WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 504 -

17. August 2015

Editorial .....

Moin Folks . . . der dritte Grand Slam führte die Teams am Wochenende zu den Carrera Freunden Schwerte. Sonst war (noch) nichts los . . .

Diese Woche starten die Craftsman Trucks in die zweite Saisonhälfte. Am Mittwochabend trifft man sich zum 4. Lauf in Kamp-Lintfort. Das Wochenende bietet dann einerseits ein Betätigungsfeld für die Classic Formula Piloten – der 4. CF-Day wird in Bergneustadt ausgetragen. Andererseits kollidieren völlig überflüssigerweise zwei Termine für die Freunde schneller und moderner Cars: Die DTSW richtet den 4. Lauf in Bestwig aus und die LMP Pro geht in Mülheim/Ruhr an den Start . . .

Die Ausgabe 504 der „WILD WEST WEEKLY“ enthält brandaktuell (!!) den Bericht von einem NASCAR Clublauf bei der SRIG Teuto – der Dank dafür gebührt Thorsten Grau!

Ferner wird der 5. Lauf zum NASCAR Grand National in DU Mündelheim aufgearbeitet. Und natürlich gibt’s auch ‘was zum Grand Slam in Schwerte zu lesen . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National am 8. August 2015 in Duisburg
- NASCAR Grand National 5. Clublauf am 14. August 2015 in Bad Rothenfelde
- Grand Slam 3. Lauf am 15. August 2015 in Schwerte
- News aus den Serien Saison 2015/16

NASCAR Grand National

am 8. August 2015 in Duisburg

geschrieben von Manfred Stork

1968er Ford Torino von Frieder

Zum zweiten Mal stand dieses Rennen in Mündelheim auf dem Programm. Im Vorjahr waren am Wochenende beim Ende der Schulferien noch 26 Teilnehmer am Start gewesen, aber diese Zahl sollten wir am 8. August innerhalb der Ferien nicht erreichen.

Gleich 12 Racer aus dem Vorjahr waren nicht dabei – dafür aber drei andere, die neu in der alten Schule die GN Boliden bewegten. Mit letztendlich 17 Startern hatten wir einen gemütlichen Rennnachmittag ohne großen Zeitdruck!

Kompakt

- **17 Teilnehmer in Mündelheim**
- **Zeitplan leicht einzuhalten**
- **Patrick kann sich absetzen**
- **Poldi schnell unterwegs**

Mittwochs ist in Mündelheim der normale Club-Renntag. Da wurde am 5. August ein Gruppe 2 Rennen gefahren. Anschließend halfen etliche Leute mit, um die Bahn zu reinigen und Doppelklebeband aufzubringen.

Herzlicher Dank dafür an Volker Schulte, Oliver Stork, Christian Letzner und einige andere Helfer!!

Für Freitag 18.30 Uhr war dann ein Training angesetzt, das auch gut genutzt wurde – aber nicht so zahlreich wie sonst.
Die Schallmauer von 9.0 Sekunden wurde aber erreicht an diesem Abend nach der guten Bahnvorbereitung!

Am Samstagmorgen war um 9.00 Uhr die Schule offen für weitere Trainingseinheiten und Chassis-Einstellungen. Früh trafen die Fahrer ein. Auch Poldi war früh zugegen und war mit dem Grip auf der Bahn durchaus zufrieden!
Bei 17 Startern und 4 Spuren waren die vier Gruppen schnell eingeteilt (mit einer 5er Gruppe).

Nach der Fahrzeugabnahme konnte schon kurz nach 12.00 Uhr die erste Gruppe auf die Reise geschickt werden. Diese bestand aus Markus Michel, Oliver, Volker Schulte, Frieder Lenz und dem Neuling bei den GN, Carsten Liesner. Oliver setzte sich sofort nach dem Start in Führung, Volker konnte noch halbwegs mithalten und auch Carsten machte seine Sache gut. Man konnte merken, dass er die Mündelheimer Kurvenfolgen nach etlichen Starts dort in der 1 : 32er Szene gut drauf hatte!

Oliver's 1969er Dodge

Richard Petty vor Cale Yarborough (Markus Michel vor Frieder Lenz)

Die 2. Gruppe konnte Frank Kaldewey für sich entscheiden vor Heiko Pöthen, aber bei Dirk Stracke und Hans Bickenbach lief es heute gar nicht. Sie fielen beide etliche Runden zurück und belegten nur P15 und 16!

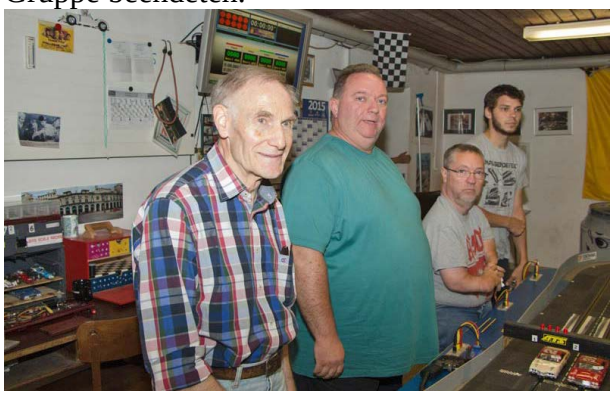
In der 3. Gruppe glänzte Poldi mit einer Rundenbestzeit von unter 10 Sekunden und fuhr auf P4 noch knapp vor Oliver. Karsten war nur eine knappe Runde zurück, aber Ulli und Ralf wurden doch eine bzw. zwei Gruppen zurückgereicht!

Startgruppe 3 im 1. Heat

Die Fahrer dazu ohne den Fotografen

Wenn mehr als die Hälfte der Rennläufe absolviert sind, wird für die Rangliste ein Streichergebnis eingeführt. Dadurch war Patrick nun Führender in der Gesamtwertung und musste auf der Bahn 1 starten. Mit Peter Recker auf der Bahn 2 und Volker Nühlen auf Bahn 3 war das die weitere Reihenfolge. Durch das Fehlen von Ralf Pistor rutschte der Serien-Chef auf und startete auf Bahn 4.
Nach dem Start konnte er sich auch leicht in Führung setzen, aber Patrick schob sich immer näher und übernahm schließlich die Führung und blieb mit seiner Bestzeit wie Poldi unter 10 Sekun-

den!
Auch Volker war stets dichtauf und mehrfach wechselten die Positionen. Nur Peter konnte das Tempo nicht mitgehen und fiel zurück.
Patrick setzte sich im weiteren Verlauf der Spuren durch und zog auf und davon, während Manfred und Volker kurz hintereinander die Gruppe beendeten.


Startgruppe 4, schnellste Gruppe in Heat 1

Patrick vor Volker, Mercury vor Plymouth

Wendell Scott in Aktion

Peter's 70er Chevelle

Ergebnis 1. Heat

1.	Patrick Meister	104,27 Runden
2.	Manfred Stork	103,21 "
3.	Volker Nühlen	102,94 "
4.	Andreas Lippold	102,49 "
5.	Oliver Stork	102,18 "
6.	Karsten Hendrix	101,72 "
7.	Peter Recker	101,06 "
8.	Volker Schulte	100,93 "

Der 2. Heat

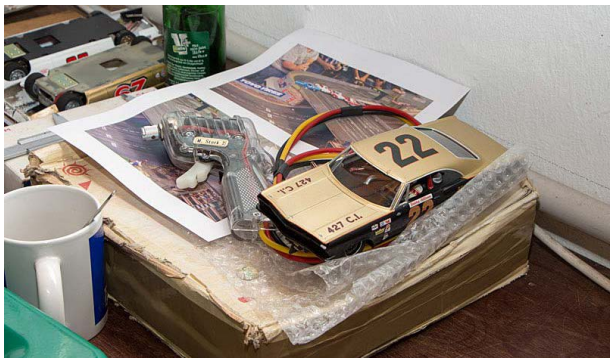
Die Startaufstellungen für den 2. Durchgang waren total durcheinander gewürfelt nach dem Ergebnis der gefahrenen Runden zuvor.

