WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 347 -

19. März 2012

Editorial ....

Moin Folks . . . die zurückliegende Woche bot ausreichend Betätigungsmöglichkeit für die slotracenden Westler: Der 2. Lauf für die Craftsman Trucks machte am Mittwoch im Dorf den Auftakt. Weiter ging's mit dem DTSW West Auftakt in Swisttal und Lauf Nr. 2 für die Gruppe 2 4 5 in Duisburg am Samstag. Den Schlusspunkt setzten die Trans-Am sonntags in Dortmund. . .

Nächstes Wochenende ist der erste Lauf für die Classic Formula beim SRC 1zu24slot e.V. in Düsseldorf angesagt – und zwar am Samstag. Einen Tag später nehmen die LM'75 Piloten ihren 2. Lauf in der 1A Slotpiste in Swisttal unter die Räder . . .

Die Ausgabe 347 der „WILD WEST WEEKLY" berichtet von den Craftsman Trucks bei der SOKO Keller, von der 245 in der Rennpiste sowie von den Trans-Am im ScaRaDo . . .
Eine Vorschau gibt's zum Auftakt der Classic Formula im Dorf . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
  2. Lauf am 14. März 2012 in Düsseldorf
- **Gruppe 2 4 5**
  2. Lauf am 17. März 2012 in Duisburg
- Trans-Am
  1. Lauf am 18. März 2012 in Dortmund
- Classic Formula Day
  1. Lauf am 24. März 2011 in Düsseldorf
- News aus den Serien
  Saison 2012

Craftsman Truck Series

2. Lauf am 14. März 2012 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . letzten Mittwoch trafen sich die NASCAR Truck-Racer zu ihrem 2. Lauf auf der Bahn der SOKO Keller. Nachdem der erste Lauf bereits ein Bild über die besten Craftsman Trucker 2012 abgeliefert hatten, ging es jetzt auf eine der beiden Holzbahnen im diesjährigen Kalender.

…Craftsman Truck # 50 Greg Biffle.!!

…damit konnten sich die ausgemachten Holzbahnfahrer aus Düsseldorf eine kleine Chance ausrechnen, um gegen die Mündelheimer Jungs ein wenig zu bestehen. Gleich bei der Quali zeigte sich, dass Freddy sich gleich den Startplatz 2 geholt hatte. Manfred Stork ging gewohnt vehement die Quali an und musste damit auf Spur 1 starten, die sicherlich nicht die beste Wahl ist, um das Rennen zu dominieren. Irgendwie stellte sich letzten Mittwoch die Spur 2 als die Beste heraus.

Kompakt . . .

- **Andreas Thierfelder ist der Tagessieger, Gratulation !! ☺☺**
- **Manfred Stork legte die beste Quali hin mit 7,454 sec. auf Spur 1 !!**
- **Klasse, 14 Racer am Start !!**

Adresse

SOKO Keller
Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50 (hinteres Schulgebäude)
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Url

SOKO - Keller

Strecke

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,95 – 34, 25 m ohne Längenausgleich

Die...

…Spur eins wurde die für die Quali ausgelost. Die Zeiten der Quali lagen zwischen 7,454 – 8,266sec für die schnellste Runde. Die schnellste Rennrunde haute dann Andreas Thierferlder mit 7,313 sec. heraus. Rasch waren die drei Startgruppen à 5/5/4 Racer formiert und der Berichterstatter übernahm den Dienst als Rennleiter.

..nur ein kurzes Training war angesagt!!

Mit…

…**Startgruppe 1** als 5er Gruppe ging der Abend in seine entscheidende Phase. Die NASCARo Werner, Charly Andreas, Dirk und Helmut gingen an den Start. Nach einigen Eingewöhnungsproblemen spulten die Fahrer ihre Runden ohne Terrorphasen ab. Bis Helmut in der vorletzten Kurve vor Start/Ziel ohne den zur Führung des Boliden notwendigen Leitkiel neben der Spur 4 liegen bleib. Kurz entschlossen erhielt Helmut anstatt seinen Chevie einen Ford auf die Bahn gestellt. Bei aller Rasanz des Wechsels wurde nicht bedacht, dass auch noch der Leitkiel irgendwo sein könnte. Den schob Helmut dann in der nächsten Runde unbemerkt im Slot vor her, um dann gänzlich zum Stillstand zu kommen, als sich beide Leitkiele zur blockierenden Fangvorrichtung vereinten. Als dann noch der Carreramotor den Leitkielhalter ordentlich deformierte, sodass der Vorderwagen ca. 25 mm hoch stand, war immer noch nicht erkennbar, wo da die Ursache zu suchen war. Innerhalb einer Minute war das Problem nachhaltig gelöst und alle konnten jetzt die Spuren zu Ende fahren. Werner stand dann mit 146,65 Rd. als Gruppensieger fest.

...in der **Startgruppe 2** gingen dann Ingo, Volker, Holger, Christian und Frieder ans Werk. Ohne weitere Zwischenfälle ließ sich diese Gruppe vom Rennleiter durchschleusen. Ingo durfte sich als Gruppensieger mit 156,90 Rd. fühlen.

…der neue # 50 Ford.!!

…somit stand der Start für vier Qualibesten in der **Startgruppe 3** an: Manfred, Freddy, Andreas und Oliver gingen die ersten Runden recht nah bei einander an. Freddy auf Spur 2 konnte sich dann schnell von den drei Verfolgern lösen. Büßte aber in der Folgezeit seinen Vorsprung durch einige Abflüge ein. Was zur Folge hatte, das bald Andreas sauber in Führung lag und diese auch nicht mehr leichtfertig abgeben wollte. Oliver war mit seinem Sachverständigen für nachhaltige Stromzuführung (Werner) angereist. Die beiden waren sich sicher, dass hier nicht der volle Strom über die Schleifer zum Motor gelangen würde. Doch die ständigen 7,3er Zeiten sprachen für ein gut vorbereitetes Slotcar. Damit war Andreas mit 159,49 Rd. der Tagessieger ☺☺ beim SOKO-Keller Craftsman-Lauf, Gratulation.

Ergebnis Tageswertung. . .

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

Für heute verabschieden sich die IG Truck Racer und verweist auf den 3. Lauf der Saison 2012, bei Peter Meister in Kamp-Lintfort.

