WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 249 -

22. März 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . genau zwei Veranstaltungen gab's am westlichen Wochenende: Am Samstag SLP-Cup in Bottrop und am Sonntag Trans-Am in Dortmund – beide Serien fuhren dabei ihren ersten Lauf in diesem Jahr . . .
Am nächsten Weekend wird der SLP Auftakt in Trier mit etwas westlicher Beteiligung geboten – ferner der NASCAR Winston Cup Saisonstart in Duisburg Buchholz sowie das DSC-Euregio Finale in Urmond (NL). Ebendort geht's dann am Sonntag gleich mit dem zweiten Lauf zur 2-Liter-Proto Challenge weiter. Und danach ist erst einmal Ostern . . . !☺

Die „WILD WEST WEEKLY" Nr. 249 bietet Rennberichte vom Schleichenden zum SLP-Cup sowie von Andreas Rehm zur Trans-Am vom gestrigen Sonntag . . .

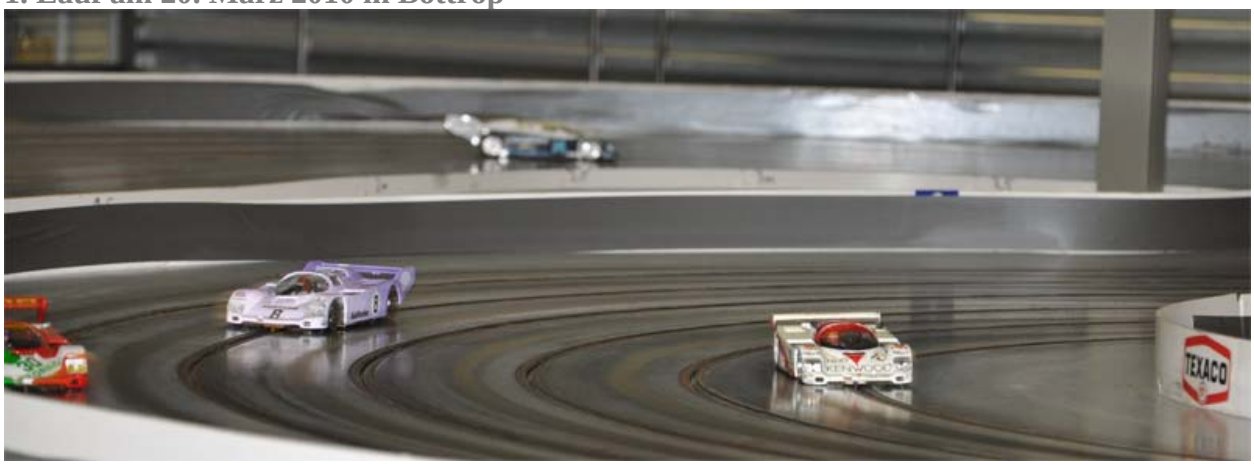
Nach vorn schauen Kai-Uwe Schott und Nick Speedman. Kai hat mit DSC-Euregio und 2-Liter-Proto gleich zwei Events im Blick und Nick begnügt sich ausnahmsweise einmal nur mit einer NASCAR Veranstaltung . . . !☺

Inhalt (zum Anklicken):

- SLP-Cup
  1. Lauf am 20. März 2010 in Bottrop
- Trans-Am
  1. Lauf am 21. März 2009 in Dortmund
- DSC-Euregio
  2-Liter-Proto-Challenge
  am 27. und 28. März 2010 in Urmond (NL)
- NASCAR Winston Cup
  1. Lauf am 27. März 2010 in DU Buchholz
- News aus den Serien
  Saison 2010

SLP-Cup

1. Lauf am 20. März 2010 in Bottrop



SLP-Cup ist Synonym für Einheitschassis, -body und -räder kombiniert mit ausgegebenen Motoren. Ursprünglich als Einsteigerserie konzipiert, in welcher der Materialaufwand gering und die Chancengleichheit hoch sein sollte, findet die Serie im Westen auch bei Routiniers zunehmend Beachtung. So waren beim Saisonstart längst nicht alle Erst- oder Zweitstarter „Einsteiger" im Sinne der ursprünglichen Intention . . . !☺☺

Strecke

Autorennbahn Center Bottrop
Essener Straße 88
46236 Bottrop

Url

www.slotexpert.de

Strecken

6-spurig, Holzbahn, 40,5m lang
mehrere 6- / 8-spurige Carrerabahnen

Kompakt . . .

- **SLP-Cup Auftakt in Bottrop auf Holz . . .**
- **neue Saison bringt mit 28 Akteuren gleich neuen Teilnehmerrekord . . .**
- **zwei Mal „S“ bringt den Zeitplan durcheinander . . .**
- **Pokalfahrer zeigten sich gegenüber 2009 enorm verbessert – Spitze hingegen langsamer unterwegs . . .**
- **Hans Quadt in Pokalwertung vorn; Ralf Leenen und Tom Stahlhut ergänzen das Treppchen . . .**
- **Tagessieg völlig überraschend an PQ – Sebastian vor Jan² . . . !☺☺**

Strecke

Autorennbahn Center
Bottrop
Essener Straße 88
46236 Bottrop

Url
www.slotexpert.de

Strecken
6-spurig, Holzbahn, 40,5m lang
mehrere 6- / 8-spurige Carrerabahnen

„The Esses“ – eine von zwei Schlüsselstellen im Autorennbahn Center . . .

Vorgeplänkel . . .

Die Saison 2010 des SLP-Cup West umfasst die üblichen vier Läufe; heuer erstmalig je zwei pro Halbjahr – plus das nicht zum Championat gewertete SLP-Cup Meeting mittendrin im Juli. Die ungeraden Monate von März bis November sind in 2010 jeweils SLP-Cup Time. Zwei der vier Läufe bleiben auf der Plastik Schiene (in Bad Rothenfelde und in Schwerte); die anderen beiden Läufe (in Bottrop und Sankt Augustin) und das Meeting (in Düsseldorf) werden auf der Holzbahn ausgetragen . . .

Putzten im Schweiße des Angesichts: 2 * ältere Herren, 1* Kingsfield Speedway, 3 * PQ, 1* Scuderia Schwerfen und 3 * ZuSpätbremser . . .

„Holzbahn“ ist auch das Stichwort für den Saisonauftakt in Bottrop. Der vergleichsweise leichte 6-spurige, 40,5m lange Kurs im tiefsten Ruhrgebiet sollte die dritte Saison der Einsteigerserie angemessen einleiten . . .

