WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 378 -

5. November 2012

Editorial .....

Moin Folks . . . das letzte Wochenende gehörte im Westen ausschließlich dem 4. Grand Slam, welcher Freitag und Samstag in der Duisburger Rennpiste ausgetragen wurde . . .

Auch am kommenden Wochenende wird lediglich ein Event geboten: Der vierte Classic Formula Day des Jahres – wiederum in der Rennpiste . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 378 ist quasi ein Rennpisten Special. Das Engagement des Chefs im 1:1 Motorsport drängt halt die Renntermine im Herbst und Winter zusammen. Im Einzelnen wird der Bericht vom NASCAR Winston Cup nachgeholt. Dann geht’s in einem weiteren Report brandaktuell um das Grand Slam Finale . . .

Und der Vorbericht wirft einen Blick auf den Classic Formula Day . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
  6. Lauf am 28. Oktober 2012 in Duisburg
- Grand Slam
  4. Lauf am 3. November 2012 in Duisburg
- Classic Formula Day
  4. Lauf am 10. November 2012 in Duisburg
- News aus den Serien
  Saison 2012

NASCAR Winston Cup

6. Lauf am 28. Oktober 2012 in Duisburg

geschrieben von Rolf Postulka

Frieder's 02er Chevy Monte Carlo

Preliminaries

Letztes Wochenende war, wieder am Sonntag, der 6. Lauf zum NASCAR Winston-Cup angesagt. 24 Starter trafen sich dazu in der Duisburger Rennpiste.

Darunter zwei Rookies, die in die Fußstapfen ihrer Väter treten wollen. Lars Michels, der schon in Moers und Mündelheim am Start war und der achtjährige Phillip Szugger, der hier seine Rennpremiere bei den "Großen" feierte.

Kurioserweise fuhren beide das gleiche Auto, den 90er "Kodak" Cutlass von Ernie Ervan. Nicht einfach, sie dann in der Krabbelgruppe zu unterscheiden. Sie sorgten in der Gruppe für eine drastische Senkung des Durchschnittalters, obwohl Frieder und Kalle versuchten, sie daran zu hindern.

Nichtsdestotrotz wirbelten die Beiden so einiges durcheinander – vor allem die Autos.

Hilfestellung vom Rennchef für den jüngsten Teilnehmer

Trainingsaction: Keksdose von Frank K., Thorsten und Rolf

Manfred jedenfalls fühlte sich in seiner Funktion als Rennleiter genötigt, öfter als sonst den mahnenden Finger zu heben. Wohlwissend, dass jeder mal angefangen hat und selbst "große" Anfänger ihre Probleme mit der Spurtreue ihrer Autos haben.
Man kann eigentlich nur froh sein, dass sich überhaupt Nachwuchs findet, der dann auch noch mit soviel Spaß bei der Sache ist, wie Lars und Phillip. Außerdem gehört schon eine ganze Portion Mut dazu, sich in ihrem Alter in die Höhle der NASCAR-Löwen zu wagen ;-)

Frieder gegen Phillip, unten schlüpft Kalle durch

1st Stint

Zurück zum Rennen: Während Phillip sein allererstes Rennen locker flockig anging ("*Man kann schließlich nicht immer gewinnen*!"), hatte Lars die Strecke im Geiste schon mehrmals durchgekaut. Vollkonzentriert durchfuhr er mit der Zunge jeden einzelnen im Mund abgespeicherten Streckenabschnitt und ließ sowohl Phillip als auch einen "Großen", den Chassisbauer Manfred Walter, nach beinhartem Duell hinter sich. Alle fieberten mit, allein Vater Holger blieb ruhig: "*Der fährt das Ding schon nach Hause*". Frieder und Kalle landeten dann allerdings mit ihrem Erfahrungsvorsprung vor ihnen. Viel weiter vorne noch Marco Zahn, der hier schon die Basis für seine spätere Topplatzierung schuf.

Krabbelgruppe: Phillip, Lars, Marco, Kalle, Manfred W., Frieder

In der zweiten "Krabbelgruppe" die üblichen Starter Tamara, Karsten, Ralf, sowie André Tellmann und Andreas Trebsdorf. Dazu gesellte sich überraschenderweise Ralf Pistor, der sonst ein bis zwei Gruppen weiter oben seine Runden dreht. Mehrere Startverzichte bei früheren Rennen waren der Grund. Er passte sich anständigerweise dem Speed der Gruppe mithilfe eines nichtgehenden Autos an. Manchmal meinte man, an ihm dranbleiben zu können, aber er verabschiedete sich dann doch mit Rundenabstand in die nächsthöhere Gruppe.

