WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 122 -
20. August 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . ein langes Wochenende liegt hinter dem Slotracing Westen. Fast drei Tage lang vergnügten sich gut 60 Slotracer bei den 24h von Moers . . . ☺☺

Die Nr. 122 der „WILD WEST WEEKLY“ spiegelt das Wochenende nur bedingt wider: Den Auftakt macht Taffy mit einer Rückblende zur Classic Formula vom vorletzten Wochenende. Die Folks aus Moers ruhen noch, nicht jedoch Andreas Rehm, der vom gestrigen Trans-Am Lauf in der Duisburger Rennpiste berichtet . . .

Das nächste westliche Highlight folgt am kommenden Samstag: Lauf Nr. 4 zur GT/LM mit spannenden Rennen und einigen Grundsatzentscheidungen für 2008. Dazu fahren die Vintage Slot Classic - gleichfalls am Samstag - in Engelskirchen und die NASCAR Grand National am Sonntag bei der SOKO-Keller. Das ergibt drei saubere Vorberichte, an welchen Nick Speedman und der Schleichende werkelten. Dazu weiß Andreas Päppinghaus etwas über die Zukunft der DTM zu berichten . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day
  2. Lauf am 11. August 2008 in Siegen
- Trans-Am
  5. Lauf am 19. August 2007 in Duisburg
- GT/LM-Serie
  4. Lauf am 25. August 2008 in Köln
- Vintage Slot Classic
  5. Lauf am 25. August 2008 in Engelskirchen
- NASCAR Grand National
  5. Lauf am 26. August 2008 in Düsseldorf
- DTM 2007 / 2008
  7. Saison der Rennserie

Classic Formula Day

2. Lauf am 11. August 2008 in Siegen

geschrieben von Taffy

Als kleine und relativ junge Rennserie gegen zeitgleich stattfindende große Rennserien wie die DSC, attraktive Events wie den Oldtimer-Grandprix am Nürburgring und ein selten schönes Sommerwetter anzutreten, ist schon recht mutig. So wurden die Veranstalter im Vorfeld von mehreren Seiten dazu angeregt, über eine Verschiebung des (lange zuvor geplanten) Termins nachzudenken. Doch die Einladungen waren schon verschickt, und wer Emanuel Vandenryt, Peter Hartmann und Taffy Ulrich kennt, der weiß, dass sie dann keinen Rückzieher mehr machen.

Am 11.08.2007 war also von Emanuel und Familie auf der Siegener Bahn alles vorbereitet für die Doppelveranstaltung „Classic Formula Day“ und „Großer Preis von Siegen“. Ein wenig verloren kam sich Emanuel schon vor, denn die meisten Clubkameraden hatten es vorgezogen, zum DSC-Event zu fahren. Lange brauchte er jedoch nicht zu warten, nach und nach trafen insgesamt noch zehn weitere Mitstreiter ein. Neben den üblichen Verdächtigen waren als Neuzugänge Jens Gerlach von der Scuderia Siegen zu verzeichnen, der mit geliehenen Autos, aber maximalem Siegeswillen ausgestattet war, und Alfred Bosch, der, von Robert Ehl aus der Eifel mitgebracht, lieber in Siegen am Drücker als am Nürburgring nur Zuschauer sein wollte.

Zwei Startgruppen waren damit möglich und, wie sich zeigen sollte, braucht es nicht mehr, um einen ganzen Tag lang Spaß auf der Bahn zu haben.

Der „große Preis von Siegen“ hat eine etwas längere Tradition als die Classic Formula Days. Ursprünglich wurde er von Emanuel als Rennen für die Formelwagen der Vintage Slot Classic-Serie von Thomas Willner ins Leben gerufen, um mit den schmalen und hochbeinigen Rennern der 50er-Jahre über 6x10 Minuten zu fahren. Damit, und das war Emanuels Ziel, wird eine auf die Länge der Siegener Bahn und auf den Maßstab 1:24 bezogene komplette Grand-Prix-Distanz absolviert.

Bereits im letzten Jahr wurde der GP von Siegen und der Classic Formula Day als gemeinsame Veranstaltung durchgeführt, jedoch noch mit jeweils getrennter Wertung aufgrund leicht unterschiedlicher Reglements.

Bei der diesjährigen Veranstaltung wurde erstmals auf getrennte Wertung verzichtet. Mehr noch: diesmal trat die Klasse 2 (Heckmotorwagen) der Classic Formula auf der Grand-Prix-Distanz an, während die Klasse 1 (Frontmotorwagen) nur das Sprintrennen fuhren. Aufgrund der überschaubaren Teilnehmerzahl wurde spontan entschieden, in der Sprint-Distanz statt der geplanten 6x3 Minuten derer 5 zu fahren, um den Tag optimal auszunutzen.

Kompakt . . .

- **11 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Jens Gerlach siegt in beiden Klassen**
- **häufigster Satz: „Spur 4 zählt nicht“**

Nach ausreichendem Training begann gegen 11.00 Uhr die Wagenabnahme. Leider war der Honda R272 von Thomas Ginster trotz Nachtarbeit nicht soweit fertig geworden, dass er die Abnahme hätte bestehen können. Bis zum nächsten Classic Formula Day auf Thomas´ Heimbahn in Gelsenkirchen wird das aber wohl kein Problem sein.

Die Nachtarbeit zeigt Spuren…

Auch Robert Ehls Porsche 804 bestand die Abnahme wegen falscher Reifenformate nicht. Ein Glück für Robert, wie sich später zeigen sollte. Er griff auf einen von seinem Sohn gebauten und schon zuvor einmal eingesetzten Honda R272 zurück. Thomas Ginster wurde mit einem Leihwagen der Veranstalter ausgestattet. Unbeanstandet und sogar von Peter Hartmann mit anerkennenden Worten begleitet ging auch der laubfroschgrüne Lotus 18 von Stefan Laub durch die Abnahme, was s noch für Ärger sorgen sollte…

Rennen der Frontmotorwagen

Die Startaufstellung für das Sprintrennen der Frontmotorwagen wurde jeweils über eine Minute auf Spur 4 ausgefahren, im Verlaufe der Rennen war von dieser Spur noch mehr zu hören.