Freitag 15:30 Uhr in Bottrop: Zum **Bahnputzen** waren beinahe mehr Arbeitswillige (ca. 10) anwesend als Putzlappen vorrätig. Die waren aber auch bitter nötig, um die 40m Holz von den Rückständen vorausgegangener Heldentaten zu befreien – mit 2 Liter Waschbenzin kam man jedenfalls nicht hin. Dennoch waren die Preliminaries vergleichsweise rasch überwunden. Alle Spuren wurden gesäubert, die Litze auch und der Belag vorsichtig mittels Schwamm mit Glue versehen, um für die zwei

Tage SLP-Cup möglichst konstante Grip Bedingungen zu gewährleisten . . .
18 Volt **Bahnspannung** sollten den rechten Rahmen für die Bison „homologated“ Triebwerke bilden. Die Cracks hätten gern ein Völtchen mehr auf den Trafos gesehen – den weniger Erfahrenen reichte der vorgegebene Druck hingegen völlig aus . . .

Start 1. Gruppe: Vier Kisten Bier (je 2 „Bud“ und „Miller“) prasseln auf einen „FromA“ ein – der ist selbstredend chancenlos gegen die Übermacht !! Nur die Dame der Serie entkommt clever dem Getümmel . . . !☺

Der **Freitag Abend** ist mittlerweile integraler Bestandteil der Veranstaltungen zum SLP-Cup West. Kaum jemand verpasst freiwillig diese XXL Session, in welcher viel gestestet, gefachsimpelt und gecoacht wird (wobei heuer die Anfragen an die Profis anscheinend abnahmen) . . .
Ferner bietet der Abend ausreichend Zeit, sich ein wenig ausführlicher mit den Serieneinsteigern zu befassen. Fassen wir Erst- und Zweitstarter zusammen, war beim Saisonauftakt rund ein Drittel des Teilnehmerfeldes als Newbees anzusehen. Darunter befanden sich allerdings auch so routinierte Racer wie Siggi Jung oder Thomas Reich, die kaum ob dieses Attributes begeistert sein dürften . . . !☺
Nicht ganz so bekannt waren die weiteren Premieristen André Kaczmarek, Volker Kuhl und Bernd Vieten. Gefallen schien das Saisonfinale 2009 ferner Robby Mauer, Bernd Rohmen, Achim Schulz und Tom Stahlhut zu haben – sie waren (direkt wieder) zum zweiten Mal dabei . . .
Aprops „dabei“: Mit Ausnahme von Frank Scheid, welcher aus gesundheitlichen Gründen leider passen musste (gute Genesung, Frank !), sollten alle im Januar für die Serie eingeschriebenen Teilnehmer den Weg nach Bottrop finden . . .

Um den weiter gestiegenen Teilnehmerzahlen gerecht zu werden, erfuhr der Zeitplan für den Samstag eine Überarbeitung. Eine Stunde früher als 2009 sollte es los gehen, damit die drei Stunden freien Trainings am **Samstag Vormittag** erhalten blieben . . .
Denn immerhin vier reine Samstagstarter benötigten noch ausreichend Vorbereitungszeit für das Rennen. Dafür blieb der ein oder andere Freitagstrainierer etwas länger am Frühstückstisch sitzen. Erstmalig in der Geschichte des Slotracings (zumindest im 10-jährigen Erinnerungsfeld des Autors) galt dieser Grundsatz übrigens nicht für Siggi Jung, welcher punkt 8:30 Uhr auf den ex-Supermarktparkplatz in Bottrop rollte . . . !!☺

Die neuen Spurmarkierungen vor dem Einsatz – über die genormte Befestigungsposition wird noch einmal zu reden sein . . .

Der qualifiziert gelesene **Kaffeesatz** (CPR) wies die vier PQ als Favoriten aus – sah aber ebenfalls viel Spannung im Rennen um die Pokalwertung, welche den Jungs ohne SLP Er-

fahrung vorbehalten ist (also beinahe allen nicht-PQ !☺) . . .
In den zwei Trainingssessions kristallisierten sich Siggi Jung, André Kaczmarek, Ralf Leenen und Wolfgang Ullrich als Favoriten für die Pokalwertung heraus. Die Vier zeigten die schnellsten Zeiten – und dazu die geringste Abflugrate. Am Samstag Früh beeindruckte ferner noch die Kölner Fraktion mit Ulli Nötzel und Hans Quadt. Wobei erfahrungsgemäß die ein oder andere Überraschung durchaus im Bereich des Möglichen liegen dürfte . . .

Slotcars und Technik . . .

Bereits für eine Stunde vor High Noon war die **Ausgabe der Motoren** angesetzt. Den Auftakt machten die „Arbeiter“ – sprich die Jungs, welche anschließend Sorge für die technische Abnahme tragen sollten. JanS und Sebastian wurden heuer durch Ulli Nötzel, Frank Ohlig und Wolfgang Ullrich verstärkt. Bedankt, die Herren !!

Die technische Abnahme sorgte für Verzug . . .

Der direkt an die Materialausgabe anschließende Funktionstest leitete direkt zur **technischen Abnahme** über, in welcher gewohnt akribisch gearbeitet wurde, sodass kleinere Nacharbeiten nicht ausblieben. Dass die Superstars hier wieder einmal unangenehm auffielen, muss eigentlich nicht extra erwähnt werden. Jedenfalls war das erste „S“ gefunden, und durfte sich eine Stunde Verzug gut schreiben lassen. Aber was bzw. wen interessieren schon Zeitpläne oder gar Regeln, wenn es um die Selbstverwirklichung bzw. den eigenen Erfolg geht . . . !? !? !?

Die „ZuSpätBremser“ zogen eine überwiegend positive Bilanz . . .

Quali . . .

Kontrollierte Offensive über eine Minute lautete wie üblich die erste ernstzunehmenden Aufgabenstellung des Tages. Die Quali regelt die Startaufstellung – wer die meisten Runden und Meter schafft, ist Sieger und fährt später gegen Abend. Wer den 962 zu oft ’raushaut, darf sofort ans (Renn-)Werk . . .

Ausgewürfelt für die zügige Quali Fahrt wurde schließlich Spur 2 – nicht jedoch das Resultat !☺ Beim Würfeln wäre die Chance für die versammelten Plastikquäler auf die schnellste Startgruppe auch sicherlich deutlich geringer gewesen . . . !☺
So stellte sich im Vorfeld eher die Frage, welche drei (Un-)Glücklichen mit der schnellen Jugend gemeinsam später am Tag starten durften. Denn es gibt durchaus attraktivere Jobs im Slotracing des Westens. Ok, ein Sieger für die Quali wurde ebenfalls gesucht – und dann noch so knapp 30 weitere Startpositionen . . .
Nachdem alle 28 Starter ihre Minutenchance wahrgenommen hatten, konnte attestiert werden, dass kaum Abflüge zu verzeichnen waren (gefühlt kein halbes Dutzend in Summe) und dass dennoch längst nicht alle Favoriten soweit vorn zu finden waren, wie gemäß der Trainingsleistungen zu erwarten gewesen wäre. Dafür galt aber ebenso der Umkehrschluss: Einige Andere waren unerwartet weit vorn zu finden . . .