Die Termine 2012…

#	Datum	Ort	Bahn
3.	13.06.2012	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
4.	08.08.2012	Düsseldorf	SRC 1zu24slot e.V.
5.	17.10.2012	Duisburg	SRC Mündelheim
6.	21.11.2012	Düsseldorf	SOKO Keller

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Trucks

Gruppe 245

2. Lauf am 17. März 2012 in Duisburg

Die **Gruppe 245** fährt im 12. Jahr auf den Plastikpisten des Westens. Zum 11. Mal ging's am Samstag für die 70er-Jahre-Serie zur Rennpiste in Duisburg Althamborn. Ebendort wurde die 4. Layout Variante zum 3. Mal befahren. Statistik ist einfach nur geil!☺☺
Zumindest das Wetter war auf Seiten der 245 – alle Welt redete am Freitag und Samstag vom Frühling. Anders die Gesundheit – das fortgeschrittene Alter (☺☺) der 245er machte sich einmal mehr in Form diverser Zipperlein bemerkbar, was dazu führte, dass gerade einmal knapp zwei Fußballteams zustande kamen. Das sollte aber weder dem Spaß noch der Spannung abträglich sein . . .

„245 Mitzieher" hinter Bäumen . . .

Kompakt . . .

- **Lauf Nr. 2 bei frühlingshaften Bedingungen in der Rennpiste . . .**
- **Krankenstand hoch – letztlich lediglich 21 Folks am Regler . . .**
- **Grip Niveau blieb vergleichsweise niedrig – erstmalig seit langem waren die Tourenwagen fast so schnell wie die GT!☺**
- **wie immer fallen die Entscheidungen im Teilmeterbereich . . .**
- **Die Treppchen in der Übersicht:**

#	Gr. 2	Gr.4	Gr.5
1.	A.Thierfelder	D.Stracke	A.Thierfelder
2.	K.O.Stracke	K.O.Stracke	D.Haushalter
3.	D.Haushalter	A.Thierfelder	J.Engelhardt

- **Tagessieg locker für Andreas Thierfelder; Dirk Haushalter und Julius Engelhardt folgen . . .**

Adresse

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

Url
www.rennpiste.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 43.65m lang

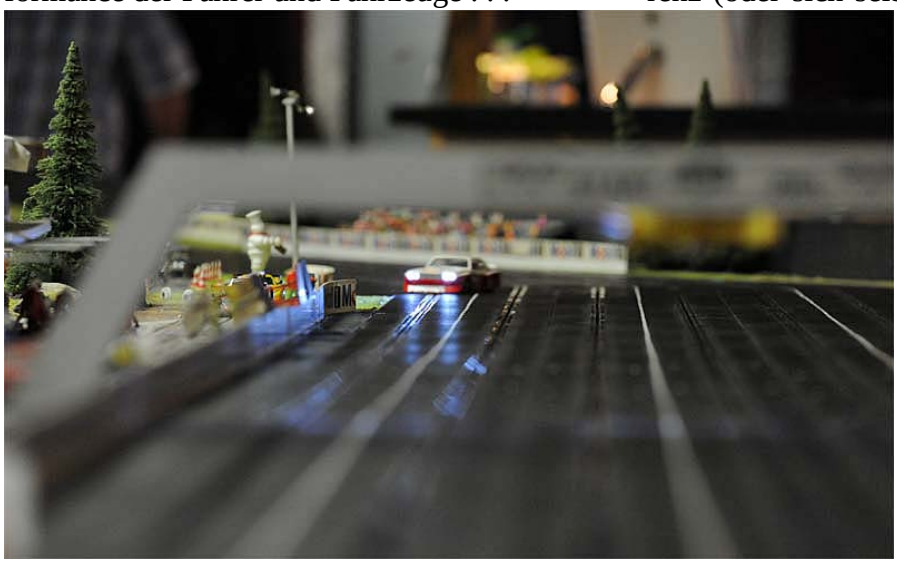
Vorgeplänkel . . .

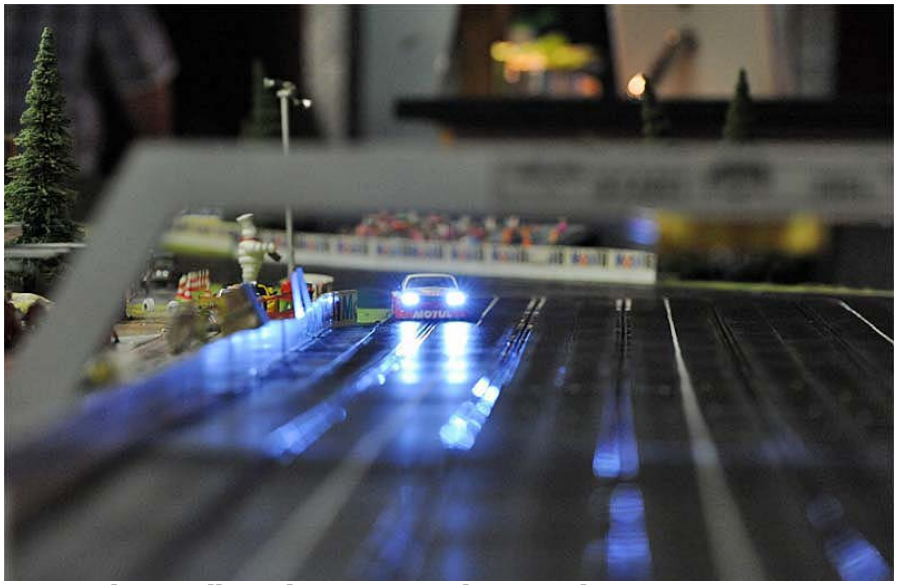
Obwohl der Rennpisten Kurs durchaus lange Geraden umfasst, wird dort vergleichsweise kurz übersetzt – etliche enge Passagen und oft hängende Radien sorgen für eine vergleichsweise langsame Fahrt und für ziemlich heftige Arbeit am Regler . . .
Schallmauer für die 245 ist die 10-Sekunden-Marke – eine Aussage, die ansonsten in der 245 nur noch für die große, mehr als 5m längere Bahn in Köln gilt. Ergo war am Wochenende einmal mehr „Fahren" angesagt – und nicht nur Vollgas und Bremse . . .

Haftete bislang dem Kurs in Schwerte der Ruf als bestgeputzte Strecke im Westen an, bekommt das Ruhrtal nun heftige Konkurrenz am Niederrhein. Die Rennpiste wurde am Freitag zum dritten Mal binnen dreier Wochen gründlich gesäubert – nach 245 easy* und NASCAR Grand National gingen nun die 245er an Werk (frei nach NASCAR musste halt der immense, in der Vorwoche produzierte Dreck gründlich entfernt werden!☺☺☺). Zum Bahnputzen liefen acht Folks auf, was die gründliche Reinigung der knapp 44m in erträglicher Zeit möglich machte . . .

Wenig Teilnehmer bedeuten viel Zeit zum **Training am Freitagabend**. Nach rund zwei Stunden ist in der 245 i.d.R. ein renntypisches Grip Level erreicht, das lediglich ab 22 Uhr abends bisweilen einen Peak erreicht, welches

am gesamten Samstag jedoch nicht mehr zu erzielen ist. Ergo gibt das Zeitfenster zwischen 19 und 22 Uhr die besten Auskünfte zur Performance der Fahrer und Fahrzeuge . . .