Frieder konnte sich in der 1. Gruppe etwas verbessern auf P10 mit der gleichen Anzahl Runden. Aber Ralf, Hans, Dirk und Markus kamen nicht über ihre bisherigen Positionen hinaus.

Startgruppe 1 im 2. Heat

In der 2. Startgruppe sah es ähnlich aus, aber Carsten Liesner als Neuling konnte seinen 10. Platz behaupten, obwohl er nur P13 erreichte. Er war der Erste von vier Fahrern mit 195 absolvierten Runden!

Startgruppe 2 im 2. Heat nach dem Start

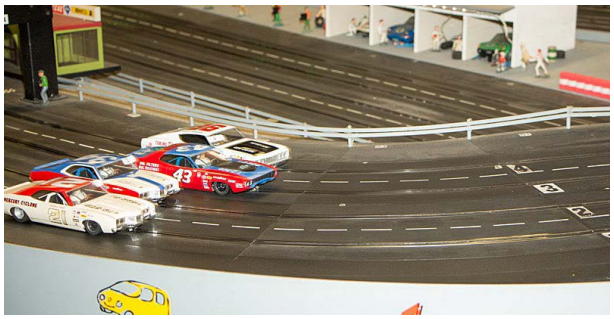


Stillleben auf den Fahrerplätzen

Auch in den schnellsten beiden Gruppen ging es eng zu. Alle schafften über 100 Runden bis auf Poldi, der dadurch auf P6 gesamt zurückfiel. Wenn der 2. Heat nicht wäre, konnte man von ihm hören! Patrick konnte sich sicher durchsetzen, knapp vor Volker. Oliver verbesserte sich auf P3, und der andere Volker, nämlich der Hausherr in der alten Schule, Volker Schulte erreichte P4 und blieb damit vor Peter! Manfred hatte zu kämpfen mit einem klemmenden Leitkiel und viel etwas zurück.

3. Startgruppe Heat 2

Schnellste Gruppe in Heat 2


Dito, direkt nach dem Start

Ergebnis 2. Heat

1.	Patrick Meister	102,63 Runden
2.	Volker Nühlen	102,26 "
3.	Oliver Stork	101,70 "
4.	Volker Schulte	100,80 "
5.	Manfred Stork	100,74 "
6.	Karsten Hendrix	100,54 "
7.	Peter Recker	100,30 "
8.	Andreas Lippold	99,52 "

Credits

Ein großes Dankeschön geht an den SRC Duisburg-Süd Mündelheim für die Ausrichtung des fünften Laufs der GN Serie. Diesmal schafften am Renntag Volker und Oliver allein das Geschehen im Club, denn Andreas Thierfelder befand sich in Urlaub, und wir mussten ohne seinen akribischen Zeitplan auskommen!

Urkundenvorbereitung

Auch ein großer Dank an alle Teilnehmer, die immer für einen spannenden und ereignisreichen Renntag sorgen.

Herzlichen Glückwunsch an Patrick zum Sieg

Am Ende soll noch ein Hinweis für das zweite Rolf-Krause-Gedächtnisrennen erfolgen, das am 31. Oktober beim SRC am Niederrhein stattfindet. Die Anmeldungen dafür könnt ihr mir per Mail zuschicken, vielen Dank!

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

NASCAR Grand National

5. Clublauf am 14. August 2015 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Thorsten Grau

Hitzeschlacht auf dem Ashville-Raceway am 14. August 2015 in Aschendorf

Zum fünften Mal in dieser Saison rief Poldi seine Mannen zum Clubrennen der Grand-National-Serie. Zehn Anmeldungen lagen im Vorfeld vor, doch pünktlich um 18 Uhr standen 13 Männer bei Gluthitze und tropischer Schwüle in der Halle.

Besonders erfreulich: mit Uwe Knapp durften die Teutonen ein neues Gesicht begrüßen. Er trat die Reise mit seinen Kollegen Frank Ober und Udo Langer von der Uni-IG aus Osnabrück an und stand somit erstmals an der Teuto-Clubbahn und bewegte auch zum ersten Mal ein NASCAR. Dass ihm diese Fahrzeugklasse sichtlich Spaß machte, zeigte die Tatsache, dass er sich nicht lange bitten ließ und spontan an dem Rennen teilnahm!☺

Rennen in Ashville geht nicht ohne Wurst!

Nach der traditionellen Ashville-Wurst ging es dann auch pünktlich um 20 Uhr an den Start. Nach den üblichen Sprüchen, wie z.B. *„heute geht gar nix bei mir“*, oder *„meine Karre läuft gar nicht“*, war man nun gespannt, was die Trainingszeiten vom letzten Clubabend wert waren und vor allem, wie sich der Grip bei der hohen Luftfeuchtigkeit entwickeln würde.

Die erste Startgruppe . . .

In der „Krabbelgruppe“ standen sich neben dem Newbie Uwe, Christoph Müller, Udo Langer, Mario Thüne, Werner Baumgart, Frank Ober und Mike Butz gegenüber.

Die meisten der Buben findet man üblicherweise in der schnellsten Startgruppe wieder, doch machte sich hier das Fehlen im letzten Rennen bemerkbar. Wer jetzt jedoch glaubte, die Gruppe würde durch die Teilnahme eines „Anfängers“ und zu erwartender Terrorphasen eingebremst, der sah sich gewaltig getäuscht! Uwe Knapp fuhr, trotz mangelnder Bahnkenntnis, ein klasse Rennen. Natürlich gab es den einen oder anderen Abflug, aber nie lag er der Gruppe im Weg. Ganz im Gegenteil: Er fuhr äußerst fair und ließ die schnelleren Fahrer durch kurzes Lupfen am Regler passieren. Fetten Dank dafür und vollen Respekt!!

Peters neuer ’71 Dodge Challenger

Und mit guten 24 Runden pro Turn zeigte er eindrucksvoll, dass er mit Autos und Regler umgehen kann. Da sieht man, dass bei den „Universal“-Jungens nicht nur gespielt wird. *gg*

Eindrucksvoll aber auch das Geschehen rund um Uwe: Nicht nur Christoph, unterwegs mit seinem neuen `72 Ford Torino, aufgebaut von Walter Schäfer (kein unbekannter in der NASCAR Szene), sondern auch der Rest der Meute legte mächtig los. Die Gesichter der zweiten Startgruppe wurden langsam immer blasser, denn hier wurden Zeiten von 8,0-8,1 vorgelegt! Diese kannte man eigentlich sonst nur vom Seriensieger Carsten Scholz, der heute jedoch nicht teilnehmen konnte.

Die Fahrer der „Krabbelgruppe“. Ungewohnte Gesichter heute dort zu finden! *gg*

Mario setzte sich erwartungsgemäß auf der schnellen Spur 3 gleich an die Spitze, dicht gefolgt von Frank, Werner und Christoph, der auf der schwierigen Spur 1 zeigte, das seine Trainingszeit von 7,9 kein Zufallsprodukt waren.