Die Startgruppen wurden schließlich wie folgt zementiert:

Teilnehmer	Runden
1. Schaffland, Jan	8,65
3. Nockemann, Sebastian	8,64
3. Schnitzler, Christian	8,60
4. Quadt, Hans	8,51
5. Uhlig, Jan	8,49
6. Mauer, Robby	8,47
7. Stahlhut, Tom	8,43

Teilnehmer	Runden
1. Nötzel, Ulli	8,40
2. Ullrich, Wolfgang	8,38
3. Schaffland, Ralf	8,35
4. Leenen, Ralf	8,35
2. Strerath, Helmut	8,32
3. Vorberg, Ingo	8,31
7. Eifler, Hans-Jürgen	8,31

Teilnehmer	Runden
1. Ohlig, Frank	8,31
2. Jung, Siggi	8,30
3. Barm, Reiner	8,28
4. Mews, Jörg	8,27
5. Lippold, Andy	8,26
6. Kaczmarek, André	8,25
7. Tubes, Ilja	8,22

Teilnehmer	Runden
1. Vössing, Thomas	8,20
2. Schulz, Achim	8,19
3. Vieten, Bernd	8,15
4. Kuhl, Volker	8,06
5. Reifenrath, Ulf	7,56
6. Tubes, Nicola	7,48
7. Rohmen, Bernd	7,42

Rennen . . .

Die Rennzeit ist um Faktor 60 höher als der für die Quali eingeräumte Zeitraum. Glücklicherweise wurde das Rennen aber gefahren und nicht das Quali Resutat mit 60 multipliziert !☺ Die 6 * 10 Minuten Fahrzeit sind typisch für den SLP – jedoch ein hartes Los für wahre Einsteiger . . .

Die Vorgabe der **Schlagzahl** sah für einen Sieg 530 bis 540 Runden vor – in 2009 kam JanS übrigens auf 534,68 Runden. Das Gros des Feldes solle sich jedoch eher an der im Vorjahr magischen und für die Pokalwertung unüberwindbaren 500er Marke orientieren. Und selbstredend sollte sich einmal mehr niemand an diese Vorgaben halten . . . !☺☺

Die 28 Teilnehmer wurden in vier Startgruppen aufgeteilt. Somit ergaben sich vier 7er Gruppen. Der Mâitre der Zeitnahme Ingo Vorberg entließ schließlich mit genau einer Stunde Verzug um 14 Uhr die erste Startgruppe auf die 60 Minuten Hatz around Bottrop. Die erste Startgruppe bestand aus den sieben Teilnehmern, die in der Quali die geringsten Distanzen zurück gelegt hatten. Die schnellsten Sieben sollten den SLP-Cup Tag von Bottrop beschließen . . .

Bleiben wir noch kurz beim Zeitnahmesystem: Mutmaßlich Spannungsschwankungen im Stromnetz des Autorennbahn Centers machten später der zweiten Startgruppe das Leben arg schwer. Anscheinend hängten die Schwankungen die Bepfe Box kurzfristig vom Notebook ab, welches über den eingebauten Akku von diesem Unbill logischerweise verschont blieb. Allerdings mussten zwei Durchgänge in Teilen wiederholt werden. Damit wäre das zweite, für den Verzug im Zeitplan verantwortliche „S“ gleichfalls sauber benannt . . .

Große Pause: Die zweite Startgruppe nahm eine Auszeit und durfte mehr für's Geld fahren . . .

Diese Schwierigkeiten ergeben eine saubere Überleitung zu den Technikproblemen, welche den ein oder anderen im Rennen ereilten – und sich dazu in der Ergebnisliste niederschlagen sollten: Achim Schulz erwischte es am Ärgsten: Das „T“ ging Verschütt und über die anschließende Reparatur mehr als 40 Runden, sodass am Ende nur das Ende blieb. „Alle Schrauben fest ?“ lautete die Frage des Autors

bei der Materialausgabe an die Eheleute, die bisweilen gern einmal das ein oder andere Kleinteil im Rennen abwerfen. Die positive Rückmeldung wurde an der technischen Abnahme aufgehoben, als die Karosserie zu tief saß. An Nicolas schicker „Milka“ Kreation musste folglich im Rennen eine Schraube am „U“ ersetzt werden, was in etwa 13 Runden dauerte. Der vorletzte Platz war somit ebenfalls vergeben. Bei Reiner Barm war anschließend wieder das „T“ der Quell des Übels. Nach einem heftigen Einschlag musste hier ebenfalls für etwa 10 Runden nachgearbeitet werden und auch anschließend mochte der „Kenwood“ 962 nicht mehr so recht burnen (P23). Letzter der Pleiten, Pech und Pannen Serie war Thomas Vössing, bei dessen Bierkiste („Budweiser“) sich im Laufe des Rennens die Karosserie löste – der Zeitverlust war allerdings nicht zu beziffern (P22) . . .

Nach dem Restart der 1. Startgruppe demonstriert Tom Vössing (rechts oben) die Krux der Spur 1, welche später noch anderen Folks zu schaffen machen sollte . . .

Problemlos kamen hingegen die Wenigtrainierer Volker Kuhl (P24) und Bernd Rohmen (P26) durch. Beide begnügten sich mit dem Samstag Vormittag als Vorbereitungszeit und waren dementsprechend den Freitagsbolzern gegenüber deutlich im Nachteil . . .

Vorerst können wir jetzt nach Designs weiter machen. Die Rubrik „enttäuschte Erwartungshaltungen“ betraf fast durchgängig die jeweils fünf bzw. vier Piloten der „FromA“ Fraktion sowie die „Momo“ Fahrer. Beginnen wir mit „FromA“: Den „Oberpechvogel“ Achim Schulz hatten wir schon im Text. Frank Ohlig (P16) bekam sein Schiff am ganzen Wochenende eigentlich nie ans Rennen und musste sich über die gute Performance seiner „ZuSpätBremser“ Kollegen freuen. Wolfgang Ullrich (P19) zählte bis zur Quali zu den Favoriten auf die Pokalwertung und vergab alle Chancen durch einen vorsorglichen Schleiferwechsel vor der technischen Abnahme – anschließend fehlten durchweg die berühmten zwei Zehntel und verleiteten ihn zum Ausruf „Ich will mein altes Auto zurück haben !“. Auch Siggi Jung (P12) und Christian Schnitzler (P4) hinterließen am Freitag einen starken Eindruck – und vermochten diesen beide im Rennen nur bedingt zu bestätigen. Die erzielten Platzierungen schauen zwar recht brauchbar aus – dennoch dürfte beim Setup für das Rennen irgend etwas suboptimal gelaufen sein, da beiden Piloten das letzte Quäntchen Speed definitiv fehlte . . .

