

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 348 -

26. März 2012

Editorial

Moin Folks . . . dem ersten Classic Formula Day des Jahres gehörte der vergangene Samstag – dem 2. Lauf der LM'75 der gestrige Sonntag. Beide Veranstaltungen orientierten sich am Rhein; die alten Formel Flitzer tagten in Düsseldorf beim SRC 1zu24slot e.V. und der „Gemischtwarenladen“ für Le Mans Fahrzeuge in Swisttal in der 1A Slotpiste . . .

In der laufenden Woche konzentriert sich das Geschehen auf den Samstag und erneut auf den Rhein: Die DSC-Euregio fährt Lauf Nr.2 in Swisttal, der NASCAR Winston Cup den Auftakt in Duisburg Buchholz und der Grand Slam bietet die nächsten Test- und Einstellfahrten in Köln an . . .

Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 348 weist einen Bericht von den Classic Formula auf . . . Vorberichte hat's ferner zum Saisonstart der neueren NASCAR im „Home of NASCAR“ sowie zum Grand Slam Testtag in der Domstadt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- Classic Formula Day
 - 1. Lauf am 24. März 2011 in Düsseldorf
- Grand Slam
 - Testtag am 31. März 2012 in Köln
- NASCAR Winston Cup
 - 1. Lauf am 31. März 2012 in DU-Buchholz
- News aus den Serien
 - Saison 2012

Classic Formula Day

1. Lauf am 24. März 2011 in Düsseldorf

geschrieben von Taffy

Überraschungen in luftiger Höhe

Neues Spiel, neues Glück! Für den Saisonstart der Classic Formula Days hatten sich die Veranstalter eine neue Bahn ausgeguckt: die 5-spurige Holzbahn von 1zu24slot in Düsseldorf.



Vorgeplänkel

Der Kontakt zu den Düsseldorfern kam über Frieder Lenz zustande, langjähriger Organisator und bis vor kurzem Vorstand des Clubs, der bereits vor einiger Zeit Spaß an den For-

mel Rennwagen der 60er-Jahre gefunden hatte. Wo im letzten Jahr die Classic Formula Days-Fahrer zum Auftakt in den Düsseldorfer Untergrund gingen, konnten sie diesmal die gute Düsseldorfer Höhenluft schnuppern, denn 1zu24slot residiert im 1.Stock. Tageslicht ist ja eine ganz angenehme Option, zumal, wenn es sich um einen herrlichen Frühlingstag handelt, wie er am Renntag aufgezogen war.

Ein im Vorfeld durchgeführter Test hatte die grundsätzliche Eignung der Bahn, insbesondere auch sehr gute Gripverhältnisse ergeben. Mit den in der Serie verwendeten Sigma Black Magic Moosis hatte es ja diesbezüglich in der vergangenen Saison gelegentlich Probleme gegeben. Hier jedoch war teilweise sogar zu viel Grip vorhanden, meinte zumindest einer der Heim-Matadoren, Andi Filitz, der in der Klasse Formula 65 auf einen Leihwagen zurückgriff, den er während des Rennens mehrfach im Staub abrollte, um ohne Hoppeln durch die Kurven zu kommen. „Gutmütig wie ein Gummiball“ war sein Kommentar dazu.

Neben ihm war die Truppe der 1zu24Slotter fahrerisch nur durch Frieder Lenz vertreten, trat ansonsten aber in der Organisation stark

auf. In einzelnen Beispielen seien genannt: André Kaczmarek übernahm für den ganzen Tag die Rennleitung, und das machte er ausgezeichnet! Ruhig, kompetent, mit Übersicht und - manchmal launigen - Kommentaren hatte er seinen Job und die Fahrer völlig im Griff. Und Vereinsvorsitzender Peter Seidemann war sich nicht zu schade, zeitweise als Hausmeister und Küchenfee zu fungieren.



Auch das kann Vorstandsarbeit sein!!

Die übrigen Teilnehmer trudelten nach und nach ein, etwas ausgebremst durch eine größere Straßenbauaktion „vor der Haustür“ des Clubs, die zu einem kleinen Verkehrschaos in Düsseldorf Wersten führte.