Mike, der einen Turn später ins Geschehen eingriff, gesellte sich schnell diesem Quartett an – und alle Fünf lagen vor dem letzten Turn innerhalb einer Runde, nur wenige Teilmeter voneinander getrennt. Das versprach ein ganz heißer Tanz im letzten Durchgang zu werden!

Mario, noch in Führung, musste nun auf die lästige Spur 1, Christoph knapp dahinter auf die 2. Beste Chancen auf den Gruppensieg rechnete sich mutmaßlich Frank aus, der auf Spur 3 dafür auch ideale Voraussetzungen hatte. Doch wer Mike kennt, weiß wie gefährlich er auch auf Spur 5 sein kann. Nur leider haben die Einsetzer dies wohl nicht gewusst. Sie haben schlicht vergessen ihn in der Umsetzpause umzustellen. Ein Wunder, das sein Auto überhaupt noch eine halbe Runde weit kam und ohne große Blessuren den Crash in die Bande überstand, wurde es doch von einem fremden Regler pilotiert. Shit happens, aber der Kampf um den Gruppensieg war somit für ihn leider erledigt.

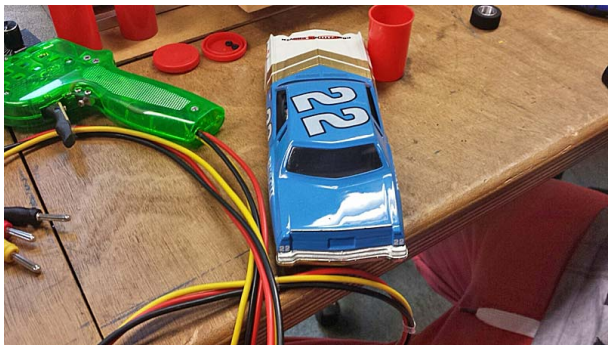
Spannung pur hingegen vorne: Frank und Christoph konnten sich Zentimeter um Zentimeter an Mario herankämpfen, der sich aufopfernd wehrte, sich Frank dann aber doch etwa 3-4 Runden vor Schluss ergeben musste. Für Christoph reichte es dank eines unglücklichen Abflug anfangs des Turns nicht mehr ganz. Aber der Abstand dieser drei Fahrer am Schluss zeigt, wie spannend es war: Frank lediglich 5 Teilstriche vor Mario, der sich mit 7 Teilstrichen vor Christoph den 2. Platz dieser Gruppe sicherte. Und alle Drei fuhren mit über 172 Runden ein überragendes Ergebnis ein. Männers, das war ganz großes Kino. Das hat auch allen Zuschauern Spaß gemacht!

Diese 172 Runden waren eine Messlatte, die auch für die nun folgenden, auf dem Papier schnellen Jungs, mächtig hoch lag.

Zieleinlauf der ersten Gruppe: Denkbar knapp!

Ungewohntes Bild hier nur: Jürgen Kuhn auf Startspur 1, ist diese Spur doch eigentlich sonst immer von Carsten Scholz belegt!☺ Neben ihm dann Andreas (Poldi) Lippold, Rolf Meyer, Wjatscheslaw (Slawa) Portnjagin, Peter Horstmeyer und Thorsten Grau, der heute mit seinem neuen Dodge Super Bee das erste “richtige” Rennen bestreiten wollte.

Ein Auto, ebenfalls wunderschön von Walter Schäfer aufgebaut, das ein Geschenk zu seinem 50sten Geburtstag von den Teutonen war! An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank dafür an Walter☺, die Teutonen und auch an Hans Bickenbach, der sich ebenfalls beteiligte!



Jürgens schöner '77 Monte Carlo

Nicht nur die Spannung vorm Start stieg nun an, sondern auch die Luftfeuchtigkeit. Wer schon mal ein Rennen neben Poldi gefahren ist, der weiß was dies zu bedeuten hat *gg*. Statt den üblichen Schweißperlen auf seiner Stirn, rannen nun ganze Bäche an ihm herunter. Das macht die Konzentration der Fahrer neben ihm nicht einfacher, wenn man permanent das Getropfe sieht.

Die zweite Startgruppe . . .

Nichts desto trotz verlief der Start einwandfrei und zu aller Überraschung konnte sich Thorsten auf der Spur 6 ganz leicht in Führung setzen. Sogar Poldi ließ sich zu einem seiner seltenen Sprüche während eines Rennens hinreißen: *„Boah,….Toto in Führung“*. Ob dieser Spruch ausschlaggebend für den prompten Abflug des Führenden war, lassen wir jetzt mal offen.

Im ersten und zweiten Turn schien diese Gruppe noch in Schlagdistanz zur „Krabbelgruppe“. Rundenzeiten ebenfalls zwischen 8,0 und 8,2 sowie die Rundenzahlen bestätigten dies. Doch dann brachen plötzlich die Zeiten um 2/10 ein und am Ende des vierten Turns lag man schon fast zwei Runden hinter der ersten Startgruppe. Ob es wirklich an der hohen Luftfeuchtigkeit lag? Oder war die ersten Jungs heute wirklich so schnell?

Dranbleiben hieß also die Devise und während Poldi sich um eine Runde absetzen konnte, kämpften dahinter vier Fahrer um den 2. Platz in dieser Gruppe. Einschließlich Slawa, der mit zunehmender Renndauer immer besser ins Rennen kam und fast 1,5 Runden aufholte. Die Führung dieses Quartetts übernahm Thorsten, der nun sogar die Pace von Poldi mitging. Beide auf benachbarten Spuren, Stoßstange an Stoßstange, bis Poldi ihn dann vorbei ließ, im sicheren Gefühl des Gruppensieges. Doch damit ließ er sich zum zweiten Spruch des Rennens hinreißen: *„Nun fahr aber auch!“*, rief er dem Überholer hinterher.

Ob es wieder Poldis Redseligkeit war, die für den prompten Abflug von Thorsten sorgte, lässt sich nicht mit Sicherheit beantworten. *gg*

Sicher war aber eines: Aus dieser Startgruppe sollte es niemand unter die Top 3 des Rennens schaffen!

Aber auch in dieser Gruppe war es wahnsinnig eng: Poldi zwar 'ne gute halbe Runde vorweg, aber dahinter Thorsten mit knappen 33 Teilmetern vor Jürgen.

Und so ging dieser Lauf ebenso knapp und ausgeglichen aus, wie die vorherigen Läufe der GN-Serie. Platz 1-3 innerhalb einer Runde, genauso wie die Plätze 4-6.

Die Fahrer der zweiten Gruppe . . .

Zwischen Platz 1 und 10 liegen gerade mal rund drei Runden und dies nach gefahrenen 172 Runden! Dies zeigt einmal wieder, wie eng es hier zugeht und das eine halbe Runde mehr oder weniger schon mal 4-5 Plätze rauf oder runter bedeutet. Wahrscheinlich ist Poldis Grand National Serie auch deshalb so beliebt, weil hier jeder die Chance hat mal oben mitzufahren.

Und das nicht nur das Rennen Spaß macht, sondern auch die Blödeleien rundherum, das hat der Rennabend eindrucksvoll gezeigt! Es ging mal wieder äußerst lustig zu und dies ist die Hauptsache.

Der Sieg dieses Rennens übrigens ging mal wieder nach Bielefeld, diesmal allerdings an Frank Ober. Gratulation!
Dahinter dann Mario Thüne vor Christoph Müller und Poldi.