Petty's 84er Pontiac, Gruppensieger F. Kaldewey

Der Kurier bringt gleich den Rennbericht zur WWW

Dies war dann die Gruppe, die im ersten Lauf der Krabbelgruppe 1 den Rang um die meisten Terrorphasen abspenstig machen wollte. Frank Kaldewey, Hans, Holger, Jörg Kühn, Ingo und Charly brachten zunächst keine vernünftige Runde zustande. Auch, wenn man jetzt mutmaßen könnte, dass der orangene Chevy MC des berüchtigten Haudegens Tony Stewart seine Räder im Spiel gehabt hätte, so muss man Charly doch in Schutz nehmen. Er hatte diesmal alles richtig gemacht: Reglerstecker war drin und wenn's krachte, war's weit hinter oder vor ihm. Nicht nur einmal wurde durch diese Crashs auch Hans unbeteiligt in Mitleidenschaft gezogen. Irgendwann jedoch beruhigten sich die Gemüter und Frank gewann die Gruppe vor Hans und Jörg. Charly und Holger rutschten in die Gruppe darunter ab, während Frank den Einzug in die Spitzengruppe knapp verpasste.

So eng ging's schon in Startgruppe 1 zu: Frieder, Tamara, Kalle, unten Phillip

Parc Fermé

2nd Stint

Die 6 Jungs der ersten Gruppe blieben auch für den zweiten Lauf unter sich. Der zweite Lauf der langsamsten Gruppe lebte dann von oben beschriebenem Duell Lars gegen M. Walter, während bei Phillip die Konzentration etwas nachließ. Frieder gewann wieder vor Kalle, allerdings mogelte sich Tamara noch dazwischen, die trotz Grippe angetreten war, sich danach aber schnell Richtung Krankenbett verabschiedete (Gute Besserung!☺).

Kalle's 85er T'Bird mit Bill Elliot

In der zweiten Startgruppe, in der Frieder so gerne mitgefahren wäre, ging es dann gewohnt hart zur Sache. Zitat Manfred S.: „*In der 2. Startgruppe wurde dann wieder einmal heftig, aber fair, um die Positionen gerungen. Die häufigen Kampfhähne Charly, Karsten, Ralf gingen sehr diszipliniert miteinander um. Diesmal hatte auch Charly seinen Chevy gut im Griff, nachdem er einige Tipps umgesetzt hatte!*"

Zu den drei Genannten gesellten sich Holger,

Andreas und André, in dieser Reihenfolge platzierten sie sich auch in der Gruppe, A+A nur durch 6 Teilmeter getrennt. Bei Karsten und Ralf waren's immerhin 10 TM zugunsten Ralf's. Zwischen diese Tandems schob sich Charly mit je einer Runde Sicherheitsabstand nach vorne und hinten.

Zweitschnellste Gruppe, zweiter Lauf

In der zweitbesten Gruppe waren jetzt Ralf Pistor und Marco Zahn mit von der Partie. Sie waren zwei der nur 4 Fahrer, die ihre Rundenzahl vom ersten zum zweiten Lauf verbesserten! Alle anderen fuhren im Schnitt zwei Runden weniger. Ralf schaffte rund 1,5 Runden mehr als vorher und verbesserte sich um einen Platz auf P9, Zehnter im Gesamt. Marco hingegen, aus der Krabbelgruppe kommend, legte knapp 2 Runden drauf und sicherte sich somit Platz 8 im Gesamtergebnis sein bestes Ergebnis überhaupt in der NASCAR Serie! Entsprechend happy schwebte er danach durchs Fahrerlager!☺ Und das mit einem Leihwagen von Katja, die dieses Mal nicht am Start war. Frank Kaldewey blieb aber in der Gruppe und im Gesamt mit P7 davor.

Die Spitzengruppe bläst zum letzten Gefecht.

Rolf verabschiedet sich gerade aus Spur 4

Manni vergisst unter dem Druck von Rolf das Heck gerade zu halten!

Ghostriders on the Track

In der schnellsten Gruppe ging's nun zwischen Manni, Patrick und Rolf um den Sieg. Beinhart kämpfend, ließen sie sich dennoch genug Platz zum Überleben. Wenn jemand abflog, dann aus eigener Kraft. Bis zu dem Augenblick, als Rolf in Führung liegend, den Atem Patricks und Manfreds im Nacken spürend auf einen Überrundeten auflief: Dieser beförderte Rolf unnötiger-

weise ins Aus und beendete so seine Siegeschancen. Die nutzte nun Manfred vor Patrick. Mit Rundenabstand blieb Rolf noch Platz 3, dahinter nebeneinander (!) Peter Recker und Volker Nühlen auf dem vierten Platz. Knapp dahinter Thorsten Szugger.

