WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 125 -

10. September 2007

Editorial ....

Moin Folks . . . drei Veranstaltungen brachte das Wochenende: Die 245 fuhr am Samstag den 6. Lauf in Wuppertal; parallel dazu war der NASCAR Winston Cup zu seinem 6. Lauf in Moers unterwegs. Und am Sonntag trat die Vintage Slot Classic zu Lauf Nr.6 in der Rennpiste Duisburg an.
Ausgabe 5*25 der „WILD WEST WEEKLY“ weist Berichte zu allen drei Rennen auf. Das kommende Wochenende steht erneut im Zeichen der GT/LM. Der 5. Lauf findet am Samstag in Vohwinkel statt. Dazu geht die Trans-Am für das 6. Rennen nach Arnsberg. Auch hier liegen zwei Vorberichte vor . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  6. Lauf am 8. September 2007 in Wuppertal
- **NASCAR Winston Cup**
  6. Lauf am 8. September 2007 in Moers
- **Vintage Slot Classic**
  6. Lauf am 9. September 2007 in Duisburg
- **GT/LM-Serie**
  5. Lauf am 15. September 2007 in Vohwinkel
- **Trans-Am**
  6. Lauf am 16. September 2007 in Arnsberg

Gruppe 2 4 5

6. Lauf am 8. September 2007 in Wuppertal

Für den 6. Lauf besuchte die **Gruppe 2 4 5** im siebten Jahr das siebte Mal den Wuppertaler Slotcar Heaven. Der sicherlich anspruchsvollste Kurs der Saison 2007 stand auf dem Programm . . .

Kompakt . . .

- **herbstliche Rahmenbedingungen . . .**
- **Minus-Rekord: 23 Starter / 68 Slotcars . . .**
- **JanS kam nur in Gr.5 ins Schwitzen . . .**
- **Udo Kaina zwei Mal auf P2 . . .**
- **Dennis Hesse Dritter in Gr.4 . . .**
- **Sonderwertungen: Gr.2 bis 2l an Thorsten Hesse; M1 ProCar an Dennis Hesse . . .**
- **Highlights: Jörg Fischer erfüllt Erwartungen, Markus Kever erneut stark, Christian Grüttner mit Sommer-Wagen . . .**

Strecke

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal

Url
www.slot-car-heaven.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 37m lang

Der Kurs im Slotcar Heaven . . .

Vorgeplänkel . . .

Die Liste der Favoriten auf den Tagessieg im Heaven war ausgesprochen kurz. Bedingt durch die arbeitsbedingte Abwesenheit des Tabellenführers Sebastian Nockemann und seines Plastikquäler-Co Jan Uhlig blieb aus Reihen der 245er realistisch nur JanS als Anwärter übrig.
Da neben den Plastikquälern auch die Top-10 Piloten Eifler, Hermes und Sommer durch Abwesenheit glänzten, führte die Suche nach weiteren Kandidaten für das Treppchen zwangsläufig in die Reihen der 245er, die im Heaven beheimatet sind. Der Wuppertaler Udo Kaina glänzte in der Vorbereitung mit Bestzeiten - dann sind wir bereits bei Dennis und Thorsten Hesse, die gleichfalls im Heaven ihre Beiträge entrichten. Von den Auswärtigen könnten ggf.

der Große Angler, Ingo Vorberg oder auch der Schleichende ein wenig im Fight um die Top 5 mitreden . . . ☺☺

Das „Meisterjäger"-Design zählt zu den beliebtesten Motiven in der 245 - hier der Capri turbo von Rainer Kaminski gefolgt vom 635 CSi von Ralf Thöne . . .

So viele fehlende bekannte Namen (allein 50% der Top 16) - da konnte die Beteiligung am Samstag nicht rekordverdächtig ausfallen. Die Vornennungen deuteten max. vier Startgruppen an. Ein halbwegs erholsames 245-Wochenende stand folglich bevor . . .

Slotcars und Technik . . .

Training ist im Heaven grundsätzlich nie ein Problem: Regelmäßige wöchentliche Öffnungszeiten geben ausreichend Möglichkeit für eine saubere Vorbereitung. Dementsprechend ging es am Mittwoch, der ersten in der WWW benannten Trainingsmöglichkeit recht ruhig zu. Auch das freie Training am Freitag war nicht wirklich überlaufen: Eine Fußballmannschaft 245er trieb ihr Unwesen in den heiligen Hallen. Und am Abend wurde mehr gefachsimpelt als trainiert . . . ☺☺
Erkenntnisse gab es eh wenig. JanS setzte keine Einsatzautos auf die Bahn; von Udo Kaina war ebenfalls wenig zu sehen. Aber die zwei tauschten heftig Rundenzeiten aus. Die Hesse Family suchte ebenso heftig nach Zehntelsekunden. Und „Holle" Sarnow fuhr mit dem in Duisburg so starken Gr.2 Firebird erneut schneller als mit seinen Gr.4 und Gr.5 Autos. Training eben . . . ☺☺

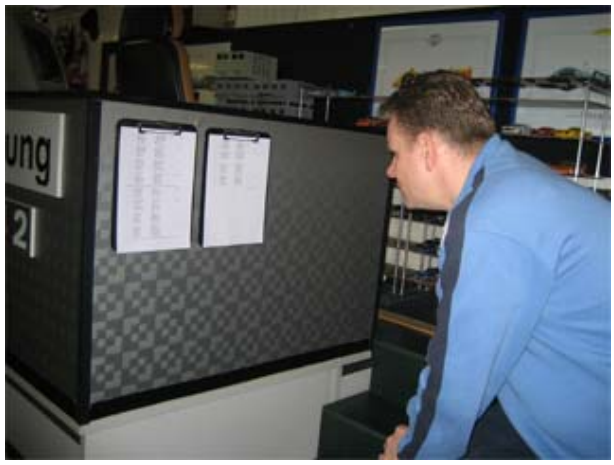
Vergleichsweise wenig Teilnehmer, keine neuen Gesichter - untypisch für die laufende Saison, aber gut für den Autor. Die Liste der wirklich neuen Slotcars ist kurz zu halten:
Hans Przybyl zauberte eine neue Toyota Celica 1600 GT aus dem Koffer, 245-Nesthäkchen Marcel Kuhn (bald 10 !) hat endlich seinen eigenen BMW M1 und Volker Kuhl ließ die Einsatzkarosserie seines Toyota Celica LB daheim liegen, sodass der neue Body eine ungeplante, vorzeitige Premiere erlebte . . . ☺☺

Einer der wenigen Neuwagen im Heaven - Toyota Celica LB von Volker Kuhl . . .