In der ersten Startgruppe standen die Veranstalter Emanuel, Peter Hartmann und Taffy (Ferrari D50, Mercedes W196, BRM) gemeinsam an der Bahn, ergänzt durch Alfred Bosch mit einer Alfetta und Robert Ehl auf einem weiteren BRM. Emanuel machte, nachdem er durch Pech beim Ausfahren des Startplatzes keine bessere Startplatzierung erreichte, nunmehr aber klar, dass sich ein Siegener auf der Heimbahn so schnell nicht abhängen lassen will. Im Rennen ging der belgisch-gelbe Ferrari D50, der, wie von Emanuel gewohnt, auch optisch eine Augenweide ist, barbarisch gut und überrundete ein über das andere Mal die anderen Kombattanten. Seine 220,21 Runden brachten ihn ganz weit nach vorne und reichten fürs Podium, wenn auch nur den dritten Platz. Peter Hartmanns Mercedes W196, ein durch viele Einsätze gezeichnetes, aber durchaus sonst konkurrenzfähiges Fahrzeug, hatte dem, anders als seinerzeit im Original, nichts entgegenzusetzen. Bei 204,36 Runden blieb der Mercedes stehen - Platz 8. Taffy hatte, wie schon öfter, wieder einmal Pech, als sein ungewollt die Spur wechselnder BRM an den Händen von Tom Vössing zerschellte, der als Aufsetzer blitzschnell reagierte, um noch größeren Schaden zu vermeiden. Der BRM blieb so zumindest einsatzfähig, wenn auch die ungewohnte Optik Andreas Höne zum Spruch des Tages verleitete: „Das ist ja wie beim Traktorpulling. Hätte der jetzt noch gelbe Räder, wäre es ein John Deere…“

„Mit gelben Rädern wär es ein John Deere“

Die Erleichterung um wesentliche Teile der Karosserie sowie um einige Anbauteile brachte jedoch keinen Wettbewerbsvorteil, so dass die erreichten 199,76 Runden Platz 9 bedeuteten. Hauchdünn dahinter beendete Alfred Bosch mit 199,17 Runden (Platz 10) das Rennen. Dafür, dass er die Bahn erstmals befuhr, und zudem die Alfetta nicht aus seinem eigenen Fuhrpark stammte, eine gute Leistung! Robert Ehl markierte in diesem Heat und auch im Gesamtergebnis mit enttäuschenden 188,91 Runden und Platz 11 das hintere Ende des Feldes. Der BRM war einfach nicht schnell genug.

In der zweiten Startgruppe war ebenfalls ein erfreulich variantenreiches Fahrzeugfeld vertreten. Jens Gerlach bewegte ein entfernt an einen Mercedes W196 erinnernden Wagen, Bernd Hämmerling einen sehr schönen Lotus 16. Tom Vössing brachte aus Gelsenkirchen seinen gute Platzierungen gewohnten Mercedes W196 mit Protar-Karosse mit an die Bahn, Stefan Laub setzte auf einen gelben Ferrari Supersqualo. Gleiche Marke, anderer Typ: Ferrari 375 hieß der Einsatzwagen von Andreas Höne. Einen weiteren Ferrari, nämlich einen D50 stellte Thomas Ginster auf die Bahn. Hier nun entspann sich der Zweikampf der Favoriten. Jens Gerlach wollte, musste siegen, das sah man ihm an und man hörte es ihm auch gelegentlich an. Das sollte sich auszahlen, denn mit 225,75 Runden erreichte er mehr als alle anderen Fahrer und siegte im Rennen der Frontmotorklasse. Bernd Hämmerling machte es ihm mit seinem schnellen Lotus 16 jedoch nicht leicht und hätte sicherlich auch die Chance auf den Sieg gehabt, wenn ihn nicht ein davonfliegendes Rad die entscheidenden Runden gekostet hätte. Stoisch, wie man ihn kennt, fuhr er den Turn auf drei Rädern zu Ende (und das schneller als mancher andere auf vier!) um erst beim Spurwechsel wieder das vierte Rad anzuschrauben. Es fehlten dadurch zuletzt drei Runden auf den führenden Jens, doch Platz zwei war für Bernd mit 222,00 Runden immer noch gesichert!

Auf drei Rädern wie ein Tempo Matador

Tom Vössing, Andreas Höne und Stefan Laub konnten dieses Tempo nicht ganz mitgehen, beharkten sich aber deshalb nicht minder heftig. Am Ende lagen ihre Leistungen sehr nahe beieinander, so dass der Zieleinlauf in dieser Reihenfolge lautete: Andreas 214,44 Runden / Platz 4, Tom 213,81 Runden / Platz 5 und Stefan nur einen Wimpernschlag dahinter mit 213,73 Runden auf Platz 6.
Thomas Ginsters D50 schaffte 209,28 Runden, was für Platz 7 reichte, angesichts der starken Konkurrenz eine gute Leistung!
Die Reihenfolge des Zieleinlaufs in diesem Rennen bestimmte dann die Startaufstellung für das Hauptevent des Tages, den

„Großen Preis von Siegen“

Da alle Teilnehmer als Fahrer oder als Aufsetzer ständig im Einsatz waren, wurde eine kurze Mittagspause eingelegt, um sich für die bevorstehende Aufgabe zu stärken. Frau Vandenryt hatte hierfür als gute Küchenfee die Voraussetzung geschaffen.
Nach der nötigen Stärkung nahmen die Teilnehmer die Bewertung zum Preis „Best of Show“ für die Heckmotorwagen vor, mittlerweile eine Tradition beim Classic Formula Day. Der schöne Honda R272, den Alexander Ehl gebaut hat und den sein Vater Robert hier einsetzte, konnte die meisten Stimmen auf sich vereinigen.

„Best of Show“Honda R272, Alexander Ehl

Hocherfreut nahm Robert den Preis, eine 1:43-Miniatur eines Lotus 25 auch im Namen seines Sohnes entgegen.

Nun also galt es, über 6x10 Minuten Standfestigkeit zu zeigen, und das bei einer um ein Volt gegenüber den Frontmotorwagen erhöhten Spannung. Die Heckmotorwagen zeigten dadurch ein nervöseres Fahrverhalten, zusätzliche Herausforderung zu der ungewohnten Fahrdistanz.