88er Olds Delta (Tommy Ellis) von Thorsten Szugger

The End

Aufgrund der beschriebenen Ereignisse wurde es dann für NASCAR Verhältnisse relativ spät. Erst kurz nach Halb-Acht fand die Siegerehrung statt. Dabei konnten die beiden Rookies Lars und Phillip sich über Mützen und Carrera-Schlüsselbänder freuen.

Phillips erster Einsatz wird belohnt

Lars freut sich über Platzierung und Sachpreis

Auch wenn's spät wurde, brauchte niemand Angst haben, zu verhungern. Rennpisten- und Küchenchef Pascal sorgte natürlich wieder für beste Verpflegung. Der nächste und gleichzeitig Endlauf des Winston Cup findet am 25.11. im PMC Kamp-Linfort statt.

Ach ja, da berichteten doch zwei nicht näher bekannte Teilnehmer unabhängig voneinander von einem Erlebnis, das sich in etwa so zugetragen haben soll: Was haben kitschige Lovestories mit Slotracing zu tun? Man jagt dem Feld hinterher, hört in immer kürzer werdenden Abständen den Pulk vor sich, man holt ihn ein; noch ein, zwei Wagenlängen, dann sticht man durch! Wenn dazwischen nicht noch diese eine kleine Kurve wäre, deren Bremspunkt das Hirn nicht rechtzeitig an den Finger gefunkt hat! Jetzt kommt diese aus den Filmen bekannte Szene: Ein Liebespaar läuft aufeinander zu: Slowmotion, Superslowmotion, Suuuuuuuuperslooowmooootion, sie treffen in der Luft aufeinander und verharren in der Luft schwebend, während sie sich umarmen und küssen: Genau so, wie der Streckenposten, der unseren Wagen wieder einsetzt!!! Gefühlte Rennfahrerjahre spulen sich in unserem Kopf ab, während er sich vorsichtig vom Stuhl erhebt, achtgebend, diesen nicht umzuwerfen, und unserem Auto entgegen schweeebt, es sanft umarmt, innehält, es slowmotioned einsetzt. Glück, wenn einem der Regler noch nicht unter dem Druck des ungeduldigen Gasfingers zerbröselt ist. Jetzt plötzlich hört man wieder was: es ist der Pulk; aber das Geräusch kommt aus der anderen Richtung als vorher, ab sofort ist man der Gejagte! So oder so ähnlich wird's wohl jeder schon mal erlebt haben; aber zum Glück gibt's ja noch die Katjas, Manfreds, Patricks, Frieders und wie sie alle heißen. Bei denen läuft der Film dann meist in Zeitraffer ab!☺

Peter Recker, Ingo Heimann, Pascal (Rennpiste), Hans im Glück, Andreas Trebsdorf (v.l.)

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

Grand Slam

4. Lauf am 3. November 2012 in Duisburg

Der vierte und letzte Grand Slam des Jahres ging sehr kompakt in der Duisburger Rennpiste über die Bühne. Den Test- und Einstellfahrten am 26.10. folgte ein zusätzlicher Trainingstag am Mittwochabend und der offizielle Teil am Freitag und Samstag. Eine gute Beteiligung und hochspannendes Racing standen schließlich nach 4 Tagen Grand Slam auf der Habenseite . . .

Gelungener Grand Slam in Duisburg . . .

Kompakt . . .

- **4. Grand Slam in Duisburger Rennpiste. . .**
- **19 Teams nehmen das Grand Slam Finale in Angriff . . .**
- **erstmals sorgt verkürzter 2. Wertungslauf für pünktlichen Schluss . . .**
- **Heimascaris erwartet stark, jedoch etliche Überraschungen in den Top 10 . . .**
- **wie übliche auf der Langstrecke lief nicht immer für alle Alles glatt . . .**
- **1. Wertungslauf an „Ruhrpötter“ vor „PQ Frührentner“ sowie überraschend „HU-Racing“. . .**
  Amateurwertung folgerichtig für Jörg Ebbers von „Ruhrpötter“ . . .
- **2. Wertungslauf im abgedunkelten Raum sieht dann vorne die umgekehrte Reihenfolge: „PQ Frührentner“ vor „Ruhrpötter“. „Buffalo“ auf P3 . . .**
  „MMR-Racing“ holt Amateurwertung . . .
- **erste Titelträger sind erwartungsgemäß „PQ Frührentner“ (Teamwertung), Julius und Jan (Fahrerwertung) sowie „Lowrider“ (Amateurwertung) . . .**

Preliminaries

Die Test- und Einstellfahrten eine Woche vor dem Rennen nutzten bereits 26 Piloten aus 16 Teams. Die Grand Slam Gemeinde nahm das Finale also recht ernst. Selbst der zusätzliche Trainingstag am Mittwochabend mobilisierte noch einmal ein rundes Dutzend Folks!