So sehen Sieger aus!☺

Das komplette Ergebnis ist nachzulesen auf unserer Homepage.

Was bleibt?
Ach ja, der nächste und somit letzte NASCAR Lauf der Saison findet am 25. September 2015 statt.
Infos hierzu z.B. im Freeslotter-Forum und natürlich auf der Homepage der SRIG-Teuto.

Fehlersuche nach dem Rennen . . .

Bis dahin: CU in Ashville!

Grand Slam

3. Lauf am 15. August 2015 in Schwerte

Weiß war Trumpf beim Grand Slam in Schwerte – nur über die Reihenfolge wird man noch ‘mal reden müssen!☺☺

Nach dem zahlenmäßigen Durchhänger beim zweiten Grand Slam sollten laut Nennliste zur Veranstaltung bei den Carrera Freunden Schwerte wieder zwei volle Startgruppen ins Rennen gehen. Wie üblich war die Validität der Zusagen eher mittelprima und das ein oder andere Team wackelte bzw. musste kurzfristig umbauen. Letztlich rollten dann aber alle 13 gemeldeten Crews an den Start . . .

Die Grand Slam „Hitzeschlacht“ aus 2012 ist sicherlich auch in 10 Jahren noch Gesprächsthema. Die aktuelle Auflage wird’s - zumindest aufgrund des Wetters - wohl kaum werden. Gemütliche 23-24 Grad waren angesagt. Schauen wir also nachfolgend ‘mal, ob wenigstens der Rennbetrieb an sich für die westlichen Annalen taugte!?

Austragungsort

Carrera Freunde Schwerte
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

URL
www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke
6-spurig, Carrera, 30,26m lang

“MMR” auf der Suche nach der Ideallinie – diese hier passt vlt. noch nicht so ganz!?☺

Kompakt

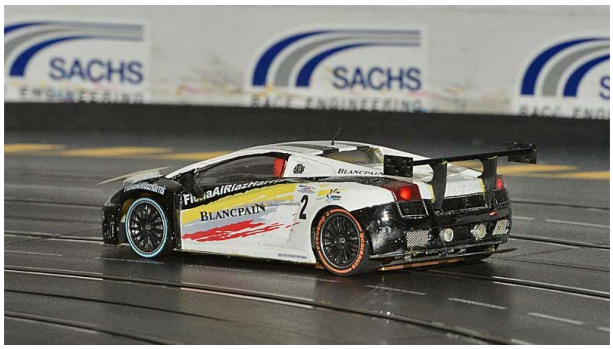
Wetter 23°
heiter bis wolkig ☺

Grip Für Schwerte eher merkwürdig – tendenziell gering, ab Rennstart medium, aber konstant – im zweiten Wertungs-

	lauf wieder marginal geringer. „Kopfzahl-Transpirations-Raumtemperatur-Quotient“ scheint erst pünktlich zum Qualirennen zu passen!☺
am Start	13 Teams á 2 Fahrer 2 Startgruppen (7/6)
Fahrzeit	2 Durchgänge á 6 * 15 Minuten pro Team
Bahn-spannung	19,0 Volt
Neues	Mit „Stern des Südens“ erstmalig ein Team nicht aus der Region . . . Zwei Fahrerpremieren: Heinz Rudnik und Michel Wilke . . . Drei Neuwagen am Start („Hotslot“, „Ruhrpötter“ und „STR“) . . .
Yellow Press	Mit PQ-Chef will keiner fahren!?☺ Remo erbarmt sich und bringt endlich Urkunden Heim!☺
Zeitplan	Start (1): 12:30 Uhr Ziel (1): 16:30 Uhr Start (2): 16:45 Uhr Ziel (2): 20:45 Uhr
Racing	Rundenzahlen im ersten Umlauf exakt wie 2014 – neue Rekorde mangels hohem bzw. höchstem Grip Level nicht drin. Steigerung „in der Nacht“ nicht möglich. Allenthalben Entscheidungen um Meter bzw. Runden bei teilweise extrem ruhigen (abflugfreien) Rennverlauf.
Wertungslauf -1-	Wie Kamp-Lintfort: „Frührentner“ knapp vor „Buffalo“ – dann „PQ“ keine 1/4 -Runde vor „STR“ . . . Dahinter nach 90 Minuten drei Teams binnen einer halben Runde: „Ragtag“, „Hotslot“ und „ZSB“ – sehr sehenswert!!
Wertungslauf -2-	Zieleinlauf zwar wie im 1. Umlauf, Rückstand von „PQ“ und „STR“ auf die Spitze deutlich größer . . . „ZSB“ drehen auf und schieben sich deutlich auf P5 vor. „Ragtag“ und „Hotslot“ erneut nur eine Viertelrunde auseinander! Dreikampf „Sleepyheads“, „Ruhrpötter“ und „Slotdriver“ um P9 mehr als nervenaufreibend!

Freitag

Der frühe Freitagabend bestand aus Bahnputzen, Grip-Fahren und Schwätzen. Ersteres war mit etlichen Helfern rasch erledigt – die anderen Aufgaben zogen sich länger hin!☺
Der Grip war rasch auf einem erträglichen Niveau. So richtig schnell und grippig (wie sonst in Schwerte) wurde es am Abend jedoch nicht – Zeiten unter 7s blieben die Ausnahme . . .



Neuwagen verordnet: „Scuderia Hotslot“ musste in Schwerte ein K2-Fahrzeug an den Start bringen . . .

13 Teams waren genannt. Bei „MMR“ wackelte eine Position (wegen Arbeit) – „Plastikquäler“ ging der Stammfahrer (wegen Motivation?) verschütt und kurzfristig sprang Remo ein, sodass am Samstag schließlich alle Teams an den Start rollen sollten!
Das Training nahmen 19 Folks von 11 Teams wahr – es blieb vergleichsweise ruhig an der Strecke. Die Trainingstafel wurde erst gegen 21:30 Uhr in Betrieb genommen. Warum man sich deshalb aufregen muss, blieb unklar . . .
Ergo wurde in aller Ruhe aussortiert und getestet – und dabei viel „dumm Tüch“ geredet, denn die avisierten Gewitter blieben aus, sodass das „Hofleben“ guten Anklang fand! Irgendwann nach Mitternacht löste sich die Versammlung mangels anwesender „Partybiester“ dann auf!☺

Natürlich im Nürburgring Trim: Der Neuwagen von „Save The Ring“ . . .

Samstag

Ab Acht in der Früh ging’s weiter – am Freitag fehlende Teams/ Fahrer griffen ins Geschehen ein. Selbst die sonst eher in Ruhe

frühstückende „Scuderia Hotslot“ stand zeitig an der Bahn!☺☺
Der **Grip** blieb auf Vorabendniveau, also nicht allzu hoch (für Schwerte!). Dementsprechend wurden die Tippkarten zur erwarteten eigenen Leistung eher konservativ ausgefüllt . . .

„Buffalo Forward“ wuchtet einen K1-Z4 um den Kurs . . .