Kompakt . . .

- Je 12 Starter in 2 Klassen am Regler
- Frieder Lenz Sieger der „Formula 65“
- Andi Filitz Sieger der „Formula 70“ und Gewinner des Preises „Best of Show“

Außer dem genannten Andi Filitz gab es in der Reihe der insgesamt 12 Fahrer nur ein weiteres unbekanntes Gesicht: Chris Joswig hatte seinen Sohn Renjé mitgebracht, der, leicht gehandicapt durch die Beschwerden, die eine frisch eingesetzte feste Zahnspange mit sich bringt und daher zeitweise in der vollen Konzentration gestört, doch insgesamt in der Reihe der „Großen“ eine überzeugende Vorstellung hinlegte und sogar mit einem eigenen Car in der Klasse „Formula 65“ an den Start ging.

Apropos eigenes Car: Um das eingesetzte Fahrzeugmaterial etwas zu verjüngen, hatten die Veranstalter eine Reglementänderung vorgenommen. In dieser Saison kann der Preis „Best of Show“ nur an in diesem Jahr erstmals

eingesetzte Cars gehen. Da nicht alle Fahrer genügend Muße zum Aufbau neuer Fahrzeuge in beiden Klassen hatten, war in dieser Disziplin die Konkurrenz diesmal noch gering. Klassen-unabhängige Wertung war daher nötig, und doch standen letzten Endes nur sieben zu bewertende Cars auf der Bahn. Dennoch waren im Fahrerlager einige schöne und auch seit der letzten Saison wieder aufgehübschte Cars ebenso wie noch nicht fertige Projekte zu sehen.



Der Blick in die Koffer!!



Die 5-spurige Bahn der 1zu24Slotter hat es in sich. Das durften alle, die die Bahn noch nicht kannten, jetzt in aller Härte beim Trainieren erfahren. Thomas Willner fuhr sich drei Autos krumm, so dass das Ende vom Lied doch wieder ein Doppelstart der Willner-Gang mit jeweils einem Auto in jeder Klasse war. Kennen wir das anders? Immerhin macht das einen realistischen Vater-Sohn-Vergleich möglich.

Die Zeit für das Training war zwar ausreichend bemessen, doch zeigte sich später im Rennen dann doch sehr deutlich, wer mit den Verhältnissen zurechtkam und wer nicht. Eini-germaßen pünktlich riefen die Veranstalter zur Abnahme, die im Wesentlichen problemlos von statten ging, lediglich Ronald Eidecker musste mit seinen auf die Duisburger Clubserie „Formula 75“ abgestimmten Chassis etwas schrauben, um die etwas kleineren Reifen der Classic Formula Days verwenden zu können.



Fahrzeugabnahme!!

Anders als sonst wurde diesmal vor dem eigentlichen Rennen die Bewertung für den Preis „Best of Show“ vorgenommen.



Bewertung „Best of Show“!!

Die Wertung vorzunehmen, war diesmal einerseits aufgrund der geringeren Anzahl von Cars etwas leichter:



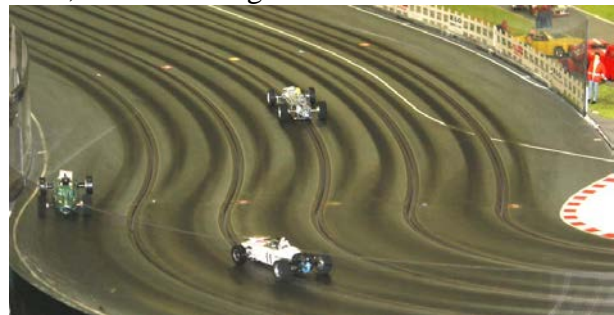
Teilnehmer „Best of Show“!!

Andererseits aber auch, weil unter den sieben teilnehmenden Cars ein echtes Sahnestück aufgefahren war! Dazu später noch mehr! Da Abnahme und Concours Wertung reibungslos abliefen, stand einem pünktlichen Rennstart nichts im Weg. Mit der Rennleitung waren schnell zwei Sechser-Gruppen nach Fahrerstärke abgestimmt, so dass das

Rennen der Formula 65 . . .

pünktlich beginnen konnte. Die als etwas leistungsschwächer eingeschätzte Gruppe, bestehend aus Chris und Renjé Joswig, Thomas Menke, Thomas Willner sowie den beiden Veranstaltern durfte als

erstes ihr Glück versuchen. Es blieb beim Versuch, um es vorweg zu nehmen.