Robert Ehl bei der Preisverleihung

Dieser Herausforderung stellten sich zuerst Robert Ehl, der nur hoffte, den Honda seines Sohnes heil ins Ziel zu bringen, Alfred Bosch mit einem kampferprobten Lotus 25, den Robert aus seinem Fundus geholt hatte, Taffy mit seinem Ferrari 156, der an diesem Tag viel besser gehen sollte als bei früheren Einsätzen, Peter Hartmann mit seinem schön gebauten McLaren M2A und Thomas Ginster, der einen Leih-BRM pilotierte.
Vom Start weg zeigte sich Thomas mit dem BRM nicht zufrieden und kam mit dem Fahrverhalten des Wagens der durch einen kurzen Radstand nicht ganz leicht zu fahren ist, nicht zurecht. Gegen Ende des Rennens bedeutete ein technischer Defekt dann noch das vorzeitige Aus. So blieb ihm nach 373 nervenzehrenden Runden nur Platz 11. Alfred Bosch lieferte sich, mit Elan fahrend, mit dem ebenfalls für seine Verhältnisse wie entfesselt fahrenden Taffy heiße Zweikämpfe, bis auch ihn technische Defekte zurückwarfen, so dass Alfred mit 406 Runden nur der 10 Platz blieb. Taffy dagegen konnte das in diesen Fights ausgeschüttete Adrenalin bis zum Ende des Rennens nutzen, hochzufrieden erreichte er 435,65 Runden und damit seit langer Zeit mal wieder einen Platz, der nicht ganz hinten und zweistellig war, nämlich Platz 7. Peter Hartmann, im Training eigentlich als Hauptkonkurrent für Taffy angesehen, hatte mit seinem McLaren leider zunehmende Grip-Probleme, so dass der Wagen immer schwerer auf der Bahn zu halten war. Das ernüchternde Ergebnis nach einer Stunde lautete 415 Runden, Platz 9, sogar noch hinter Robert Ehl, der seinen Honda vorsichtig pilotierend mit 418,92 Runden auf

Platz 8 brachte. Peters Erregung und Unmut war laut und deutlich zu spüren, von der Gelassenheit und Ruhe, mit der er seinen Job als Einsetzer versah, war im Fahreinsatz nicht mehr viel übrig.

Hier ist er noch ruhig, der Peter…

Gerade noch am Drücker, schon zum Einsetzer-Job gewechselt und umgekehrt.

Die zweite Gruppe, bestehend aus Jens Gerlach auf geliehenem Ferrari 156, Emanuel Vandenryt auf eigenem Ferrari 156 in kurzer Monaco-Version (ein Kandidat für den nächsten Preis „Best of Show“), Bernd Hämmerling auf seinem Cooper Indy, Andreas Höne mit einem BMW F2, Stefan Laub mit dem schon oben genannten Lotus 18 und Tom Vössing auf einem von Taffy geliehenen Cooper T60 trat an. Hier spielte die Musik und hier wurde um die ersten Plätze gekämpft.

Geliehen oder nicht, das war Jens Gerlach so was von egal, er prügelte den Ferrari 156 hemmungslos um die Bahn, als gäbe es kein morgen. Das einzige, was ihn immer wieder interessiert ist die Frage: „Wie lange noch?“ Taffy, zum ersten Mal in seiner Slotkarriere in der Funktion des Rennleiters und gleichzeitig Einsetzer, versuchte, diesem gesteigerten Informationsbedürfnis so gut es ging immer wieder gerecht zu werden.

Obwohl auch Jens mit dem wesentlich agileren Fahrverhalten der Heckmotorwagen zeitweise seine Probleme hatte, fuhr er einen weiten und uneinholbaren Vorsprung ein, markierte mit 465,56 Runden die Bestleistung und wurde damit zum zweiten Mal an diesem Tag Sieger.

Emanuel blieb mit 458 Runden zwar deutlich dahinter, bewies aber dennoch mit seinem Ferrari 156 Monaco, dass gute Bahnkenntnis ein wesentlicher Faktor für entsprechend gute Leistung ist. Er kam mit dieser Leistung nämlich auf Platz 2.

Die Spitzengruppe im Einsatz

Das anhaltende „Engelskirchener Duell“ zwischen Andreas Höne und Bernd Hämmerling hatte für beide leider Folgen. Sicherlich unbeabsichtigt katapultierten sie sich immer wieder gegenseitig ins Off, so dass dadurch ein besseres Rundenergebnis leider vereitelt wurde. Sonst wäre ein Heranrücken an die beiden Siegener Jens und Emanuel sicher viel deutlicher gewesen und ein Eingreifen im Kampf um den Sieg hätte zumindest Bernd Hämmerling ansonsten zugestanden. So jedoch hießen die Ergebnisse 455,59 Runden / Platz 3 für Bernd und 450,59 Runden / Platz 4 für Andreas. Dahinter reihte sich Stefan Laub mit dem erstmals in Einsatz gegangenen Lotus 18 mit 448,7 Runden auf Platz 5 ein. Tom Vössing machte mit dem seit mehreren Saisons im Leih-Einsatz befindlichen Cooper T60 Stefan zwar das Leben recht schwer, konnte aber mit zuletzt deutlich nachlassendem Grip nicht mehr gegenhalten. Trotzdem war seine Rundenzahl mit 443,65 nochmals deutlich höher als die von Taffy, der das Leih-Auto gestellt hatte, so dass er sich noch auf Platz 6 schieben konnte.

Das Rennen ist gelaufen, die Ergebnisse werden erfasst, die Siegerehrung steht an. Der Verfasser blickt in erschöpfte, aber zumeist zufriedene Gesichter. Es war wirklich ein schöner Tag (draußen) und ein schönes Event (drinnen). Jens Gerlach erhält aus der Hand des Veranstalters Taffy die Pokale überreicht und sieht sehr zufrieden mit sich aus und kann es auch sein nach dieser hervorragenden Leistung.

Zufrieden kann auch die Familie Vandenryt sein, alleine haben sie die Vorbereitung ge-

stemmt und das Ergebnis war völlig überzeugend. Dafür herzlichen Dank vom „Classic-Formula-Day“-Veranstalterteam !!

So sieht ein glücklicher Sieger aus!…

Vermischtes

Dann gab es doch noch etwas Unmut. Taffy kritisierte coram publico die Farbwahl von Stefan Laubs Lotus, was dieser nicht unwidersprochen auf sich sitzen ließ - schließlich hatte der Wagen ja vorher die Abnahme passiert. Ein unglückliches Verhalten des Veranstalters, eine Kritik hätte natürlich vorab und erst einmal mit dem Teilnehmer selbst besprochen werden müssen, bevor in der Öffentlichkeit über ein Umlackieren geredet wird! Im Nachgang kam es daher noch zu weiterem e-mail-Verkehr und Taffy möchte an dieser Stelle nicht verschweigen, dass er sich für das nicht angemessene Verhalten bei Stefan ausdrücklich entschuldigt hat.

Ausschlaggebend für die Kritik war sicherlich das Bemühen der Veranstalter, Fahrzeuge in ansprechender und vor allem zeitgenössischer Lackierung auf der Bahn zu haben, Stefan sieht sich nach eigenem Bekunden jedoch in der Lage, die Authentizität der Lackierung nachzuweisen.

Der Stein des Anstoßes: Laubfroschgrün!