Offiziell begann der 4. Grand Slam dann am Freitagnachmittag um 15 Uhr. Das traditionelle **Bahnputzen** erfolgte etwas weniger rabiat als bei den Test- und Einstellfahrten eine Woche zuvor. Infolge dessen stellte sich rasch ein etwas höheres Grip Niveau als vor Wochenfrist ein, welches mit geringen Schwankungen am gesamten Grand Slam Wochenende auf einem berechenbaren und gut fahrbaren Level blieb. Die von extremer Hitze und hoher Luftfeuchtigkeit bestimmte „Hochgrip Schlacht“ von Schwerte fand also glücklicherweise keine Fortsetzung!☺

Wurde bei den Test- und Einstellfahrten die 10s-Schallmauer nur spät am Abend und von wenigen Teams durchbrochen, gelang dies im Training und im Rennen letztlich allen Teams. Die meistgesehenen Zeiten lagen im 9.7er bis 9.9er Bereich – und tief in der Nacht wurde Thomas Reich’s Spruch „*Ich will die 9.3 sehen*!“ auch noch erhört!☺

4-Wheel-Drift des M3 GTR im Training . . .

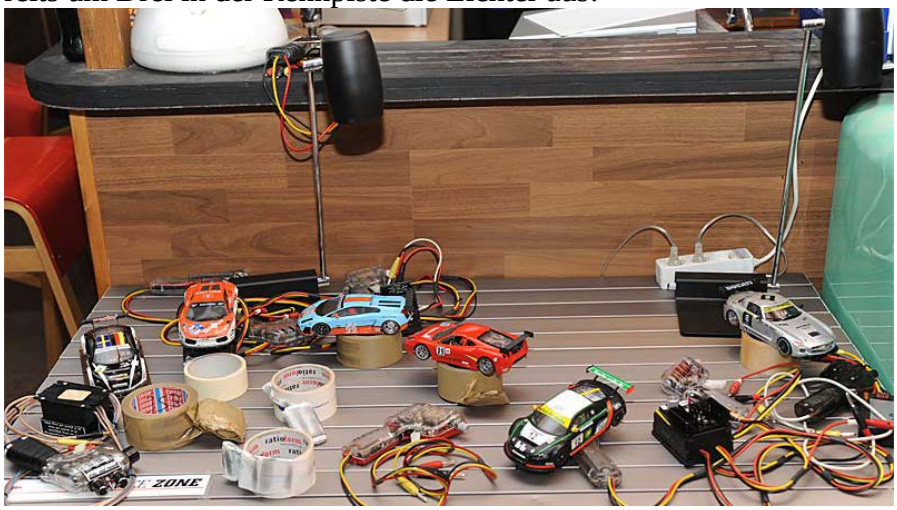
Dieser (Zeiten-)Trend kündigte sich bereits am Mittwoch im freien Training an, als man auf ungeputzter, aber vom NASCAR Winston Cup sauber gefahrener Bahn flott, aber slidig unterwegs war . . .

Das **Training am Freitag** begann dann gegen 17 Uhr. Bis zum frühen Abend drängten

sich erneut 27 Teilnehmer an der Bahn. Als gegen 01:30 Uhr Bilanz gezogen wurde, hatten 32 der letztlich startenden 38 Folks der Rennpiste einen Besuch abgestattet! Leider musste das 20. gemeldete Team aus gesundheitlichen Gründen passen – sowohl Alfons als auch Markus sei gute Besserung gewünscht!

Von Beginn an extrem schnell waren die „ZuSpätBremser“ Audi R8 LMS . . .

Gut aussortiert (und extrem tief-entspannt) wirkten „Ruhrpötter“ sowie von Beginn an die „ZuSpätBremser“. Die mit-favorisierten „Plastikquäler“ glänzten durch Abwesenheit - ebenso 50% von „PQ Frührentner“, die gewohnt ihr Testprogramm abspulten und kaum Rückschlüsse auf die Rennperformance zuließen . . . Die avisierte „heiße Nacht“ nach dem Training erwies sich als recht moderat – zwar tagte man nach Trainingsende gegen 01:30 Uhr noch ein wenig. Dem Vernehmen nach gingen aber bereits um Drei in der Rennpiste die Lichter aus!



Stillleben in der im Training als Ablage umgewidmeten Service Zone . . .