Das können die Folks des Teams „Stern des Südens“ auch schon nach kurzer Zeit!☺☺

Dem Kapitel **neue Teams, Fahrer und Slotcars** muss ‘mal wieder ein Abschnitt gewidmet werden:

- Karl Daamen war anno 2014 als Gastfahrer beim Grand Slam in Schwerte dabei. Für dieses Jahr brachte er mit „Stern des Südens“ gleich ein eigenes Team an den Start. Kopilot war Michale Wilke, der sonst eher den Fox-Motor in der DSC strapaziert. Die Technik stammte von Karl, die Karosserie von S² . . .
  Bemerkenswert: Die Teilnahme am Grand Slam war dem bajuvarischen Team 600km Anreise wert (für „Michi“ sogar noch mehr) – Hut ab!☺
- Mit Michael Wilke ist bereits ein Neuling im Grand Slam benannt – Bahnerfahrung in Schwerte hatte er logischerweise Null!
  Heinz Rudnik trat erstmalig im Grand Slam für die „Ruhrpötter“ an, kannte den Kurs in Schwerte aber zumindest.
  Ferner war Oliver Stork als Urlaubsvertretung bei „Scuderia Hotslot“ am Werk und zum zweiten Mal im GS am Start!
- „Save The Ring“ (STR) hatten endlich den ersten Neuwagen fertig gestellt. Das sollte zugleich der erste Auftritt eines Ferrari 458 GT2 in einem Grand Slam Rennen überhaupt werden. Vorweg sei angemerkt: Von wegen *„läuft nicht!“* . . .
  Ferner musste „Scuderia Hotslot“ aufgrund der geänderten Einstufung auf einen Lamborghini Gallardo GT3 ausweichen, der wie gewohnt extrem flott lief.
  Und „Ruhrpötter“ ließen den altgedienten „Osram“ in der Box und traten mit einer neu aufgebauten SRT Viper GT3 an . . .

Die restlichen Cars waren bekannt – wenn auch tw. schon länger nicht eingesetzt!☺

Blieb in der Box: „Ruhrpötter“-Gallardo . . .

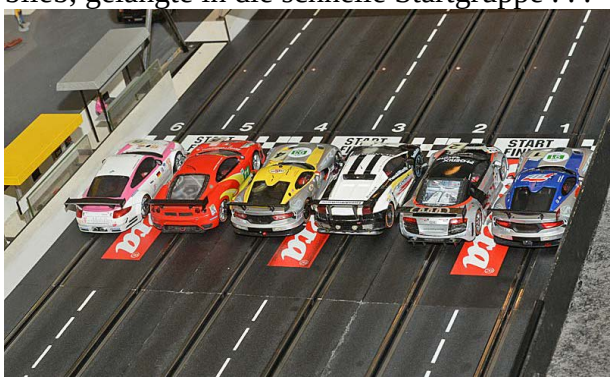
Michael und Karl mit einer bemerkenswert langen Anreise!

Der **offizielle Teil** startete gegen Halb-Elf. Materialausgabe, Funktionstest inkl. Einrollen der Räder und technische Abnahme standen an. Zur technischen Vorbereitung der Cars gab's Mecker beim zweiten Grand Slam – in Schwerte lief's weitgehend glatt!

Materialausgabe: Basteln mit Onkel Reiner!☺

Ready for Takeoff: Vor dem 4-minütigen Funktionstest, bei welchem vorwiegend die Räder eingefahren werden müssen . . .

Ergo startete das **Qualirennen** über 6*1 Minute pünktlich eine Stunde später. Freundlicherweise war der Grip plötzlich da – mutmaßlich, weil sich nun rund 30 Folks länger bzw. dauerhaft im Bahnraum aufhielten und die Außentemperaturen über der 20-Grad-Marke lagen. Das gestiegene Niveau sollte für den gesamten Wertungslauf erhalten bleiben!
Das Startabfolge nach Gruppen wurde quasi durch Abflüge geregelt: Wer pro Halbzeit drin blieb, gelangte in die schnelle Startgruppe . . .



Jetzt wird's Ernst: Die erste Gruppe steht für das Qualirennen über 6*1 Minute Fahrzeit bereit!

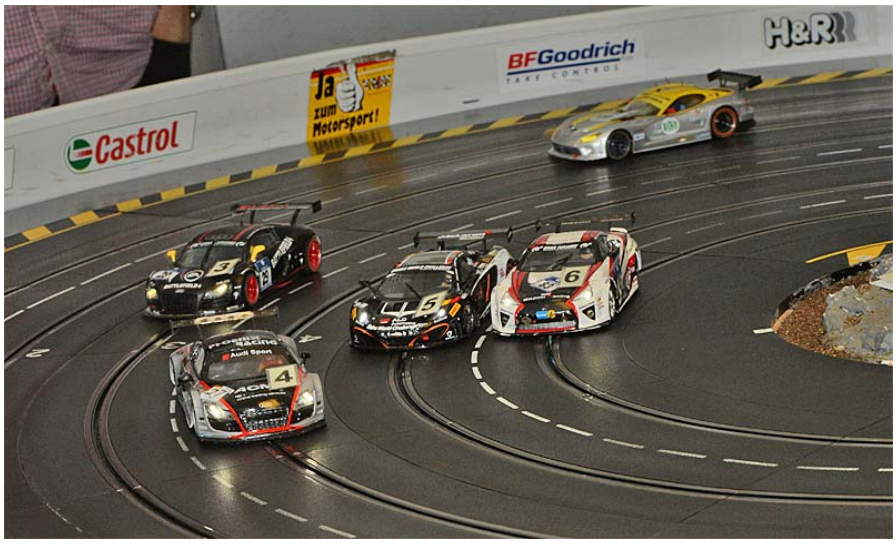
Die Startaufstellung für den **ersten Wertungslauf**:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Plastikquäler	K1 BMW Z4 VLN	26,11
2.	PQ Frührentner	K0 Porsche 911 GT3 R	25,83
3.	Save the Ring	K4 Ferrari 458 GT3	25,74
4.	Buffalo Forward	K2 BMW Z4 VLN	25,60
5.	Ragtag Unit	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,51
6.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	25,16
7.	Scuderia Hotslot	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,12
8.	ZuSpätBremser	K2 SRT Viper GT3-R	25,09
9.	Sleepyheads	K4 Audi R8 LMS GT3	24,65
10.	Stern des Südens	K3 Audi R8 LMS GT3	24,19
11.	MMR-Racing	K5 McLaren MP4-12C GT3	24,08
12.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	23,66
13.	Ruhrpötter	K3 SRT Viper GT3-R	23,52

Prognosen zum Rennergebnis waren im Vorfeld schwierig bis unmöglich zu stellen:. Die Profis von „Frührentner" und „PQ", zwei reine Heimteams („B&R" und „Ragtag"), jede Menge extrem erfahrene Teams (z.B. „Buffalo", „Hotslot", „Ruhrpötter", „Sleepyheads", „Slotdriver" und „ZSB") mit ordentlicher Bahnerfahrung – blieben eigentlich nur „MMR", „STR" und die bayrischen Gäste, denen man einen Platz in den Top 6 nicht zutraute, so's denn gut lief . . .

Es würde halt massiv drauf ankommen, wie die Fahrzeugabstimmung auf die Rahmenbedingungen gelingen würde!

Die erste Startgruppe – „Ruhrpötter“ als Nr.7 fehlt auf dem Foto . . .



Erste Runde, Omega: „Stern des Südens“ vorn – „Hotslot“ fast gleichauf, aber leider links außerhalb des Fotoausschnitts!☺

Die erste Startgruppe gab eine gute Zusammenfassung für den gesamten Rennbetrieb: Kaum Fahrfehler (die Einsetzer nickten bisweilen beinahe vor Arbeitslosigkeit ein!), teilweise extrem eng absolvierte Spuren und fairer Umgang miteinander . . .

