WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 253 -

26. April 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . die zurück liegende Woche bot Duessel-Village in Vohwinkel, Gruppe 245 in Kamp-Lintfort und Trans-Am (erstmalig) in Coesfeld . . .
Es folgt das Feiertagswochenende rund um den 1. Mai. Geboten werden am „Tag der Arbeit“ gleich zwei Teamrennen, und zwar nur knapp 10km voneinander entfernt: Die Carrera Freunde Schwerte bieten den „Mayday“ an, der mit Gr.5 Fahrzeugen und Schwarzem Carrera Motor ausgetragen wird. Die Z-West ruft hingegen die 13D Fahrer ins Dortmunder ScaRaDo. Für beide Events ist übrigens richtigerweise Materialausgabe angesagt . . . !☺

Für die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 253 haben RalfS und Andreas Rehm Rennberichte von der 245 bzw. der Trans-Am verfasst.
Ferner lieferte Tommy Eckel (trotz Umzugstress) eine Einstimmung auf das Z-West Teamrennen am kommenden Samstag . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- **Gruppe 2 4 5**
  2. Lauf am 24. April 2010 in Kamp-Lintfort
- **Trans-Am**
  2. Lauf am 25. April 2010 in Coesfeld
- **Z-West**
  Teamrennen am 1. Mai 2010 in Dortmund
- **News aus den Serien**
  Saison 2010

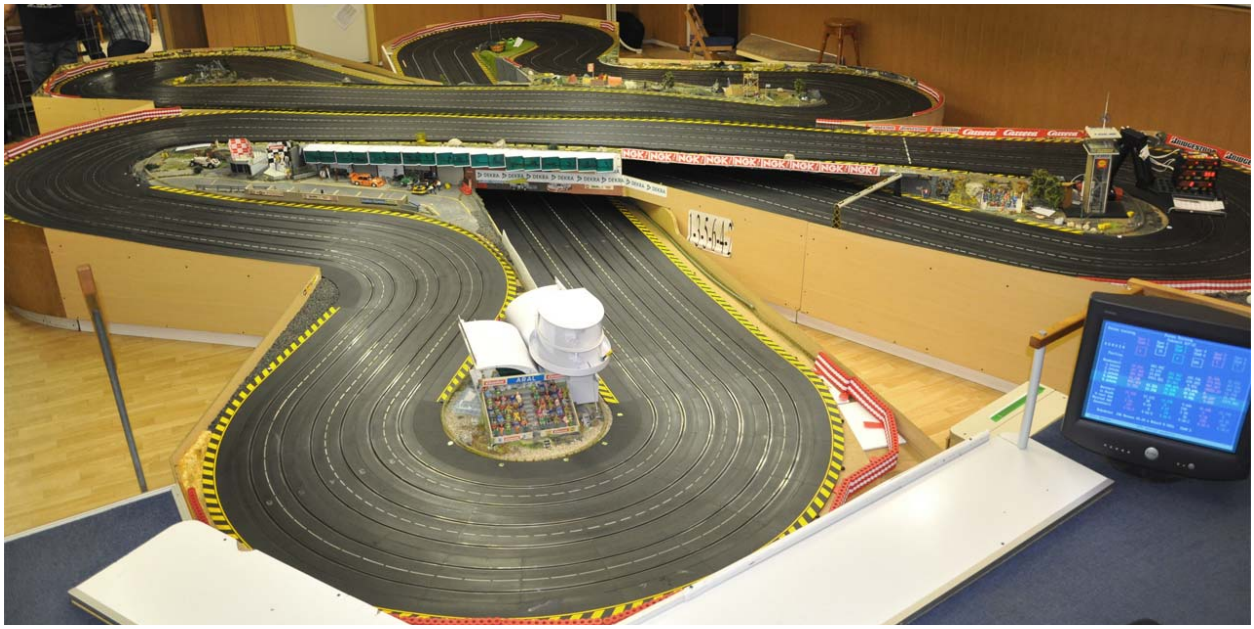
Gruppe 2 4 5

2. Lauf am 24. April 2010 in Kamp-Lintfort

Die **Gruppe 2 4 5** startete im Februar ihre 10. Saison an der Ruhr. Für die Austragung des Laufs Nr. 2 geht es (im April) an den Rhein. Logisch, dass das 3. Rennen im Juni und wieder an der Ruhr angesagt ist !?☺
Bleiben wir aber beim 2. Lauf, der am Samstag bei strahlendem Sonnenschein auf der schnellsten Strecke des Jahres im Plastikmodellcenter Niederrhein bei Magdalene und Peter Meister ausgetragen wurde . . .

Dieses Rennen war durch regelrechte Umschichtungen im Teilnehmerfeld gekennzeichnet. Gleich Neun (!!) Dauerstarter des Vorjahres fehlten aufgrund beruflicher bzw. privater Verpflichtungen – oder mochten nicht mehr länger 245 spielen (darunter auch die zwei Dauersieger der letzten drei Jahre). Dennoch saßen in Kamp-Lintfort die gewohnten 30 Teilnehmer auf den Fahrerplätzen. Was für den nachfolgenden Bericht einerseits viele neue Namen erwarten lässt – und andererseits

Kamp-Lintfort aus der Fahrerperspektive . . .



ebenso viele neue Namen auf den vorderen Rängen der Ergebnislisten !☺

Kompakt . . .

- **Lauf Nr. 2 ist erstes Einzelrennen der Saison 2010 . . .**
- **Traumwetter am gesamten 245 Wochenende in Kamp-Lintfort . . .**
- **$^1/_3$ des 2009er Feldes in K-L nicht dabei . . .**
- **erstmalig ergänzend durchgeführt: Materialausgabe am Freitag Abend . . .**
- **Grip Niveau zufriedenstellend und über die zwei Tage konstant wie immer . . .**
- **durch Abwesenheit der Dauersieger fehlen im Vorfeld erstmalig klare Favoriten . . .**
- **Siege für Markus Kever (2) und Ingo Vorberg (1) . . .**
- **RalfS, Ingo Vorberg und Christian Wamser je zwei Mal auf dem Treppchen . . .**
- **Gesamtwertung an Ingo Vorberg . . .**

Strecke

Plastikmodellcenter Niederrhein
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.plastikmodellcenter.de

Strecke
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Steigungen (und Gefälle) gibt es reichlich auf den 44m der Kamp-Lintforter Bahn, welche mit gleich drei Überführungen versehen ist . . . !!
(dies vergessen die vorschnellen „kein Strom“ Meckerköppe gern !!)

Vorgeplänkel . . .