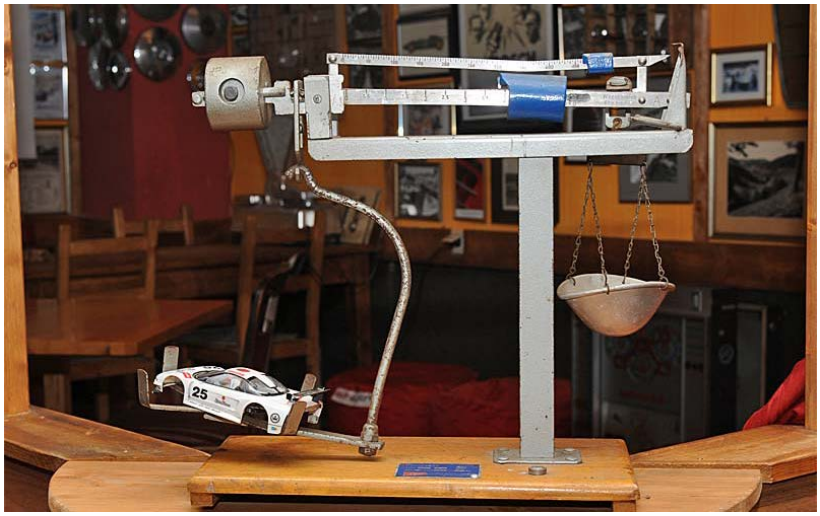
Am kurzen Samstagmorgen ging’s ab 8 Uhr noch einmal für gut zwei Stunden auf einige wenige Trainingsrunden. Da immer nur ein Pilot pro Team an der Bahn stand, hielt sich das Gedränge (wie am Freitag) weitgehend in Grenzen. Zeitig vor Beginn der offiziellen Abläufe um 10:15 Uhr war’s gar vergleichsweise ruhig an der Bahn . . .

Neue Eindrücke gab’s am Samstagfrüh nur wenige. Die „Plastikquäler“ waren nach den Trainings Leistungen eher nur noch Geheimfavoriten. Dafür zeigten sich die Heimascaris von „Sleepyheads“ deutlich besser aussortiert als noch am Freitag. Und auch „HeideHenker“ sowie die „Scuderia Hotslot“ zeigten nachdrücklich durch sehr schnelle Rundenzeiten ihre Bewerbung um einen Platz in den Top 6 an . . .

Beschaulich ging es bei den **News** hinsichtlich der Teams und Fahrzeuge zu: „ZuSpätBremser 2“ absolvierten den zweiten Gaststart in Folge, um sich auf die kommende, volle Saison einzustimmen. Und auch bei den Fahrern warf das Jahr 2013 seine Schatten voraus. Gleich drei Teams stellten die Neuerwerbungen vom Transfermarkt bereits beim Finale 2012 vor: Michael Bartmann griff für „Greenhell Racers“ erstmalig zum Regler, Nick Brandalise für „HU-Racing“ und Andreas Thierfelder für die „Scuderia Hotslot“ . . .

Da „Hotslot“ mit dem erfahrenen ATH somit in die K4 eingestuft wurde, musste ein neues Fahrzeug her. Der Mercedes AMG SLS GT3 war übrigens ein Scaleauto Plastikmodell und sollte noch von sich reden machen. Diese Aussage galt auch für den erstmalig eingesetzten Spyker C8 Laviolette GT2 von „Buffalo Forward“ – bis dahin sollte es jedoch noch etliche Stündchen dauern . . .

Als **Favoriten** für den 4. Grand Slam wurden wie immer die „Plastikquäler“ sowie „PQ Frührentner“ gehandelt. Hinzu kamen eindeutig die Heimascaris – also die „Ruhrpötter“ und mit Abstrichen auch „Sleepyheads“. . .
Ferner war vom Meisterschaftsfight um P2 der Teamwertung zwischen „Buffalo Forward“, „HU-Racing“ „Ragtag Unit“ und „ZuSpät-Bremser“ einiges zu erwarten . . .
Sofern die Trainingszeiten einen Anhalt boten, war ferner „HeideHenker“, „MMR-Racing“, „NoGo“ und „Scuderia Hotslot“ Vorzeigbares zuzutrauen. Das waren in Summe rund $^{2}/_{3}$ des Feldes, welchem ein Platz in den Top 6 zuzutrauen wäre. Das Rennen sollte diese Einschätzung halbwegs bestätigen. Acht dieser Teams würden sich letztlich in den beiden Top 6 wiederfinden – und langweilig sollte es auf dem Weg dorthin keinesfalls werden . . .



Die Interpretation des Grand Slam vom Rennpisten Chef . . .

Und so sah’s in der Wirklichkeit aus . . .
Die Schwerpunktwaage als typisches Element für den Grand Slam!