Was ist noch zu berichten?

Der meistgehörte Satz bei dieser Veranstaltung war: „Spur 4 zählt nicht“, hervorgebracht in allen Stufen der Erregung. Die Fahrzeuge lösen die Infrarotschranke mit einem untergeklebten Pappstreifen aus, da sie sonst für eine sichere Zählung zu schmal sind. Spur 4 erwies sich dabei als nicht so geneigt, jeden Streifen zu akzeptieren. Die Ergebnisse konnten jedoch im wesentlichen genau hochgerechnet werden.

Emanuel hat Taffy beim Fotografieren sehr geholfen. Foto-Atmosphäre schnuppern könnt hier Ihr in diesem **Web-Album**.

Zuletzt sei erwähnt, dass Taffy und Peter an der Weiterentwicklung Ihrer Rennserie arbeiten. Die Pläne für 2008 seien hier auszugsweise aus dem letzten Teilnehmer-Newsletter zitiert:

„Wir möchten, dass die Classic Formula Days sich 2008 ein wenig aus dem Schatten der Vintage Slot Classic lösen. Das bedeutet, dass mit Ausnahme der kombinierten Veranstaltung „GP von Siegen“ / Classic Formula Day im kommenden Jahr die Frontmotor-Renner beim Classic Formula Day nicht mehr gefahren werden, sondern bei Thomas Willners Vintage Slot Classic bleiben.

Beim Classic Formula Day wollen wir dagegen eine zweite Heckmotorklasse für die Baujahre 1966 bis 1970 (einschließlich) fahren. Die schon bekannten Anforderungen an die Fahrzeugoptik bleiben erhalten und werden aus gegebenem Anlass bei den nächsten Veranstaltungen wieder strenger angewendet.

Der Zuspruch war groß genug, um diese Entwicklung unserer Rennserie im nächsten Jahr ernsthaft ins Auge zu fassen. Um Euch genügend Zeit zur Vorbereitung auf das nächste Jahr zu geben, wollen wir die Eckdaten so schnell wie möglich festklopfen. Für Eure Anregungen sind wir dabei offen!

Die terminliche Abstimmung mit der VSC soll in jedem Fall erhalten bleiben, da wir selbst (Peter und Taffy) in der VSC weiter als Fahrer aktiv bleiben werden.“

Für weitere Fragen steht wie immer **Taffy Ulrich** zur Verfügung.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Days

Trans-Am

5. Lauf am 19. August 2007 in Duisburg

geschrieben von Andreas

Nach der Sommerpause trafen sich am vergangenen Sonntag wieder einmal die Freunde der Big Blocks zu ihrem fünften Meisterschaftslauf der diesjährigen Saison. Bedauerlicherweise stecken einige immer noch in ihrem Sommerloch, so dass lediglich 10 Aufrechte den Weg in die Duisburger Rennpiste fanden.

Diese erlebten allerdings einen entspannten und in harmonischer Atmosphäre verlaufenden Rennsonntag. Übertriebener Ehrgeiz, scharfe Worte und Zwistigkeiten, wie es leider mittlerweile in anderen Rennserien vorkommt, sind bei den Trans-Am Fahrern unbekannt.

Vielleicht rührt auch daher das Interesse diverser Fahrer aus anderen Serien, im kommenden Jahr hier teilzunehmen.

Doch nun zum Renngeschehen:

Rennen Klasse 1

In der Startaufstellung fand sich der Sauerländer Michael Rettler mit den bereits etablierten Fahrern Michael Woitas, Günter Grabow und Martin + Dennis Kranefuß konfrontiert.

Von Beginn an machte er allerdings deutlich, wer heute hier die Hosen an hat und scheuchte seinen kanariengelben Käfer fast fehlerlos über die Berg- und Talbahn der Rennpiste.

Am Ende des ersten 3-Minuten-Turns hatte er Günter und Michael W. bereits eine Runde Vorsprung eingeschenkt. Vater und Sohn Kranefuß lagen hier bereits zwei Runden zurück.

In den folgenden Turns kam Günter dann immer besser mit seinem Porsche zurecht, halten konnte er den furios fahrenden Rettler jedoch nicht. Michael Woitas fuhr ungefährdet seinen BMW 2002 auf den dritten Rang. Martin + Dennis Kranefuß folgten mit gehörigem Abstand auf den Plätzen 4 und 5.

Nach der obligatorischen kurzen Pause, in der einige Fahrer die Gelegenheit wahrnahmen, sicherheitshalber ein Rauchopfer zu bringen, machte sich die Gruppe der Meisterschaftsführenden auf die 6 x 3-Minuten-Hatz.

Hier zeigte Dirk Schulz sofort, wer heute Herr im Hause ist. Seinen vorgelegten 20 Runden konnte lediglich Ralf Thöne Paroli bieten. Uwe Pfaffenbach folgte mit einer Runde Rückstand, ebenso wie Andreas Rehm mit einer weiteren Runde zurück. Auf Platz Fünf landete Dennis Grabow. Auf den folgenden Spuren konnte Schulz dann seinen Vorsprung kontinuierlich weiter ausbauen. Der Dortmunder Pfaffenbach fuhr schlussendlich einen ungefährdeten zweiten Rang ein. Mit seinem schnellen Porsche und einer soliden Leistung erreichte Ralf Thöne Platz 3. Auf dem, für ihn enttäuschenden, vierten Platz landete der Meisterschaftsführende A.Rehm. Dieser war heute ein Paradebeispiel für Nervosität und Konzentrationslosigkeit. Erst haderte er mit dem Auto, dann mit der Strecke und schließlich mit sich selbst. Das konnte so nix werden…☺☺

Rang Fünf belegte schließlich Dennis G-Punkt, der in schon gewohnter Weise und mit Stöpseln seines MP3-Players im Ohr, völlig relaxed seine Runden zog.

In der Addition ergab sich folgendes Bild:

1. Dirk Schulz
2. Uwe Pfaffenbach
3. Michael Rettler
4. Ralf Thöne
5. Günter Grabow
6. Andreas Rehm
7. Michael Woitas
8. Dennis Grabow
9. Martin Kranefuß
10. Dennis Kranefuß

In der sich anschließenden Mittagspause ließen sich die Fahrer von Hausherr Pascal Kissel verwöhnen. Lob und Dank aller Beteiligten sind ihm sicher! Wo bekommt man schon die Möglichkeit, aus FÜNF verschiedenen Gerichten auswählen zu können?

Zwischendurch ließ sich Pascal zu der Frage hinreißen: „Ihr seid so ruhig beim Fahren, schreit Ihr Euch nicht an?“
Nein, Pascal! Tun wir nicht!