Der 2. Lauf in Kamp-Lintfort war zugleich das erste klassische Rennen der 245 in diesem Jahr. Denn zuvor war lediglich „Team Time“ – heuer hoch-spannend mit den Gr.2 Tourenwagen ausgetragen . . .
Die Bahn in Kamp-Lintfort bedeutet für die 245 zudem das schnellste Rennen des Jahres. Das Fehlen des Radius 1 hält die 245-Cars in Schwung – und die vier ultra-langen Geraden tun ein Übriges, um High Speed zu gewährleisten . . .
Dabei ist das Grip Niveau nicht allzu hoch, sodass Kollege Heck zuvorderst in der Spur gehalten werden muss – „digitales Fahren“ sieht jedenfalls anders aus !☺ Und somit stehen die Herren Ingenieure in Kamp-Lintfort wie so häufig in der 245 vor größeren Herausforderungen . . .

Vier Mann bauen einen Parc Fermé auf . . . !☺

Vorbereitung . . .

Das zeitige **Bahnputzen** am Freitag Nachmittag sollte ausreichend Spielraum für Gripfahren, Training und Fahrzeugsetup lassen, welches bereits für die beste Kaffeezeit angesetzt war. Denn schließlich können die 245-Cars im Vorfeld kaum auf die jeweils herrschenden Bahnbedingungen ausgerichtet werden, da der Westen letztlich nirgendwo exakt dem Renntag vergleichbare Bahnbedingungen aufweist . . .
(kleiner Exkurs zum Putzen: Nicht, dass es die 44m Plastik bei Meisters tatsächlich nötig gehabt hätten – aber die IG245 besteht nun ein-

mal darauf, grundsätzlich alle Strecken grundsätzlich immer am Freitag vor dem Training grundsätzlich nach derselben Methode gründlich zu reinigen, um für das Rennen alle Spuren gleichwertig und alle Bahnen gleich sauber zu haben !☺) . . .

Auch im Samstag Morgen Training Stress gut drauf: „Massenvater“ Karl-Heinz . . . !☺

Wie schon erwähnt, stand für das **Training am Freitag** Nachmittag und Abend langweg Zeit zur Verfügung. Auch wenn die erste Stunde noch arg rutschig ablief, sollten sich anschließend brauchbare Bahnbedingungen einstellen und den Anwesenden die Möglichkeit geben, sowohl den fahrerischen als auch den technischen Aspekt ausreichend zu erschließen . . . ☺☺

Knapp die Hälfte des Feldes ließ sich den Freitag in Kamp-Lintfort nicht entgehen. Den besten Eindruck „over all“ hinterließen dabei Ingo Vorberg und Christian Wamser, die bereits im Vorjahr teilweise ganz weit vorn ins Ziel kamen. Wobei in den einzelnen Gruppen durchaus auch andere Namen mehr als brauchbare Ergebnisse vorzuweisen hatten. So zeigten sich besonders die Sarnow Brothers sehr gut in der Gruppe 2 aufgestellt . . .

Die meisten Sorgen bereiteten fast allen Trainierern die Gruppe 5 Silhouetten, die bei vielen Teilnehmern nicht einmal die Zeiten der Gruppe 2 Tourenwagen zu erreichen vermochten . . . !☺

Das vergleichsweise kurze **Training am Samstag** Vormittag (mehr als ca. 2,5 Stunden sind in der 245 einfach nicht drin !) sah dann das gesamte Teilnehmerfeld an der Bahn stehen – oder auch am Catering bzw. im meisterlichen Shop. Man muss schließlich Prioritäten setzen . . . !☺

Wirklich neue Erkenntnisse waren kaum zu ziehen – zumal längst nicht alle der am Freitag bereits Austrainierten noch ihre Fahrzeuge auf die Strecke setzten, sodass die Ungewissheit für das Rennen erhalten blieb. Zumindest das Grip Level sollte keine Unsicherheit verbreiten: Nach kurzem Einrollen (und Wegfahren des Staubes) war man wieder auf dem Freitagsabend Level . . . !!

Verwaiste Sitzgruppe und unangetastete Brötchen im sonnigen Kamp-Lintfort – was ist hier passiert !? Das kurze Training am Samstag Früh lässt wenig Spielraum für Anderes . . .

What’s new . . .

Beginnen wir mit den **Regeln** bzw. dem **Organisatorischen** für die 245: In der Gruppe 5 ist nun für die Ferrari 365 GT4 BB zwingend ein Heckflügel vorgegeben. Ferner wurde eine exaktere Einstufung von Fahrzeugen in die einzelnen Gruppen vorgenommen . . .

Die neuen Spurmarkierungen feierten bereits zum Teamrennen im ScaRaDo Premiere; jedoch griffen erstmalig zum 2. Lauf das zeitlich verbindliche Anmeldeverfahren sowie das Angebot einer vorgezogenen Materialausgabe am Freitag Abend. Beide Maßnahmen sollen dem weiter gestiegenen Interesse an der 245 Rechnung tragen – auch wenn dies für Kamp-Lintfort letztlich nicht erforderlich wurde . . .

Der Blick in den Parc Fermé förderte zwangsläufig viel Neues zu Tage . . . !!

Besagte Faszination an der 245 sollte zahlreiche Erststarter zum ersten Einzelrennen der Saison 2010 führen. Die verordneten Teilnehmerbeschränkungen führten letztlich nur deshalb nicht zu einem „Stau“, weil zugleich neun Dauerstarter aus 2009 für Kamp-Lintfort passten bzw. passen mussten . . .
Unter den Nicht-Teilnehmenden waren u.a. so prominente Namen wie HaJü Eifler, Sebastian Nockemann und JanS, der nach genau 62 absolvierten 245-Rennen in Folge erstmalig nicht am Start stand – sich aber dennoch zur Unterstützung der komplexen Rennorganisation vor Ort befand . . .

Neues aus dem VAG Lager . . .

Aber wenden wir uns den mehr oder weniger **neuen Teilnehmern** zu: Holger Falkenburg und Andreas Thierfelder zählen zu den sporadischen 245-Besuchern. In K-L schauten sie beide ’mal wieder vorbei. Jan Dürholt, Jessica Nettesheim und Tom Stahlhut haben bereits 245 easy* Erfahrung und nahmen schon am Teamrennen teil – dennoch war es ihr erstes echtes 245 Einzelrennen. Noch nie bei der 245 waren hingegen André Kaczmarek, Jörg Krämer und Ulf Reifenrath, die „so richtig“ neu dabei waren . . . !!