Hier trennen sich Spreu und Weizen!!

Als einziger kam Peter Hartmann mit seinem wieder aufgemöbelten BRM P57 – eine beliebte Karosse nach Revell-Vorbild – auf Rundenzahlen, die über die 170 hinausgingen, und das, obwohl er in einem von zu vielen Terrorphasen gekennzeichneten Rennen mehr und mehr genervt war, und das nicht nur durch sein überlautes Getriebe, das offensichtlich mit dem ausgegebenen Hinterräderpaar nicht zu recht kam (176,30 Runden, 6.Platz). Leider hat der ansonsten schöne Kurs ein paar kritische Stellen, die dazu von den Einsetzern nicht gut erreicht werden können, so dass schon ein einziges abgeflogenes Fahrzeug eine Rennunterbrechung hervorruft.



Die Ruhe selbst: André Kaczmarek!!

Leider gelang es nicht allen Fahrern, ihre Ungeduld an den bewussten Stellen zu zügeln, so dass der Ruf „Terror“ so oft ertönte, dass an ein flüssiges Rennen nicht zu denken war. André Kaczmarek hatte auf dem Rennleiterstand jedenfalls jede Menge zu tun. Thomas Willner z.B. nahm sich so viele Auszeiten neben der Bahn, dass er diesmal die rote Laterne angehängt bekam, obwohl sein BRM P57 ansonsten ein schnelles Gefährt ist (155,65 Runden, 12.Platz). Ebenfalls glücklos mit einem BRM P57 unterwegs war Chris Joswig, der nach Rennende nur knapp drei Runden mehr

für sich verbuchen konnte (158,07 Runden, 11.Platz), knapp geschlagen von seinem von Zahnschmerzen geplagten Sohn Renjé mit neuer Zahnspange und eigenem Sharknose-Ferrari (159,11 Runden, 10.Platz). Ohne Beeinträchtigung der Konzentrationsfähigkeit hätte der junge Mann wohl noch ein besseres Ergebnis eingefahren!



Bahngestaltung à la 1zu24slot!!

Taffy Ulrich hatte einen neuen Lotus 29 Indycar an den Start gebracht. Das noch nicht eingefahrene Car lief für seine Verhältnisse gut und machte den 9.Platz möglich (162,28 Runden). Besser aber lief der schon gut eingefahrene Lotus 38 von Thomas Menke, ebenfalls ein Indy-Racer, der mit 133 Gramm zwar gewichtsmäßig etwas schwerer, dafür aber sicherer zu pilotieren war (168,21 Runden, 8.Platz). Zum Gewicht ist zu sagen: erstmals in dieser Saison wird auf Anregung von Ewald Fischer auch das Gewicht der Cars in der Statistik erfasst. Die Cars der Formula 65 sind demnach alle deutlich enger an dem Mindestgewicht von 125g angesiedelt, als die Formula 70-Renner, die aufgrund der teilweise erheblich aufwendiger zu gestaltenden Heckpartien in Gewichtsbereichen von bis über 140g angesiedelt sind.

Ohne weiteres Zögern traten nun die schnellen Kombattanten an die Regler und zeigten der ersten Gruppe recht deutlich, wo der Hammer hängt. Robert Willner übernahm den so flügelahm wirkenden Wagen von seinem Vater und knallte damit mal eben zwanzig Runden mehr hin (175,59 Runden, 7.Platz). Andi Filitz setzte sich mit 177,76 Runden mit dem nicht ganz konkurrenzfähigen Leihwagen auf einen hervorragenden fünften Platz. Das ließ schon ahnen, dass hier ein ganz ausgefuchster Bahnkenner am Regler stand. Und was für einer! (siehe später). Ewald Fischer