Gestärkt und gut gelaunt wurden dann die Bog Blocks der ersten Startgruppe in der Klasse 2 auf die Startlinie gestellt.

Rennen Klasse 2

Am Fahrerstand fanden sich Andreas Rehm, Michael Woitas, Dennis Grabow, Martin Kranefuß und Dennis Kranefuß ein. Michael sprach von einem etwas beklemmenden Gefühl, sah er sich doch von vier Ostwestfalen umzingelt. Das sollte sich auch im Ergebnis dieser Gruppe niederschlagen, platzierte er sich doch genau in der Mitte !!
Mit dem festen Willen, die Scharte aus der Klasse 1 wettzumachen und einer Extraportion Traubenzucker prügelte Andreas nach erlöschen der Startampel seinen Hemicuda regelrecht um den Kurs. Über alle Spuren hinweg ließ er sich die Führung nicht aus den Händen reißen und gewann die Gruppe mit kommoden acht Runden Vorsprung auf den Musikliebhaber Dennis Grabow. Dieser fuhr ebenfalls satte acht Runden Vorsprung auf den Nicht-OWLer Michael Woitas ein. Schlusslichter waren einmal mehr Martin und Dennis Kranefuß, die ganz offensichtlich Probleme hatten, ihre von der Grundgeschwindigkeit her schnellen Autos mit der durchaus anspruchsvollen Strecke zu harmonisieren.

Kurze Pause! Zigarettchen, einmal tief durchatmen und weiter ging es!

Nun schoben die Top Five der Klasse 1 ihre Boliden an den Start. Wie bereits zuvor preschte Michael Rettler gleich dem Feld davon.
Hohes Risiko hat allerdings auch gelegentlich Ausflüge in die Botanik zur Folge, so dass Verfolger Dirk Schulz mit seinem schweinchenrosa Camaro immer wieder aufschließen konnte. Er fuhr aber damit auch wie die wilde Wutz, um im Bild zu bleiben !.
Trotz beherzter und weitestgehend fehlerloser Fahrweise konnte Uwe Pfaffenbach das Tempo der Führenden nicht mitgehen und beschränkte sich nach gut der Hälfte des Rennens auf die Absicherung nach hinten. Dort tobte ein Positionskampf zwischen Günter und Ralf. Letzterer versuchte sich dann im Ausloten neuer Bremspunkte, die sich aber als Startpunkte für sehenswerte Abflüge herausstellten. Dadurch konnte Günter schlussendlich einen 2-Runden-Vorsprung herausfahren.

Das Endergebnis der Klasse 1 sah dann wie folgt aus:

1. Michael Rettler
2. Dirk Schulz
3. Andreas Rehm
4. Uwe Pfaffenbach
5. Günter Grabow
6. Dennis Grabow
7. Ralf Thöne
8. Michael Woitas
9. Martin Kranefuß
10. Dennis Kranefuß

Durch dieses Ergebnis ist das Feld noch einmal zusammengerückt. So trennt die beiden Ersten, Andreas Rehm und Dirk Schulz , lediglich 1 Punkt. Platz 4 wird sogar punktgleich von Ralf Thöne und Günter Grabow belegt. Und auch die nächsten Plätze haben noch alle Chancen, in den beiden ausstehenden Rennen, einiges durcheinander zu wirbeln!

Warten wir es ab!

Zu Guter Letzt

Nachdem die Fahrzeuge verstaut und die Schrauberplätze aufgeräumt waren (Ja, auch so etwas gibt es!), traf man sich noch unter Duisburger Sonne vor der Tür der Rennpiste auf einige Becher Kaffee und diskutierte die vermeintlich großen und kleinen Probleme des Slotracing.

Mit herzlichem und ehrlichem Dank an den Gastgeber Rennpisten-Pascal machte man sich auf den Heimweg und freut sich schon auf den kommenden Trans-Am Renntag. Dann wird die Strecke im sauerländischen Arnsberg unter die Räder genommen.
Wer nun Lust hat, in diese schöne Serie hineinzuschnuppern, ist herzlich eingeladen, einfach mal bei uns zu starten.
Fragen werden gern auch per Mail von Freddy Külpmann, Michael Woitas sowie Andreas Rehm beantwortet !

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Trans-Am

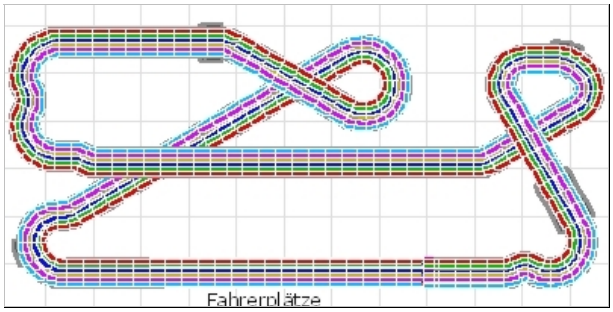
GT/LM-Serie

4. Lauf am 25. August 2008 in Köln

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Die GT/LM-Serie beendet die Sommerpause und nimmt die Regler wieder auf - und zwar im Schatten des Doms.
Geboten wird wieder - wie zu allen bisherigen GT/LM-Läufen - Highend Slotracing vom Feinsten, aber auch ein wenig Perspektive für das Jahr 2008 . . .

Technik . . .

Gefahren wird beim SRC Köln - wie im Vorjahr die große 49m-Bahn. Der Kurs sieht einfach aus, ist es aber nicht wirklich, sofern man es denn eilig hat . . . ☺☺



Fahrtrichtung: An den Fahrerplätzen nach rechts . . .

Grundsätzlich gilt die **Trainingsempfehlung** auch für die Kölner Bahn - am Rennsamstag wird die Zeit knapp, wenn bis zu 60 Folks binnen knapp 3 Stunden noch ein paar Runden drehen möchten !! Der SRC Köln hat deshalb extra morgen Abend einen Termin als zusätzliche Trainingsmöglichkeit eingebaut . . . !!

Die liebe **Übersetzung** . . . man ist sich nicht immer einig. Jedoch liest (hoffentlich) Jedermann die Sache immer als Ausgangswert für eigene Versuche. Ein Zähnchen mehr oder weniger auf der Achse ist immer drin !!
Nach Rücksprache mit dem Chef im Kölner Ring gibt der Autor ca. 27,75mm pro Motorumdrehung vor. Hans Quadt betont, dass der Bison in Köln aber auch mit geringerer Wegstrecke bewegt werden kann . . .
Wer nun meint, es müsse doch wesentlich „länger“ gefahren werden . . . der irrt ☺ Einerseits lässt man „lang“ zu viel Zeit in den engen Passagen liegen (die gibt es in Köln !) und andererseits gibt’s irgendwann (i.d.R. sogar recht schnell) thermische Probleme mit dem Bison bzw. Schwierigkeiten auf der Bremse !!