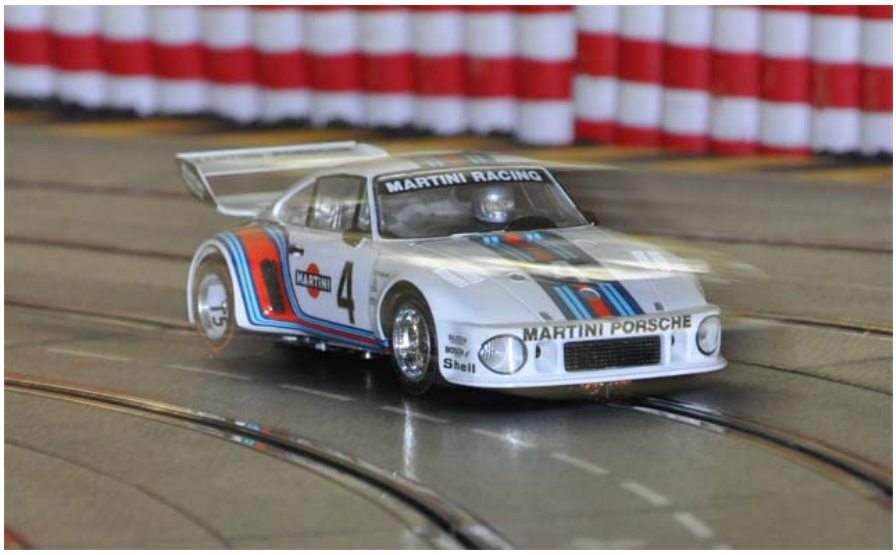
Allein aus diesem Teilnehmerfeld ergab sich ein vielfältiges Angebot **neuer Fahrzeuge**. Hinzu führten die etablierten Kräfte ihre neuen „Waffen“ für die Saison 2010 aus. Einsichtig ist somit, dass längst nicht alle Neuwagen hier vorgestellt werden können. Aber für ein paar Highlights ist nachfolgend schon Luft: In der Gruppe 2 war zuvorderst die VAG Fraktion hervorhebenswert. Andreas Thierfelder rollte ein Audi Coupé an den Start und Holger Falkenburg einen VW Scirocco GTi. Ersterer war ein modifizierter Plastik Kit und dem GTi lag ein Resine Kit zu Grunde. Ebenfalls sehr gelungen waren die neuen Tourenwagen von Jan Dürholt (BMW 3.5 CSL), Dirk Haushalter (Alfasud Sprint ti), Udo Kaina (Ford Capri RS 3100), Jörg Krämer (Opel Kadett GT/E) und Tom Stahlhut (BMW 3.5 CSL). Ferner erstmalig am Start waren der Alfa Romeo GTam von Thomas Beuth und der BMW 635 CSi von André Kaczmarek . . .

Noch’n Neuer: Kadett GT/E von Jörg Krämer...

Auch in der Gruppe 4 zeigten die Herren Falkenburg (Fiat 131 Mirafiori) und Thierfelder (Ferrari 308 GTB) etwas Besonderes. Das Revival der De Tomaso Pantera leiteten André Kaczmarek und Christian Wamser ein. Ferner führten Thomas Beuth („Nederland“), Karl-Heinz Heß („Art Car“) und Jörg Krämer („Pooh“) drei gelungene BMW M1 Procars aus. Ebenfalls auffällig schick zeigte sich der neue Ferrari 512 BB von Udo Kaina. Bemerkenswert war ferner das Family Design der Fahrzeuge von Jan Dürholt, der alle drei Boliden im selben auffälligen Schwarz-Weiß Design gestaltet hatte, welches auf einem Gruppe 2 Vorbild beruht . . . !!

Zufällige Aufstellung für’s Foto während des Trainings (u.a. mit Artcar und Pantera) . . .

Die Gruppe 5 Neuheiten bestanden überwiegend aus Einheitskost der Typen Ferrari 365 GT4 BB und Toyota Celica LB turbo. Einen vom Mainstream abweichenden Weg gingen lediglich die Kever Brothers mit den Mercedes 450 SL sowie Ulf Reifenrath mit dem Porsche 935/76 . . .



Ulf lässt’s fliegen . . . !☺

Racing . . .

Die freie Verfügbarkeit des Renningenieurs ließ endlich einmal wieder den **Motorprüfstand** heiß laufen !☺ Beschränkt man sich bei der 245 ansonsten häufig auf Stichproben im Umlaufverfahren, hatten bis zur technischen Abnahme alle Slotcars die Rollen des Prüfstandes befahren . . . !!

Technische Abnahme – ein 3.5 CSL ist in der Mache . . .

Die **Materialausgabe** ist in Kamp-Lintfort insofern schwieriger als bei anderen Gastgebern, als die Teilnehmer sich in den großzügigen, aber verwinkelten Räumlichkeiten gern verlaufen !☺ Aber die nach einem Jahr „Hand over“ erworbene Routine konnte auch diese Herausforderung spielend kompensieren. . . .
Beginnend mit der Gruppe 5 wurden die Pro-Comp-3 Pneus für alle im Schnitt 29 Fahrzeuge montiert und anschließend zum 4 Minuten währenden **Einrollen** gebracht. Nach diesem Funktionstest ging es direkt mit der **technischen Abnahme** weiter. Anschließend erhielten die Teilnehmer in etwa 30 Minuten „Verschnaufpause“ (oder die Möglichkeit, das nächste Fahrzeug einsatzklar zu machen), bevor es an die Gruppe 4 GT ging. Besonders stressig ist dieser Zyklus für die Familienväter, welche gleich zwei (bzw. besser sechs) Slotcars zu betreuen haben. Sie wirken immer erst gelöst, wenn auch die Grupp2 Tourenwagen die technische Abnahme passiert haben und im Parc Fermé verschwunden sind . . .
Von den einzelnen Stationen dieser 245 Odys-

see gab es nicht allzu viel zu berichten: Die Newbees fügten sich gut ein, weil ihnen ausreichend erfahrene „Pfadfinder“ zur Seite standen – die Kommunikation in der 245 passt eben bestens !☺ Ein - zwei Ausnahmen mussten allerdings schon deutlich bei der Bodenfreiheit nachbessern und am „Katzentisch“ nachsitzen . . .

Der **Kaffeesatz** vor dem Rennen sagte eigentlich nichts aus – außer vielleicht, dass neue Siegertypen gesucht wurden. Sieganwärter gab es zu Hauf und die Favoriten aus den Vorjahren glänzten durch Abwesenheit . . .

Auch hinsichtlich der **Schlagzahl** fasste sich das Orakel reichlich kurz: „Wie in 2009“ lautete die Vorgabe, welche sich im Nachhinein als reichlich zutreffend erwies . . . !☺

Der **Rennbetrieb** nahm pünktlich um 13:15 Uhr seinen Lauf. Als Bahnspannung waren 20 Volt eingestellt. 15 Startgruppen zu je 6*3 Minuten reiner Fahrzeit mussten abgespult werden, was in Summe 7,5 Stunden Racing ergeben sollte und ein Ende gegen 20:30 Uhr vermuten ließ . . . !!

Die (sitzenden) Fahrer beim Spurwechsel – man ist gut drauf . . . !☺

Zusammenfassung . . .