Die technische Abnahme ist mittlerweile eher Routinesache. Drei 2er-Teams bewältigten den Job zeitgerecht. Reklamationen spielten sich oft im Bereich von Zehntel-Gramm ab - wirklich Abwegiges war nicht zu vermelden.

Racing . . .

Entsprechend der gemäßigten Beteiligung ging man die Sache ruhig an. Bevor Strom für das Rennen auf die Bahn gelangte, erläuterte der Schleichende die Ergebnisse der Fragebogenaktion und anstehende Änderungen für die Saison 2008.



Wann bin ich dran !? Holger Sarnow bei Studium der Startaufstellung . . .

Somit ein wenig verzögert stellte man die Fahrzeuge der ersten Startgruppe erst gegen 12:45h vor die Zeitnahmebrücke. Als Reiseleiter gab Andi Baum das Start-Kommando für

die ersten fünf Fahrzeuge - weitere 11 Startgruppen mit 63 Slotcars sollten folgen.
Da recht viele Heaven Rookies an den Start gingen, lag das Hauptaugenmerk der Reiseleitung auf einem ruhigen Rennverlauf - und selbstredend darauf, den 245-Tag ohne schwere Schäden an den Slotcars zu beenden . . .

Als **Schlagzahl** gab der Schleichende in etwa die Ergebnisse der Vorjahre vor - also ca. 127 Runden in der Gr.2 und 130-131 Runden in den Gr.4 und 5. Der Druck auf die Spitze war gering. In jeweils 3 Minuten müssten folglich 21 bis 22 Runden für eine Spitzenposition zusammen kommen . . .

Zusammenfassung . . .

Die **Gruppe 2** würde auf dem schwierigen Kurs in Wuppertal den Teilnehmern die meisten Probleme bereiten. So die Prognose . . .
Die 22 Fahrer versuchten prompt, den Autor in seiner Einschätzung zu bestätigen ☺☺ Man hatte diverse Schwierigkeiten mit den Zippel-Zappel Passagen; viele der max. 72mm schmalen Gr.2 Fahrzeuge mochten die zahlreichen Ecken im Heaven nicht wirklich . . .
Dass es auch anders geht, zeigten letztlich die Top 3: JanS griff erstmalig in diesem Jahr auf den alten ’06er Firebird zurück und stellte prompt mit 128,14 Runden einen neuen Heaven Gr.2 Rekord auf. Udo Kaina hielt toll mit 124,46 Runden dagegen, musste sich aber letztlich dem Schleichenden auf dem JanS’ Camaro knapp beugen (125,09 Runden).
Really great: Thorsten Hesse mit dem Golf GTi auf P4 !! Damit war Thorsten Sieger der Sonderwertung bis 2 Liter, hatte im familieninternen Duell das 1:0 erzielt und des Schleichenden Prognose voll bestätigt . . . ☺☺

„Really great“!! Lässt Thorsten Hesse hier den Golf-Ritt Revue passieren . . . !? !? ☺☺

S² tauscht: Der JanS’ Chevrolet Camaro wurde vom Schleichenden auf P2 gestellt . . .

Holger Sarnow bot ebenso eine überzeugende Leistung mit dem Firebird auf P5 - war aber nicht wirklich mit dem Fahrer zufrieden: „Da war mehr drin !!“. Die Nächstplatzierten Ingo Vorberg (Nissan KPGC), Dennis Hesse (Ford Capri 3100 RS) und Dirk Stracke (Toyota Celica 1600 GT) haderten ebenfalls ein wenig mit sich, dem Fahrzeug und vergebenen Chancen. Ihr Fazit ähnelte verdächtig dem oben zitierten von „Holle“ Sarnow. So etwas wird man von Dirk Haushalter nie vernehmen! Eine sichere P9 entlockte ihm aber immerhin ein lang-gezogenes „joooo“ . . . ☺☺
Werfen wir noch einen Blick auf diejenigen, die wirklich Grund zum Klagen hatten: Christian Grüttner hemmte ein blockierender Leitkiel am „Sommerwagen“; auch wollte die Beifahrertür nicht mehr so recht zugehen ☺ Das war am Ende P20. Ralf Thöne kam eigentlich gut im Heaven zurecht - wurde aber durch Reglerprobleme (das Kabel für die Bremse hatte sich gelöst) auf P21 zurück geworfen.

Chevrolet Camaro auf P11 verhagelte Jörg Fischer das Tagesergebnis ein wenig . . .

Jammern würde der „Große Angler“ nie. Und gehalten hat der Camaro im 1:25 Scale auch. Aber das Fahrzeug brachte schlichtweg nicht dieselbe Performance wie die Gr.4 und 5 Cars von Jörg. Die immer noch gute P11 verhagelte dennoch das tolle Tagesergebnis des 245-Jörgs . . . ☹

Bemerkenswert: Neben Thorsten Hesse sicherlich und erneut Markus Kever: Ohne Heaven-Kenntnis und mit nur wenig Training am Samstag Früh stellte er die Celica 1600 GT auf P10 der Gruppe 2 - **Hut ab** !!

Wenden wir uns der deutlich einfacher zu beherrschenden **Gruppe 4** zu, die immerhin Spurbreiten bis zu 78mm erlaubt. Die GT-Fahrzeuge sind eigentlich immer für einen Tagesbestwert gut - warum also nicht auch beim 6. Lauf . . . !?

Die 1. Startgruppe bei der Arbeit . . .

Die Frage kann eigentlich nur JanS beantworten: Mit 129,35 Runden fehlte dem S²-Jota knapp eine halbe Runde zum Tagesrekord. „Ich hab’ zum Schluss das Tempo ’raus genommen“ lautete der knappe Kommentar.

BWW M1 ProCar von Dennis Hesse - mit Super-Leistung nur 4 Teilmeter an P2 vorbei . . .

Udo Kaina kam bereits vor seinem Gr.4 Durchgang ins Schwitzen. Hatte doch Dennis Hesse beeindruckende 127,72 Runden mit dem BMW M1 ProCar vorgelegt. Bis zur vierten Spur vermochte Udo im Rennen JanS zu halten. Dann ging’s auf die langsamen Spuren 5 und 6 - und JanS auf und davon. Nicht außer Sichtweite war hingegen die von Dennis vorgelegte Rundenzahl !! Nach 18 Minuten mit dem Messer zwischen den Zähnen fuhr der Kaina-Jota nur VIER Teilstriche mehr als von Dennis vorgegeben . . .