„MMR“ kamen nie so recht in Tritt. Die Performance des McLaren reichte nicht, um den Siebenkampf bis zum Ende offen zu halten. Klar wäre man mit der erzielten Rundenzahl vor zwei oder drei Jahren im hinteren Mittelfeld gelandet – die etwas weniger leistungsfähigen Teams sind aber im Grand Slam heuer nicht mehr am Start . . .

Auch „Slotdriver“ haderten mit der Performance des LFA. Von außen sah’s so aus, als habe das Car in weiten Kurven zu wenig Strom. Ein Schleiferrichten erbrachte lediglich ein Aushebeln am Omega Ausgang – also wieder zurück zur wenig gelungenen Ausgangsposition!☹ Ergo fehlten am Ende gut vier Runden zum Vordermann . . .

Der hieß „Ruhrpötter“, die ebenfalls im luftleeren Raum cruisten. Die neue Viper war anscheinend noch nicht so weit . . .

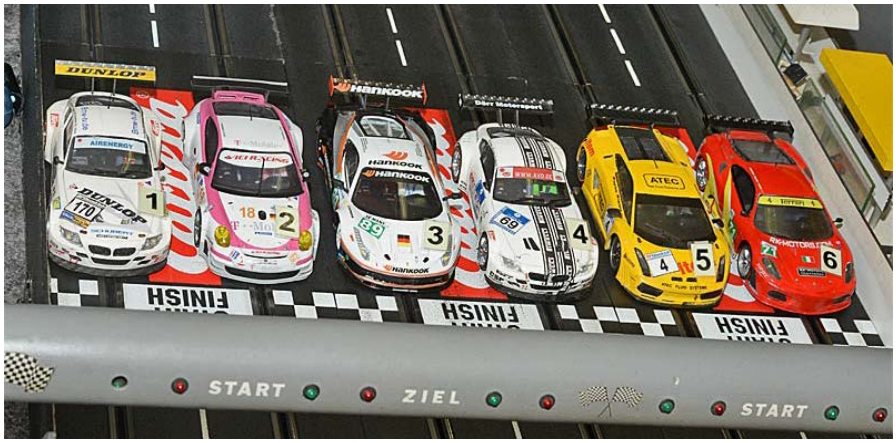
Ergo vermochte „Stern des Südens“ die persönliche Zielsetzung „Top 10!“ umzusetzen. Auch hier mit viel Luft nach vorn (und hinten). Well done in diesem Feld!

Rest Drei! „Sleepyheads“ geigten auf den ersten vier Spuren mächtig auf und machten „Hotslot“ und „ZSB“ das Leben richtig schwer. Alle drei Teams lagen auf Augenhöhe. Fehler waren Mangelware . . .

Dann ging’s für die „Heads“ auf die Spuren 2 und 1. Dort kam man nicht so gut zurecht und fing sich kräftig Rückstand ein, was am Ende die P8 ergab . . .

„Hotslot“ befand sich auf der letzten Spur im heftigen Abwehrkampf. Man musste auf der etwas langsameren Zwei einen Vorsprung auf die „ZSB“ verteidigen, die auf der schnellen Vier unterwegs waren. Die mathematische Prognose war, dass es reichen sollte – und nach 90 Minuten lag „Hotslot“ tatsächlich um 42 Teilmeter vorne. Die nachträgliche Analyse der „ZSB“ ergab, dass man auf der Drei wohl entscheidende Meter vergeben hatte, als die SRT Viper immer wieder aus den Ecken heraus wegrutschte . . .

Btw.: Die Vorstellung beider Teams war für die einsetzenden Crews der schnellsten Gruppe respekteinflößend! Insbesondere Oliver Stork legte ohne große aktuelle Bahnkenntnis in Schwerte einen ziemlichen Speed auf die Strecke!



Die zweite Startgruppe – „PQ“ auf der Pole!

Erste Runde, Omega: Die Kollegen aus Schwerte (Spur 5 und 6) vertragen sich bestens!☺☺

Zur zweiten Startgruppe: Die Startspur sah die Schwerter Heimteams „B&R“ sowie „Ragtag“ nebeneinander auf Fünf und Sechs. Im Vorfeld liefen die Wetten, wann man aneinander geraten würde. Die optimistischste Prognose lautete auf *„max. zwei Runden geb‘ ich ihnen!“*. Folglich muss man wohl vom „Wunder von Schwerte“ sprechen!? Erst in der Schlussphase dieser ersten Spur stolperte man übereinander – und das noch aus lauter Höflichkeit!☺☺ …Sachen gibt’s . . .

Mit dem Rennausgang hatten aber beide Teams (überraschenderweise!) nichts, aber auch garnichts zu tun. „B&R“ (als zweimalige Vorjahresvierte!) waren eher gemächlich unterwegs und hielten Sicherheitsabstand zu allen anderen Teams ein. Man bemängelte den fehlenden Druck aus den Ecken – das Auto lief smooth, es ging aber nicht so recht voran. Am Ende sollte es noch zu einer wenig Begeisterung auslösenden P9 reichen . . .

„Ragtag“ performte zwar besser, baute aber für ein Heimteam etwas zu viele Fehler ein. Ergo wurde es im Fernduell gegen die Vorgaben von „Hotslot“ und „ZSB“ arg eng. Letztlich warf man den gelben Gallardo nur 10 Teilmeter vor „Hotslot“ auf den fünften Gesamtrang. Somit war (zumindest laut O-Ton Siggi) die Zielsetzung „Top 6!“ sauber umgesetzt!?

Das bisher Geschriebene bedeutet aber auch, dass die „Weiße Flotte“ noch einmal schneller fuhr – und zwar deutlich!

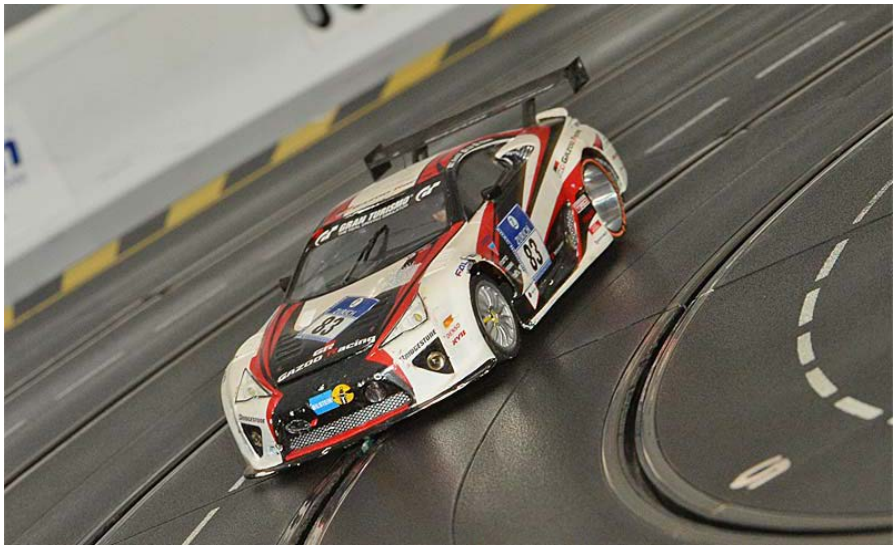
- „Buffalo“ setzte freiwillig ein K1 Fahrzeug ein, um den Wettbewerb offener zu gestalten. Denn Kai-Ole fährt aktuell im Schwerter Club sehr oft sehr vorn!☺ Entsprechend skeptisch war der Teamchef, was mit dem kurzen Fahrzeug gegen die mit teilweise deutlich längerem Radstand fahrende Konkurrenz wohl möglich sein würde . . .
- „Plastikquäler“ durften (wie im Vorjahr) dito auf K1 starten, weil Remo nun ‘mal nicht als „Platin“-Fahrer durchgeht. Und vor einem Jahr war der BMW Z4 VLN gleich zwei Mal siegreich . . .
- „PQ Frührentner“-Chef JanS sagte im Vorfeld einen erneuten Sieg der „PQ“ vorher – relativierte aber diese Prognose, als klar wurde, dass „PQ“ nicht in Stammbesetzung würde antreten können (*„unsere Chancen sind besser geworden“*). Er sollte Politiker werden!☺
- „Save The Ring“ („STR“) brachten den nagelneuen Ferrari 458 GT2 bestens ans Rennen und bezeichneten sich als „Beinahe-Schwerter“ (man fährt hier viele Clubrennen mit!) . . .