Die Abläufe in der 245 sind seit Umstellung auf die ProComp-3 Bereifung immer gleich. Zuerst fahren die Gruppe 2 Tourenwagen én bloc, dann die Gruppe 4 GT und das Finale wird von den Gruppe 5 Silhouetten bestritten.
Die Startaufstellung richtet sich nach dem Gesamtstand in den einzelnen Gruppen – in Kamp-Lintfort für die Gruppe 2 also nach dem Einlauf des Teamrennens und in den Gruppen 4 und 5 nach dem Endstand in 2009. Neu hinzu gekommene Teilnehmer müssen also als Erste ’ran, was in Kamp-Lintfort dazu führte, dass in der ersten Startgruppe schon tolle Ergebnisse erzielt werden konnten . . .
Die Results waren in allen Gruppen – wie immer auf schnellen und vergleichsweise einfach zu befahrenden Bahnen – extrem eng. Oft trennten die Positionen nur wenige Teilmeter und es musste bis zur Stromabschaltung gestrampelt werden . . . !☺

Eine der vielen bunten Startgruppen in der Gruppe 2, selbstredend aus sechs verschiedenen Modellen bestehend . . .

Die **Gruppe 2** sah an der Spitze einen packenden Dreikampf: Ingo Vorberg legte mit dem Alfasud ti in der vorletzten Startgruppe 108,32 Runden vor. Bis dahin war die 106er Marke best. Recht schnell stellte sich im Finale heraus, dass nur Markus Kever (Nissan Skyline) und RalfS (Mitsubishi Colt) Ingo noch würden in Bedrängnis bringen können. Diese Zwei verfolgten recht unterschiedliche Strategien: Markus ließ so richtig fliegen, war eindeutig der Schnellste, fand sich aber auch häufiger im Off wieder – und RalfS trug den Colt eher vorsichtig um den Kurs, um Ausritte möglichst zu vermeiden. In der Summe hoben sich diese gegensätzlichen Vorgehensweisen bis zur letzten Spur immer wieder auf – mal lag der Eine, dann der Andere knapp in Front. Am Ende siegte der Angriffsgeist knapp und

der Vorsichtige war mutmaßlich etwas zu vorsichtig !☺. Für Ingo blieb „nur“ der dritte Rang . . .
Dahinter tummelten sich mit Christian Wamser (Mitsubishi Colt), Udo Kaina (Ford Capri 3100 RS), Andreas Thierfelder (Audi Coupé) und Dirk Haushalter (Alfasud Sprint ti) gleich drei zufriedene 106er, die nur durch eine halbe Runde getrennt lagen. Insbesondere Dirk grinste über alle Maßen, war doch die Gruppe 2 bislang immer sein Sorgenkind . . . !!

Vorletzte Startgruppe: Ingo (am Ende P3) führt das Feld an – Christian (P4) und Udo (P5) folgen noch dichtauf . . .

Ebenfalls zufrieden dürften Peter Sarnow (Alfasud Sprint ti) und Fabian Holthöfer (Opel Kadett GT/E) mit den Rängen 8 bzw. 9 und erreichten 105 Runden gewesen sein – sind doch Beide sonst eher selten in den Top 10 der Gruppe 2 zu finden . . .
Um die P10 rangelten die Eifel Fraktion mit Jörg Mews (Ford Capri 3100 RS) und Karl-Heinz Heß (NSU Prinz TTS). Am Ende lag der Ford Riese nur 20 Teilmeter vor dem NSU Zwerg !! Dahinter trugen sich mit Hans Przybyl (VW Käfer 1303 S) und André Kaczmarek (BMW 635 CSi) zwei weitere Fahrzeugtypen in die Ergebnisliste. Man lag bei 103 Runden und nur 7 Teilmeter auseinander . . .
Bis P18 kamen fünf weitere Modelle ins Ziel, sodass bis hierher nun mehr 14 unterschiedliche Fahrzeuge zu verzeichnen waren: Den 102er Reigen eröffnete auf Rang 14 Holger Sarnow mit dem Fiat 131 Mirafiori, es folgten bei ebenfalls 102 Runden Holger Falkenburg mit dem VW Scirocco GTi und Dirk Stracke mit dem Toyota Tercel. 101 Runden absolvierten dann Alfons Kever (Toyota Celica 1600 GT) und Tom Stahlhut (BMW 3.5 CSL). Bunter geht’s wohl nimmer . . . !?☺
Die letzte dreistellige Rundenzahl schaffte schließlich Roland Bruckschen mit dem Mitsubishi Colt, was P19 ergab. Die 99er Kollegen Bernd Nettesheim, Jan Dürholt und Kai Ole Stracke ließen sich mit einem „6 Teilmeter Handtuch“ zudecken !☺ Und arg weit hinten (auf P23) landete schließlich Marius Heß, weil Schleiferprobleme seinen Capri 3100 RS einbremsten . . .
Mit 97 Runden gingen Martin Schülke und Newbee Jörg Krämer durch’s Ziel. Und das teaminterne Duell entschied Daniel Grabau gegen Thomas Beuth für sich. Thomas brachte übrigens einen Alfa Romeo GTam an den Start. Zwerg Nr.1 (Gabriel Heß) rangierte nur eine Runde hinter Thomas und Nesthäkchen Jessica Nettesheim blieb nur die Rote Laterne. Mit dem Datsun 160J bot sie allerdings den 16. Fahrzeugtypen in der Gruppe 2 auf . . .

Als der Rennbetrieb erst einmal lief, lichtete sich recht rasch der Pfanneninhalt . . . !☺

Gruppe 4, zweite Kurve: Die rein italienisch besetzte vorletzte Startgruppe auf dem (Ab)Weg zum tiefsten Punkt der Bahn . . .

Die Fahrzeugvielfalt ist bei den **Gruppe 4** GT nicht so hoch wie bei den Tourenwagen. Dennoch vermochten sich sechs verschiedene Modelle in den Top 7 zu platzieren – es gibt also zumindest keine überlegenen Konzepte !! Danach war's mit der Vielfalt allerdings nicht mehr weit her; lediglich ein weiterer Fahrzeugtyp war noch zu verzeichnen . . .
Der Gruppensieg ging schließlich an Ingo Vorberg mit dem Lamborghini LP400 und 112,53 Runden. Ihn gefährden hätte wohl nur Markus Kever mit dem Markenbruder Jota können. Er musste jedoch die Schleifer richten, was ihn auf Platz 4 zurück warf. Somit erbte Christian Wamser die P2, der mit dem neuen De Tomaso Pantera als Einziger 111 Runden absolvierte. Auf Rang 3 lief RalfS mit einem weiteren Lamborghini Jota ein . . .
Weiter ging's ab P5 mit Ferrari 512 BB (Udo Kaina), Ferrari 308 GTB (Andreas Thierfelder) und BMW M1 Procar (Dirk Stracke). Dies war der 109er und 108er Club. Ebenfalls auf 108 Runden kamen ferner Marius Heß (Jota, P8) und Jörg Mews (LP400, P9). Weiter ging's mit zwei Mal LP400 und Holger Sarnow sowie Dirk Haushalter, dem dichtauf Alfons Kever mit dem De Tomaso Pantera folgte. Mittlerweile sind wir bei P12 angelangt . . .
Schnellste von vier 105ern war Hans Przyzbyl mit dem Ferrari 512 BB. Ihm folgten Holger Falkenburg (Fiat 131 Mirafirori) sowie Fabian Holthöfer und Peter Sarnow (beide Jota). Knapp an den 105 Runden vorbei fuhr dann Karl-Heinz Heß mit dem schicken M1 Artcar auf P17 . . .