Das offizielle „Köln-Foto“ . . .

Obacht: Der Kurs ist wellig !! Die **Bodenfreiheit** von Chassis und Karosserie sollte (auch vorne) deutlich oberhalb des berühmten Millimeters gewählt werden - dies ist speziell für die S24-Fahrer eine rechtzeitige und unvermeidliche Ansage !!

Certified Prütt Reading (CPR) . . .

Mittlerweile (in 2007) kennt die GT/LM den Zustand “leer” nicht mehr. 26 Teams waren das bisherige Minimum. Warum also sollten es in Köln weniger Teams werden !?

Das ein oder andere **Gaststarter** Team wird wohl auflaufen - u.a. sind Vater & Sohn Heß mit einem Nissan R390 GT1 dabei; und auch ein Team Kage/Kever war im Gespräch.
Dazu steht ein Wiedersehen mit Juchem/Wolf an. Der in Schwerte eingesetzte Murcielago der beiden Mittelrheiner soll jedoch nicht mehr rollen. Stattdessen wird ein weiterer Courage entstehen - der bestimmt „in time“ fertig wird, weil Peter Juchem am vorletzten Freitag noch nicht einmal lackiert hatte . . . ☺☺

Zu dick, zu schwer !? Murcielago von Juchem/Wolf . . .

Ggf. stellt Mittelrhein neben dem Stammteam Lehmler/Lehmler noch ein weiteres Duo, welches Olli Schmidt anführt. Gebaut werden soll ebenfalls ein Courage, der logischerweise auch noch nicht lackiert ist . . . ☺☺

Was tut sich an der **Fahrzeugfront** !? Auf Basis des Carrera Audi R10 sind zumindest zwei Exemplare dieses Radstand-Monsters entstanden - nicht wirklich überraschend, dass zwei der Top-6-Teams hier tätig wurden. Ist also damit zu rechnen, dass sich die R10 als überlegen erweisen und künftig das Fahrzeugfeld gründlich aufmischen !? Sicherlich eine spannende Frage, auf welche der 4. Lauf zur eine Antwort geben wird . . . ☺☺

„Radstand-Monster“ auf GT/LM-Pfaden . . . !?

Apropos spannende Fragen - die Frage nach den Favoriten ist nicht wirklich spannend. Die Dauersieger Laufenberg/Nötzel gelten als gesetzt. Thomas ist SRCler und auch Andreas wurde in den letzten Monaten häufiger in Köln gesehen.

Auf die Positionen 2 und 3 setzt das Orakel die Teams Ortmann/Schnitzler und Bolz/Schnitzler. Man gilt als austrainiert - und war in letzter Zeit ebenfalls häufiger zu Gast in der Domstadt. Den restlichen Top 6 Teams (Plastikquäler, Baum/Pasch und Durukanli/JanS) werden von gewöhnlich gut orakelnden Quellen keine realistischen Chancen auf das Podium eingeräumt . . . ☺☺

Nockemann/Uhlig in Köln zum vierten Mal mit einem neuen GT/LM . . . !?
(hier der Riley & Scott Mk IIIc vom 3. Lauf)

Hier gilt es vielmehr, einen Blick in den Rückspiegel zu werfen. Schließlich lauern in der zweiten Startgruppe die starken Heimteams Nötzel/Quadt und Börger/Schwellenbach, welche sicherlich die Top 6 im Visier haben . . .

Kurz noch zur **Schlagzahl** - leider fehlen für den Kurs in Köln die Erfahrungswerte aus ’05, als vergleichbare GT-Slotcars gefahren wurden. Ergo bleibt nur der Griff zum Rechenschieber (Achtung Dreisatz !!): Wenn die Spitze ordentlich spurt, sind 540 Runden drin. Für die Top 10 sollten schon 515 Runden her. Das ist jetzt zwar weit aus dem Fenster gelehnt, aber immerhin weniger gewagt, als wenn Kai-Uwe die Mehrwertsteuer erklärt . . . ☺☺

Situationen . . .

Einsetzersituation

„GT/LM Time“ ist auch immer „Liegestuhl Time“ !! Neulich erst waren unsere Einsetzer wieder bestens aufgehoben: Rein in den Liegestuhl, schön weit zurück gelehnt - und dann eventuell noch die Beine übereinander geschlagen (vgl. Foto). So lässt sich’s doch bequem leben . . . !?

Und wenn doch ’mal Jemand abfliegt !? Äußerst unangenehm: Geweckt werden, sich aus dem Liegestuhl schälen, sich orientieren und zu guter Letzt auch noch die Hand bewegen . . . ☹☹

Jetzt aber die gute Nachricht: Der SRC Köln hat sich nach massiven Protesten ob der unbequemen Liegestühle in Moers dazu durchgerungen, noch vor dem GT/LM-Rennen wirklich bequeme Luxus-Exemplare zu beschaffen (vgl. Foto). Hier beweist sich der gute Gastgeber !!

Evtl. lassen sich ja sogar Zuschüsse zum Kauf bei den Krankenkassen beantragen, wenn es gelingt, das Slotracing als **Versehrtensport** einzustufen - schließlich schaffen es ja etliche Kollegen scheinbar nicht, zum Einsetzen 15 Minuten aufmerksam und aufrecht zu stehen . . . !?

Zur Klarstellung: Wir haben Slotracer unter uns, die gesundheitlich nicht voll fit sind. Diese sind erstens hier **nicht gemeint** und zweitens verdienen sie unser aller Hochachtung und Unterstützung !!

Reifensituation

Laut Werner weisen die bereit gestellten Räder ca. **27,3 bis 27,4mm Durchmesser** auf (der Autor hätte hier mit weniger Gummi gerechnet!). Und 3 Paar verfügen sogar noch über 27,6 bis 27,7mm Abrollumfang . . .

Parksituation

Parkieren - wie die Schweizer Kollegen immer zu sagen pflegen - ist in Weidenpesch nicht wirklich easy !!