Die Schwerter Ingo Vorberg (Lamborghini Jota) und Dirk Stracke (BMW M1 ProCar) belegten einträchtig hintereinander die Plätze 8 und 9 - nur durch 3 Teilmeter getrennt. Holger Sarnow und Hans Przybyl (beide Jota) komplettierten die 245 bis P11 - gleichfalls mit nur 3 Teilmetern Abstand. Ralf Thöne zeigte mit dem ProCar-M1 gute 115,80 Runden und erreichte damit P16.

Aus der Serie Pleiten, Pech und Pannen bleibt für die Gr.4 festzuhalten: Am Jota von Peter Sarnow brach ein gelötetes Kabel, die Instandsetzung dauerte zwangsläufig. Peter befragt, was los gewesen sei: „Der Ingo hat zu langsam gelötet !!“ Den Humor verliert Peter jedenfalls nicht so schnell . . . ☺☺

Neuwagen für den Jüngsten der 245 - BMW M1 von Marcel Kuhn . . .

Bemerkenswert: „Stern-Fan“ Thorsten Hesse stellte den Mercedes 450 SLC mit 123,45 Runden auf P5. Jörg Fischer blieb mit dem Jota (122,92 Runden) nur knapp dahinter und Christian Grüttner überraschte mit dem BMW M1 ProCar auf P7 (120,82 Runden).

Fehlt noch der Überblick für die **Gruppe 5**, welche die breitesten Boliden des Tages bietet. Naturgemäß kommen die meisten 245er mit diesen Fahrzeugen am besten zurecht, sodass in der Silhouette-Gruppe oft enge Ergebnisse zu verzeichnen sind . . .

Udo Kaina bezeichnete den Gr.4 Jota als sein schwächstes Slotcar des Tages. Bei S² trifft das oft genug auf die Gr.5 Boliden zu ☹ Ergo waren Udos Chancen auf P1 in der Gr.5 besonders groß . . .
Und richtig: Das übliche Gruppe 5 Duell zwischen Ferrari 365 GT4 BB und Toyota Celica LB entbrannte über volle 18 Minuten. Dabei kam JanS ordentlich ins Schwitzen. Letztlich entschied erst die Fehlerrate dieses hoch-spannende Duell. JanS kam ohne Fahrfehler durch - Udo nicht ganz. Der kleine Unterschied sollte am Ende nicht ganz $^1/_3$ Runde betragen . . .

Brachte JanS ins Schwitzen - Ferrari 365 GT4 BB von Udo Kaina verfehlte P1 nur knapp . . .

Auch Heaven-Youngster Dennis Hesse und der Schleichende gestalteten ihr Fernduell recht knapp. Während Dennis' Celica flott um den Kurs flog und bei 126,17 Runden landete, gestaltete der Schleichende die Sache recht aufregend. Schon nach der Startspur schienen alle Chancen auf eine gute Platzierung vertan - 20 Runden waren einfach zu wenig. Anschließend waren aber Fahrzeug und Fahrer nicht mehr zu bremsen - 126,38 Runden wies der Monitor für die S²-Celica aus. Auch wenn mehr möglich gewesen wäre, das war P3 . . .

„Großer Angler" (*im Vordergrund*) - bestes Ergebnis: P5 in der Gruppe 5 . . . !!

Der „Große Angler" meinte zum Schleichenden vor dessen Schluss-Spur: „Es reicht völlig aus, wenn Du 19 Runden fährst !" Dies deutet an, dass Jörg eine spitzenmäßige Gr.5 gefahren war: 124,20 Runden brachten ihm P5 ein. Sein bestes Tagesergebnis ! Ziemlich genau eine ½ Runde zurück ging Thorsten Hesse mit einer weiteren Celica durchs Ziel.
Im Halbrunden-Takt ging es weiter: Ingo Vorberg (365 GT4 BB) erreichte P7. Dirk Haushalter (Celica LB) zeigte mit P8, dass er auch im Heaven schnell sein kann . . .
Dann folgten zwei Mal „Christian" - beide mit Celica LB. Zuerst - auf P9 - der Christian von der Scuderia Siegen (Grüttner) mit dem dritten „Sommerwagen" und dann der Christian vom RC Trier (Wamser). Hier betrug der Abstand eine ¼ Runde . . . ☺☺
Was ging schief !? Im zweiten Heat löste sich an der Celica LB von Ralf Thöne der komplette Leitkielhalter. Die Instandsetzung kostete wertvolle Runden und Ralf blieb nur die rote Laterne in der Gr.5 . . .

Auch wenn das BMW 3.5 CSL Coupé von Michael Rettler im Heaven in der Box blieb - ein Foto ist der letzte Mohikaner allemal wert . . . !!

Bemerkenswert: Die Gr.5 wurde erstmalig zum Celica LB Cup: Bis Platz 11 waren gleich NEUN dieser Boliden nach dem Vorbild des Schnitzer-Fahrzeugs aus dem Jahr 1978 in der Ergebnisliste zu finden !! Bester nicht-Celica- bzw. nicht 365-Fahrer wurde übrigens Hans Przybyl mit der Toyota 2000 GT auf Rang 12. Es folgten Holger Sarnow (bester BMW 320 turbo) und Markus Kever (bester Ford Capri turbo) auf den Plätzen 13 und 14 . . .
Bei den ersten 4 Läufen der aktuellen Saison

rangierten übrigens 4 bzw. 5 verschiedene Fahrzeugtypen in den Top 6 der Gruppe 5 !!

Die **Tages-Gesamtwertung** wurde somit sichere Beute für JanS (3 Gruppensiege). Auch Rang 2 war unumstritten: Udo Kaina machte sich hier verdientermaßen breit. Blieb die „Bronze"-Position für den Schleichenden. Es folgte die Hesse-Family (Dennis vor Thorsten) und Ingo Vorberg. Der Große Angler, Dirk Stracke, Holle Sarnow und Dirk Haushalter komplettierten schließlich die Top 10.

Ende und Credits . . .

Gegen 18:30h war der bislang kürzeste Renntag des Jahres rein rennmäßig erledigt. Es folgte die Auswertung und Siegerverehrung. Da die Pokale ausgegangen waren, wurden kurzfristig gerahmte Fotos an die Top 3 ausgegeben. Weitere Ehrungen standen nicht an, sodass nur noch die Mini-Tombola einem zeitigen Ende entgegen stand. Aber auch das war noch zu bewältigen . . . ☺☺

Wie immer wurde die 245 im Heaven mit offenen Armen aufgenommen. Trainingsmöglichkeiten satt, das Catering by Elke Wagner und Heike Hesse „as usual" unübertroffen freundlich, die Mittagsmahlzeit aus dem Hause Kaltenpoth super, Selbstgebackenes machte die „Wupperwelle" vergessen (hi Ingo ☺☺), die Zeitnahme routiniert und selbst der 245 Parc Fermé ward mittels Holzkonstruktion ausreichend geschützt . . . ☺☺

Nachfolgend die Liste der Helfer:

Technische Abnahme: Christian, Dirk, Dennis, Thorsten und JanS.