In der technischen Nachkontrolle (mittels Würfelentscheid wird pro Startaufstellung ein Fahrzeug zur Nachuntersuchung gebeten) hängen blieb leider André Kaczmareks De Tomaso, bei welchem die Bodenfreiheit nicht ausreichend war. Der Rundenabzug ergab leider statt einer P10 die P18 !☹
Weiter ging's in lockerer Abfolge zwischen BMW M1 Procar und Lamborghini Jota bis P25: Kai Ole Stracke, Martin Schülke, Roland Bruckschen, Jan Dürholt, Jörg Krämer, Tom Stahlhut und Bernd Nettesheim hießen die Piloten. Kai Ole war einziger 104er, Martin und Roland kamen auf 102 Runden, Jan und Jörg auf 101 Runden und Tom und Bernd bildeten den 99er Club, wobei Tom in etwa 5 bis 6 Runden verlor, als der Vorderachsträger auseinander fiel und aufwändig repariert werden musste . . . !☹
Drei BMW M1 Procar sollten noch folgen. Daniel Grabau fand fast den Anschluss an Tom und Bernd – und hielt seinen Kollegen Thomas Beuth auf Distanz. Gabriel Heß vermochte wiederum dem Thomas nicht zu folgen – und die sehr, sehr junge Dame im Feld bildete mit ihrem handbemalten LP400 erneut das Schlusslicht in der Gruppe 4 . . .

Nochmals ein kurzer Blick in den Parc . . . !☺

Am späten Nachmittag machten sich die **Gruppe 5** Silhouetten schließlich auf die Socken, das „Kamp-Linforter Kreuz" möglichst 100 Mal oder mehr zu umrunden . . .
Immerhin 11 Fahrzeugtypen waren vertreten – im Unterschied zu den Gruppen 2 und 4 waren „jwv" (janz weit vorn) aber nur vier Modelle

zu finden. Die Majorität bildeten dabei die Toyota Celica LB turbo und die Ferrari 365 GT4 BB, die auch vom Heckflügel nicht großartig eingebremst wurden (was auch nicht wirklich die Intention war !!) . . .
Dafür ging's in der Gruppe 5 am engsten zu. Beispielsweise lagen zwischen P8 und P20 nur gut 2 Runden !! Aber der Reihe nach . . .

Die schnellste Startgruppe der Silhouetten beim Preflight Check . . . !☺

Allenthalben war zu vernehmen, dass das Gr.5 Fahrzeug nun überhaupt nicht liefe. So auch bei Markus Kever – wir halten fest, bei ihm lief es am besten „überhaupt nicht", denn niemand vermochte dem Mercedes 450 SL auch nur ansatzweise zu folgen. Am Ende standen 111,57 Runden auf der Uhr. Das waren zwar weniger als beim Gruppe 4 Sieger, aber immer noch ca. eine Runde mehr als beim Zweiten dieser Gruppe !! Dies war dann Ingo Vorberg mit dem Ferrari 365 GT4 BB, dem – weitere 1,5 Runden zurück – dann Christian Wamser mit einer neu aufgebauten Toyota Celica LB turbo folg folgte . . .
Die zwei „Newbees" Andreas Thierfelder (Ford Mustang Cobra) und André Kaczmarek (365 GT4 BB) bewiesen – jeweils eine halbe Runde weiter dahinter – dann mit den Plätzen 4 und 5 ihr Potential . . . !☺
Dirk Stracke (Celica) wurde mit P6 für das mäßige Abschneiden in der Gruppe 2 versöhnt. Udo Kaina lief mit dem 365 GT4 BB knapp dahinter ein. Ab P8 folgten dann gleich vier Celicas im Formationsflug – und zwar alle mit 107 absolvierten Runden. Die Piloten hießen Karl-Heinz Heß, Tom Stahlhut, Marius Heß und Dirk Haushalter . . .
Den 106er Reigen eröffnete RalfS mit dem 320 Aeroheck, verfolgt gleich von vier 365 GT4 BB Piloten, die ebenfalls 106 Runden erzielten. Dies waren Hans Przybyl, Holger Sarnow, Jörg Mews und Jan Dürholt. Das Ergebnis von Jan ist Anlass für das Statement, dass fast alle „Newbees" in der Gruppe 5 ihr bestes Resultat erzielten – zumindest galt dies für die vier Herren Thierfelder, Kaczmarek, Stahlhut und Dürholt . . . !☺
Bester (und einziger !☺) Toyota 2000 GT Pilot wurde der 2009er Rookie Kai Ole Stracke auf P17, der insgesamt vier weitere 105er anführte. Dies waren Fabian Holthöfer (365 GT4 BB), Martin Schülke (Celica) und Alfons Kever (Mercedes 450 SL). Ex aquo auf P21 fuhren die zwei 365 GT4 BB Driver Roland Bruckschen und Peter Sarnow, denen – ebenfalls noch mit 104 Runden – das „Langheckopfer" Holger Falkenburg mit dem Porsche 935/78 auf den Fersen war . . .
Der einzige Ford Capri turbo Treter und 103-Runden-Absolvent war Bernd Nettesheim. Der Capri wird aus Sicht des Autors nach wie vor unter Wert gehandelt – schließlich sind die PU-Reifen Geschichte und der Grip-Killer Ruf des Capri damit auch . . . !!
Deutlich bunter wurde die Sache bezüglich der Fahrzeuge bei den letzten Fünf: Jörg Krämer stellte die Celica LB turbo auf P25, ihm folgten Daniel Grabau mit dem 365 GT4 BB und Thomas Beuth mit dem BMW 3.5 CSL. Die Exoten Porsche 935/76 (Ulf Reifenrath) sowie Nissan Bluebird turbo (Gabriel Heß) schlossen das Starterfeld der Gruppe 5 schließlich ab . . .

Die **Gesamtwertung** wurde extrem knapp zwischen Ingo Vorberg und Markus Kever entschieden. Markus' Durchhänger in der Gruppe 4 entschied dieses Duell mit etwa einer halben Runde Vorsprung zu Gunsten von Ingo. Verdient und sicher lief Christian Wamser auf P3 der Gesamtwertung ein. Mit Sicher-

heitsabstand folgten RalfS, Andreas Thierfelder und Udo Kaina. Die weiteren Urkunden (für die Top 10) sollten an Dirk Haushalter, Dirk Stracke, Jörg Mews und André Kaczmarek gehen, die jeweils etwa eine Runden auseinander lagen . . .