war dann der erste Fahrer, der mehr als 180 Runden auf der Uhr hatte, nämlich 181,26. Sein BRM P57 war ja schon im letztjährigen Auftaktrennen siegreich, hier reichte es leider nur zum ungeliebten vierten Platz. Das Podium teilten sich Ronald Eidecker auf Lotus 38 (183,51 Runden, 3.Platz) hinter Holger Krampitz mit einem seiner vielen BMW F2 (185,60 Runden, 2.Platz) und Frieder Lenz, der mit einem hauchdünnen Vorsprung (185,78 Runden) seinen bisher nicht sehr erfolgreich eingesetzten Honda RA272 hier auf eigenem Geläuf endlich zum Sieg führen konnte!

Formula 65: Die besten Fünf

1. **Frieder Lenz (185,78 Runden)**
2. **Holger Krampitz (185,60)**
3. **Ronald Eidecker (183,51)**
4. **Ewald Fischer (181,26)**
5. **Andi Filitz (177,76)**

Danach war erst mal Mittagspause und Stärkung angesagt. Ein nicht zu scharfes Chili con Carne fand allerseits Zuspruch.



Mittagspause!!

Das Fahrerlager war zwischenzeitlich völlig verwaist, denn einen guten Teil der Fahrer hatte es nach draußen in den strahlenden Sonnenschein gezogen. Die Pause wurde auch zum Diskutieren über neue Projekte genutzt, denn als weiteres Vorstandmitglied war mittlerweile Thomas Spicker eingetrudelt, mit dem es sich trefflich über historische Rennsportwagen und deren Umsetzung in den Slotsport sprechen lässt. Ronald Eidecker sammelte bei dieser Gelegenheit Fahreramen für seine Carrera Panamericana – als ob er das noch müsste, ist dieses einmalige Rennevent doch sowieso jedes Jahr überbucht!



Das verwaiste Fahrerlager!!

Nach der Pause ging es in gleicher Zusammensetzung in das

Rennen der Formula 70 . . .

Ein Regrouping hatte zwar stattgefunden, aber da die Willners auch in dieser Klasse nur einen Wagen zur Verfügung hatten, kam Peter Hartmann nicht in den Genuss, diesmal in der besseren Gruppe antreten zu dürfen, was er sich mit seinem Rennergebnis an sich verdient hatte.



Startfeld Formula 70!!

So kam es ziemlich bald, wie es kommen musste: Da sich auch im zweiten Lauf diese Gruppe eine mehr als beachtliche Anzahl Terror Phasen gönnte, zog Peter nach nur 84 Runden entnervt den Stecker: DNF. Schade, eigentlich sollte der Renntag ja auch dem Veranstalter neben der Arbeit etwas Spaß bringen. Die übrigen Fahrer der Gruppe fuhren danach etwas ruhiger weiter. Nur Renjé Joswig legte den Leih-BRM H16 etwas zu oft im Tunnel auf den Kopf, das Resultat waren 155,26 Runden und damit der letzte Platz im Rennen (11.Platz). Auch der zweite BRM H16 im Feld, nämlich das Willnersche Familienauto,

wieder zuerst pilotiert von Vater Thomas, war nicht so recht handzahn. Oder Thomas kam mit der Abstimmung, die sein Sohn Robert vorgenommen hatte, nicht zurecht. Es war halt nicht sein Tag....(160,62 Runden, 10.Platz) Taffy Ulrichs neuer Ferrari 312 aus der Saison 1966 ging zwar besser als sein Lotus 29, dennoch konnte er die 170er-Runden auch in diesem Rennen nicht knacken (169,07 Runden, wieder 9.Platz). Immer wieder fightete er heftig mit Chris' Eagle, mal lag dieser, mal jener vorn, bis sich Chris letztlich nach spannenden Zweikampf knapp gegen Taffy durchsetzen konnte (169,28 Runden, 8.Platz). Thomas Menke hatte wieder sein Schwergewicht auf die Bahn geworfen, der bereits mehrfach „Best of Show“-prämierte und schon von je nicht leichte Wagen hatte sich nochmals einer Gewichtskur unterzogen und präsentierte sich neben Ewald Fischers Matra als schwerstes Car im Feld mit 146 Gramm. An die richtige Stelle gepackt, macht das jedoch eine gute Straßelage, die Thomas in entsprechende Rundenzahlen umzusetzen wusste. Fast zehn Runden trennten ihn am Ende von den übrigen in seiner Gruppe (178,96 Runden, 7.Platz).