Die **Materialausgabe** bildete ab 10:15 Uhr den Auftakt des offiziellen Teils. Relativ rasch hatten die meisten Teams die ausgegeben Motoren und Hinterräder montiert. Nur einige wenige Crews begannen erst hier mit der Generalrenovierung ihres Einsatzautos!☹

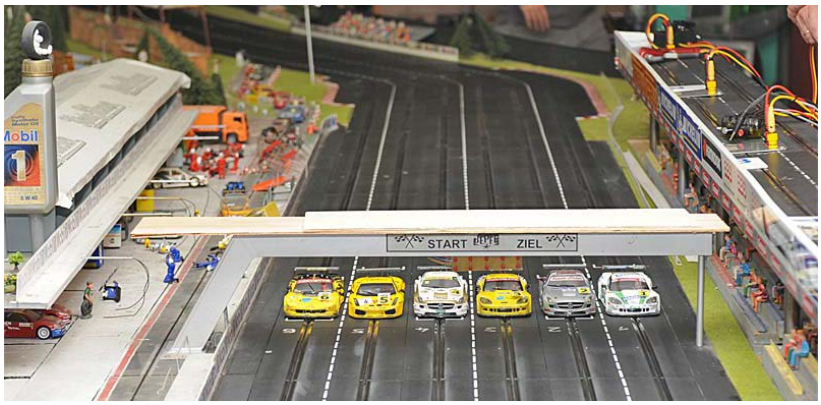
Vor dem 4-minütigen Einrollen . . .

Das 4-minütige **Einrollen** dient einerseits dem Funktionstest – niemand soll beim Start rückwärtsfahren bzw. gleich zu Beginn in technische Probleme geraten. Andererseits müssen die frisch auf Rundlauf geschliffenen Pneus eingefahren werden (den vollen Grip werden die Hinterräder aber erst ca. nach Absolvierung des Quali Rennens sowie der ersten Spur im Rennen aufweisen!) . . .

Die **technische Abnahme** schloss den technischen Teil ab und war durch viele kleinere Unzulänglichkeiten gekennzeichnet. In den drei Monaten zwischen den Grand Slam Veranstaltungen scheint Vieles aus dem Regelwerk in Vergessenheit zu geraten?☹☹?
Somit geriet der Zeitplan erst einmal um rund eine halbe Stunde in Verzug. Sollte dieser Effekt auch beim Saisonstart 2013 wieder zu verzeichnen sein, werden sicherlich kurzfristig organisatorische Maßnahmen eingeführt . . .

Die Startaufstellung im Grand Slam wird durch ein Quali Rennen über 6*1 Minute ermittelt. Das Ergebnis der ersten drei absolvierten Spuren eines Teams ist Grundlage für den ersten Wertungslauf – die absolvierte Strecke auf der

zweiten Hälfte der Spuren ist Basis für die Aufstellung im zweiten Wertungslauf. . .
Echte Überraschungen gab's nur Wenige: „Ragtag" hatte nach der bei der technischen Abnahme verordneten Korrektur der Bodenfreiheit Probleme und musste in die erste bzw. in die zweite Startgruppe. „HeideHenker" ver-versteckten einmal den Regler – dieser Lapsus sorgte für den Start in der ersten Gruppe. Zuvor würde man jedoch erst einmal in der schnellsten Gruppe mitspielen!



Erste Gruppe – Fahrzeuge (Spur 1 ist rechts): Drei Vetten, zwei SLS gegen einen Gallardo!

1. Wertungslauf

Die Bison „homologated" Motoren wurden mit 19 Volt gespeist. Im ersten Wertungslauf betrug die Fahrzeit die üblichen 6*15Minuten. Die Startaufstellung sah wie folgt aus:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	17,85
2.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	17,80
3.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	17,60
4.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	17,43
5.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	17,38
6.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	17,36
7.	Buffalo Forward	K3 Spyker C8 GT2	17,33
8.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	17,33
9.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	17,18
10.	NoGo	K3 Gallardo GT3	17,17
11.	Scuderia Hotslot	K4 Mercedes SLS GT3	17,08
12.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	16,97
13.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	16,90
14.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	16,86
15.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	16,78
16.	ZuSpätBremser 2	K4 Mercedes SLS GT3	16,73
17.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	16,44
18.	Slotcraft Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	15,87
19.	Greenhell Racers	K5 Mercedes SLS GT3	15,01

Erste Gruppe – Fahrer für die Startspur (Spur 1 ist links) . . .