Der Standard-Tipp der SRCler lautet: An der Ampel links, an der Feuerwache vorbei, bis zur Trabrennbahn. Dort steht ausreichend Parkfläche zur Verfügung. Unliebsame Beifahrer nebst Slotkoffern kann man ja an der Ampel hinaus werfen . . . ☺☺

Raumssituation

Der SRC Köln kennt in seinem Keller nun wirklich kein Platzproblem - ergo dürfen die Teams ihren gesamten Hausstand mitbringen. Wichtig ist den Kölnern nur, dass Ihr den Krempel am Abend wieder mit nach Hause nehmt !!☺☺!!

zukünftige Situation

Nun hält endlich der Fragebogen auch Einzug in die GT/LM-Serie . . . ☺☺

Die GT-Chefs möchten in Köln u.a. wissen, welche Fahrzeugtypen die Teams im kommenden Jahr zu fahren gedenken:

- wieder nach 2006er Regeln (geschlossene GT bis 1996),
- sämtliche geschlossene GT (also ohne zeitliche Eingrenzung) - jedoch mit Ausnahme des Toyota GTone
- oder nach den aktuell gültigen 2007er Bestimmungen (alle GT ohne Einschränkung) !?

Tja Folks, für Köln droht Slotracer's größte Herausforderung: Man muss sich festlegen . . . !☺☺!

Soweit der etwas länger gewordene Vorbericht zur GT/LM. Man sieht sich in Köln . . . !?

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / GT/LM-Serie

Nachfolgend die Detailinfo zum Rennen:

Adresse

SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

URL

www.src-koeln.com

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 49m lang

Historie

2006 (17 Teams)

1.	Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	515,42
2.	Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	507,71
3.	Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	503,68
4.	Baum/Christians	Porsche 911 GT1	499,13
5.	Nötzel/Quadt	Ferrari F50	498,76
6.	Bolz/Bolz	Jaguar XJ 220 GT	496,16
7.	Fischer/Fischer	Porsche 911 GT1	493,63
8.	Fischer/Silva-Wittfoot	Bugatti EB 110 S	487,67

Zeitplan

Dienstag, 21. August 2007
ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 24. August 2007
ab 19:00h freies Training

Samstag, 25. August 2007
ab 09:00h Training / Concours
ab 10:30h technische Abnahme
ab **12:00h** Rennen
anschließend Siegerehrung

2005 kein Lauf zur GT/LM in Köln

Vintage Slot Classic

5. Lauf am 25. August 2008 in Engelskirchen

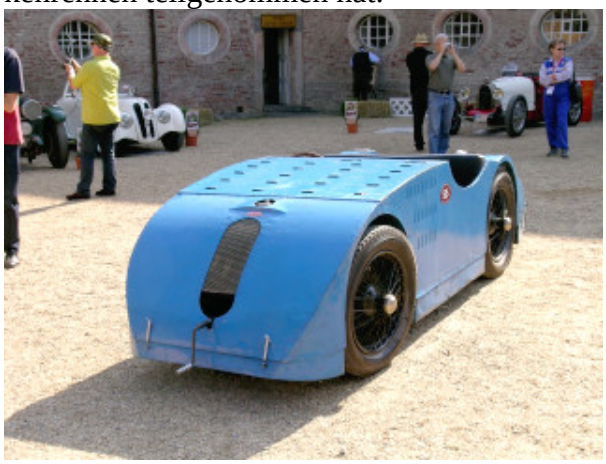
geschrieben von Nick Speedman

Am Samstag wird die VSC nach ihrer Sommerpause mit dem 5. Saisonlauf weiter nach ihrem Master suchen. Nichts ist besser dazu geeignet als in Oberberg beim Carrera Club anzutreten. Denn dort sind die beiden Führenden Clubmitglieder. Und der bisher Dritte in der Wertung Stefan Laub ist auch Oberberg Sympathisant.

. . . Bahn -Layout im CC Oberberg !!

zur Historie . . .

. . . der VSC; was 2002 ganz bescheiden mit einem Jahr Entwicklungsphase begann, hat sich jetzt am Ende der 6. Saison als attraktive Serie für Einsteiger und Fortgeschrittene entwickelt, ohne die sonst üblichen Concours Bewertungen. Das soll nicht heißen, dass nicht ordentlich gefightet wird. Und für den Sport steht die starke Fraktion aus Oberberg, die in den letzten Wochen an manchem Langstreckenrennen teilgenommen hat.



. . . Bugatti T38 Tank bei den Dyck Classics!

Auch diesen Sommer konnten die VScler eine Reihe von tollen Oldtimer Treffs besuchen, z. B. die **Schloss Dyck Classic Days**, um direkt vor Ort die Vergleiche zum eigenen Slotcar zu ziehen. Darauf wird so mancher sein Fahrzeug in der Optik verbessert haben.

. . . Boxengasse in Reims!!

Les amis du circuit de gueux

Vorschau . . .

Jugendliche und Kinder unter 16 Jahre zahlen weiterhin kein Startgeld.

Auf den Speiseplan nehmen wir als Teilnehmer keinen Einfluss und lassen uns gerne von den Jungs aus Oberberg überraschen.

Gute Laune und Freude an Aktionismus ist mitzubringen. Dann wird der Renntag bestimmt wieder zum Erlebnis.

Jetzt wünsche ich allen bisherigen Fahrer der VSC und Gaststartern eine gute Anreise zum 5. Lauf der Saison 2007 nach Engelskirchen - Bickenbach.

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien West / Vintage

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Club Oberberg
Ründerother Str. 18-20
51766 Engelskirchen - Bickenbach

Anfahrt

BAB A4 Ausfahrt „Engelskirchen“
Richtung Marienheide ca. 2 km
an der Engstelle in Bickenbach rechts
einbiegen in die Ründerother Str.

Strecke

6-spurig Carrera Schiene ca. 35m

Zeitplan

Montag, 20. Aug. 2007
ab 18:30h freies Training VSC

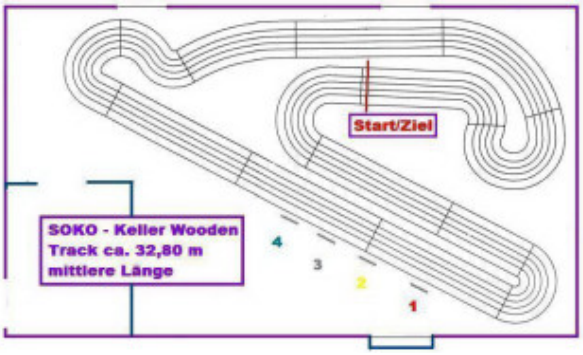
Samstag, 25. Aug. 2007
ab 09:00h - 10:30h Training
danach Fahrzeugabnahme
ab 11:00h Rennen, Formula
ab 13:00h Rennen, VSC Sports

NASCAR Grand National

5. Lauf am 26. August 2008 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman

. . . der vierte Lauf der Rennsaison wurde überragend durch Christian Schnitzler gewonnen. Er wurde dabei vorbildlich durch seine Schwester Caroline abgeschottet. Nach genau zwei Monaten Rennpause mit den Oldtimern stellen sich die Nascaro´s dem üblichen Sommerausflug auf eine Holzbahn. Diese steht glücklicherweise für alle sehr nah in Düsseldorf im Keller der Astrid-Lindgren Grundschule.