Die Spitzengruppe (ohne den Sieger)!!

Wiederum sollten die Jungs, die nun nach den Reglern griffen, den anderen zeigen, wie man's macht auf dieser Bahn. Und so blieb keiner der Fahrer der zweiten Gruppe unter 180 Runden. Robert Willner hatte offensichtlich für seinen Fahrstil das richtige Konzept bei seinem BRM H16 gefunden. Schnell ist das Car in seiner Hand, robust auch, und muss es auch sein, denn wenn der Robert das eine oder andere Mal mehr in der Spur geblieben wäre, hätte es noch für mehr gelangt. So aber klatscht er seinem Vater auch in diesem Rennen ein weiteres Mal 20 Runden mehr mit gleichem Fahrzeug um die Ohren. Ob er da

beim nächsten Mal wohl wieder mitkommen darf? (180,21 Runden, 6.Platz).



Auch ohne Brille lesbar: die Rundenzeiten!!

Ronald Eidecker hatte auch in der Formula 70 einen Lotus 38 am Start, doch mit breiten Reifen ging der Wagen nicht so gut wie das 65er-Exemplar mit schmalen Hinterpfoten. Die Rundenzeiten ließen ihn etwas Stirnrunzeln, auch leichtes verbales Antreiben durch den Rennleiter brachte keine besseren Ergebnisse. So blieb der Ticker bei 180,95 Runden stehen, das war der fünfte Platz. Ewald Fischer brachte seinen auch 146g mächtigen Matra MS 11 eineinhalb Runden weiter und kam damit erneut auf Platz 4 (182,32 Runden).

Auch Holger Krampitz setzte wieder auf das gleiche Fabrikat wie im ersten Lauf, diesmal einer in blau:



Der ging nicht: nur dritter Platz!!

Duplizität der Fälle: auch dieser BMW F2 ging nicht so gut wie das in der Formula 65 eingesetzte Exemplar! (183,02 Runden, 3.Platz)

Frieder Lenz hatte den unbeschädigten Leihwagen von Renjé Joswig übernommen und ohne weiteren Check auf die Bahn gesetzt. Bald kündigten sich Getriebeprobleme an, denn Frieder bremste die Fuhre vor den Kurven auf eine Art und Weise zusammen, dass einem angst und bange werden konnte. Mit Rundenzeiten von 9,3 Sekunden über die Bahn geprügel, ächzte die malträtierte Technik bald

in allen Fugen. Zweimal musste der Wagen deswegen zur Befestigung des Antriebsritzels an die Box, am Ende hatte die Hinterachse so viel Seitenspiel, dass jede Kurve zu einem Aufschrei des gequälten Getriebes führte. Ansonsten ließ Frieder das Auto aber heile, das Getriebe ist wieder einstellbar und Taffy freute sich, dass endlich einmal jemand mit diesem Car gute Zeiten fuhr! Mit 185,86 Runden hieß das Ergebnis für Frieder Lenz und BRM H16 nämlich Platz 2!

Exkurs: Bei den Classic Formula Days gibt es die Möglichkeit, die gleiche Karosserie zu einem Formula 65-Car aufzubauen und zu einem Formula70-Car. Dies betrifft historisch korrekt den Lotus 38, der in der Indycar-Serie sowohl in 1965, als auch in 1966 unterwegs war. Und es betrifft historisch nicht korrekt, aber als einzige Ausnahme von den Veranstaltern akzeptiert, den BMW F2, der als Slotcar auf einer sehr schmalen Carrera-Karosserie basiert und daher auch im schmalen Formula 65-Trimm eine gute Figur macht, im realen Vorbild aber erst ab 1967 zum Einsatz kam.



Verdienter Concours-Sieger!!