Gripstudie „Full Scale“: Quer geht’s in die Start-Ziel Gerade, dann folgt der Gegenschlag – ganz wie im richtigen Leben . . .

Das dreifache Putzen erbrachte eine unerwartete, sehr nachhaltige Wirkung: Das Grip Level blieb auch für 245 Verhältnisse arg rutschig. Die Vorjahreszeiten mochten sich nicht wirklich einstellen – so an die zwei Zehntel blieben auf der Strecke, was zumindest die prognostizierte Schlagzahl zur Makulatur werden ließ . . .
Die 245er fügten sich aber brav ins Unvermeidliche und versuchten die 11er Schallmauer Konstanz zu unterbieten, was nach einigem Anlauf recht gut gelang. Einen guten Eindruck hinterließen dabei die Schwerter Junioren Kai-Ole und Julius. Was das Ganze wert sein würde, konnte jedoch erst das Rennen zeigen, wenn die ausgegebenen Räder montiert waren. Im Training kann man in der 245 die Konkurrenz (oder sich selbst) durch einen geschliffenen oder gut gebrauchten Radsatz leicht beeindrucken . . . !☺☺

Samstagfrüh ab 8 Uhr ging’s dann speziell für solche Jungs zur Sache, welche die 245 als eintägige Veranstaltung bestreiten – denn die Freitagstrainierer schlafen normalerweise immer etwas länger. 245er sind halt ein extrem rücksichtsvoller Menschenschlag!☺☺☺

Die Hoffnung auf mehr Grip sollte sich nicht bestätigen (s.o. – das Rennen wird quasi mit dem 21h Grip vom Freitag gefahren). An den Fahrerplätzen waren aufgrund der geringen Teilnehmerzahl immer wieder Lücken zu verzeichnen – ideale Bedingungen also . . .

What’s new . . .

Seit Jahren gibt’s wenig Neuigkeiten bezüglich der **Fahrer** in der 245. Zu lange (und zu laut) wurde wohl das „voll“ kommuniziert!☺ Aber immerhin wagte sich in Duisburg mit Stefan Kucharzewski einmal wieder ein Aufsteiger aus der easy* erstmalig ins Getümmel mit drei Fahrzeugen. Welcome!!
Ach ja: 24 Folks wollten das Rennen bestreiten – lediglich für 21 reichte es letztlich zu einem Start. Womit die besten Wünsche für eine gute und rasche Genesung an Achim, Christian und Gabriel gehen!!

Bezüglich neuer **Fahrzeuge** ergab die Parc Fermé Schau in der Rennpiste vergleichsweise viel zu vermelden. Die kurze Winterpause war anscheinend vehement genutzt worden . . .
Neue Tourenwagen rollten Julius Engelhardt (Ford Capri 3100 RS), Daniel Grabau (VW

Golf GTi), Stefan Kucharzewski (BMW 635 CSi) und Johannes Rohde (Alfasud Sprint ti) an den Start. Hans Przybyls neue VW Scirocco GTi blibe hingegen noch im Koffer – da muss die Fahrwerksabteilung anscheinend noch einmal 'ran . . .

Vergleichsweise unspektakulär ging's bei den neuen GT zu: André Kaczmarek präsentierte einen stimmigen Lamborghini LP400 – und Stefan Kucharzewski setzte auf ein BMW M1 Procar. Den Einsatz-Jota von Dirk Haushalter, den Camaro des Autors sowie den Pantera GTS von Dirk Stracke hatte man zuvor schon einmal gesehen, wenn auch nicht im Rennbetrieb . . .

Deutlich mehr Neuheiten gab's hingegen wieder in der Gruppe 5: Julius Engelhardt hatte seinen BMW 320 turbo ersetzt und Dirk Haushalter seine altgediente Toyota Celica LB turbo – beide blieben jedoch dem Fahrzeugtyp treu. Fabian Holthöfer hingegen wechselte auf einen BMW 320 turbo und Jörg Krämer gar auf einen BMW M1 turbo mit gewaltigen Abmessungen . . .

Neu: Capri 3100 RS von Julius Engelhardt . . .

Dito: Vorbildgerechter LP400 von André . . .

Eine technische Anmerkung am Rande, welche für neue Modelle und den Altbestand gleichermaßen gilt – und weder vorbildgerecht noch technisch sinnvoll erscheint: Dem sich abzeichnende Trend, die 245-Fahrzeuge mit riesigen vorderen Felgen zu versehen, wird im Laufe der Saison auf freiwilliger Basis entgegen gewirkt werden müssen – ansonsten ist für 2013 eine neue Zeile im Reglement fällig . . .

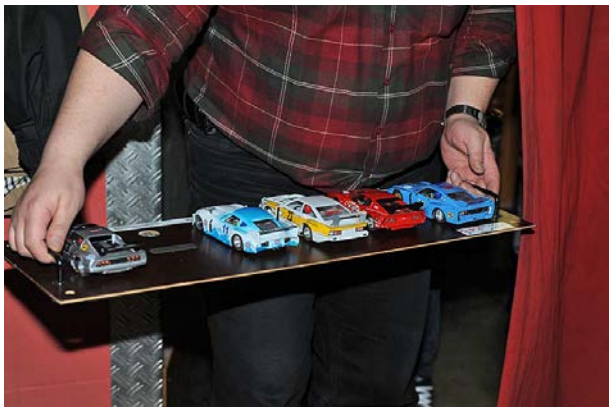
Und noch einmal – in ganz schnell . . .

Racing . . .

Die **Materialausgabe** ist mit wenigen Teilnehmern oft stressiger als mit voller Mannschaft von 30 Folks. Die Pausen zwischen den einzelnen Fahrzeugklassen werden einfach zu gering – speziell, wenn's bei der abschließenden technischen Abnahme hakt . . .

Der spätere Beginn der Abläufe entschädigt zwar ein wenig für den nachfolgenden Stress, welche aus Rädermontage, einem Besuch auf dem Motorprüfstand, dem 4-minütigen Einrollen sowie der technischen Abnahme besteht. Dennoch blieben auch am Samstag die „kritischen" Momente nicht aus. Speziell der Auftakt mit den Gruppe 5 Silhouetten ist arg steinig, weil auch die alterfahrenen 245er im vierten Jahr der Materialausgabe sich kaum erinnern, was wann wie zu tun ist . . . !!☺☺

Andererseits hält ein wenig „Happening" die Stimmung hoch und mindert den individuellen Stress – warum also auf die Uhr schauen und Druck machen!? Letztlich gelang's den Kollegen 245ern wie so oft über einen unvermittleten Schlussspurt den Zeitplan zu halten – und pünktlich um 13 Uhr fiel die Flagge zum ersten Rennen . . . !!