. . . Holzbahn Soko-Keller Düsseldorf!!

Für viele unverständlich war, dass die SOKO Keller über zwei Jahre am Bau einer modularen Holzbahn herumgewerkelt hat. Daran kann man sehen, dass für manche Slotracing nicht alles ist. Hauptsache es ist jetzt Strom drauf und wir freuen uns auf unsere Gäste am kommenden Sonntag !!

Der Track . . .

. . . Manni Stork hat die letzten Etappen der Fertigstellung mit begleitet und sofern die SOKO Keller Jungs einsichtig waren, geeignete Schutzmaßnahmen zur Abwehr von Slotcar Crashs empfohlen. Alle Dinge lassen sich nicht mehr umsetzen, sodass wir am Sonntag mit ausgeschlafenen Einsetzern den flüssigen Ablauf des Rennens gewährleisten müssen. Trotz 12cm Spurabstand neigen die NASCAR an der einzigen lang gezogenen Kurve zu erheiternden Abdrängmanövern. Da helfen auch 500 Meilen Training nicht viel, wenn der Pulk von nur 4 NASCAR die Passage durcheilt.

. . . Blick die Gerade hinauf !!

Am Sonntag fahren wir beide Läufe im Uhrzeigersinn, da der Linksbetrieb nicht selektiv genug ist.

Dies und das . . .

Drei Rennen vor Saisonende ergeben sich schon klare Verhältnisse im Klassement, die keine großen Verschiebungen auf den ersten 5 Plätzen vermuten lassen. Einzig im Mittelfeld sind noch einige Scharmützel möglich.

. . begehrte Wiederauflage des AMT Torino

Was können wir erwarten !? Sicherlich werden wir die Starterzahl von 24 des letzten Laufes in Oberberg nicht erreichen. Einige der Nascaros fahren tags zuvor bei der GT/LM beim SRC Köln, und wollen diesen Termin nicht versäumen, da Sie noch das verbliebenen Adrenalin aus dem 24h von Moers in ein Top Resultat umsetzen wollen. Da werden wir auch durch die Aussicht auf erlesenes Grillfleisch nicht mehr Starter und Starterinnen anlocken können. Für alle die Ihren Navi nicht Vertrauen, werden wir ab der Rossbachstrasse kleine Wegweiser aufbauen, die den Weg zur Parkmöglichkeit weisen. Die zahlreichen Raucher unter den Nascaro´s bitte ich mit gebotener Vorsicht den blauen Dunst zu produzieren. Wir möchten nicht dass die Klassenräume der Schulanfänger am Montag nach Rauch riechen. Auch sollte keine Aschenreste auf dem Schulhof zu sehen sein.

. . . im hinteren der drei Schulgebäude ist der SOKO- Keller!!

Wir wünschen allen eine schöne Anreise und viel Spaß bei den Vorbereitungen. Wer detaillierte Kartenausschnitte haben möchte, der möchte mich anmailen: **Nick Speedmann**

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

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden **Sonntag**:

Adresse

SOKO - Keller
Astrid-Lindgren-Grundschule
Leuthenstraße 50
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

URL

SOKO - Keller

STRECKE

4-spurig Holzbahn rechts/links Betrieb
31,80 - 34,20m ohne Spurausgleich

Zeitplan

Dienstag, 21. 08. 2007
ab 19:00h - 22:30h freies Training

Donnerstag, 23. 08. 2007
ab 19:00h - 22:30h freies Training

Sonntag, 26. 08. 2007
ab 09:00h - 12:00h freies Training
ab 11.30h Abnahme
ab 12:30h NASCAR Grand National

DTM 2007 / 2008

7. Saison der Rennserie

Die DTM im Westen lebt weiter !

Zu Beginn der diesjährigen Saison 2007/2008 übernimmt Andreas Päppinghaus die Veranstaltung der DTM-Rennserie.

Die DTM wurde 2001 von Bernd Michels ins Leben gerufen. Zum Ende der Saison 2003/2004 gab Bernd die Leitung an Patrick Fischer ab. Aus zeitlichen Gründen konnte Patrick Fischer die DTM dieses Jahr nicht weiter organisieren und suchte einen Nachfolger.

Andreas ist seit 2002 mit dem Hobby Carrera und Slotracing beschäftigt. Seit 2004 in der Rennbahn IG "Slotcar Heaven". Im „Heaven“ leitete Andreas schon verschiedene Clubserien - u.a. auch die aktuelle Club-DTM. Ebenfalls ist er für die Homepage vom „Slotcar Heaven“ zuständig.

Was bleibt - was ist neu !?

Die DTM wird, wie gewohnt, weiterhin in zwei Klassen ausgetragen. Die Saison wird in 5 Rennen bei 1 Streichergebnis gefahren. Dieses Jahr gibt es erstmalig keine Concours Wertung. Jedoch müssen die Autos schon dem Scaleracing Gedanken entsprechen und eine "gewisse Ausstattung" vorweisen !

Die Eckdaten des Reglements bleiben selbstverständlich erhalten: alte DTM von 1984 bis 1991, neue DTM ab 1992 bis heute. Karosserie 60g und Chassis 140g Schwarzer Carrera Motor.

Übrigens haben sich Thorsten und Dennis Hesse bereit erklärt, den Part der technischen Abnahme zu übernehmen.

Terminsachen !?

Das erste Rennen findet am Sonntag, den 28. Oktober 2007 bei den „Carrera Freunden Schwerte“ statt.

Die restlichen Renntermine und Orte werden noch bekannt gegeben, wobei sich die bisherige Planung wie folgt darstellt:

1 - 28.10.2007 Schwerte, Carrera Freunde (So !)
2 - 18.11.2007 N.N.
3 - 08.12.2007 N.N.
4 - 12.01.2008 Herzebrock, Slotpoint
5 - 16.02.2008 Wuppertal, Slot Car Heaven

Wir möchten gerne bei den Clubs DTM-Rennen austragen, die auch Interesses an der DTM haben und sich an dieser Serie beteiligen wollen !!

Alle Notwendigen Info sind auf der Homepage unter **www.slotrennen.de** zu finden.

Wer noch Fragen hat, wendet sich bitte direkt an **Andreas Päppinghaus**.

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / DTM