Von einem war jetzt noch nicht die Rede: Andi Filitz. Tja, was soll man da sagen? Erstens: der Mann hat mit seinem Lotus 38 beim ersten Einsatz in der Serie nicht nur das schnellste, sondern auch das schönste Car gebaut, denn keines der anderen Cars konnte es an Detailreichtum mit diesem Renner aufnehmen. Ob der Fahrer im echten Leben tatsächlich mit einer Zigarre in seine fliegende Kiste gestiegen wäre, sei einmal dahingestellt. Aber eine solche im Maßstab 1:24 dem Fahrer an der richtigen Stelle ins Gesicht zu platzieren, einschließlich Aschekegel und rotglühender Spitze, das muss dem Andi erst mal einer nachmachen. Aber auch die anderen Details waren Spitzen-Modellbau: von den zwischen den

Ansaugtrichtern verlegt und mit Kabelbindern gehaltenen Zündkabeln, über die mit blue-stripes und Beschriftung versehenen Reifen (Hinterreifen auf dem Foto sind schon die ausgegebenen Rennreifen) bis zur originalgetreuen Bremsen-Nachbildung einschließlich dünnster Bremsschläuche hat es so etwas bei den Classic Formula Days seit den außerordentlichen Cars von Thomas Menke und Bernd Hämmerling nicht mehr gegeben.



Sehr genaues Hinschauen wert!!

Was der Andi dann aber mit diesem Auto auf die Bahn zauberte, kann man nur als überirdisch bezeichnen. Bahnrekord für die Openwheeler: 8,583 Sekunden! Der geneigte Zuschauer konnte nur feststellen: Der Andi fuhr Kreise um die verbissenen fightende Konkurrenz. 196,19 Runden, das war so weit weg vom übrigen Feld, so was von weit weg.... Da kann man nur sagen: Chapeau und herzlichen Glückwunsch! Keiner der übrigen Fahrer der Gruppe hatte hier nur den Hauch einer Chance und es handelte sich ja auch nicht gerade um Anfänger.

Formula 70: Die besten Fünf

1. Andi Filitz (196,19 Runden)
2. Frieder Lenz (185,76)
3. Holger Krampitz (183,02)
4. Ewald Fischer (182,32)
5. Ronald Eidecker (180,95)

Nach diesem furiosen Schlusspunkt ging es nach der Ergebniszusammenstellung zügig zur Siegerehrung. Die Veranstalter dankten dem gastgebenden Club, zu dieser Uhrzeit noch offiziell vertreten durch Thomas Spicker. Ebenfalls ein herzlicher Dank ging an André Kaczmarek für die Rennleitung (siehe oben). Ein Dankeschön geht auch an Ingo Heimann,

der familienfeierbedingt diesmal nicht mitfahren konnte, es sich aber nicht nehmen ließ, als fahrender Fotoreporter vorbeizuschauen und einige Schnappschüsse zu machen.

Für die Sieger standen wie immer Preise bereit, die diesmal komplett „im Hause“ blieben.



Sieger Formula 65: Frieder Lenz!



Sieger Formula 65 und "Best of Show": Andi Filitz!

Taffy Ulrich überreichte erst den Preis für den Sieg in der Formula 65 an Frieder Lenz. Danach die Preise für den Sieg in der Formula 70 und den Preis „Best of Show“ an Andi Filitz. Dem Vernehmen nach werden die Preise aber wohl nicht den (im übrigen schon toll dekorierten) Bahnraum schmücken, sondern in der jeweils heimischen Trophäensammlung ihren Platz finden. Jungs, da gehören die auch hin! Zum nächsten Classic Formula Day beim [SRC-Mündelheim](#) in Duisburg am 28.04.2012 sind alle wieder herzlich eingeladen!

Alles weitere, auch die komplette Ergebnisliste, gibt's hier:

[Rennserien-West / Classic Formula Day](#)

Grand Slam

Testtag am 31. März 2012 in Köln

Zur Vorbereitung auf den 2. Lauf zum Grand Slam, welcher für den 12.05. geplant ist, bietet der SRC Köln am kommenden Samstag einen Testtag an, welcher ausreichend Zeit für die Fahrzeugabstimmung und Streckenerkundung lassen wird. Eine abgedunkelte Session ist dito geplant . . .