Wenden wir uns den „Momo“ Piloten zu: Ilja Tubes (P21) war’s zufrieden – dennoch hätte er gern seinen Teuto Chef Andy Lippold eingeatmet, welcher nur 14 Teilmeter vor ihm durch’s Ziel ging. Für Andy (P20) lief’s das gesamte Wochenende nie so recht rund. Wie im Vorjahr fand er in Bottrop das rechte Setup nicht.

Poldi im Training: Da liegt meiner ’rum . . . !!

Anders André Kaczmarek (P14), der fünf Spuren auf Pokalwertungssieg programmiert

war – und am Ende über die vertrackte Spur 1 stolperte. Einige Mal schoben ihn entgleisende Kollegen in den Dreck des Randstreifens, sodass mit rutschigen Rädern anschließend jeweils nur wenig ging bzw. weitere Ausflüge folgten. Und zur Abwechslung verzockte sich der Autor (P13) wiederum beim Reifen . . .

3 Mal „Momo“ in einer Startgruppe – und logischerweise immer dicht beisammen . . . !☺

Eine bessere Wahl für die Erlangung des nötigen Rennglücks waren in Bottrop definitiv die „Bierkisten“ aus der IMSA Serie. Die „Miller“ Fahrer Ulf Reifenrath (P25) und Neuling Bernd Vieten (P18) waren mit ihren Leistungen jedenfalls zufrieden – auch wenn’s in der ersten Kurve ihres gemeinsam bestrittenen Laufes nicht danach ausschaute . . . !☺

Abrollen als Dienstleistung vor dem Start der ersten Gruppe, die zuvor den Staub von der Bahn gefahren hatte . . .

Ebenfalls zufrieden waren die Jungs, welche auf eigene oder etwas seltener anzutreffende Layouts setzten. Helmut Strerath (P17) war erst einmal happy, bis er sah, dass mit einer Runde mehr locker noch vier Plätze zu überwinden gewesen wären. Jörg Mews (P15) sagte wie üblich wenig, hätte aber ebenfalls gern noch ein paar Runden mehr erfahren – dennoch war’s für ihn wie für Helmut eine blitzsaubere Leistung. Dieses Statement galt auch für Robby Mauer (P10) mit dem schicken „FAT“ 962. Robby schaffte es in der Quali sogar bis in die schnellste Startgruppe – dort hinderte ihn die Spur 6 an größeren Taten, weil er dort zu wenig Grip attestierte und zurück stecken musste. Ingo Vorberg benötigte nach der mäßigen Vorjahressaison dringend eine Motivationsspritze. Er schaffte mit dem neuen „Torno“ 962 Rang 9 und war damit sichtlich zufrieden (bzw. gespritzt !☺). Blieb noch Ralf Leenen, der die zweite Startgruppe dominierte und alle Erwartungshaltungen erfüllte – P2 der Pokalwertung und P6 insgesamt rundeten eine starke Leistung am gesamten Wochenende würdig ab . . . !!

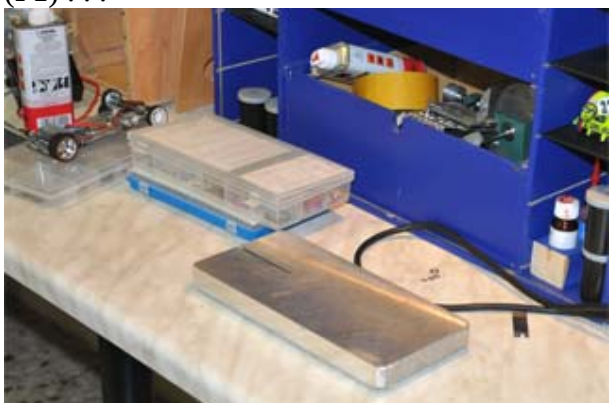
Schnellste Gruppe: Robby Mauer vor Tom Stahlhut vor dem PQ-Chef – leider nur eine Momentaufnahme . . .
(dennoch Hut ab vor der Leistung der zwei Erstgenannten !!)

Kommen wir zurück zu den „Bierwagen“: Mit Ausnahme des Pechvogels Tom Vössing schafften es alle „Bud“ und „Löwenbräu“ Boliden weit nach vorn: HaJü Eifler lief nach guter Fahrt auf P11 ein. Uli Nötzel verpasste nur knapp den Sprung in die schnellste Startgruppe und vermochte am Ende P8 in der Gesamtwer-

tung (und P1 bei den Ü50 !☺) zu sichern. Tom Stahlhut lief bei seinem zweiten SLP-Cup Rennen sogar noch einen Rang weiter vorn ein und nahm die Urkunde für P3 der Pokalwertung mit nach Hause. Noch besser machte es Hans Quadt, der sich nach dem GT/LM-Sieg am Wochenende zuvor sichtbar im Aufwind befand: In der Quali sprang P4 heraus, was immerhin und erstmalig das Plastikquäler Quartett sprengte. Im Rennen gelang dies nicht ganz – dennoch war P5 ein sehr gelungener SLP-Cup Auftakt für „den Hans“, sodass er sich beim 2. Lauf gleich einmal eine Ruhepause gönnen muss !☺

„Der Hans führt !!“ . . . !☺

Vorne bot sich das übliche Bild: Die PQ fuhren ihr eigenes Rennen – dieses Mal jedoch wenig spannend, da die Abstände zwischen den Positionen Vier bis Eins viel zu groß waren. Nachdem Christian den Trainingsspeed nicht ins Rennen übertragen konnte, wurde er auf der letzten Spur noch von JanU (P3) überflügelt. Davor fuhren JanS (P2) und Sebastian (P1) . . .



Das ist ’mal ne Richtplatte, Ilja . . . !!

Das **Fazit** für den SLP-Cup Auftakt fällt insofern positiv aus, als sich das Gros der Vorjahresteilnehmer deutlich verbesserte. Lag der Topscoarer der Pokalwertung in 2009 noch bei 496 Runden, erzielte Hans Quadt als Sieger heuer gleich 14 Runden mehr. Und selbst die P19 war am Samstag noch in etwa auf Augenhöhe mit dem 2009er Siegerwert !!

Dass diese deutliche Steigerung nicht auf wesentlich bessere Bahnbedingungen zurück zu führen war, belegten nachdrücklich die vier Plastikquäler an der Spitze, die fast durchweg weniger Runden zu Stande brachten als in 2009. Sebastian schaffte zwar ca. eine Runde mehr als im Vorjahr (als es bei ihm nicht wirklich gut lief); Jan² und Christian hingegen blieben zwischen 7 und 11 Runden hinter ihren letztjährigen Resultaten zurück . . .

Halten wir also fest, dass binnen eine ¾ Jahres eine tolle Entwicklung im SLP-Cup statt gefunden hat und sich die westlichen Jungs so langsam an den ungewohnten Untergrund Holz einschießen . . . !!