Für die **erste Startgruppe** ging's durch den Verzug erst gegen 13 Uhr los. Die 7 Teams mit der geringsten Wegstrecke aus dem ersten Teil des Quali Rennens standen an der Bahn. Logisch, „Ragtag Unit" gewann diese Gruppe locker – aber wozu würden absolvierte 534,77 Runden am Ende reichen? Schließlich wollte man um P2 der Gesamtwertung mitrangeln!
Für „MMR-Racing" reichten gut sieben Runden weniger zwar für P2 in der Gruppe, man war jedoch eher enttäuscht bei den „Kirchmännern", als dies nur für P13 im ersten Wertungslauf ausreichte.

Der „MMR-Fanclub" beim Blick auf die Fußball Resultate . . . !☺☺

„Powerslider" schauten auf P3 (P15) auch nicht freundlicher drein. Irgendwie war der Wurm im SLS – es ging nicht wirklich voran. „ZuSpätBremser 2" hingegen wirkten zufrieden – man vermochte auf der völlig unbekannten Strecke mitzurangeln und war's vorläufig mit P4 (P16) zufrieden . . .
Starke Bewölkung dann wieder auf den Gesichtern von „Lowrider" – man wollte schließlich den Titel in der Amateur-

wertung absichern. Ob dazu aber P5 (P17) geeignet sein würde? Die Corvette des Teams war bereits jetzt technisch angeschlagen und ein paar Pünktchen müssten schon noch her!
Das „Kellerduell“ wurde gewohnt beherzt von „Slotcraft Racing“ und „Greenhell Racers“ ausgetragen – etwas weniger Herz hätte aber beiden Teams gut getan!! Die leicht geringere Abflugrate ließ dann am Ende „Slotcraft“ obsiegen . . .

Die **zweite Startgruppe** war vom schieren Speed quasi in zwei Blöcke unterteilt. Zum einen rangelten „Long Tall Men“, „NoGo“ und „B&B Gentlemen“ um die Plätze 4-6 der Gruppe. Der Gruppensieg wurde hingegen hauchzart und hoch-spannend bis zum Schluss zwischen „“Sleepyheads“, „Buffalo Forward“ und „Scuderia Hotslot“ ausgefahren . . .

„Long Tall“ und „NoGo“ beharkten sich über die gesamten 90 Minuten. Letztlich blieb die Nase des Ferrari 430 GT2 von „Long Tall“ um schlappe 23 Teilmeter vor dem „NoGo“ Gallardo GT3 stehen. Warum allerdings „NoGo“ auf das K2 Fahrzeug gesetzt hatte, obwohl an K3 Autos sowohl ein Audi R8 LMS GT3 als auch ein F430 GT2 im Fuhrpark waren? Diese Frage vermochte niemand so recht zu beantworten. Letztlich bedeuteten die erzielten Runden (532,19 vs. 531,96) die Positionen 11 und 12 im ersten Wertungslauf . . .
„B&B“ ging in etwa dasselbe Tempo wie diese zwei Teams, hatte jedoch die etwas größere Fehlerrate zu verzeichnen. Hier fehlte beim zweiten „Gentleman“ schlichtweg die Bahnerfahrung! Aber immerhin schon man sich wacker noch vor „Powerslider“ auf P14 . . .

Zweite Gruppe – Fahrer . . .

Zweite Gruppe – Fahrzeuge:
„Buffalo“ erstmals mit dem Spyker C8 GT2!

Durchweg flotter waren die anderen drei Teams auf dem 44m Kurs unterwegs. „Sleepyheads“ lagen vier Spuren lang sicher in Führung – aber immer gehetzt von der „Scuderia“ und „Buffalo“. Erst in den vorletzten 15 Minuten ging „Buffalo“ erstmals in Führung. „Heads“ und „Scuderia“ lagen jedoch keine Runde zurück. Das Finale sah die Teams einträchtig auf den Spuren 1 bis 3 aufgereiht. Die schnellste Spur (3) wies „Scuderia“ auf – als Fahrer musste Chris Letzner ‘ran, der die geringste Erfahrung der drei Beteiligten aufwies. Für „Heads“ griff der routinierte Heimascari Dirk Haushalter auf der Eins zum Regler. Die an diesem Tage langsamste Spur (2) blieb dem Autor, der aber immerhin ein wenig Vorsprung mitnahm – jedoch auch die Hypothek eines nicht wirklich sauber laufenden Spyker C8. Drei mickrige Abflüge sollten den Dreikampf schließlich entscheiden! Der „Housekeeper“ kam fehlerfrei durch und

sicherte mit 540,21 Runden P1 für „Sleepy-heads“. „Buffalo“ war bereits geschlagen, als „Scuderia“ kurz vor Schluss noch einen Ausritt verzeichnete und rettete sich soeben mit einem ganzen Teilmeter Vorsprung ins Ziel. 539,80 zu 539,79 Runden lautete das Resultat. Dies brachte die Ränge 7 bis 9 im ersten Wertungslauf. Womit auch das Schicksal von „Ragtag“ hinreichend geklärt wäre – man ging auf P10 durch’s Ziel . . .