Startaufstellung: Holger, Peter und JanS.

Nachkontrolle: JanS.

Catering: Elke und Heike.

Zeitnahme: Andi, Stephan, Werner, Andreas und Jan.

Saison 2008 . . .

Nach Durchführung der Fragebogenaktion und ausführlicher Beratung mit der 245/Süd stehen die Eckpunkte für die **Gruppe 245** im achten Jahr . . .

Das **Reglement** gestattet künftig in allen drei Gruppen nur noch einen Radstand von maximal 110mm. Ferner sind ab 2008 für die frühen Gruppe 5 Fahrzeuge (BMW 3.5 CSL, BMW 320 turbo und Lancia Stratos) Vorderräder bis 22mm Durchmesser zulässig, um deren Chancen auf einen Einsatz in der Serie wieder ein wenig zu erhöhen . . .

Schön zu sehen: der 320 turbo von Holger Sarnow fährt im 2007er Trim leicht „bergauf" - das soll sich im kommenden Jahr ändern . . .

Über die **Ausschreibung** werden bestimmte, überlegene Karosserien in der Gr. 2 eingebremst. Verbreiterte BMW 635 CSi, bestimmte Chevrolet Camaro und die Firebird Trans-Am Fraktion werden mit 2,5% der zurückgelegten Runden „gehandicapt" . . .

Außerdem wird ab kommendem Jahr der Vollständigkeit in der Ausstattung vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt . . .

Die 2008er Saison wird 8 Rennen umfassen - davon wird ein Lauf als Teamrennen ausgetragen. Die 245-Termine sind im westlichen Kalender reserviert, jedoch wurden noch nicht sämtliche Reservierungen bestätigt. Bis Ende Oktober wird das terminliche Bild aber sicherlich „rund" sein . . .

Die **245 easy*** wird fortgesetzt - mutmaßlich aber nur noch mit zwei Veranstaltungen . . .

Ausblick . . .

Vor den finalen zwei Läufen zur 245 wird im Oktober zunächst eine „Trainings- und Bastelsession" eingelegt. Der dritte und letzte Lauf zur **245 easy*** steht an - und zwar am Samstag, den **13. Oktober 2007** auf dem Raceway in Witten . . .

Die **Gruppe 245** wird erst im November wieder tätig. Der vorletzte Lauf mit der Nr. 7 geht auf dem schnellen Kurs im Dortmunder ScaRaDo über die Bühne . . .

Datum: **Samstag, der 10. November 2007**.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 245

Sponsoren.....

	Automobilminiaturen	Car-On-Line	Checkered Flag	Slotfreaks
DiSo-Modelle	Fischer-Modellbau	eMail - M.Förster	GD-Cartuning	H+T Motorracing
Jens Scaleracing	Motor Modern	Meister Service Dienst	Plafit	RacingWorld Jung
Rennbahn & mehr	Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis
Skipspeed	Slotpoint	Slotbox	SSH	Das Slotracing Werk

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

fördernde Clubs.....

SRC Köln	Carrera Freunde Schwerte	SRG Neuwerk

NASCAR Winston Cup

6. Lauf am 8. September 2007 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

…Manfred Stork und das Autoteam Pasch riefen die bekannten NASCAR Driver und Amazonen am Samstag zum 6. NASCAR Winston Cup Lauf auf den Daytona Speedway (Speedway Moers) zusammen. Lang war es her, dass wir auf dem D-Oval unsere Runden drehen konnten. Hermann hatte seinen so bekannten Spieltrieb auf ein gesundes Maß zurück gefahren. Daher waren die von uns so geliebten Fahrabende am Montag in der geraden Woche allesamt ausgefallen.

…Rennleitung ist Chefsache !!

Kompakt . . .

- **Christian Schnitzler siegt im Heat 1 und 2 und hat 2007 5 von 6 Rennen gewonnen !!**
- **Patrick Meister erstmals 3. in der Tageswertung !!**
- **Autoteam Pasch nahm wie immer die Gastgeberpflichten ernst !!**

Strecke

Speedway Moers
Autoteam Pasch
Am Schürmannshütt 13,
47441 Moers

Url

www.speedway-moers.de

Strecke

6-spurig, Wooden D-Oval Track, mittlere Länge 20,66 m

Shakedown . . .

…für uns ist ein Renntag beim Autoteam immer wieder eine traumhafte Veranstaltung, da einerseits immer ein Blick in die Werkstatt möglich ist, und zum anderen das Fahrerlager in Mitten eines Showrooms platziert wird. Ein Kunde, der nicht ganz zufällig mit seinem Cadillac vorbei kam, verführte Manni zu einer Sitzprobe auf dem weißen Leder. Den Blick in Weite schweifen lassen, und dabei an Daytona Beach denken, das ist es.

…V8 mal anders, sanft und gleitend !!

Mit anderen Worten, es wurde nicht so emsig trainiert, als vielmehr mal eine Gefühl für die Bremspunkte eingeübt. Die Übersetzung stand ohnehin fest. Bezogen auf den noch vorhandenen Reifendurchmesser in der Regel 15:42 oder 15:41.

…smal talk, anstatt zu trainieren !!

Da auch Heute auf Hans Bickenbach gewartet wurde, der erst seine Apotheke in Dortmund ordnungsgemäß schließen muss, stand schon vor dem Rennstart ein schmackhaftes Mittagessen an. Manni musste diesmal ganz alleine die Abnahme durchführen und genoss es sichtlich, absolut umfangreich zu prüfen.

…Walter Schäfer war auch wieder dabei !!

Fahrzeugabnahmen führen natürlich immer zu Erheiterungen, egal in welche Richtung. Aber das Ziel ist ja wie immer klar. Es sollen alle nachträglich vorgetragenen Einwände über die Beschaffenheit des Slotcars der Führenden durch eine vorweg intensive Kontrolle ausgeschlossen werden. Und genau das gelingt bei den NASCAR, denn bei Rennende wird sich auf die Siegerehrung gefreut und nicht mehr über ungleiche Fahrzeuge diskutiert.