Nach der "Schleiferschlacht" von Dortmund anlässlich des 1. Laufes bietet der kurze Kurs des SRC Köln die nächste Gelegenheit, sich so richtig zu blamieren!☺ Die "Wall of Fame" (in der Skizze in der unteren linken Ecke) ist ebenfalls berüchtigt für ihre Schleiferperformende Wirkung . . .

Übersetzungstechnisch ist beim SRC „möglichst kurz“ angesagt. Waren für das ScaRaDo noch 46 Zähne auf der Achse en vogue, sollte für Köln auf 48 Zähne spekuliert werden, welche mit einem kleinen Kunstgriff im DoSlot GTC S Chassis durchaus Platz finden: Die „Hinterachsböcke“ müssen dazu leicht unterlegt werden. Aber Obacht: Die Bodenfreiheit beim Start beträgt weiterhin 1,5mm (für Köln ausnahmsweise nicht unter dem Spurzahnrad!); und der Durchmesser der ausgegebenen Scaleauto Procomp-3 Komplettträger wird auch im Mai wieder bei etwa 27,5mm liegen . . .

Strecke

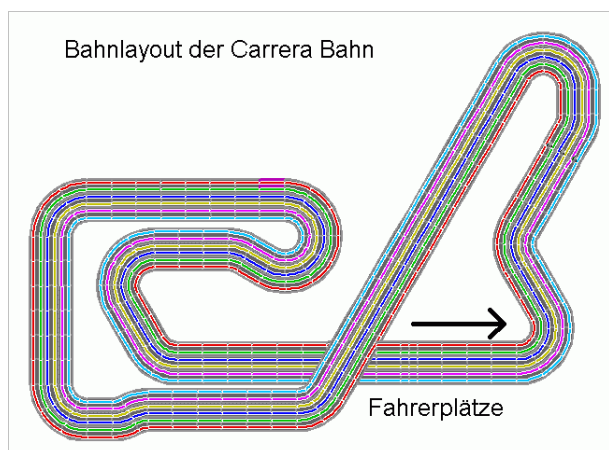
SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url

www.src-koeln.com

Strecken

6-spurig, Carrera, ca. 31,0m lang
(6-spurig, Carrera, ca. 49,0m lang)



Das Layout der 31m kurzen Strecke . . .



Rechtzeitig vor dem Grand Slam Lauf in Köln wird auch die Scaleauto Variante des Mercedes AMG SLS GT3 für die Serie homologiert sein!



Z4 Premiere in der Domstadt? „Dörr“ mutmaßlich – aber was ist mit „Schubert“?

Zeitplan

Samstag, 31. März 2012

ab 10:00h Bahnputzen

ab 10:30h freies Fahren

ca. 20:00h Ende

Monetäres

Der Teilnehmerbeitrag für den Testtag wird bitte direkt mit den Gastgebern vom SRC Köln abgerechnet – der Grand Slam ist zumindest kassenmäßig nicht an der Veranstaltung beteiligt!☺

Anmeldung

Nachdem die Grand Slam Gemeinde erst einmal den Eindruck erweckte, der Winterschlaf sei noch nicht beendet bzw. die Frühjahrsmüdigkeit habe voll zugeschlagen, sorgte Ende letzter Woche ein „Weckruf“ für einen halbwegs realistischen Anmeldestand für den Testtag in Köln. So an die 20 People werden wohl in der Domstadt zusammen kommen – je nachdem, wer wann wie

sehr wach wird, kommen ja womöglich sogar noch ein paar weitere „Schläfer“ hinzu . . . !?

Ergo gilt's: Alle Folks, die am Grand Slam Testtag teilnehmen möchten, mögen sich bitte nachfolgend und unverbindlich per E-Mail anmelden. Das erleichtert allen Beteiligten ein wenig die Planung . . .

Anmeldeschluss für den Testtag in Köln ist am morgigen Dienstag, 27.03. um Mitternacht!



[Anmeldung zum **GRAND SLAM** Testtag am 31. März 2012 in Köln](#)

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Grand Slam](#)

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 31. März 2012 in DU-Buchholz

geschrieben von Manfred Stork

Einladung zum ...