Es ist angerichtet: Auf dem Weg von der Materialausgabe zum Motorprüfstand . . .

Sieht wüst aus: Ist aber nur die technische Abnahme . . . .

Der Kaffeesatz sah die Heimascaris Haushalter und Przybyl als **favorisiert**, wobei den Verfolgern ausreichend Spielraum bleiben dürfte, da weder Dirk noch Hans bisher über alle Klassen gleichmäßig aufgestellt waren. Die Liste der Verfolger umfasste zuvorderst Mr. Thierfelder sowie zumindest vier Schwerter Folks (Engelhardt/ Stracke²/ Vorberg). In einzelnen Klassen könnten aber durchaus auch die Herren Heß (Tourenwagen), Mews (GT) oder Kaczmarek (Silhouetten) ein Wörtchen mitreden . . .

Die **Schlagzahl** wurde recht einfach definiert. Für's Treppchen müssen zumindest 100 Runden bei den Tourenwagen und 105 Runden bei den GT und Silhouetten her – und war bereits am Freitagabend zumindest für die GT und Silhouetten mangels Grip Makulatur. . .

Bei den **Eckdaten** gibt's in der 245 seit 12 Jahren nichts Neues: 20 Volt Bahnspannung für den Schwarzen Carrera sowie drei Sprints über 3*6 Minuten. Los geht's mit den Tourenwagen. Dann wird's sukzessive breiter: Es folgen die GT und zum Schluss die Silhouetten . . .

Aufgrund der merkwürdigen Starterzahl wurden jeweils nur drei Startgruppen gebildet. Zumindest blieb so der Dummy Betrieb erspart. Und Vorteile aus Abkühlphasen zieht der Schwarze Carrera eh nicht! Man fuhr in der Besetzung 7/7/7, sodass selbst im Rennen bzw. beim Einsetzen immer wieder Phasen der Entspannung aufkamen . . .

Endlich 11 Uhr: Wenn der Grip auf der Strecke schon fehlt, muss er eben anderswo hin!!

Zusammenfassung . . .

Auf die Sekunde pünktlich um 13 Uhr nahmen die ersten sieben Tourenwagen der **Gruppe 2** (mit nur 72mm Spurbreite und Inliner Chassis versehen) den Rennbetrieb auf.
Schon die erste Startgruppe sah packende Duelle – das geht auch wunderbar im Fight um die Plätze weiter hinten! Thomas Beuth hatte sich über alle sechs Spuren mit dem Newbee Stefan Kucharzewski in der Wolle – und sollte dies auch in den anderen zwei Gruppen haben!☺ Erst einmal setzte sich (noch) die Erfahrung durch. Thomas 83,27 – Stefan 83,22 Runden. Ebenso spannend ging der Infight von Ulrich Riepelmeier und Daniel Grabau über die Distanz; klar kamen immer wieder einmal ein paar Abflüge dazwischen, aber in der Summe blieb man dicht beieinander und einigte sich erst auf der letzten Spur. Uli 89,36 – Daniel 88,87 Runden. Und auch dieses Duell sollte noch zwei Mal nicht minder spannend ausgetragen werden . . .
Etwas weniger spannend fuhren André Kaczmarek, Christian Letzner und Johannes Rohde um den Kurs. Johannes hatte den neuen Alfasud Sprint noch nicht so recht am Laufen – 92,87 Runden waren ok. Seine Favoritenrolle war er aber gründlich los. Christian schien mit 94,31 absolvierten Runden zufrieden und André kam nahezu abflugfrei auf 96,50 Um-

läufe und grinste breit. Da ist verständlich, war die Gruppe 2 doch bislang eher seine „Problemzone“ . . . !☺☺

So macht man das: Die 1. Startgruppe gelangt dichtauf, aber unfallfrei durch die erste Kurve. Well done, Folks!!

Auch in der zweiten Startgruppe mochten die 100 Runden nicht fallen. Und etliche Favoritenstürze bzw. ernüchternde Ergebnisse waren auch zu verzeichnen. Ganz vorn ging Julius Engelhardt mit dem neuen Capri durch’s Ziel – 98,19 Runden lautete die Vorgabe für die später startenden Top 7 des Vorjahres. Dass Fabian Holthöfer dem Przybyl Hans eine Nase drehte, war im Vorfeld nicht zu erwarten – 10 Teilmeter hielt er sich am Ende vorn (97,18 zu 97,08 Runden). Hans reihte sich ebenfalls in die „Versehrtensportgruppe“ des Wochenendes ein (hatte „Arm“) und schien nicht die gewohnte Konstanz abrufen zu können (der Speed stimmte). Schade! Und das „Eifel Duell“ entschied schließlich Jörg Mews für sich – Karl-Heinz Heß fehlte ein ganzes Stück auf den Capri Kollegen (95,92 zu 94,08 Runden). Nach der guten Vorstellung bei der easy* an derselben Stelle war eigentlich auch Peter Sarnow höher einzuschätzen – 93,64 Runden sahen jetzt nicht wie ein Burner Ergebnis aus? Und auch dem Krämer Jörg sein Wochenende sollte Duisburg nicht werden – der 3-Liter-CSL rollte bereits nach 88,22 absolvierten Runden aus; das Getriebe hatte zwischendrin leider schlapp gemacht . . . !☹☹

Im Showdown der dritten Startgruppe purzelten endlich die Hundert! Einmal richtig – und einmal beinahe! Die schnellste Maus von Mexiko hieß Kai-Ole Stracke – 10,411s war der Tagesbestwert. Kai-Ole ging prompt erst einmal in Führung. Zweitschnellster war übrigens HansP (10,428s), dann kam DirkH (10,431s) und erst dann der Sieger des Tages mit 10,499s als Bestzeit! Und dieser Sieger hieß Andreas Thierfelder – hatte sich die Arbeit, welche zur und nach der easy* in den Mercedes 280 CE geflossen war, also gelohnt! Kai-Ole erzielte jedoch einen tollen und sicheren Platz 2 (100,18 vs. 99,84 Runden) und lag nicht wirklich weit hinter dem „guten Stern“! Der „Housekeeper“ (Dirk Haushalter) als zu diesem Zeitpunkt noch unlädierter Heimascari kam nicht ganz hinterher

und konnte seinen Vorjahressieg nicht wiederholen. 98,38 erzielte Runden brachten aber P3 ein. Dahinter drapierten sich – dito jeweils mit ausreichend Sicherheitsabstand der Autor und Dirk Stracke.

Gruppe 2 Stunts vom Feinsten . . .