… anstatt ins eBay - Chevy Bel Air steht zum Verkauf !!

Aber zurück. . .

…zum Renntag auf dem Daytona Speedway. Es waren insgesamt 19 Starter auf drei Gruppen zu verteilen. Eine Fahrzeit von 12 x 4 min. galt als angemessen. Die Ausgangssituation in der Tabelle: Christian Schnitzler war einsam Führender mit 4 Siegen in 5 Rennen. Die Verfolger können untereinander nur durch den Fehlerteufel zu einem Platztausch kommen. Und der stellt sich bei den NASCAR kaum ein - zu ausgereift ist dafür die Technik. Außerdem sind die Meisten seit vielen Jahren dabei und wissen worauf es ankommt.

Heat 1. . .

… die NASCAR Racer wurden in 3 Startgruppen aufgeteilt, wobei die erste Gruppe als 7er Gruppe startete. Andreas Lippold hatte es durch einen Streicher so weit nach hinten gespült. Dafür kam er aber als Sieger aus der Startgruppe mit 317,9 Rd. zurück. Flankiert wurde er durch die gesamte Pasch Armada, wobei Walter Schäfer sich aber direkt hinter Andreas mit 315,71 Rd. einreihte.

…die erste und zweite Startgruppe !!

In der zweiten Startgruppe sollte sich dann Patrick Meister bis an die 330 Rd. herantasten. Jürgen Tepass legte 325,77 Rd. nach und belegte damit P2. Manuela Schnitzler spurtete auf vorläufig P5 mit 314,29 Rd.

Die Cracks gingen mit Startgruppe 3 ins Feld. Manfred Stork hat das Fahrkönnen von Christian Schnitzler schon lange erkannt und versucht halt mehr eine Art von Schadensbegrenzung im Sinne der Sache. Manni verbesserte sein Vorjahresergebnis an gleicher Stelle um ganze 2 Runden auf 332,22 Rd. Christian legte satte 335,12 runden in den 24 min. zurück. Andreas Thierfelder als Dritter in der Meisterschaft rollte bei 225,68 Rd. aus.

Zwischenergebnis Heat 1

Die **TOP 6** in Kurzform: Ch.Schnitzler. M. Stork, P. Meister, J. Tepass, A. Thierfelder, D. Clemens

Heat 2. . .

Das Regrouping führte wie immer die gleichstarken Fahrer zusammen. Hierbei bestätigen die Meisten ihre Leistung aus Heat 1. In der Regel verlieren die Führenden einige Runden, da das Material ein wenig gelitten hat und die Reifen nicht mehr das Grippniveau haben.

…Kamerateam in Turn 1 !!

Die Startgruppe 3 wurde durch die Racer Chr. Schnitzler, M. Stork, P. Meister, J. Tepass, A. Thierfelder und D. Clemens, gebildet. Wer kann diesmal Christian gefährden !? Patrick Meister hat wohl noch zu viel Respekt Christian anzugreifen. Zum Schluss musste er sich noch Andreas geschlagen geben. Manfred tat sein Möglichstes, aber Christian konnte scheinbar ruhig und unbehelligt wieder einen Vorsprung von 3 Runden herausfahren und siegte mit 668,38 Rd. in Summe.

…NASCAR Fahrer zeigen sich ihren Fans !!

Auch das ist wieder ein neuer Rekord im jetzt 228. Rennen der NASCAR Serien. Außerdem legten 18 der 19 Fahrer/Innen mehr als 600 Runden zurück. Crashs gab es kaum und die Einsetzer waren nicht wirklich stark gefordert worden.

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6** in Kurzform, aber in Addition aus Heat 1 + 2: Christian Schnitzler, M. Stork, Patrick Meister, A. Thierfelder, J. Tepass, D. Clemens

Siegerehrung . . .

Das Siegerfoto des 6. Winston Cup Laufes !!

…wie immer ging ein harmonischer Renntag zu Ende und die Slotkoffer wurden schnell in die Autos verstaut, wie so mancher noch einen Termin in der familiären Umgebung wahrnehmen musste.

Nicht vergessen dürfen wir, dass unsere Gastgeber wieder in aller Perfektion die guten Randbedingungen geschaffen haben, und uns den ganzen Tag zum Erlebnis werden ließen. Daher darf ich von allen Racern ans Autoteam Pasch Danke sagen.

Vorschau . . .

Der Endlauf NASCAR Winston Cup Racer wird am Samstag, den **17. November 2007** in Kamp-Lintfort bei Peter Meister stattfinden.

Bereits im Terminplan der Rennserien-West geändert ist der 6. Lauf der NASCAR Grand National beim SRC Niederrhein in Moers. Dieser wird auf den Sonntag, den 14. Oktober 2007 verschoben. Die Jungs aus Moers werden uns dann begrüßen.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / NASCAR neu

Vintage Slot Classic

6. Lauf am 9. September 2007 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

…endlich war es so weit!! In der „rennpiste“ startete der 6. Lauf zur VSC 2007. Pascal Kissel hatte in der abgelaufenen Woche im Forum die mögliche Teilnehmerzahl abgefragt, um gastronomisch für die Schar der VSC Fahrer ausreichend gewappnet zu sein. Wie im Vorbericht vorher gesagt, kamen genau die drei Startgruppen zusammen, die in Alt Hamborn einen schönen Sonntag erleben wollten.

. . . wie immer eine rundum Verpflegung !!

Kompakt . . .

- **Stefan Laub gewinnt sein erstes Rennen überhaupt, und das in der VSC Formula vor Andreas Höne + Bernd Hämmerling !!**
- **Kai-Uwe Schott kann auch Carrera Schiene und siegt bei den Sports !!**
- **Platz 2 wurde direkt drei Mal vergeben, dank der langen Start-/Ziel-Geraden !!**
- **18 begeisterte Fahrer, mit Malte Schott als Jüngstem des Männerausfluges !!**

Strecke . . .

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url
www.rennpiste.de

Bahn
6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Shakedown . . .

. . . so muss ein Sonntag sein.!! Da kamen mal wieder die VSC Slotter aus den Hochburgen ScaRaDo, Scuderia Siegen, Slot im Pott, CC Oberberg und die Einzelkämpfer aus dem Rheinland zusammen. Einige begannen voller Eifer mit den Abstimmungsfahrten und dem Kennlernen der „Rennpiste“. Andere mussten erst mal das Wiedersehen feiern und das Ladengeschäft wieder und wieder nach Bausätzen (über 600 im Bestand) absuchen, um sich selbst davon zu überzeugen, auch gar keinen lang gesuchten Bausatz übersehen zu haben !!

