes, Dieter Sommer und Claus Uebach gelten . . .



Insbesondere das Siegener Urgestein Claus Uebach ist in der 245 immer für einen Coup gut . .

Anmeldung . . .

Wie immer möchten IG245 und Gastgeber um eine verbindliche Vornennung bitten !! Dies ist wie üblich mit einem Vorteil beim Nenngeld verbunden . . .

Nennungsschluss: **Mittwoch, 5. März 2008** um **24:00 Uhr** . . . !!

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

Zu beachten: Auf dem gesamten Parkplatz vor der Bahn herrscht absolutes **Parkverbot** . . . !!



Zu nutzende Parkflächen befinden sich auf der Rückseite des Bahngebäudes. Dort bitte keine Hallentore zustellen !!

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 2 4 5](#)

Nachfolgend dann noch die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Scuderia Siegen
Untere Dorfstr. 137
57076 Siegen Bürbach

URL

www.scuderia-siegen.de

Strecke

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

Historie

Gruppe 2	2007 (28 Starter)		
1. Nockemann, Sebast.	Firebird Trans-Am	156,65	
1. JanS	Chevrolet Camaro Z28	154,23	
2. Uebach, Claus	Firebird Trans-Am	150,23	
Gruppe 4	2007 (30 Starter)		
1. Nockemann, Sebast.	Lamborghini Jota	157,68	
2. JanS	BWM M1 Procar	156,81	
3. Uebach, Claus	BMW M1 Procar	155,68	
Gruppe 5	2007 (30 Starter)		
1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 turbo	155,35	
2. JanS	Ferrari 365 GT4 BB	154,98	
3. Hermes, Frank	Ferrari 365 GT4 BB	153,22	

Zeitplan

Freitag, 7. März 2008

ab 18:00h freies Training

Samstag, 8. März 2008

ab 08:00h Training

ab 10:00h technische Abnahme

ab 12:00h Rennen

anschließend Siegerehrung und Tombola

Gruppe 2	2006 (25 Starter)		
1. JanS	Firebird Trans-Am	151,76	
2. Uebach, Claus	Firebird Trans-Am	151,33	
3. Uhlig, Jan	BMW 2002 tii	149,95	
Gruppe 4	2006 (25 Starter)		
1. Uebach, Claus	BMW M1 Procar	154,80	
2. Wondel, Marcel	Lamborghini Jota	154,37	
3. JanS	BWM M1 Procar	153,75	
Gruppe 5	2006 (25 Starter)		
1. Wondel, Marcel	Ferrari 365 GT4 BB	154,73	
2. Sommer, Dieter	Ferrari 365 GT4 BB	153,59	
3. JanS	Ferrari 365 GT4 BB	152,70	

NASCAR Grand National

2. Lauf am 8. März 2008 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman

Einladung zum . . .

...234. Rennen und damit zweiten Saisonlauf zur 15. Saison der Stork'schen NASCAR Serien.

Diesmal geht es auf den Plastik-Schienen bei Peter Meister in Kamp-Lintfort weiter. Und für Viele, die nicht zum Speedway Moers kommen konnten, wird das bekannte Geläuf zum Saisonauftakt 2008 in der NASCAR Grand National werden.

Wir freuen uns auf jeden Fall auf den unterhaltsamen Renntag bei Magdalena & Peter Meister.



#22 Fireball Roberts, Ford Galaxie 63.!!

Ein kleiner Rückblick . . .

. . . auf das erste gefahrene Rennen 2008 beim Speedway Moers sei hier gestattet. Wer an diesem Tag dabei war, weiß was Manfred Stork am Ende von 6x12 Minuten mit sagenhaften erreichten 500,50 Rd. als Sieger geleistet hat. Dieser unglaubliche alltime Rekord bleibt sicherlich jetzt einige Zeit erhalten. Denn so weh es tut, der Speedway Moers wurde im Februar sachkundig zerlegt und erst mal eingelagert. Wohl wird er wieder für den NASCAR Winston Cup für 1 - 2 Wochen erstehen. Dann heißt es wieder „Kurvenflitzen“ auf dem Speedway Moers.

Jedenfalls beim ersten Lauf kamen schon 28 Startwillige zusammen, die dann in vier 7er Gruppen ihr Glück versuchen durften. Hierbei legte Matthias Fölting schon aus der Babygruppe heraus einen Extremwert von 248,59 Rd. P2 vor. Matthias kann aus beruflichen

Gründen nicht häufig an den NASCAR Läufen teilnehmen. Aber wenn er dabei sein kann, dann zeigt der Fahrer des 65er Chevy was er drauf hat. Oliver Stork und Peter Recker hielten nach dem ersten Heat noch gut mit und hatten noch gute Hoffnungen auf P2 in den zweiten 6x3 min. Die Führung hielt jedoch schon nach Heat 1 Manfred Stork mit 251,25 Rd.