Erst die letzten Beiden dieser Startgruppe sind wieder mehr Worte wert: Marius Heß kam auf 96,07 Runden – das war in Summe P10 und das für den Sieger der beiden letzten Gruppe 2 Durchgänge 2011 in Wuppertal und Köln. Er meinte anschließend, es könne auch am Fahrer gelegen haben?☺ Dieses Statement kam sinngemäß auch vom Vorjahres-Champ Ingo Vorberg (*„das wird heute nicht mein Rennen*!“), der bereits auf der Startspur 6 nicht so recht in tritt kam und in Summe nur 95,74 Runden zu Stand brachte. Das nennt man denn wohl Streichergebnis . . .

Wir halten fest: ATH vor KOle und „Housekeeper“ – nicht unbedingt ein erwarteter Zieleinlauf! Zwischen P12 und P5 lagen gut 1,5 Runden – langweilig war’s also keinesfalls!

Und: Im Parallelflug sideways . . .

Bereits deutlich vor 15 Uhr ging’s an die GT der **Gruppe 4**, welche chassisseitig durchweg auf Sidewinder Produkte setzen und maximal 78mm Spurbreite aufweisen dürfen . . .

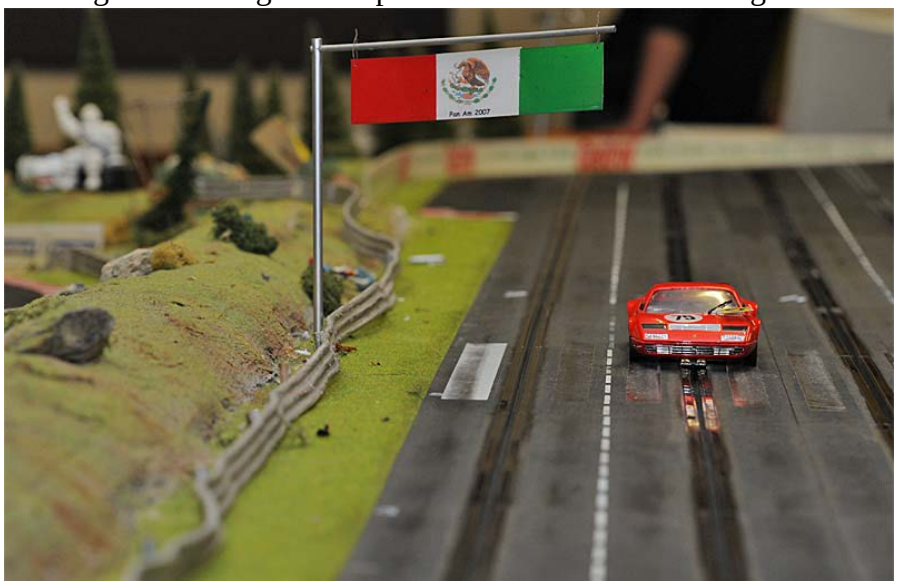
In der ersten Startgruppe wurde die doppelte Rangelei fortgesetzt. Thomas Beuth blieb dieses Mal etwa eine Runde vor Stefan Kucharzewski. Dafür setzte sich Daniel Grabau gegen Ulrich Riepelmeier zum 1:1 durch – allerdings denkbar knapp mit 93,39 zu 93,25 Runden. Hier musste in der Gruppe 5 der Tagessieger ermittelt werden.

Jörg Krämer kam mit dem im Vorjahr teilweise sehr schnellen M1 besser zurecht als in der Tourenwagen Klasse; zum echten Burning reichte es aber auch hier nicht. 97,93 Runden waren vorläufig P3. Knapp davor fuhr Christian Letzner mit 98,15 Runden, was beinahe Top 10 gewesen wäre! Der Sieg ging an Hans Przybyl. 99,13 Runden waren ok, aber keine Offenbarung. Auch bei den eher rutschigen Bedingungen sollten mehr als 100 Runden schon machbar sein? Interessant dabei: Hans war mit dem GT kaum schneller als mit dem Tourenwagen – 10,410s war seine schnellste Runde mit dem Ferrari 512 BB; der Alfasud schaffte 10,428s . . .

Dies war übrigens eine recht typische Konstellation, welche auch in der zweiten Startgruppe zu beobachten war – denn auch der Sieger in dieser Gruppe (Andreas Thierfelder) blieb mit der GT Bestzeit bei 10,418s in derselben Zehntel hängen wie mit dem Gruppe 2 Fahrzeug. An Runden schaffte Andreas schließlich 100,54 – mit dem 450 SLC also keine halbe Runde mehr als mit dem 280 CE . . .

Ziemlich genau eine Drittel Runde zurück ging Dirk Haushalter durch’s Ziel (100,22 Runden) und reihte sich mit einer dicken Blase am Finger nahtlos in den Versehrtenclub

ein!☺ In lockerer Folge und ohne enge Duelle reihten sich dahinter folgende Folks ein: Peter Sarnow, für den es bei den GT mit dem realtiv neuen Pantera deutlich besser lief (98,77 Runden). André Andrejewitsch Kaczmarek mit dem neuen LP400 und 98,07 Runden. Fabian Holthöfer (97,19 Runden), der zumindest seinem alten „Erzrivalen“ Marius Heß hinter sich ließ (96,09 Runden) – aber dennoch nicht an die Gruppe 2 Performance anzuschließen vermochte. Und last but not least Johannes Rohde, der mit 95,58 Runden erneut den Erwartungen nicht so ganz entsprach . . .



Vehementes Dementi: Die zerbeulten Leitplanken gehen nicht (alle) auf‘s Konto der 245!!☺

Nur mit Demut kommt man durch’s Rennen: Alle Mann mit gesenktem Haupt – wer mag da wieder was ausgefressen haben . . . !?☺☺

Die dritte Startgruppe sollte Beute der Schwerter Kollegen werden. Die Plätze 1 bis 4 wurden von den Ruhrtalern okkupiert. Jedoch lagen am Ende nicht die Schnellsten vorn! Ingo Vorberg und Julius Engelhardt schafften als einzige GT Piloten eine Bestzeit unter 10,3s – Ingo 10,287s und Julius 10,289s. Konstanz und Fehlerrate waren bei diesen Bedingungen jedoch wichtiger als schierer Speed auf eine Runde. Denn die Einsetzer waren in dieser Gruppe nicht wirklich auf Zack – und ein Abflug wurde oft dreifach bestraft. Jedenfalls hatte Dirk Stracke am Ende 100,94 Runden auf seinem Konto. In seinem Kielwasser fuhr Kai-Ole Stracke auf 100,65 Runden – und belegte dabei, dass er schon wie ein Großer (Stracke) fluchen kann!☺ Fluchen taten auch Julius Engelhardt (100,33 Runden) und Ingo Vorberg (99,33 Runden) auf den Plätzen (und das nicht unbedingt zu Unrecht; vielleicht nur ein bisschen laut) – aber dieses Talent ist bei den Carrera Freunden ja bekanntlich Voraussetzung für eine Erteilung der Clubmitgliedschaft!☺ Jörg Mews rollte mit Sicherheitsabstand dahinter, vor allem aber trotz Relaisabschaltung auf einem Bergabstück noch am Autor vorbei!☹ Und Karl-Heinz Heß schob engagiert den Rest schnell vor sich her . . .