…der Berichterstatter hat 2007 zum 2. Mal ein Fahrzeug prämiert bekommen !!

… und dann hat mich besonders gefreut, dass die VSCler, die zum ersten Mal auf der „rennpiste“ waren, sich überschwänglich über die ernormen Höhenunterschiede und Verschränkungen der Bahn geäußert haben.

… und in der Tat, kommt die „rennpiste“ einer historischen Rennstrecke durch ihre Einbettung in ein Landschaftsbild einem möglichen Vorbild sehr nahe. Nicht unwesentlichen Einfluss hatten dabei die „Freunde der Rennpiste“, die immer hilfsbereit sind, wenn ein Streckenpart überarbeitet wird. So fand 2006 der Austausch des Kreisels und des Einbaus des Monterey Korkenziehers statt. Auch am heutigen Sonntag wurde kurz auf der Spur 6 eine Schnellreparatur durchgeführt, die wieder maximale Stromversorgung in der Sektion sicherte. Damit es nicht zu langsam voran ging, wurde für die Formula 11 Volt vorgesehen

und anschließend für die Sports 13 Volt eingestellt. So konnte sich mancher als großer Heizer entlarven.

. . . Porsche 550 als Teilnehmer an der 54er Panamericana. Ronald, hatte der Fahrer wirklich keinen Bart ?!!

Slotcars und Technik . . .

. . . im Bereich der Formula hatte noch keiner die neuen Bausätze vom M. Ortmann umgesetzt, sondern ganz im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit wurden noch einige Lancia/Ferrari D 50 fertig gestellt.

Im Bereich der Sports wurde vom unermüdlich bauenden Ronald ein weiterer Porsche 550 aus dem Vorbildjahrgang 1954 experimentell fertig gestellt. Dieses Fahrzeug sollte im Rennen dann die 50 Punkte für die schmale Klasse abräumen. Robert Willner hatte in starker Verbundenheit zu Schalke 04 einen 300SL entsprechend gestaltet, der dann nicht am Concours teilnehmen durfte. Desweiteren kam es im Laufe des Tages zum wohl einzigen Renneinsatz.

Racing Formula . . .

Startgruppe 3 der Formula !!

. . . getreu dem Grundsatz, „lass uns gucken, dass wir mal loslegen“ hatte Thomas Willner zügig die Abnahme durchgeführt und die Startgruppen eingeteilt. Hierbei wurden wie immer die Sonderwünsche der Freunde vom Mittelrhein berücksichtigt, die gerne mal vor der Siegerehrung wieder gen Heimat starten wollen.

. . .der 5-jährige Malte hielt den ganzen Tag tapfer durch und fuhr beide Rennen !!

. . . aus der Startgruppe 1 kam der CFD Serienchef Taffy nach 6x3 min. mit absolut vorzeigbaren 104,81 Rd. als Gruppensieger zurück. Erstmalig war er mit sich sehr zufrieden, und dazu noch auf einer neuen Bahn. Die Startgruppe 2 wurde durch den Rennleiter Ronald alsbald auf die Reise geschickt. Hier hatte der 2. CFD Chef Peter Hartmann mit Uwe Pfaffenbach einen erwartet starken Gegner, der sich aber mit 107,29 Rd. P6 nicht ganz zufrieden zeigte. Er spürte, dass da noch mehr drin gewesen wäre. Aber in der Startgruppe 2 waren viele Abflüge zu verzeichnen, die es so manchem Einsetzer schwer machten, mit verschränkten Armen und deutlicher Rückenlage zu verweilen.

. . . nach dem Start der dritten Startgruppe hatten B. Hämmerling und A. Höne auf benachbarten Spuren zu kämpfen. Dass kam St. Laub zu Gute, da er auf einer mittleren Spur mal ein wenig Vorsprung heraus fahren konnte. Nach einem Einsetzerfehler vom Berichterstatter in der Kehre nach Start/Ziel machte Bernd’s BRM P25 Bekanntschaft mit einer Außenbande. Danach hatte Bernd (P3) kein Vertrauen mehr in seinen Formula, und vermied es auf die letzte Rille zu gehen. Andreas (P2) hatte bereits auf Spur 1 und 2 seinen Ferrari 375 häufig ins Aus katapultiert. Damit war für Stefan Laub der Weg frei für seinen ersten Rennsieg überhaupt. Er war davon so überrascht, dass er nicht daran dachte, seinen Sieg durch

einen Umtrunk mit den VSClern zu feiern. Chance vertan !☺!

Die **TOP 5** in Kurzform **Formula**: St. Laub, A. Höne, B. Hämmerling, G. Benecke, K-U. Schott

Racing Sports . . .

…Startgruppe 2 noch ohne Blessuren..!

. . . jetzt wurden wieder 6x4 min. gefahren bei besagten 13 Volt Bahnstrom. Thomas (P11) zeigte, dass man unbedingt breit fahren muss und legte als Gruppensieger 144,89 Rd. vor.
Damit war der Weg frei für die Startgruppe 2, in der mit Robert und Raphael zwei Jungendliche starten, die ganz gerne mal die Alten abledern. Aber der DSC erfahrene Emanuel Vandenryt verfügt über einen enorm schnellen Ferrari 500 TRC, der auch flugs zum Überrunden ansetzte. In der mittleren Rennphase war des dann soweit, dass er auf der langen Gegengeraden zu einem ansehnlichen Crash kam, der in der folgenden Bilderlegende auf Wunsch des Verursachers Robert Willner dargestellt wird.

…Bergespezialistin Gina Kissel . . . !!

Zum Bergen der abgeschossenen Bauteile eilte das Leichtgewicht Gina Kissel an den Ort des Geschehens, um mit kindlicher Genauigkeit jeden Splitter aufzulesen. Aber nicht nur Robert wurde gehandicapt, sondern auch Uwe Pfaffenbach verlor eine große Anzahl an Runden, bevor er einen Fehler am Regler lokalisieren konnte. Demzufolge kam Emu mit P7 und satten 9 Runden Vorsprung vor Berthold Gdanitz ins Ziel.