#42 Lee Petty's, Dogde D 500.!!

Das Regrouping brachte dann die stärksten wieder zusammen. Mittlerweile war der Meister des Jahres 2007 von seinem Kurs „Sofortmaßnahmen am Unfallort“, als Teil seiner Vorbereitungen zum Führerschein erschienen. Gelassen betrachtete er die Stärken der Anderen und sah Manfreds Siegesfahrt für den ersten Renntag.



das ist schön, wenn alle Zeilen des Meldebogens voll werden..??

Am kommenden Samstag werden die Karten neu gemischt und der Teilnehmer, der die 175 Pkt. abräumen will, muss mit der Leistungsstärke des Serienchefs rechnen. Teil des Erfolges ist die absolut präzise Vorbereitung des

Slotcars. Und da sollte man auf so manchen Rat von Manfred hören.

Es bleibt mir, allen eine schöne letzte Bastelwoche und gute Anfahrt nach Kamp-Lintfort zu wünschen.

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse . . .

Meister Service Dienst
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang
Streckenlayout ausschließlich mit Kurve 2,3,4

Alles weitere gibt's hier:

[NASCAR Grand National](#)

Zeitplan

freies Training nach Ankündigung im Forum

Samstag, 8. März 2008

ab 09:00h – 11:30h freies Training

ab 12:00h Rennen Grand National

Classic Formula Day

1. Lauf am 8. März 2008 in Gelsenkirchen

geschrieben von Taffy



Liebe Slotracer,

die „Classic Formula Days“ starten in ihr viertes Jahr !

Am kommenden Samstag, dem 8. März, werden die Formelboliden der 60er-Jahre zum Auftaktrennen der diesjährigen Saison bei „Slot im Pott“ in Gelsenkirchen erwartet. Auf beiden Bahnen des Clubs wird gefahren!

Für das Jahr 2008 haben Peter Hartmann und Taffy Ulrich das bestehende Reglement weiterentwickelt. Auch in diesem Jahr wird in zwei Klassen gefahren, jedoch entfällt die bisher gefahrene Klasse der Frontmotor Rennwagen. Dafür werden Heck- und Mittelmotor Rennwagen in nunmehr zwei Klassen gefahren: Klasse 1 bis Vorbild-Baujahr 1965 und Klasse 2 bis Vorbild-Baujahr 1970.

Boxengeflüster

Die Änderung des Reglements bezüglich der Klasseneinteilung haben die Veranstalter Peter Hartmann und Taffy Ulrich bereits in der vorherigen Saison den Teilnehmern vorgestellt.

Da die Karosserie- und Bausatzverkäufe für die Klasse 2 dem Vernehmen nach bei einzelnen Anbietern recht umfangreich waren, hoffen die Veranstalter, dass die Einführung der Klasse 2 bis Baujahr 1970 positiv aufgenommen wird.

Nach dem Motto: „breiter, tiefer, schneller“ werden die neuen Rennwagen noch einmal ein Stück anspruchsvoller zu fahren sein, als die der bisherigen Klassen. Aber gerade der Kampf Rad an Rad, der bei den Formelwagen

den Fahrern viel Konzentration abverlangt, macht diese Rennen besonders reizvoll. Insofern ist mit der neuen Klasse 2 hoffentlich der Grundstein für noch spannendere Fights als bisher gelegt.

Welche Bauprojekte wohl im vergangenen Winter realisiert wurden?



Die Veranstalter sind gespannt!

Wie bisher stehen auch diesmal Leihfahrzeuge bereit.

Der Ablauf bleibt der gleiche wie im vergangenen Jahr:

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr

Fahrzeugabnahme ab 11.00 Uhr

Rennbeginn 12.00 Uhr

Wertung

Da es sich nicht um eine Rennserie handelt, erfolgt die Wertung als Tageswertung, der Sieger jeder Klasse erhält einen Preis.

Außerdem wird ein Preis „Best of Show“ vergeben.

Startgeld

3 EUR je gefahrene Klasse

Jugendliche bis 16 Jahre nehmen kostenlos teil.

Reglement / Karosserieliste

Reglement und aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.

Für alle weiteren Fragen steht [Taffy Ulrich](#) zur Verfügung.

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Classic Formula Days](#)