Klar war, dass zumindest die drei kurzen K0- und K1-Fahrzeuge einen halbwegs guten Grip auf der Bahn brauchen würden. Sonst wäre das Rennen für die Tonne. Und „brauchbar“ wurde es pünktlich zum Qualirennen – wenn auch nicht mehr . . .

„PQ“ klagten gleich auf der ersten Spur über zu wenig Dampf aus den Ecken heraus. Dies war aber nicht gleichmäßig reproduzierbar – die Vier z.B. gelang mit Volldampf und auch nach Abflügen ging’s bisweilen besser . . .

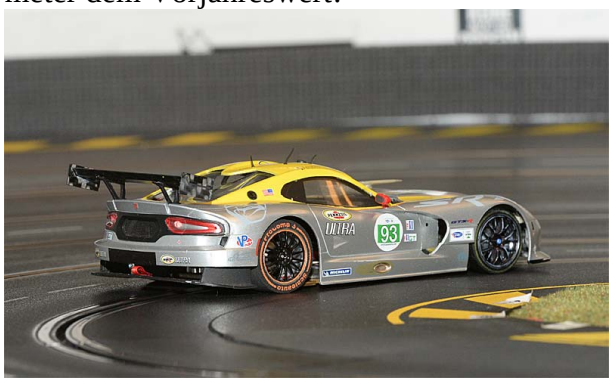
An Sieg war jedenfalls nicht zu denken. Vielmehr geriet man unter Druck durch „STR“ und sicherte im Schlussspurt erst mit keine Viertelrunde Vorsprung die P3 in der Gruppe und im Gesamtergebnis. Besagte „STR“ legten eine blitzsaubere und so sicherlich nicht erwartete Vorstellung hin. P4 war der verdiente Lohn – dreifach Chapeau!
Das Ringen von „Buffalo“ gegen „Frührentner“ währte vier Spuren. Dann hätte der Autor dem Sprössling im Fight von Spur Fünf gegen Sechs ein oder zwei Runden aufdrücken müssen, um Kai-Ole ausreichend Reserve für’s Finale mitzugeben. Das gelang nicht – also wurde P2 für „Buffalo“ nach Hause geschaukelt und „Frührentner“ nahmen mit knapp drei Runden Vorsprung volle 60 Punkte mit nach Hause . . .

Zielsetzung „*Top 6!*“ für’s alt-erfahrene Heimteam „Ragtag“ – glaubwürdig oder nachträglich formuliert!?



„Slotdriver“ waren unhappy mit dem LFA – zu wenig Strom als Ursache!?

Die von den Siegern absolvierte Rundenzahl entsprach übrigens bis auf ein paar Teilmeter dem Vorjahreswert!



Im 1. Wertungslauf fehlte keine halbe Runde zur P5 – SRT Viper der „ZuSpätBremser“ . . .

Die **Servicepause** wurde sowohl zwischendrin als auch zwangsweise nach Ende des ersten Wertungslaufes durchgeführt. 15 Minuten hatte man Zeit, das Car wieder frisch zu machen bzw. mehr oder weniger Grundlegendes zu ändern . . .
Bei vielen Teams wurde ein Zahn vom Spurzahnrad abgesägt, um den Reifenverschleiß zu kompensieren. Zumal ein ganz leicht besserer Grip erwartet wurde, da die Räder nun eingefahren waren und sich der Fahrzeugschwerpunkt leicht abgesenkt hatte. . .
Dem sollte aber nicht so sein – zwar brach der Grip nicht wesentlich ein; er stieg aber auch nicht wesentlich an . . .

Die Startgruppen für Durchgang Nr. 2 sahen gegenüber dem ersten Wertungslauf geringfügig anders aus:
„Hotslot“ und „ZSB“ stiegen auf. „B&R“ und „STR“ mussten hingegen direkt wieder den Regler zur Hand nehmen. Ein Nachteil war’s wohl auch im abgedunkelten Raum nicht, da’s weiterhin vergleichsweise „friedlich“ blieb – wenn auch die Abflugrate zwangsläufig leicht anstieg . . .

Nachfolgend die Startaufstellung für den **zweiten Wertungslauf**:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K0 Porsche 911 GT3 R	25,87
2.	Plastikquäler	K1 BMW Z4 VLN	25,72
3.	Buffalo Forward	K2 BMW Z4 VLN	25,65
4.	ZuSpätBremser	K2 SRT Viper GT3-R	25,51
5.	Scuderia Hotslot	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,40
6.	Ragtag Unit	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,39
7.	Save the Ring	K4 Ferrari 458 GT3	25,34
8.	Sleepyheads	K4 Audi R8 LMS GT3	25,20
9.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	24,96
10.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	24,96
11.	Ruhrpötter	K3 SRT Viper GT3-R	24,67
12.	Stern des Südens	K3 Audi R8 LMS GT3	24,30
13.	MMR-Racing	K5 McLaren MP4-12C GT3	24,05

Die erste Startgruppe . . .

Die erste Startgruppe sah Bekanntes und völlig neue Kampfgruppen: „MMR“ wurden die Rote Laterne nicht los, fuhren im abgedunkelten Raum aber immerhin identisch viele Runden . . .

„Stern des Südens“ musste der geringen Bahnkenntnis Tribut zollen und rutschte folgerichtig auf die P12 ab . . .

Die Kollegen von „MMR“ waren natürlich auch im Rennen spektakulär unterwegs!

„Slotdriver“ hatten im Service etwas mehr Speed gefunden und hielten den Fight gegen „Ruhrpötter“ und „Sleepyheads“ bis fünf Minuten vor Schluss offen bzw. führten diese Dreiergruppe sogar an! Henny lieferte auf dieser Schlussspur einen sehenswerten Fight gegen Johannes auf der schnellen Vier und Thomas auf der nicht weniger schnellen Drei. Beide spielten ihm lange Zeit in die Karten, weil sie sowohl eigene Fehler einbauten als sich auch durch den hautnahen Zweikampf ausbremsten . . .

Zwischenzeitlich vermochte Thomas sogar an Johannes vorbei zu ziehen und P2 in dieser Dreiergruppe zu übernehmen. Dann aber kämpfte Johannes die „Sleepyheads“ wieder vorbei, vermochte sich leicht abzusetzen und endlich die Verfolgung von „Slotdriver“ konsequent aufzunehmen. Dabei machte „Henny“ dann kurz vor Ende den unvermeidlichen Fehler für „Slotdriver“, sodass Johannes vorbei kam. Taktisch richtig hielt Henny den Druck aufrecht, worauf letztlich auch noch Thomas die „Ruhrpötter“ vorbei brachte. Der Zieleinlauf somit: „Sleepyheads“ auf P9 eine Drittelrunde vor „Ruhrpötter“ und diese eine weitere halbe Runde vor „Slotdriver“. Schade, dass nicht alle drei Teams nach dieser Show die Punkte für P9 mitnehmen konnten – verdient wär’s allemal gewesen . . .