. . . in der Startgruppe 3 standen 3 breite mit 3 schmalen Sports Fahrzeugen zur Rundenhatz bereit. Kai-Uwe wollte ja schon so häufig mal einen Sieg mit seinem Chappi 1 herausfahren, wurde aber immer von den CC Oberbergern daran gehindert. Aber Heute sollte es mal klappen. Bernd und Andreas, die wieder auf Spur eins und zwei starteten und sich somit dort beharkten, konnten dem davon eilenden Kai-Uwe nicht folgen. Günter hielt dafür den Abstand zu Kai-Uwe noch gering. Als sich dann Günter und Andreas auf Spur 5 + 6 das Leben mit ihren 53er Corvettes schwer machten kam Ronald durch präzises Fahren auf Augenhöhe. Das führte dann zu dem kuriosen Ergebnis, dass nach Rennende vier Fahrzeuge die Lange Start/Ziel Gerade herunterrollten, um dann in der Kehre auf der Schiene 11 stehen blieben. Der Sieg ging aber an Kai-Uwe mit 161,41 Rd.

…dreimal 2ter Platz in Startgruppe 3 . . . !!

Die **TOP 5** in Kurzform **Sports**: K-U. Schott, (R. Eidecker, A. Höne, G. Benecke), St.. Laub

Aber zurück . . .

Damit waren viele glücklich und einige bestürzt, und haben für sich bei der folgenden Siegerehrung Wort „Streicher“ gedacht. Damit sind jetzt die Mathematiker und Wahrscheinlichkeits-Theoretiker gefragt, die den

Ausgang der Master Wertung für das Jahr 2007 kommentieren könnten.

Credits . . .

…unser Dank geht an die Familie Pascal Kissel, die diesmal alle viere tatkräftig angepackt haben. Von dieser Stelle wünschen wir zwei schöne Ferienwochen und gute Erholung. Die Freunde der Rennpiste werden Ihren Wachdienst mit Sorgfalt übernehmen.

…besagte Kehre nach Start/Ziel !!

. . . für das Abschlussrennen im Pott bittet Thomas Willner um Vorschläge über die Modifizierung der Klasse Sports. Ich darf hier erwähnen, dass die Punkteaufteilung für die schmale und breite Klasse viel Raum für taktische Spielchen bereithält. Und es somit zu keinem einsam Führenden in der Serie kommt. Für die Spitzenfahrer belastend, für die Folgenden angenehm.

. . . Emanuel bittet um Nennung, wer eine Grundplatte, die 3mm Bodenfreiheit einstellbar macht, haben möchte. Erst ab 20 Vorbestellungen wird produziert.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Vintage

GT/LM-Serie

5. Lauf am 15. September 2007 in Vohwinkel

Nach dem Auftakt im westfälischen Schwerte wanderte die GT/LM-Serie zu drei Läufen in Folge auf die Rhein-Schiene. Nun zieht die GT Karawane wieder gen Osten. Der 5. Lauf bei der SRG Neuwerk in Vohwinkel ist Auftakt für das große Bergische Finale: Die letzten zwei Rennen werden auf Wuppertaler Stadtgebiet ausgetragen . . .

Technik . . .

Der Kurs im Neuwerk ist der Kürzeste in der laufenden Saison. Man wird sich also zwangsläufig häufiger begegnen und deutlich mehr Runden zurück legen als bisher . . . ☺☺

Trainingsmöglichkeiten bestehen in Vohwinkel reichlich !! Zahlreiche Fahrer waren bereits vor Ort - die offiziellen Öffnungszeiten für die GT/LM-Woche stehen wie immer am Ende des Berichtes. Wobei es einfacher zu notieren wäre, wann die Neuwerk-Tür in den nächsten Tagen geschlossen bleibt . . . ☺☺

Kurz, aber voll im Saft . . .

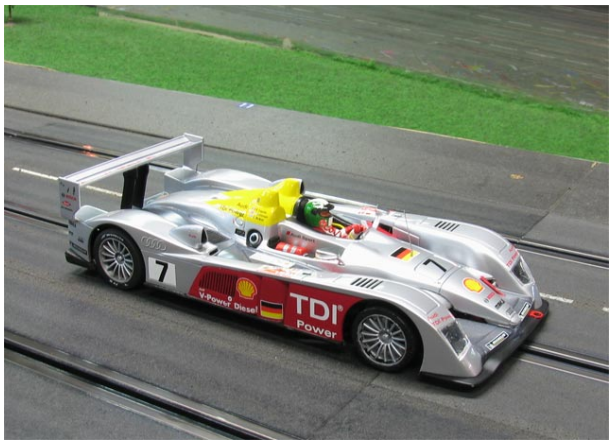
Bodenfreiheit ist im Neuwerk kein Problem - bleibt die empfohlene **Übersetzung**: 27,0mm pro Motorumdrehung sind ein Ausgangswert für eigene Versuche - wie immer gilt: +/- ein Zahn auf der Achse geht auch.

Hinweis. Die Motorcharakteristik des letztlich für das Rennen verbauten Motors vermag die gewählte Übersetzung durchaus noch einmal wieder umzuwerfen. Die Bison Motoren rea-

gieren einfach zu unterschiedlich auf den reichlich verfügbaren Neuwerk-Saft !!
Deshalb auch der zweite Hinweis: Strom ist im Neuwerk „no problem at all"; eher im Gegenteil: Es gibt mehr davon, als mancher Bison-Pilot mag. Ergo sind nicht wirklich Vollgas-Regler angesagt . . . ☺☺

Certified Prütt Reading (CPR) . . .

Und was gibt der Kaffeesatz für Vohwinkel her !? Ein recht klares Bild: Nachdem zuletzt in Köln eine vage Ahnung aufkam, dass auch die Champs Laufenberg/Nötzel eventuell in Bedrängnis zu bringen sind, konzentriert sich der versierte Prütt-Leser ganz auf das Team Bolz/Schnitzler. Der neue Audi R10 performte in Köln ganz prima, Christian ist im Neuwerk austrainiert - und „Trainingsmuffel" Stephan wohnt (nach eigenem Bekunden) nur zwei Minuten entfernt. Das sind Rahmenbedingungen, welche u.U. einen sehenswerten Zweikampf um die Führung ermöglichen würden. Möge SteBolz also von Unbillen wie Radarwagen oder Laternenmasten auf seinem „2-Minuten-Weg" ins Neuwerk verschont bleiben - oder er der Einfachheit halber die 4-fache Fahrzeit einkalkulieren . . . ☺☺



Ausreichend Druck für die Champs . . . !? !?