...Saisonstart der NASCAR Slot Racing Serie nach dem Reglement des Winston Cup. Das Rennen am kommenden Samstag ist dann das 298. NASCAR Rennen seit 1993! Es findet wie jedes Jahr bei mir Zuhause auf meiner 4-spurigen Heimbahn in Duisburg Buchholz statt. Damit starten wir zum 20. Jahr in der NASCAR Slot Racing Geschichte! Es ist sogar das 23. Rennen in Buchholz, weil 1993 und 1994 mehrere Rennen im Jahr stattfanden, da erst später andere Bahnen gebaut wurden!



...der schnelle Streckenabschnitt mit optimaler Überhöhung der Kurven!

NASCAR Winston Cup 2012

#	Datum	Ort	Bahn
1.	31.03.2012	Duisburg	DU-Buchholz
2.	14.04.2012	Moers	SRC Niederrhein
3.	26.05.2012	Duisburg	SRC Mündelheim
4.	30.06.2012	Elsborn (B)	Walter Schäfer
5.	25.08.2012	Schwerte	Carrera Freunde Schwerte
6.	28.10.2012	Duisburg	Rennpiste So
7.	25.11.2012	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M. So

...die kleine Tabelle zeigt dem in der Slot Szene gewandten, dass wir dreimal eine 4-spurige Bahn befahren und viermal auf den bekannten 6-spurigen Carreratracks unterwegs sein werden. Wir starten auf der Test- und meiner Abstimmungsbahn in Duisburg Buchholz. Die Bahn nutzt den Kellerraum optimal aus und ist trotzdem an drei Seiten begehbar. Die Streckenlänge beträgt hierbei enorme 21m und verfügt über drei Überfahrten für den Spurausgleich. Hierbei habe ich eine Reihe von Sonderschienen angefertigt, die ei-

nen harmonischen Verlauf der vielen engen Radian versprechen.



Ein Oldsmobile Delta 88 von 1988

...das Reglement wurde für 2012 geringfügig ergänzt, um gleichbleibende Technik zu behalten!



...klassisches Winston Cup Fahrzeuge, hier beim Start 2011 in DU Buchholz.!!

Den NASCAR Winston Cup ...

...konnte im Vorjahr Patrick Meister mit knappen 10 Pkt. Vorsprung vor M. Stork 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.

...2011 hatten insgesamt 43 Starter an den Rennen teilgenommen. Alleine 24 Starter waren zum Auftaktrennen 2011 nach Duisburg – Buchholz gekommen. Daher nochmals unsere Bitte zur besseren Planung der wirklich hervorragenden Verpflegung die Teilnahme am Rennen durch eine kurze eMail anzukündigen. <mailto:mstork.slotracing@gmx.de>.



Wie bei jedem Nascar Rennen kann vorab trainiert werden. Dazu lade ich am Freitagabend ein ab 18.00 Uhr!

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am kommenden Samstag:

Adresse

Carrera Bahn Buchholz
Manfred Stork, Düsseldorf Landstraße 133b,
47249 Duisburg-Buchholz

Strecke

4-spurig, Carrera 124, mittlere Länge 20,5 m

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 in meinem Wohngebiet sind nur für die Anwohner vorhanden.

Außerdem hoffen wir weiterhin auf schönes Wetter für das kommende Wochenende. Dann könnt ihr wieder die Sonnenterasse für die rennfreien Zeiten nutzen. An der Bahn sollten sich nur die direkt aktiven Fahrer bzw. Einsetzer aufhalten.

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

Zeitplan

Freitag, 30.03.2012

ab 18:00 h – 22:00h freies Training

Samstag, 31.03.2012

ab 9:00 h – 11:30h freies Training

ab 12:00h Rennen Winston - Cup

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	als Clubserie im ScaRaDo
C/West	✓ / ✓	(✓)	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○ ○ / ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○ ○
Grand Slam	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	● ○ ○
GT/LM	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ / ○
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	● ○ ○ ○
Trans-Am	✓ / ✓	✓	● / ● ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	●
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○