DirkS vor KOle vor ATH vor Julius vor DirkH lautete der Zieleinlauf im 100er Club. Der Doppelsieg für die Stracke Family kam völlig unerwartet und wurde durch die geringe Fehlerrate ehrlich erarbeitet. That man Thierfelder wurde knapp abgehängt und der „Housekeeper“ war nun lädiert – aber nicht einmal in den Top 3. Entscheidet sonst häufig ein Abflug über eine Platzierung, durften es bei der einsetzerischen Leistung heuer auch gern einmal mehrere Plätze sein . . . !☹

So sehen Sieger aus!?☺☺

Die schnellste GT Startgruppe ist nach einigen Kurven noch dicht beieinander – vorn derzeit die Schwerte Jugend . . . .

Erneut knapp zwei Stunden später rollten dann abschließend drei Startgruppen mit den Silhouetten der **Gruppe 5** an den Start. Im Prinzip wären hier bis zu 85mm Spurbreite möglich – da in der 245 jedoch eigentlich immer der Grip fehlt, wird diese Klasse überwiegend zwischen 78 und 81mm Spurbreite gefahren . . .

Die Privatduelle in der ersten Startgruppe gingen auch im dritten Versuch unvermindert weiter. Stefan Kucharzewski kaufte endlich und erstmalig Thomas Beuth den Schneid ab – immerhin mit 89,40 zu 89,07 Runden. In der Addition aller drei Läufe lagen die Jungs damit immerhin durch genau 75 Teilmeter getrennt. Das nennt man dann neudeutsch „intensiv“!☺ Ganz so intensiv ging’s bei Grabau vs. Riepelmeier nicht zu: Ulrich griff mit dem 365 GT4 BB ins Klo und Daniel düste mit dem Capri turbo auf sehenswerte 96,37 Runden. 2:1 für Daniel. Der Krämer Jörg wurde auch mit dem neuen M1 turbo nicht so recht glücklich – 97,22 Runden waren doch eher mager. Hoffentlich lässt ihm der Job demnächst wieder etwas mehr Freiraum! Christian Letzner hingegen schaffte die dritte P2 in dieser Gruppe und sah nach 98,39 Runden ziemlich zufrieden aus. Bleibt Fabian Holthöfer, der zwar 99,20 Runden und den Gruppensieg schaffte, welchem mit dem neuen 320 aber immer wieder entgleiste Kollegen im Weg lagen und somit ein deutlich besseres Ergebnis verhagelten!☹

Die zweite Startgruppe fuhr flott – Kai-Ole Stracke und Johannes Rohde zeigten die ersten 10.3er Zeiten – aber nicht flott genug. Was man selten erlebt; diese Gruppe sortierte sich in der Endabrechnung ganz sauber ab P8 ein und ließ der noch folgenden schnellsten Gruppe komplett den Vortritt. Und lediglich Fabian Holthöfer schob sich mit P13 wiederum aus der ersten Gruppe ins Resultat der Mittleren!!

HansP rahmt einen 365 GT4 BB stilvoll ein . . .

Das besagt nun nicht, dass diese Startgruppe getrödelt hätte. Vater Stracke hielt sich soeben vor dem Junior (100,32 zu 100,24 Runden). Wenn Kai-Oles „Bärenmarke“ Toyota erst einmal durch einen Neuwagen ersetzt ist, dürfte der Senior von solchen Resultaten nur noch träumen!☺ Höflich wie immer ließ Jörg Mews mit 100,21 Runden den Strackes den Vortritt. Womit wir nahtlos bei Hans Przybyl und Marius Heß wären. Auch hier erwies sich die Jugend als überaus höflich: Marius (99,54 Runden) blieb knapp hinter Hand (99,57 Runden). Der Rest war Racing auf Abstand: Johannes Rohde kam auf 98,84 Runden, was sein mit Abstand bester Rundenwert war. Und „Peti“ Sarnow bekam mit der Celica LB turbo weniger Runden zusammen als mit dem Gruppe 4 Pantera (97,91) . . .

„Final countdown“ der dritten Startgruppe; 100,32 Runden sollten doch zu übertreffen sein !? Gesagt getan – und zwar gleich sieben Mal! Einziger 100er im Club war Karl-Heinz Heß und das mit 100,98 Runden auch nur

extrem knapp. Der Zieleinlauf vom Autor (101,20 Runden) mit dem Dickschiff und Ingo Vorberg (101,27 Runden) war schön eng. André Kaczmarek machte schließlich den Kaffeesatzleser glücklich – endlich einmal ein Geheimfavorit, der so performte wie angesagt. André schaffte als Erster 10.1er Rundenzeiten in Reihe – und nur die zwei Tagesschnellsten sollten das auch noch schaffen. Dennoch war bei André nach 102,56 Runden der Strom alle, was P4 bedeutete. Julius Engelhardt kam jedoch gut eine halbe Runde weiter (103,09 Runden) und war damit der erste von insgesamt drei 103ern. Noch schneller unterwegs waren Dirk Haushalter (103,46 Runden) und Andreas Thierfelder (103,77 Runden). Ganz so lädiert scheint Dirk also doch nicht gewesen sein . . . !?☺

Lädiert – aber nicht so lädiert: Der Houskeeper'sche Finger . . . !☺☺

Der zweite Gruppensieg für Andreas ist somit zu vermelden. Dirk kann die P2 aus dem Vorjahr wiederholen. Und Julius auf P3 belegte wieder einmal, dass der BMW 320 durchaus vorne mitzumischen vermag. Dann halten wir fest, dass das Orakel doch nicht so luschig ist (André auf P4!) und dass den Einsetzern der Kaffee gut getan zu haben scheint – es wurde nicht mehr ganz so müde agiert . . .

Der siegreiche Gr.5 Pantera von oben/ hinten!

Für die **Tageswertung** werden die absolvierten Rundenzahlen in den drei Gruppen pro Teilnehmer addiert. Hier und heute hatte logischerweise der Doppelsieger Andreas Thierfelder die Nase vorn . . .
Mit gut zwei Runden Rückstand folgte Dirk Haushalter auf P2. Julius Engelhardt kam mit gleichmäßigen Resultaten in den einzelnen Gruppen auf den 3. Rang – noch vor Kai-Ole und Dirk Stracke, die zwar zwei zweite Plätze bzw. ein Sieg verzeichneten, jedoch in den restlichen Gruppen nicht ganz so viele Runden zusammen bekamen . . .