Ende . . .

Die **Siegerehrung** beschloss den langen Tag von Kamp-Lintfort. Das Fazit fiel positiv aus – Verbesserungspotential wurde allerdings auch attestiert !☺ Die zahlreichen neuen Gesichter wurden durchweg gelobt – und auch die etablierten 245er kamen nicht ohne Kurzkritik oder -lob davon !☺ In Summe ergab sich das übliche 245 Bild (vom Autor auch gern „Soap“ genannt): Irgendwo hatte nahezu jeder Starter ein Fahrzeug, welches nicht ganz so toll performte – und zumindest eines, welches den Tag halbwegs rettete . . . !☺

Siegertypen: Markus Kever leistet kniefälligst Abbitte, weil er gleich zwei Gruppen gewonnen hat (was so nicht vorgesehen war) . . . !!☺☺☺

Der Ehrenpreis „**Man of the Match**“ wurde erstmalig dem Tagessieger (festgelegt nach der Addition aller gefahrenen Runden) verliehen. Das war (nur ganz knapp vor Markus Kever) in K-L Ingo Vorberg. Verdient hätten diesen Preis sicherlich auch andere – aber es kann halt nur Einen geben . . . !☺

Der „Man of the Match“ at work . . . !☺

Der **245-Tipp** ging wie fast immer aus: Ein ganzer Schwung Luschen erzielte genau einen richtigen (von drei möglichen) Tipps. Bessere Vorhersageleistungen waren einmal mehr Fehlanzeige. Die „Bezugsscheine“ für die Mini Tombola wurden ergo von der Glücksgöttin Fortuna vergeben . . . !☺

„Lasset die Spiele beginnen !“ – aus Sicht der Zwerge kann’s los gehen mit der Siegerehrung !

Die **Credits** sind wie üblich auf breiter Basis zu verleihen – die Reihenfolge ist zufällig und nicht als Wertung zu verstehen:

Der „Putzkolonne“ !! Es ist nicht selbstverständlich, dass immer vier bis sechs Freiwillige zeitig anreisen, um den Lappen oder den Sauger zu schwingen und das umfangreiche Equipment aufzubauen . . . !!

Den zahlreichen Helfern im Ablauf von Materialausgabe und Rennen. Die „Vorsitzenden“ der einzelnen Gruppen (Dirk Haushalter, Udo Kaina, Christian Wamser und Peter Sarnow) bei der Materialausgabe tragen eine zusätzliche Last und müssen ihren „Sack Flöhe“ hüten und allzeit die Uhr im Auge behalten . . .

Die Zeitnahme muss geregelt und besetzt sein – Verantwortlich ist hier Ingo Vorberg; unterstützt wurde er in K-L von JanS, Dirk Haushalter und Udo Kaina . . .

Die Fahrzeuge müssen zeitnah für die Startaufstellung bereit stehen und aus dem Rennen zurück kommende Slotcars wieder zur Demontage der ausgegebenen Räder zurück ge-

leitet werden. Hier taten sich einmal mehr Holger und Peter Sarnow als „Tablettjongleure“ hervor . . .

Bis zum Ende . . . Catering sogar noch bei der Siegerehrung . . . !!☺

Den passenden Rahmen für eine gelungene Veranstaltung schafften wie immer Magdalene und Peter Meister mit ihren Helferinnen. Die herzliche Aufnahme und die Verpflegung setzen nach wie vor Maßstäbe im Westen. Und selbst zur Siegerehrung wurden noch Pizzabrötchen gereicht, aufdass niemand hungrig die Heimreise antreten solle . . . !☺

Herzlichen Dank also allen, die am rundum gelungenen 2. Lauf zur 245 mitgewirkt haben !

Ausblick . . .

Weiter geht es mit der **Gruppe 2 4 5** in rund zwei Monaten. Es geht zurück ins Tal der Ruhr – zu den Carrera Freunden Schwerte. Das Datum lautet: **19. Juni 2010** !!

Wer zuvor noch ein paar Trainingsrunden auf dem Ruhrkurs absolvieren mag, dem sei der „Mayday“ am kommenden Samstag ans Herz gelegt !! Denn das traditionelle Schwerter Teamrennen wird in 2010 erstmalig mit Gruppe 5 Fahrzeugen (vorbereitet nach 245 Reglement !) ausgetragen. Und auch die für die 245 typische Materialausgabe wird in Schwerte am **1. Mai** nahtlos umgesetzt . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Sponsoren.....

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

Car-On-Line | Checkered Flag | DiSo-Modelle | eMail - M.Förster

H+T Motorracing | Jens Scaleracing | Plastikmodellcenter P.M. | Plafit | Rennbahn & mehr

Rennpiste | Rennserien-West | Revell | ScaRaDo | Schöler Chassis

Slotbox | Slotdoc | Slottec | Das Slotracing Werk

Förderer..... Gerhart Breker | Carrera Freunde Schwerte | Karl-Heinz Heß | Christian Wamser

Trans-Am

2. Lauf am 25. April 2010 in Coesfeld

geschrieben von Andreas

Am gestrigen Sonntag besucht der Trans-Am Tross mal wieder die unendlichen Weiten des Münsterlandes, um im Renncenter Coesfeld erstmals ein überregionales Wertungsrennen auszutragen. Nicht nur die Mannen der Rennserie waren hier zum ersten Mal zu Gast, sondern auch für Bahnbetreiber Dirk Pott und seine gute Fee, Jenny Finnah, war es eine Premiere. Entsprechend bemüht war man von Coesfelder Seite, möglichst optimale Voraussetzungen für einen schönen Rennsonntag mit spannenden Rennen zu schaffen.

Die Strecke des Renncenter Coesfeld im Überblick

Punkt 09:00 Uhr standen frisch gebrühter Kaffee und belegte Brötchen bereit. Dies wurde besonders von den Teilnehmern aus OWL und Soest dankbar angenommen, hatten sie doch schon knapp 2 Stunden Anreise hinter sich.

Schon bald nahmen die Teilnehmer die Plätze am Fahrerstand in Beschlag, um die, für die meisten, völlig unbekannte Strecke in den Gasfinger zu bekommen und letzte Abstimmungen der Fahrzeuge vorzunehmen.

Leider fanden lediglich insgesamt 12 Starter den Weg nach Coesfeld. Mehrere Absagen in den Tagen vor dem Rennen ließen das Starterfeld doch arg schrumpfen.
Aber auch das ließ die Stimmung nicht in den Keller gehen, sondern alle sahen einem sehr entspannten Renntag entgegen.