Teilnehmer	Runden
1. Nockemann, Sebastian	527,36
2. Schaffland, Jan	523,31
3. Uhlig, Jan	516,94
4. Schnitzler, Christian	514,49
5. Quadt, Hans	510,67
6. Leenen, Ralf	509,56
7. Stahlhut, Tom	508,59
8. Nötzel, Ulli	507,27
9. Vorberg, Ingo	506,60
10. Mauer, Robby	506,53

Etwas mehr Spannung wäre in den einzelnen Gruppen durchaus wünschenswert gewesen. Oft lag halt die berühmte Runde Abstand (oder mehr) zwischen den Positionen. Erst ab P11 wurde es bisweilen deutlich enger – so lag beispielsweise zwischen den Rängen 13 und 17 keine Runde Abstand . . .

Ende . . .

Die Tagessiegerehrung beschloss den langen Tag von Bottrop. Ein bisschen Resümee

musste dabei schon noch sein, auch wenn die fortgeschrittene Uhrzeit den Weg nach Hause anmahnte . . .

„Der Hans“ (links) – in Bottrop in der Pokalwertung nicht zu schlagen . . .

Der Dank gilt den zahlreichen Helfern beim Putzen, Ingo Vorberg für die nervenstark bestrittene Reiseleitung sowie Sebastian Nockemann und Ulli Nötzel für seine Unterstützung. Und last but not least den Gastgebern aus dem Autorennbahn Center Bottrop für die gelungene Gestaltung der zwei Tage SLP-Cup West im Herzen des Ruhrgebietes . . . !!

Ausblick . . .

Ende Mai geht’s weiter mit dem SLP-Cup West – und zwar in der nördlichsten 18D Bastion vor der Dänischen Grenze. Dort geht’s dann selbstredend zurück auf Plastik . . .
Man merke für Lauf Nr.2 den **29. Mai 2010** vor – sowie die **SRIG Teuto** in Bad Rothenfelde !!! Mutmaßlich sogar mit kleiner SLP-Cup Party im Grünen (oder in der Halle) . . .

Ach ja – am **16. Juli 2010** folgt dann das **SLP-Cup Meeting** bei 1zu24slot e.V. in Düsseldorf. Einige wenige Startplätze sind noch frei . . .

Am Ende bleibt die Kardinalfrage, ob’s der neue „Frühaufsteher des Westens“ (links) in Teutonien überhaupt bzw. erneut so zeitig an die Bahn schafft . . . !?☺
(der HaJü wird schon wissen, warum er sich einen grinst . . . !!)

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / SLP-Cup

Trans-Am

1. Lauf am 21. März 2009 in Dortmund

geschrieben von Andreas

Na endlich! Am gestrigen Sonntag ging der erste Lauf der neuen Saison in der Trans-Am Meisterschaft über die Bühne.
Um es vorwegzunehmen: Der gesamte Renntag lief mal wieder wie am Schnürchen.
Pünktlich um 11:15 Uhr riefen TK Dennis Grabow und „Assistent“ Uwe Pfaffenbach zur technischen Abnahme und alle Teilnehmer gesellten sich an den Abnahmetisch, um neu erbaute oder auch Vorjahresfahrzeuge auf Reglementkonformität prüfen zu lassen. Bei einigen hat sich zumindest bei den Autos kein Winterspeck angesetzt, sondern diese hatten eine ordentliche Diät hinter sich, so dass der ein oder andere ein wenig nachfüttern musste.

Fahrerparade Klasse 1 bis 2 ltr. Hubraum

Punkt 12:00 Uhr schickte Berthold Gdanitz vom ScaRaDo dann das erste Fahrzeug auf die einminütige Qualifikationsjagd. Zügig wurde die erste Startaufstellung ermittelt und nach Einteilung der Fahrer in 2 Fünfer- und eine Sechsergruppe konnte der Saisonauftakt endlich in den richtigen Rennbetrieb gehen. Um auf den Spuren für alle Beteiligten gleiche Bedingungen zu schaffen, wurde die jeweils freie Spur in den beiden Fünfergruppen von einem Dummy besetzt.

Souveräner Rennleiter: Berthold Gdanitz

Rennen Klasse 1:

Relativ entspannt ging es diesmal in allen Gruppen zur Sache und die Terrorphasen hielten sich im überschaubaren Rahmen.
In der Trans-Am Serie herrscht ja sowieso schon eine recht hohe Leistungsdichte in den einzelnen Gruppen und das wurde auch beim Saisonstart wieder bestätigt. So zeigte das Endklassement die ersten vier Plätze (Fischer, Pfaffenbach, Rehm, Thöne) innerhalb einer Runde. Und Andrea Fischer auf P5 lag auch nur eine Runde zurück.

Dennis Grabow brachte eine neue Celica an den Start

Eigentlich war die Winterpause ja lang genug, um die Einsatzfahrzeuge rennfertig vorzubereiten. Dennoch blieb festzustellen, dass da noch die ein oder andere Baustelle unterwegs war. Aber gut Ding will bekanntlich Weile haben...

Keine Sorge, der Dortmunder Olaf Rose hat auch diese Diskussion mit den Schwarzkittel unbeschadet überstanden…☺

Während die Rennleitung das Re-Grouping für die folgende Klasse 2 vornahm, nutzten die Teilnehmer die Gelegenheit, sich mit Getränken, Trans-Am Chilli und Nikotin zu versorgen. Es wurde natürlich auch ausgiebig gefachsimpelt und mehr oder weniger hilfreiche Tipps ausgetauscht.

Lange hielt diese Fahrerlageridylle nicht, wurde doch schon recht bald von Rennleiter Berthold zum Start der Big Blocks aufgerufen.

Fahrerparade Klasse 2 über 2 ltr. Hubraum.

(und der Männerchor der freiwilligen Feuerwehr Aplerbeck singt die Nationalhymne ☺)

Rennen Klasse 2:

Um es gleich vorweg zu nehmen: Es passierte nichts Außergewöhnliches und die Gruppen 1 und 2 zeigten jeweils sehr ausgeglichene und ruhige Rennen. Das soll aber nicht bedeuten, dass so gar nichts auf der Strecke los war. Immer wieder zeigten sich sehr ansehnliche Zweikämpfe über mehrere Runden hinweg. So fighteten Dennis Grabow und Trans-Am Erststarter Willi Miebach herzerfrischend um die Platzierungen. Schlussendlich setzte sich Dennis G. mit knappen 20 Teilstrichen durch.

Sehr schön auch die Vorstellung von Junior Dennis Kranefuß, der sehr ausgeglichen seine Runden drehte und mit 184,54 Runden dem ein oder anderen Mitstreiter eine ordentliche Nuss zu knacken gab. In der Endabrechung reichte das immerhin für P8 und sorgte für ein, wie eingemeißelt wirkendes Dauergrinsen bei dem jungen Rotschopf.