Derweil cruisten „B&R“ deutlich zufriedener als im ersten Umlauf etliche Runden davor. Die Spuren Fünf und Sechs von AndiRo waren das Highlight des Teams am Wochenende und schauten richtig gut aus! Mehr als P8 war dennoch nicht drin, denn die anderen Folks schafften halt zumindest zwei Runden mehr!☺

Bleiben „STR“, die erneut eine wahnsinnig Performance an den Tag (bzw. besser: „an die Nacht“) legten! Zwar kamen fünf Runden we-

niger als im ersten Wertungslauf zusammen – die Hürde für etliche Teams der zweiten Startgruppe war dennoch (zu?) hoch . . .

„PQ“ wieder mit nicht-perfektem Fahrzeug: Fehlte in KaLi der Grip, war’s in Schwerte der Speed!?☹

„Frührentner“ im Training: Anstellen des einzigen 911ers im Feld für die Tunneleinfahrt!☺

Zur besagten zweiten Gruppe: „Ragtag“ hatten sich erneut und andauernd mit „Hotslot“ in der Wolle. Beide Teams bauten bei der Hatz zwangsläufig mehr Fehler ein, speziell Oliver machte seine geringere Bahnkenntnis schon zu schaffen. Vor der letzten Spur musste „Hotslot“ auf der schnellen Drei einen Rückstand auf „Ragtag“ (auf der Fünf) aufholen – und Andreas rechnete sich noch Chancen dafür aus. Aber auch ihm gelang keine fehlerfreie Fahrt, sodass Ingo den „Ragtag“ Gallardo zum zweiten Mal an diesem Tag ganz knapp vorn hielt. Nun waren’s allerdings nur noch 19 Teilmeter . . .

„ZSB“ hatten der Viper im Service das Laufen beigebracht (u.a. mit anderen Vorderrädern sowie einer angepassten Übersetzung) und drehten den Spieß um. Man ließ „Ragtag“ und „Hotslot“ keinerlei Chance, kam 3,5 Runden weiter als diese und somit auf einer sauberen P5 ins Ziel . . .

Somit ist klar: „STR“ waren schon wieder in den Top 4, da nur noch drei Teams fehlen!

„PQ“ beseitigten das Speed Lack am Z4 im Service nicht nachhaltig. Man tat sich nach wie vor schwer. Auch ein Boxenstop auf Spur Drei brachte nur wenig Abhilfe. Immerhin reichte es diese Mal locker, „STR“ auf Distanz zu halten. Erneut also P3 und erneut eine Urkunde für Remo!☺

Der Fight um den Sieg zwischen „Buffalo“ und „Frührentner“ entschied sich auf der vierten Spur. JanS schwächelte ein wenig auf der Sechs und der Autor stellte den Regler auf der schnellen Vier auf „Offensive“. Das ging ebenfalls in die Hose, weil der Z4 VLN so am Kurvenausgang zu oft quer stand. Spiel, Satz und Sieg für „Frührentner“. Schade für Kai-Ole, der erneut eine blitzsaubere Leistung zeigte . . .

Btw.: Der Grand Slam Rennrekord in Schwerte stammt aus 2012 und wurde von Kai-Ole aufgestellt. Damals legte er mit dem Gallardo auf der Spur Drei im Dunkeln 6.6er Zeiten in Serie hin und „best“ wurde eine 6.533s notiert. Dazu fehlte ihm heuer bei identischer Ausgangssituation mit dem Z4 VLN doch glatt eine Zehntel!☺☺

Mit dem 3. Grand Slam sind zwei der drei Plätze auf dem Podium der Jahreswertung quasi vergeben: „PQ Frührentner“ nehmen

zumindest vier Siege und einen zweiten Platz mit ins Finale und benötigen je nach Starterzahl in der Rennpiste aus zwei Wertungsläufen nur noch eine Platzierung um P7 oder P8 für den erneuten Titelgewinn – da riecht nach einer lösbaren Aufgabe!?☺
Und auch „Buffalo Forward“ sind mit mindestens einem Sieg und vier zweiten Plätzen kaum noch von der P2 zu verdrängen . . .
Dahinter hat’s dann aber ausreichend dichte Abstände, sodass der vierte Grand Slam des Jahres keinesfalls langweilig werden dürfte!

Ende

Der Zieleinlauf war für ca. halb Neun vorgesehen und ging „just in time“ über die Bühne. Die abschließende Nachkontrolle ergab keinen Befund, sodass die Rückgabe der ausgegebenen Motoren sowie die Siegerehrung völlig entspannt bestritten werden konnten . . .
Gegen 21:30 Uhr machten sich die Teams dann auf den Weg nach Hause . . .

Gleich zwei Mal Sieg in der Amateurwertung: Martin Müller – Grats!

Die eigenen Leistungen schätzte im Tippspiel „Save The Ring“ am besten ein und krönten so ein rundum gelungenes Wochenende. Ergo gab’s als Belohnung ein Buch als Sachpreis . . .

Der Dank richtet sich an die Folks von den Carrera Freunden Schwerte, die auch die gefühlt 657te Veranstaltung in ihren Räumen allzeit bestens im Griff hatten – sei es hinter der Theke, vor der Theke oder gar an der Zeitnahme!☺ Bedankt an die gesamte Crew, speziell an Dirk für den langen Dienst an der Zeitnahme!!
Ferner natürlich ein merci vielmals an die Teilnehmer für’s Helfen und für’s faire Mitspielen am gesamten Wochenende!

Und dann?

Der vierte und finale Grand Slam geht im November in der Duisburger Rennpiste über die Bühne. Obacht: Die Jahressiegerehrung wird erstmalig direkt im Anschluss an diese Veranstaltung durchgeführt!
Das Datum: **20. / 21. November 2015** . . .

Die Einschreibung für den **Grand Slam 2016** soll bis zu diesem Termin möglichst abgeschlossen sein, um die Anzahl startwilliger Teams abschätzen zu können . . .
Dementsprechend ist die formlose Anmeldung bereits jetzt möglich!

@„B&R Gentlemen“ und „Sleepyheads“: Die Cam hat kein Action Foto aus Schwerte von Euren Cars hergegeben – schierer Zufall, keine Absicht! Sorry dafür . . .

Alles zu „Grand Slam“

Rennserien West / Grand Slam

News aus den Serien

Saison 2015/16

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2015 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2016 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / -	-
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	- / -	-
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	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④	- / ✓	✓
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / ✓	✓
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	- / -	-
GT-Sprint NRW-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	- / -	-
kein CUP !	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④	- / ✓	✓
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -	-
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	- / -	-
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤	- / ✓	✓
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
24h Moers	- / -	✓	○	- / -	-
Ashville 600	- / -	✓	○	- / -	-
Carrera Panamericana	- / -	✓	○	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○	- / ✓	✓
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**
C/West	- / ✓	. . .	läuft . . .	- / -	. . .
GT-Sprint	- / ✓	. . .	läuft . . .	- / -	. . .
Scaleauto West	- / ✓	. . .	läuft . . .	- / -	. . .

,