Kurz vor der technischen Abnahme wird bei den Dortmundern noch hektisch geschraubt…..

Um 11:30 Uhr wurde wie immer der Bahnstrom abgeschaltet und die technische Abnahme von Dennis Grabow und Raphael Gdanitz sehr routiniert vorgenommen. Hierbei gab es keine größeren Probleme, lediglich einige Fahrer wurden darauf hingewiesen, dass der Mindestdurchmesser der Hinterräder jetzt doch erreicht sei bzw. der Begriff Mindestbodenfreiheit nicht auf den Abstand zwischen Vorderrädern und Schiene anzuwenden ist !☺

…ebenso wie im OWL Lager

Aber auch diese Dinge waren schnell geklärt und so konnte um 12:00 Uhr die erste Startgruppe auf die Rundenhatz geschickt werden.

Nach der Abnahme herrscht Parc Fermé

Rennen Klasse 1:

Das mit der Rundenhatz war jedoch in beiden Startgruppen nicht so recht angekommen, gab es doch eine nicht unerhebliche Anzahl von Terrorphasen.

Die Coesfelder Strecke zeichnet sich nun nicht unbedingt durch ein vertracktes und hochschwieriges Layout aus, doch ist schon angeraten, ein etwas intensiveres Training zu absolvieren, um sich mit Bremspunkten, Gripverhältnissen und dem „SchnickelSchnackel“ auf der Überführung vertraut zu machen.

So war dann auch jeder mehr oder weniger mit sich selbst bzw. seinem Fahrzeug beschäftigt. Hervorheben sollte man Heimascari (gibt es dafür eine weibl.Form?) Jenny Finnah, die auf einem Leihfahrzeug erstmals mit Foxmotor und PU-Reifen unterwegs war. Anfänglich noch wild driftend unterwegs, bekam sie schnell ein Gefühl für die Sache und zog dann sehr routiniert ihre Bahnen. Belohnt wurde sie dafür mit Rang 4 in der Wertung für die Klasse 1. Auch der zweite Heimstarter, Torsten Müller, zeigte ein ganz ansehnliches Rennen und platzierte sich auf Rang 9.

An der Spitze gab es ein Duell zwischen Raphael Gdanitz und Andreas Rehm. Konnte Rehm zunächst über die Spuren langsam aber sicher einen Vorsprung von 2 Runden heraus fahren, begann sein Toyota Celica plötzlich laut stotternd den baldigen Feierabend anzukündigen. Waidwund schleppte der Ostwestfale sich über die verbleibende Zeit und konnte sich nur wenige Teilstriche vor dem Soester Olaf Leimbach auf Platz 2 retten.

Während die Rennleitung das Regrouping für die folgende Klasse 2 vornahm, nutzten die Teilnehmer die Gelegenheit, sich mit Getränken, Steaks, Bratwurst und Salat zu versorgen. Es wurde natürlich auch ausgiebig gefachsimpelt und mehr oder weniger hilfreiche Tipps ausgetauscht.

Rennen Klasse 2:

Beim Start der Klasse 2 hatten ja nun alle Teilnehmer bereits etliche Rennrunden hinter sich. Und so sollte man meinen, man hätte auch sich auch auf die Strecke eingeschossen.

Soweit die Theorie...

Die Praxis sah dann allerdings irgendwie anders aus. Besonders in der Gruppe 1 erschütterten etliche Terrorrufe den Wunsch nach einem ruhigen und gleichmäßigen Rennverlauf.

Die Gruppe 2 verlief etwas gemäßigter und glücklicherweise kam kein Fahrzeug ernsthaft zu Schaden. Bestenfalls das ein oder andere männliche Ego wurde etwas angekratzt, zog doch auch in dieser Klasse die junge Coesfelderin Jenny auf einem weiteren Leihfahrzeug ihre Kreise. Trotz eines in der zweiten Rennhälfte eher suboptimal laufenden Pontiac Firebird konnte sie sich auch hier Rang 4 sichern.

Während viele Fahrer mit entweder zuviel oder zu wenig Grip haderten oder meinten, irgendwie etwas wenig Strom zu bekommen, zog einer allen anderen völlig ungerührt davon. Raphael Gdanitz war einfach nicht zu stoppen und machte mit einem unangefochtenen Doppelsieg seinen zuvor schon geäußerten Anspruch auf einen Podiumsplatz am Ende des Jahres deutlich.

Das kann ja noch heiß hergehen im Laufe der Saison und verspricht hoch spannende Rennen!

Ergebnis Klasse 1:	Ergebnis Klasse 2:
1. Gdanitz, Raphael	1. Gdanitz, Raphael
2. Rehm, Andreas	2. Rehm, Andreas
3. Leimbach, Olaf	3. Leimbach, Olaf
4. Finnah, Jenny	4. Finnah, Jenny
5. Kranefuß, Dennis	5. Kranefuß, Dennis
6. Pfaffenbach, Uwe	6. Müller, Torsten
7. Grabow, Günter	7. Thöne, Ralf
8. Thöne, Ralf	8. Pfaffenbach, Uwe
9. Müller, Torsten	9. Grabow, Günter
10.Kranefuß, Martin	10. Miebach, Willi
11.Miebach, Willi	11. Grabow, Dennis
12.Grabow, Dennis	12. Kranefuß, Martin

In lockerer Runde wurde gegen 16:00 Uhr von A.Rehm das Tagesergebnis verlesen und die Trans-Am Gemeinde auf den Heimweg entlassen.

Auch wenn es zum Tagesschluss bereits erwähnt wurde, soll an dieser Stelle natürlich nochmals ganz herzlich dem Team des Renncenter Coesfeld gedankt werden. Sehr offen stand man hier den Wünschen und Erfordernissen der Rennserie und deren Teilnehmer gegenüber!

Dirk, Jenny und Rennleiter Dominique: Da habt Ihr eine sehr ordentliche Erstlingsveranstaltung hingelegt!

Die Gastgeber der Trans-Am: Dirk Pott & Jenny Finnah

Abschließend noch der Hinweis auf Lauf 3 der diesjährigen Saison. Dieser findet am 16.05.10 auf der einzigen Holzbahn des Jahres bei den Sportfreunden des CCT Soest statt.

Über Trainingsmöglichkeiten werden wir rechtzeitig auf der Trans-Am Homepage informieren.