Vater/Sohn – Gespanne sind in der Trans-Am ja nichts Neues und so waren auch Patric und Jannic Wagner am Start. Beheimatet auf dem hölzernen Geläuf des CCT Soest, hatten beide einmütig Probleme, auf der Plastikschiene in Dortmund die rechte Abstimmung zu finden und sich an die deutlich engeren Kurvenradien zu gewöhnen. Doch genauso einmütig die Prognosen der beiden: Das wird schon noch... Recht so! Nur nicht gleich am Anfang verzweifeln.

Und in der Spitzengruppe? Auch da ging es mal wieder eng zu. Die von Raphael Gdanitz in der Startgruppe 2 vorgelegten 189 Runden waren schon eine ordentliche Hausnummer. Lediglich Andreas Rehm konnte diese überbieten und sorgte dafür, dass der junge Dortmunder auf Platz 2 landete. 45 Teilstriche dahinter platzierte sich Patrick Fischer auf Rang 3. Dahinter ging es dann wieder ordentlich zur Sa-

che, rangelten doch mit Uwe Pfaffenbach, André Brocke und Ralf Thöne drei ganz schnelle Leute um die Plätze und damit um die ersten Punkte der Saison. Bei Stromabschaltung sah die Zeitnahme alle drei innerhalb einer Runde!

Nach dem letzten Umlauf erhob sich in den heiligen Hallen des ScaRaDo ein Geschnatter, als wäre eine japanische Reisegruppe in Neuschwanstein eingefallen. Intensiv wurden Rundenzeiten, Platzierungen, Abstimmungsfragen etc. diskutiert.

Gegen 16:40 Uhr konnte sich Andreas Rehm dann doch irgendwie Gehör verschaffen und verlas das Tagesergebnis, natürlich nicht, ohne dem gastgebenden Club und der Küchencrew herzlichst zu danken. In bewährter und sehr routinierter Weise haben diese Sportkameraden wieder einmal für das leibliche Wohl aller gesorgt.

Ergebnis Klasse 1:	Ergebnis Klasse 2:
1. Fischer, Patrick	1. Rehm, Andreas
2. Pfaffenbach, Uwe	2. Gdanitz, Raphael
3. Rehm, Andreas	3. Fischer, Patrick
4. Thöne, Ralf	4. Pfaffenbach, Uwe
5. Fischer, Andrea	5. Brocke, André
6. Rose, Olaf	6. Thöne, Ralf
7. Brocke, André	7. Fischer, Andrea
8. Gdanitz, Raphael	8. Kranefuß, Dennis
9. Grabow, Günter	9. Leimbach, Olaf
10. Leimbach, Olaf	10. Grabow, Günter
11. Kranefuß, Martin	11. Kranefuß, Martin
12. Kranefuß, Dennis	12. Rose, Olaf
13. Grabow, Dennis	13. Grabow, Dennis
14. Miebach, Willi	14. Miebach, Willi
15. Wagner, Patric	15. Wagner, Patric
16. Wagner, Jannic	16. Wagner, Jannic

Die erste Startgruppe des Jahres wird gleich auf die Reise geschickt.

Abschließend sei noch mal allen Beteiligten für einen sehr entspannten, fröhlichen Start in die neue Saison gedankt. So lasst uns weitermachen und wir werden wieder eine schöne und spannende Serie fahren!
Dies kann schon beim nächsten Lauf am 25.04.10 im Renncenter Coesfeld bewiesen werden. Hier wird erstmals ein überregionales Rennen ausgetragen und da die Strecke für alle Fahrer noch völlig unbekannt ist, kann man wohl mit Fug und Recht auf diesen Renntag gespannt sein.

Alle Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte wie immer unter

www.transam.eu

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

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

DSC-Euregio
2-Liter-Proto-Challenge
am 27. und 28. März 2010 in Urmond (NL)

geschrieben von Kai-Uwe Schott

Wie passt denn DSC-Euregio und 2-Liter-Proto-Challenge zusammen? Nun, sehr gut ☺ Formal haben diese beiden Veranstaltungen erst einmal gar nichts miteinander zu tun! DSC-Euregio ist das eine und findet Samstag, den 27.03.2010, statt. Das 2-Liter-Event ist davon völlig unabhängig und findet am Sonntag, den 28.03.2010, statt. Soweit die formale Sicht ☺

Konzeptionell hat man sich aber schon mehr dabei gedacht. Am Anfang war der Termin für den Finallauf der Euregio. Dann kam die Idee, so wie zu Zeiten der Weltmeisterschaftsläufe in den 60/70ziger Jahren, wo am darauf folgenden Sonntag noch Can-Am gefahren wurde, noch etwas hinten „dranzuhängen". Was passt da besser als ein 2-Liter-Event. Hier wird für die Slotracing Kollegen die Möglichkeit geschaffen, sich total auszutoben. Man kann natürlich auch nur samstags DSC-Euregio fahren oder nur sonntags 2-Liter-Proto. Es gibt keinen Zwang beides zusammen zu fahren, aber man kann.

Hinter dieser Tür befindet sich die 4spurige Holzbahn

Bevor wir unter dem Punkt **Organisation** weiter auf die gemeinsamen Aspekte der Veranstaltung am kommenden Wochenende eingehen, erst einmal ein paar Gedanken zur DSC-Euregio.

Endlauf **DSC-Euregio**? Schon? Ja, richtig! Klein und fein ist diese DSC Serie vor knapp 2 Monaten in Düsseldorf gestartet, hatte vor zwei Wochen ihr Bergfest in Diepenbeek (B) und beschließt die 2010er Saison nun im holländischen Urmond.

Da es gemäß Ausschreibung kein Streichergebnis gibt, sind die ersten 7 Plätze – einen Start in Urmond vorausgesetzt – schon ausgelobt. Der Gesamtsieg – wenn nicht etwas extrem Außergewöhnliches passiert – wird in 2010 wohl an Thomas Spicker gehen. Er hat 3 der bisherigen 4 Rennen gewonnen. Dahinter wird unter den gleichen Prämissen Dirk Neuhaus (bester DSC-Rookie ☺) einlaufen. Auf Platz 3 liegt derzeit Uwe Drevermann; 4,5 Punkte vor Kai-Uwe Schott. Da laut gut unterrichteter Kreise Uwe – wenn auch nicht in Urmond – kräftig trainiert und Kai Berichte schreibt, Überraschungen bastelt etc. ist nicht damit zu rechnen, dass da noch etwas anbrennt. Auf derzeit Platz 5 folgt Ronald Eidecker mit 4 Punkten Vorsprung auf Michael Dietze. Da kann es m.E. das erste Mal spannend werden. Ronald mit seinen schnellen Healey gegen Michaels 911 spricht für Ronald. Aber Michaels 917K ist wiederum wesentlich stärker einzuschätzen als Ronalds Mantis. Mal schauen, wie es ausgeht. Ferner muss man kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass Bert Hochstenbach auf Platz 7 landen wird.