Siegerehrung ist (fast) immer „Colorado Time“: André hat den ersten Griff – Jörg ist bereits einsatzbereit . . . !☺☺

Ende . . .

Die **Siegerehrung** beschloss den relativ kurzen, aber anstrengenden Renntag in der Rennpiste. Das Resümee fiel bezüglich der Abläufe eher mittelprima aus – die 245 ist derzeit nicht für den Betrieb mit weniger als vier

Startgruppen ausgelegt. Somit erhielten die Teilnehmer vergleichsweise wenig Pause zwischen den eigenen Rennen und der Wahrnehmung der Einsetzerpflichten, was der Konzentration bisweilen leicht abträglich war. Abhilfe ist hier nicht wirklich in Sicht, da wird man noch ein wenig nachdenken müssen!?

Der war's . . .
ATH mit zwei Gruppensiegen, dem Tagessieg und dem „Man of the Match" in der Rennpiste!

Der Ehrenpreis „**Man of the Match**" wird von einer Jury nach höchst subjektiven Kriterien verliehen. Mit diesem Preis sollen auch einmal Typen geehrt werden, die nicht immer ganz vorne fahren! Heuer erwischte es Andreas Thierfelder, der nicht nur für das erzielte Ergebnis, sondern auch für die außergewöhnliche Fahrzeugauswahl geehrt wurde . . . !☺☺

Weniger Teilnehmer sollten die Trefferquote beim **245-Tipp** eigentlich erhöhen. Aber wie immer im Leben gilt auch beim Tippspiel „*und erstens kommt es anders…*"!! Einen Richtigen schafften insgesamt 8 Folks – mehr war einmal mehr nicht drin. Viele hatten Kai-Ole die P2 in der Gruppe 2 zugetraut; weniger kam man auf Julius auf P4 in der GT Klasse bzw. InVo auf P5 bei den Silhouetten . . .

Nicht prämiert, weil's eh schon zwei Zehntel bringt: Aktueller Trend der „Prêt-à-porter" im westlichen Slotracing !☺☺

Die **Credits** gehen an folgende Beteiligte:

- Den Gastgeber Mâitre Kissel für die Enthaltsamkeit (Akkuschrauber und Sticksäge blieben schweren Herzens am Wochenende in der Kiste!), die wie immer umfassende und humorvoll servierte Betreuung sowie die guten Ideen rund um's Catering! Merci auch an Silke, die Pascal bisweilen hinter den Vorhang verbannte und den Teilnehmern damit ein wenig Entspannung gewährleistete . . . !☺☺
- Die zahlreichen Helfer aus Reihen der Teilnehmer – z.B. beim Putzen, beim Auf-/Abbauen, bei der Materialausgabe und -rückgabe sowie bei der Zeitnahme. Für Letzteres zeichnete wie immer InVo verantwortlich, der dauerhaft u.a. durch DirkH, DirkS und JörK unterstützt wurde . . .
- Last but not least den Teilnehmern für's problemlose Mitwirken!

Die richtige Überleitung von „Credits" zu „Ausblick": InVo („*heute nicht mein Tag*") als Hüter der Zeiten und einer der Gastgeber für drei Mal 245 in Schwerte . . .

Ausblick . . .

„Schwerte calling" heißt die Perspektive für die kommenden Wochen und Monate in der 245. Beginnen wir mit der Erläuterung dieses Mottos am hinten Ende des Terminkalenders:

Die **Gruppe 245** bestreitet den dritten und letzten Lauf vor der Sommerpause am Wochenende **22./23. Juni 2012**. Wo? Eben!

Zuvor fährt die **245 easy*** den 2. Lauf, wiederum als Einzelrennen. Das Datum lautet **2. Juni 2012**. Wo? Jep!

Und dann richten die Carrera Freunde auch heuer wieder den „Mayday" aus – und zwar am **28. April 2012**. Der „Mayday" ist ein

Teamrennen für Crews zu drei Fahrern, welches mit Gruppe 5 Silhouetten ausgetragen wird. Es gilt das 245 Reglement, die Räder werden wie immer ausgegeben (ausschließlich 26,5mm!) und die Fahrzeit beträgt 2*6*15 Minuten pro Team – also die übliche Stunde pro Fahrer . . .

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Gruppe245

Dann schauen wir 'mal, was demnächst in Schwerte drin ist . . . !☺☺

Sponsoren.....

Car-On-Line | DoSlot | Manfred Förster Motorsport-Fotoarchiv Tel. 02463 / 1870 | H+T Motorracing

Plastikmodellcenter P.M. | Plafit | Rennpiste | Rennserien-West | Revell

Scaleproduction | Slottec

Förderer

Carrera Freunde Schwerte | SRC Köln | Karl-Heinz Heß, Ralf Mantik, Jörg Mews | Hans Przybyl, Dirk Stracke, Christian Wamser

Trans-Am

1. Lauf am 18. März 2012 in Dortmund

geschrieben von Andreas Rehm

Wie die Kollegen der Formel 1 im Maßstab 1:1 startete die Trans-Am Meisterschaft in die neue Saison. Unter den 12 Teilnehmern fand sich der harte Kern der Trans-Am Treiber, die durch die Bank schon mehrere Jahre in dieser Serie am Drücker stehen. Lediglich mit dem Dortmunder Berthold Gdanitz war ein Neueinsteiger, zumindest in dieser Serie, am Start.

Wie immer beim Saisonauftakt wurde zur Feststellung der ersten Startaufstellung eine Qualifikation über eine Minute auf Spur 3 gefahren. Wie nah die Fahrer bzw. Fahrzeuge leistungsmäßig beieinander liegen, zeigte sich schnell, stellten doch immerhin vier Fahrer ihre Renner exakt auf dem gleichen Teilstrich ab.

Nach Einnahme des traditionellen Trans-Am Chilli gesellte sich die erste Startgruppe des Jahres an die in der Szene hinreichend bekannte Strecke des ScaRaDo, die sich im Übrigen wieder in perfektem Zustand befand.

Die V8 der Klasse 2 vor dem Start . . .

Erwartete man an diesem Sonntag eine für einen Saisonstart häufig anzutreffende Hektik und Spannung, wurde man sowohl bei den letzten Trainigsrunden als auch während des gesamten Renntages eines besseren belehrt.

Völlig entspannt und in großer Ruhe kämpfte man um die ersten Meisterschaftspunkte des Jahres. Auch die Zahl der „Terrorphasen“ hielt sich in überschaubarer Größe.