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

Z-West

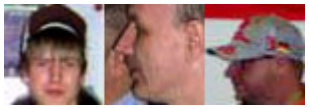
Teamrennen am 1. Mai 2010 in Dortmund

geschrieben von Tommy Eckel

Schon Anfang März lagen überraschend viele Meldungen vor, so dass zeitig neun Teams fest standen ☺☺☺
Alleine drei Teams rekrutieren sich aus dem Heaven :-O

Die Teams in der Übersicht

Slotrutscher



Nick und Remo Brandalise bilden mit Manfred Hühn ein kampferprobtes Team, das einige Langstreckenrennen mit Bravour bestanden hat. Ein Blick in den Z-West Gesamtstand zeigt die Drei auf deutlichem Vormarsch. Aktuell versucht man noch "Q-Faktor" Hans Quadt zum Start zu überreden und somit wäre 75% des Vorjahressiegerteams als Pott-Verteidiger am Start.
Die Dortmunder Bahn dürfte eine lösbare Aufgabe für die Slotrutscher sein, denn Hans siegte beim letzten GT/LM Lauf und die Brandalises waren nur durch Defekt zu stoppen. Im Wagenpark herrscht Überfüllung und der Einsatzwagen steht noch nicht fest.

Scuderia Moers

Z-Moers Cheffe Thorsten Szugger und Volker Nühlen haben sich NASCAR Spezi Dieter Clemens ins Boot geholt. Ursprünglich sollte Andre Fuchs mitfahren, aber dieser ist leider familiär verhindert.
Die Jungs vom Niederrhein sind zuversichtlich und sehen sich in Stockl-Reichweite! Zu weiteren Infos hält man sich leider ein wenig bedeckt. 2009 konnte sich Thorsten mit seinem Team in Moers P2 sichern.

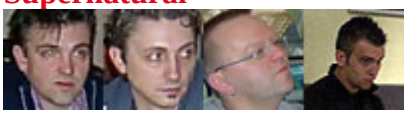
Racing 4 OWL

Ralf Thöne vertritt mit Andreas Rehm und Willi Miebach die Farben des West-Outbacks.
Ralfs Probelauf bei der GTLM lief etwas suboptimal, aber die Herren kennen die Bahn alle bestens und sind routinierte Slotracer, also Achtung! Bereits 2009 hatte Willi eine stattliche Anzahl von Mini-Z Boliden aufgebaut ☺

ScaRaDo/Teuto

Fabi Holthöfer hatte sich zeitig mit Bertold Gdanietz und Uwe Pfaffenbach auf einen gemeinsamen Start verständigt.
Die Herren verfügen über beste Streckenkenntnis, sind klasse aufgestellt und stellen quasi DIE Hausmacht dar! Für die Pace dürfte Meister Pfaffenbach zuständig sein, denn Uwe bot schon 2009 eine 1A Vorstellung bei der Z-West.

Supernatural



Die Brüder Jörg und Stefan Krämer haben mit Hans und Patrick Manegold ein brandneues Team aus der Taufe gehoben.
Die Jungs sind alle Kämpfernaturen, die um jeden Teilmeter fighten. Wenn Krämer-Racing noch ein paar Zehntel aus ihrem 787 rausholen können, darf man gespannt sein.

HeavenOne

Schon beim Training in Witten meldete Andreas Hahn mit Udo Kaina, Mani Rösner und Marcel Wondel.
Dieses Quartett aus Wuppertal dürfte um den Sieg mitfahren. Ein gutes Einsatzauto ist mit Blick auf diese Spezies Pflicht. Ob nun 787, C9 oder Enzo stand noch nicht fest.

Lady & Gentlemen

Seit 2006 sind Birgit & Tommy Eckel nicht mehr mit Marcus Hasse und Michael Moes in dieser ursprünglichen Besetzung zusammen

gefahren.
Neben der Freude über die ReUnion wird man sich nicht die Butter vom Brot nehmen lassen. Der 787 befindet sich noch im Aufbau... 2009 lief man in Moers noch getrennt auf P2 und P3 ein.

Drückerbande Wuppertal

Im ScaRaDo haben Werner und Stefan Bolz zweimal in Folge die 1000km gewonnen und waren bei ihren Z-West Einsätzen immer ganz weit vorne zu finden.
Mit Jan Päppinghaus und Andi Baum ist die Drückerbande ein ganz heißer Favorit!!! Wahrscheinlich wird auch die Drückerbande auf dem Pferd aus Maranello in die Schlacht ziehen ☺

Schattenparker

Olaf Linke, Daniel Grabau und Thomas Beuth fahren das erste Mal in dieser Zusammensetzung.
Die Herren sind in der Z-West wohlbekannt und wollen sich die ersten Sporen auf der Langstrecke verdienen. Daniel hat bereits einen gut laufenden 787 im klassischen John Player Design, aber beabsichtigt mit einem C9 noch mal einen drauf zu legen.

Ablauf

Freitag den 30.04 kann ab 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr im ScaRaDo trainiert u.ä. werden.
Teams, deren Einsatzwagen noch abgestimmt werden müssen bzw. deren Piloten wenig bis keine Streckenkenntnis haben, sollten das Freitagstraining wahrnehmen, denn am Renntag ist der Start früh und somit kaum Zeit für Training oder Setup!!!

Samstag, den 01.05 ist ab 09.00 Uhr geöffnet, die Wagenabnahme mit Ausgabe der Motoren & Räder beginnt zeitnah.
Größe der Räder (pro Team 2 Sätze) um die 24mm Durchmesser. Also bitte bereitet eure Chassis flexibel auf die Radgrößen vor, so dass die Bodenfreiheit passt. Diese muss Minimum hinten 1.6 mm betragen, aber klar zu JEDEM ZEITPUNKT nicht die 1 mm unterschreiten.

Start des Rennens 11.00 Uhr, Spuren werden zugelost.

Da wir mit neun Teams auf sechs Spuren fahren und pro Spur 25-30 Minuten Fahrzeit angesetzt werden, macht die frühe Startzeit Sinn, so dass wir am Abend mit beiden Heats durch sind.

Nach dem ersten Durchlauf wird im Parc Fermé der Radsatz getauscht, ggf. können Schleifer getauscht werden, Säubern und Ölen der Lager.

Zum zweiten Durchlauf findet ein Regrouping auf Grundlage des ersten Heats statt.

Gegen 20.00 Uhr ca. wird der Zieldurchlauf erwartet...

Der Sieger darf den Z-West Wanderpokal bis 2011 hüten ☺

Zaungäste sind wie immer bei der Z-West herzlich willkommen und da drei Teams ständig pausieren, sollte ausreichend Möglichkeit für den Fachplausch u.ä. bestehen ☺

Wir freuen uns auf ein schönes Rennen mit euch.
Gruß aus Köln
Birgit und Tommy

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Z-West

News aus den Serien

Saison 2010

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

Carrera Panamericana

Der Termin für diese Einzelveranstaltung in der Rennpiste Duisburg steht nun auch fest: Am **18. September 2010** werden die Fahrzeuge der mittel- und südamerikanischen Straßenrennen der 50er Jahre wieder ihr Rollout haben – und die FdP sowie Don Pascale für den passenden Rahmen und ausreichend Tequila sorgen . . . !☺

Alles weitere gibt's hier:

Carrera Panamericana

Rennpiste Duisburg

Terminkalender in den Rennserien-West

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