Ab Platz 8 kommt dann die Gruppe derer, die bislang nur an einem Euregio Lauf teilgenommen haben. Rudi Munten und Stefan Dohmen sind nur einen Wimpernschlag auseinander. Mehmet Simsek könnte da auch noch eingreifen. Nun sollen aber nicht alle weiteren 13 Fahrer aufgelistet werden, die bislang an einem der beiden Euregio Läufe teilgenommen haben. Auch ohne auf eine Endplatzierung zu schielen, verspricht das kommende Wochenende für jeden, der nach Urmond reist, eine schöne und spannende Sache zu werden.

Was erwartet uns? Zuerst die Bahn. 4-spurig! 26 Meter. Und schon 2007 und 2008 im Euregio Kalender. Das Besondere an dieser Bahn ist, dass man zweimal seine Autos auf sich zu und wieder von sich weg fahren sieht. Gegen den Urzeigersinn geht es nach der kurzen

Start-Ziel-Gerade mit 90 Grad nach links. Dann geht es ca. 4 Meter geradeaus.

Die 26m lange 4spurige Bahn des MRC Urtrack

Dann folgt eine 225 Grad Linkskurve. Gut und rund zu fahren. Dann kurze Gerade bergauf. Autos fahren auf einen zu. Dann 90 Grad rechts. Gasstoß auf der dann folgenden kurzen Geraden. Noch eine 90 Grad Rechtskurve und hinunter. Nun kommt wieder eine 180 Grad Rechtskurve. Dies ist der kritische Punkt auf dieser Bahn. Zum einen ist die 180 Grad Rechtskurve wirklich eng – zumindest auf der Innenspur. Ferner geht es zuvor bergab. Da darf auf keinen Fall zu spät gebremst werden, sonst steht man quer. Zu früh bremsen geht aber auch nicht, sonst lässt man zuviel Zehntel liegen und verliert – wenn es ganz doof kommt – auch noch den Rhythmus. Jetzt geht es ca. 3 Meter wieder geradeaus auf die Fahrer zu und kommt dann durch eine 90 Grad Linkskurve auf die Start-Ziel-Gerade.

Wegstrecke? Ca. 22,5 bis 23,0mm. Rundenzeiten? So schnell wie's geht ☺

Soweit zur DSC-Euregio. Nun zum **2-Liter-Proto-Event**. Wie schon gesagt: Dieser Event ist vollständig eigenständig. Hier sind nur 2-Liter-Protos startberechtigt. Gefahren werden sonntags 2 Rennen mit diesen Sportwagen, wobei neben der Concours Bewertung jedes der beiden Rennen in die Gesamtwertung einfließt. Einzelheiten – sowohl zu den zugelassenen Fahrzeugen als auch zum Ablauf im Detail – ist unter http://2-liter-proto.holsterglen.de/ nachzulesen.

Wer wird kommen? Die, die Euregio fahren, fahren nicht unbedingt 2-Liter und umgekehrt. Aber wer 2-Liter fährt, fährt irgendwo auch DSC. So fügen sich die Dinge zusammen.

Werden sich also die 2-Liter-Protagonisten aus Kassel mit Rainer Wild, Norbert Teschke und Rolf Hildebrandt den Weg nach Urmond machen? Was ist mit den Mitte-Jungs? Werden Andy Schimmel, Leo Müller, Mike Krumb, Michael Niemas und Thomas Resch aufschlagen? Oder wird vielleicht sogar Jörg Bensemann im dritten Anlauf zum 2-Liter-Event (… und natürlich auch zum Euregio Lauf) kommen? Jörg, das Wetter wird gut. Kein Schnee laut Wetterbericht. Eher Frühlingstemparaturen ☺ Was macht OWL? Und der Hochsauerlandkreis? Günter, Christian, sehen wir uns? Ja und wird es 2-Liter-Debutanten geben? Haben Thomas Spicker und Geert Mertens ihre Lolas fertig? Hat Dirk Neuhaus vielleicht auch einen 2-Liter-Proto? Viele Fragen! Auf die Antworten darf man sich freuen.

Und wo können die vielen Slotracing Kollegen übernachten? Natürlich im nebenan gelegenen Gemeindehaus.

Der Eingang zum Gemeindehaus, Bert Hochstenbach kennt den Weg ☺

Hier haben wir die Möglichkeit kostenlos die Nacht auf der Luftmatratze zu verbringen. Neben der Möglichkeit ein wenig miteinander zu feiern – PARTY ? ! ☺ – sind dies natürlich ideale Voraussetzungen für Vieltrainierer.

Blick in den Gemeindesaal, wo wir unsere Luftmatratzen auspacken dürfen

Für die, die sich dies körperlich nicht mehr zumuten können bzw. wollen, hat Uwe Drevermann das Hotel „Van der Valk“ ganz in der Nähe ausgemacht.

Van der Valk Hotel Stein-Urmond
Mauritslaan 65
6129EL Urmond
http://www.hotels.nl/de/urmond/valkstein

Wie wird der Ablauf sein?

Freitags wird die Butz um 17.00 Uhr geöffnet. Training bis ???☺
Samstags wird dann um 8.00 Uhr wieder aufgeschlossen. Für die Samstagsanreiser bzw. die FTB'ler mit Trainingsentzugserscheinungen ☺
Der Rennstart wird in Abhängigkeit der Teilnehmerzahl zwischen 12.00 und 13.00 Uhr sein. Die Fahrzeit wird voraussichtlich 7 Minuten pro Spur betragen. Für die, die auch 2-Liter-Proto fahren geht es dann sonntags morgens um 8.00 Uhr weiter. Sonntags Training bis ca. 12.00 Uhr. Qualifying ca. 12.30 Uhr. Start des ersten Rennen gegen 13.30 Uhr. Abends erschöpft aber glücklich den Heimweg antreten ☺☺

Nun noch ein wenig zur besseren Vorbereitung. Wenn Ihr also bereits heute wisst, dass Ihr dabei seid, gebt bitte Eure Vornennung unter wbrm@gmx.net bis spätestens Mittwoch, den 24.03.2010 ab (24.00h) ab. Dies ist wichtig, damit die Jungs vom MRC Urtrack – nein genauer Rudis und Berts Frauen – sich optimal auf Euch vorbereiten können.

Lecker Essen … darum nennt bitte vor … die Küche dankt es Euch

Auch mir hilft dies sehr, den organisatorischen Ablauf der Veranstaltung vorzubereiten.

Da sowohl DSC-Euregio als auch 2-Liter-Proto gefahren wird, gebt bitte an, was ihr beabsichtigt mitzufahren (nur Euregio, nur 2-Liter, am besten natürlich beides) und wann ihr kommt (freitags, samstags oder sonntags).