So zog denn Gruppe 1 ihre Bahnen, bei der sich erwartungsgemäß Bahnchef Uwe Pfaffenbach und OWL-Fahrer Andre Brocke schnell an die Spitze setzten.

Nach einer kurzen Zigarettenpause starteten die sechs schnellsten der Qualifikation mit der Klasse 1. Bereits kurz nach dem Start kreiste der orangefarbene Toyota des Soesters Patric Wagner auf Platz 1 um den Kurs, gefolgt von Clubkameraden Olaf Leimbach. Doch über alle Spuren hinweg kämpfte sich der OWLer Andreas Rehm an die Spitze und konnte diesen Platz auch bis zur Stromabschaltung halten.

Bei der Auswertung der Klasse 1 zeigte sich erneut die hohe Leistungsdichte, landeten doch die Plätze zwei bis sieben innerhalb einer Runde und auch Platz 8 (Jannic Wagner) lag nur eine halbe Runde zurück.

Kaffee und Kuchen versüßten die folgende Pause, bevor es zum Rennen der Klasse 2 ging.

Vielleicht lag es an der guten und reichlichen Verpflegung oder auch daran, dass sich die meisten Teilnehmer wohl intensiver mit der Abstimmung der Klasse 1 Fahrzeuge als mit der der Klasse 2 Autos beschäftigt haben. Jedenfalls sah man beim überwiegenden Teil der Fahrer unzufriedene Gesichter, liefen die Renner doch nicht so, wie man sich das gedacht hatte.

So schleppte sich Olaf Rose mit einem waidwunden Pontiac über die Runden und der Gewinner der Klasse 1, Andreas Rehm, konnte sich mit seinem Mustang nicht über die Streckenführung einigen. Martin Kranefuß grummelte vor sich hin und Ralf Thöne grämte sich über ein durchrutschendes Achsritzel.

Aber es gab auch zufriedene Fahrer. So fuhr Vorjahresmeister Olaf Leimbach einen unge-

fährdeten Klassensieg ein, gefolgt von Patric Wagner, der damit das Ergebnis der Klasse 1 wiederholte. Auch Berthold Gdanitz war mit sich, dem Auto und dem gesamten Tag an sich sehr zufrieden. Mit unglaublicher Präzision zog er seine Runden und wurde dafür mit P3 belohnt.

Zum Abschluss des Renntages fiel man nochmals über die Kuchentheke her und Uwe Pfaffenbach verlas das Tagesergebnis.

Bei dem üblichen Kaffee plauschte man noch ein wenig und schließlich verteilten sich die Teilnehmer wieder in alle Himmelsrichtungen.

Man sieht sich in wenigen Wochen im Renncenter der Sportfreunde in Wuppertal, um dort erneut um Platzierungen und Punkte zu kämpfen.

Die Ergebnisse:

Klasse 1:	Klasse 2:
1. Andreas Rehm	1. Olaf Leimbach
2. Patric Wagner	2. Patric Wagner
3. Uwe Pfaffenbach	3. Berthold Gdanitz
4. Olaf Leimbach	4. Andre Brocke
5. Ralf Thöne	5. Ralf Thöne
6. Andre Brocke	6. Uwe Pfaffenbach
7. Berthold Gdanitz	7. Jannic Wagner
8. Jannic Wagner	8. Dennis Kranefuß
9. Christian Grüttner	9. Andreas Rehm
10.Olaf Rose	10. Christian Grüttner
11.Dennis Kranefuß	11. Martin Kranefuß
12.Martin Kranefuß	12. Olaf Rose

Das weitere Programm der Meisterschaft stellt sich wie folgt dar:

29.03.12 2.Lauf Wuppertal
27.05.12 3.Lauf CCT Soest
26.08.12 4.Lauf CCT Soest
30.09.12 5.Lauf Rennpiste Duisburg
28.10.12 6.Lauf ScaRaDo Dortmund

Abschließend sei an dieser Stelle im Namen aller Teilnehmer dem gastgebenden Club für die herzliche Aufnahme und die wie immer sehr gute Verpflegung gedankt!

Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte wie immer unter

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet.

Alles Weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Trans-Am

Classic Formula Day

1. Lauf am 24. März 2011 in Düsseldorf

geschrieben von Taffy

Liebe Slotracer,
der Saisonstart der Classic Formula Days steht bevor!

Im nunmehr achten Jahr der Rennserie hat sich das Veranstalterteam erneut Gedanken gemacht, wie auch in der kommenden Saison den Teilnehmern ein interessanter und anspruchsvoller Rahmen geboten werden kann. So wurden neue Bahnen im Austausch gegen bereits bekannte Kurse in den Rennkalender aufgenommen sowie geringe Tuningmaßnahmen am Reglement vorgenommen, die auf ein nochmals attraktiveres Fahrzeugfeld abzielen.

Am kommenden Samstag, dem 24. März, werden daher die Formelboliden der 60er-Jahre zum Auftaktrennen bei „1zu24slot“ in Düsseldorf-Wersten erwartet.

…der schnelle Kurs bei 1zu24slot!!

Das rührige Team um Peter Seidemann stellt seine bekannt schnelle Holzbahn zur Verfügung. Der Kontakt kam über Frieder Lenz, selbst langjähriges Club- und Vorstandsmitglied zustande. Ein Testlauf zeigte eine hervorragende Grip Situation für die in der Serie verwendeten Sigma Black-Magic-Moosis. Hier kann man es also zum Saisonbeginn so richtig knallen lassen! Da die 5-spurige Strecke jedoch auch ihre schwierigen Passagen hat, ist mit einem spannenden Rennverlauf zu rechnen.

Boxengeflüster

Für das Jahr 2012 haben Peter Hartmann und Taffy Ulrich das bestehende Reglement moderat weiterentwickelt. Auch in diesem Jahr wird in den bekannten zwei Klassen gefahren. Die Anforderungen an die Fahrzeugoptik wurden weiter konkretisiert, ab sofort müssen die Cars eine separate Fahrerfigur aufweisen, um mehr Detailreichtum zu erzielen und den Einsatz von „handling-bodys“ auszuschließen. Des Weiteren kommen ab dieser Saison nur noch in diesem Jahr erstmals eingesetzte Cars in die Wertung „Best of Show“. Dies soll den Anreiz auch bei den langjährigen Teilnehmern erhöhen, wieder einmal einen neu gebauten Renner auf die Bahn zu bringen. Dem Vernehmen nach haben sich einige Teilnehmer dabei schon ziemlich angestrengt!

… in der Box wird noch geschraubt!!

Veranstaltungsort

1zu24slot,
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf-Wersten

Der Ablauf bleibt unverändert:

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
5 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.(vonHayn-Ulrich@t-online.de).

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Day

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 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟡 ○ ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ / ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 / 🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	🟢
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○