Ein drittes Team für die Rangelei an der Spitze ist hingegen nicht in Sicht. Das müsste man z.B. als Baum/JanS erst aus Neuwerk-Kennern bilden. Die Teams Ortmann/Schnitzler, Baum /Pasch und Durukanli/JanS weisen jeweils einen Partner auf, dem in Vohwinkel schlicht die Praxis fehlt. Naja - Nockemann/Uhlig mögen sich zwar halbwegs auskennen, haben aber in 2008 nicht wirklich einen Lauf . . . ☹☹

Aus der zweiten Startgruppe sind sicherlich Bolz/Christians Anwärter auf einen Platz in den Top 6. Man kennt sich bestens aus - die Formkurve zeigt nach oben. Ansonsten dürfte die 2. Gruppe eher miteinander zu tun haben, als den Blick nach vorn zu richten. Was jedoch Garantie für erneut spannende Positionskämpfe sein dürfte . . .

Bleibt das Wuppertaler Juniorteam Hesse/Päppinghaus in der 3. Startgruppe, welches im Auge zu behalten ist. Für einen Sprung in die 2. Startgruppe ist es mutmaßlich zu spät - aber nicht für Ergebnisse auf deren Niveau . . . ☺☺

Startgruppe 2 im Visier . . . !? !?

Was bietet die Abteilung neue bzw. Gastteams für den 5. Lauf !? Nichts Genaues weiß man bisher nicht !! Für einen wirklichen Einstieg in die Saison ist es etwas spät. Denkbar wäre der Start eines Heimteams aus dem Neuwerk - unter dem Label „Old Boys" könnten Fischer/Leben ihr persönliches GT/LM-Revival feiern. Ferner haben die bereits für Köln avisierten Kage/Kever weiterhin die feste Absicht, bei der GT/LM ein wenig mitzuspielen . . .

Aussagen zur möglichen **Schlagzahl** in Vohwinkel sind eine echte Herausforderung. Im Vorjahr waren die Sieger mit dem 911 GT1 genau 750 Runden auf Achse. Bisher galt die Regel, dass für P10 in etwa diese Rundenzahl bewältigt werden muss. Die zahlreichen Ecken und der verfügbare „Saft" lassen jedoch erwarten, dass das Gripniveau rasch fällt.
770 bis 775 Runden sollte die Spitze aber dennoch bringen. Das wäre ein müder 7s-Schnitt. Und mittlere bis hohe 740er müssen auch für die Top 10 her . . .

Wesentliches Kriterium für die Bestimmung der endgültigen Platzierungen wird sicherlich die Anzahl der Ausflüge neben die Strecke werden. Denn nirgendwo auf den sechs von der GT/LM in diesem Jahr befahrenen Kursen ist man so leicht im Grünen wie auf den 28 Metern Vohwinkel . . . ☺☺

Letzte Worte . . .

SRG Neuwerk

Hinweis vom Bahnchef Patrick Fischer für Slotracer, die bislang noch nicht bei der SRG Neuwerk zu Gast waren:
Die Bahn befindet sich in der ersten Etage und ist ausschließlich über den Eingang mit dem Vordach (links im Bild) zu erreichen . . . !!

Räder

Werner Bolz gibt für das Gros der gestellten Radsätze einen Durchmesser von ca. **26,9mm bis 27,0mm** an.
Es sind allerdings wiederum einige wenige Radsätze dabei, deren Durchmesser bei etwa 27,3mm bis 27,4mm liegen dürfte . . .

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

Nachfolgend die Detailinfo zum Rennen:

Adresse

SRG Neuwerk
Scheffelstrasse 5
42327 Wuppertal Vohwinkel

Url
www.lightblue-racing.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 28m lang

Historie

2006 (15 Teams)

1.	Laufenberg/Nötzel	Porsche 911 GT1	750,09
2.	Bolz/Bolz	Jaguar XJ 220 GT	732,80
3.	Fischer/Fischer	Porsche 911 GT1	731,61
4.	Börger/Schwellenbach	Lamborghini Diablo	725,55
5.	Baum/Hesse	Porsche 911 GT1	724,82
6.	Schnitzler/Schnitzler	Porsche 911 GT1	721,47
7.	Nötzel/Quadt	Ferrari F50	719,09
8.	Jung/Schäfer	Jaguar XJ 220 GT	716,27

Zeitplan

Montag, 10. September 2007
ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Donnerstag, 13. September 2007
ab 18:00h Trainingsmöglichkeit

Freitag, 14. September 2007
ab 17:00h freies Training

Samstag, 15. September 2007
ab 08:30h Training / Concours
ab 10:30h technische Abnahme
ab **12:00h** Rennen
anschließend Siegerehrung

2005 kein Lauf zur GT/LM in Vohwinkel

Trans-Am

6. Lauf am 16. September 2007 in Arnsberg

geschrieben von Andreas

Am kommenden Sonntag, den 16. September 2007 ist es wieder soweit. Dann zieht der Trans-Am Tross zu seinem vorletzten Lauf der diesjährigen Meisterschaft ins sauerländische Arnsberg.

Für die meisten Teilnehmer noch Neuland, bietet der schöne 35-Meter-Kurs neben 2 langen Geraden auch die ein oder andere etwas tückische Ecke, die man erstmal in den Gasfinger bekommen muss.

Spannung verspricht auch der Stand der Meisterschaft! So liegen Vorjahresmeister Andreas Rehm und der Verfolger Dirk Schulz z.Zt. punktgleich auf Platz eins der Tabelle! Auch Uwe Pfaffenbach, derzeit Dritter, liegt durchaus noch in Schlagdistanz. Die Plätze vier bis sechs sind gleichfalls noch heiß umkämpft, kabbeln sich hier doch Vater und Sohn Grabow mit Ralf Thöne - nur wenige Punkte voneinander getrennt. Günter Grabow hat sogar durchaus noch Chancen auf Platz drei.

Ein gehöriges Wort wird Lokalmatador Michael Rettler bei der Punktevergabe mitreden, zeigte er doch schon bei seinen bisherigen Auftritten sehr respektable Leistungen !

Geöffnet sind die Räumlichkeiten des Modellrennbahnclub Arnsberg am Sonntag ab 09:00 Uhr. Fahrzeugabnahme ist wie immer ab 11:00 Uhr - und um 12:00 Uhr wird dann der Start der Klasse 1 erfolgen.

Am Freitagabend vorher steht die Bahn ab 19:00 Uhr dankenswerterweise zu Trainingszwecken zur Verfügung.

Rennleitung und Teilnehmer freuen sich auf einen spannenden Rennsonntag und rege Teilnahme. Vielleicht schauen ja auch mal Interessierte herein, die sich mit dem Gedanken tragen, im kommenden Jahr diese schöne Serie zu fahren.

Fragen werden gern auch per Mail von **Freddy Külpmann**, **Michael Woitas** und **Andreas Rehm** beantwortet !

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