Nun noch einmal zusammengefasst:

Zeitablauf:

Freitag:	26.01.2010 Training ab 17.00 Uhr
Samstag:	DSC-Euregio Training ab 8.00 Uhr Rennstart zw. 12.00 und 13.00 Uhr
Samstag:	2-Liter-Proto Training ab 8.00 Uhr Qualifying ca. 12.30 Uhr Start erstes Rennen ca. 13.30 Uhr

Veranstaltungsort:
MRC Urtrack
Kampstraat 1
6129 Urmond

Ansprechpartner:
Kai-Uwe Schott
wbrm@gmx.net

Alles weitere gibt's hier:
DSC-Euregio
2-Liter-Proto-Challenge

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 27. März 2010 in DU Buchholz

geschrieben von Nick Speedman

Einladung zum . . .

. . .Saisonstart der *NASCAR* Slot Racing Serie nach dem Reglement des Winston Cup. Das Rennen am kommenden Samstag hat dann die Zählnummer 269. Wie in der WWW 237 angekündigt, werden 2010 sieben Renntage stattfinden. Der Auftakt findet wie in jedem Jahr bei Manfred Stork Zuhause auf seiner 4-spurige Heimbahn in Duisburg Buchholz statt.

…der schnelle Streckenabschnitt mit optimaler Überhöhung der Kurven !!

Wo und wann wird . . .

#	Datum	Ort	Bahn
1.	27.03.2010	Duisburg	DU-Buchholz
2.	17.04.2010	Moers	SRC Niederrhein
3.	06.06.2010	Duisburg	SRC - DU-Mündelheim
4.	07.08.2010	Elsenborn (B)	Privatbahn
5.	28.08.2010	Schwerte	CFS - Schwerte
6.	09.10.2010	Duisburg	Rennpiste
7.	20.11.2010	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.

…die kleine Tabelle zeigt dem in der Slot Szene bewanderten, dass wir dreimal eine 4-spurige Bahn befahren und viermal auf den bekannten 6-spurigen Carrera Tracks unterwegs sein werden. Wir starten auf der Test- und Abstimmungsbahn von Manfred Stork in Duisburg Buchholz. Die Bahn nutzt den Kellerraum optimal aus und ist trotzdem an drei Seiten begehbar. Die Streckenlänge beträgt hierbei enorme 22 m und verfügt über drei Überfahrten für den Spurausgleich. Hierbei hat Manfred eine Reihe von Sonderschienen angefertigt, die einen harmonischen Verlauf der vielen engen Radien versprechen.

…#29 Pontiac Hardee´s Nascar !!

...das Reglement wurde für 2010 geringfügig, aber für Manche entscheidend geändert. Die bisher nicht beschriebenen gefederten Fahrwerkskonstruktionen sind ab der Saison 2010 nicht mehr zulässig. Leider haben wir hierbei einige langjährige aktive Mitstreiter als potentielle Starter verloren. Wir hoffen aber auch beim Winston Cup, ein stabiles Starterfeld für die kommende sicherlich interessante Saison aufzubieten.

…klassisches Winston Cup Fahrzeuge, hier beim Start 2009 in der Rennpiste !!

Den Nascar Winston Cup . . .

…konnte im Vorjahr Patrick Meister komfortable mit 28 Pkt. Vorsprung vor Andreas Thierfelder auf P2 für sich entscheiden. So sind wir dieses Jahr sehr gespannt auf die neue Saison. Besonders würden wir uns auf einige Rückkehrer ins Lager der NASCARo freuen.

…2009 hatten insgesamt 51 Starter an den Rennen teilgenommen. Alleine 29 Starter waren zum Auftaktrennen 2009 nach Duisburg Buchholz gekommen. Daher nochmals unsere

Bitte zur besseren Planung der wirklich hervorragenden Verpflegung, die Teilnahme am Rennen durch eine kurze E-Mail anzukündigen. mstork.slotracing@gmx.de.

…zum Tagesabschluss gibt es dann eine Urkunde für die ersten 6 Racer !!

Wie bei jedem NASCAR Rennen kann vorab trainiert werden. Dazu lädt Manfred am Freitag Abend ein. Das Rennen findet definitiv am Samstag statt. Der voreilige Berichterstatter hatte zu Manfreds Entsetzen im letzten GN Nascar Bericht in der WWW 248 ein falsches Datum als Vorankündigung eingetragen.

…so eng kann es manchmal zugehen.!!

Ich wünsche den Teilnehmer eine gute Anfahrt und viel Erfolg am kommenden Samstag.
Eine kleine Information noch an alle, die bisher noch nicht in DU-Buchholz waren: Geparkt werden kann nur außerhalb auf der Düsseldorfer Landstr.. Parkplätze im Wohngebiet sind nur für die Anwohner vorhanden.
Außerdem hoffen wir auf den Einzug des Frühlings ab dem kommende Wochenende, sodass wir wieder die Sonnenterasse für die rennfreien Zeiten nutzen können. Denn an der Bahn sollten sich nur die direkt aktiven Fahrer bzw. Einsetzer aufhalten.

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Winston Cup

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Bahn Buchholz
Manfred Stork
Düsseldorfer Landstraße 133b
47249 Duisburg-Buchholz

Strecke

4-spurig, Carrera 124, 20,5 m lang

Zeitplan

Freitag, 26.03.2010
ab 19:00h – 21:30h freies Training

Samstag, 27.03.2010
ab 09:00h – 11:30h freies Training
ab 12:00h Rennen Winston Cup

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

Mayday

Die Carrera Freunde Schwerte tragen ihren Mayday am 1. Mai 2010 erstmalig nicht mehr nach C/West aus, sondern mit Gruppe 5 Fahrzeugen. Die Veranstaltungskonzeption bleibt erhalten: Ein 3-Stunden-Rennen für Teams mit drei Fahrern. Die erforderlichen ProComp-3 Kompletträder werden ausgegeben . . .

Bahnen

Sowohl die Rennpiste in Duisburg als auch der Slotcar Heaven in Wuppertal schließen ihre Pforten zum Monatsende. Zwei Klassiker des Westens sind erst einmal nicht mehr . . .
Beide Bahnen sollen an anderer Stelle wiedererstehen und beide Bahnen sind in dieser Woche Schauplatz eines Abschiedsrennens . . .

Alles weitere gibt's hier:

Carrera Freunde Schwerte

Rennpiste Duisburg

Slotcar Heaven Wuppertal

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	🟢 🟠 ○
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	🟢 ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟠
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	○ ○ ? neuer Auftakt am 22.5.
DTM		✓	○ ○ ○ ○
EPC	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	🟢 ○
LM'75	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	🟠 ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	✓ / -	✓	🟠 ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ?
Trucks	✓ / ✓	✓	🟢 ○ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	✓ / ✓	✓	🟢 🟢 🟢 ○ ○ ○