Der neue SLS der „Scuderia Hotslot“ war extrem modern unterwegs und lieferte „Heads“ und „Buffalo“ einen harten Fight . . .

Somit ist klar, dass die Folks der **dritten Startgruppe** ihre Platzierungen würden problemlos verteidigen können. Denn die Plätze 7 bis 19 waren ja vergeben!☺

Dritte Gruppe –Fahrzeuge: „ZuSpätBremser“ erstmals auf Pole!

Dass die Konzeption des Grand Slam halbwegs aufgeht, beweisen die Rundenbestwerte in dieser Gruppe. Gleich vier Teams fuhren ihre Bestzeit binnen zwei Hundertstelsekunden! Nur „HU-Racing“ und „ZuSpätBremser“ hinkten ganz leicht hinterher – wohlgemerkt nur bei der schnellsten Runde . . .

Das Rennen selbst war von zwei sicheren Fahrten und zwei Duellen gekennzeichnet. Sicher und entspannt fuhren „Ruhrpötter“ ihren ersten Grand Slam Sieg ein. An ihre erzielten 555,26 Runden kam im ersten Umlauf niemand auch nur ansatzweise heran. Chapeau für Jörg und Thomas!!

Ebenso sicher und souverän platzierten sich „HU-Racing“ mit 547,21 erzielten Runden auf der Rennposition Vier. Damit hatte im Raum eigentlich niemand gerechnet! Ein vielversprechender Grand Slam Auftakt für Nick also – in 2013 wird verstärkt mit „HU“ (die dann übrigens „NH“ heißen) zu rechnen sein!

Richtig eng wurde es am Ende zwischen „Heide-Henker“ und „ZuSpät-Bremser“ – mit 544,60 zu 543,92 Runden konnten beide zufrieden sein. Das breitere Grinsen gehörte letztlich „HeideHenker“ auf P5 . . .

Um die Position Zwei fuhren die beiden BMW Z4 VLN mit „Plastikquäler“ und „PQ Frührentner“. In jedem Team war zumindest ein Pilot nicht richtig austrainiert. Ergo schlichen sich in beiden Teams Fehler ein, welche letztlich den Unterschied zu „Ruhrpötter“ ausmachten. Ferner hatten sich die „Frührentner“ bereits früh die Schleifer verbogen. Somit ging’s im BMW Lager hoch her und am Ende binnen einer Runde mit 551,51 zu 550,48 Runden zu Gunsten der „Plastikquäler“ aus.

Da in diesem Jahr die K1* jedoch (noch) mit einem prozentualen Handicap unterwegs ist, wurden die „PQ“ auf Rang Vier zurück gespült. Kommendes Jahr wird’s dann für die schnellen Top Driver mit dem 911 GT3 R nicht unbedingt leichter – aber zumindest gibt’s dann keine Rechnerei mehr . . .

Die Überraschung des 1. Wertungslaufes – die neu formierten „HU-Racing“ flogen bis auf P3 nach vorn!

Die Zusammenfassung des bereinigten ersten Wertungslaufes – die Top 6:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	555,25
2.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	550,48
3.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	547,21
4.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	545,99
5.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	544,60
6.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	543,92

Der erste Wertungslauf verzeichnete ein konstantes angemessenes Grip Level. Bis auf die erste Gruppe wurde ruhig und konzentriert geract. „NoGo“, „Ragtag“, „Buffalo“ und „Frührentner“ blieben unter ihren Möglichkeiten. Als Ausgleich performten „HU-Racing“, „Sleepyheads“ und „Scuderia“ über Erwartung. Verdiente Sieger werden „Ruhrpötter“ . . .
Für den zweiten Wertungslauf sollten die Karten jedoch gründlich und neu gemischt werden!

Service

Im Unterschied zum letzten Grand Slam in Schwerte verlief die 15-minütige Servicepause ohne große Fahrzeuganpassungen. Wurde im August massiv Grip aus den meisten Fahrzeugen geschraubt, waren in Duisburg eher Wartungsarbeiten angesagt. Nur wenige Teams rechneten mit steigendem Grip – denn bis dato war in dieser Beziehung keine Veränderung zu registrieren . . .
„Frührentner“ und „Buffalo“ hofften auf eine bessere Performance im 2. Umlauf, wobei zumindest Letztere keine wirkliche technische Ursache für den müden ersten Durchgang fanden . . .
Weiterhin anmerkenswert: „Lowrider“ identifizierten zwar eine angebrochene Leitkielbrücke, mochten diese aber in der verbleibenden knappen Restzeit der Servicepause nicht wechseln . . .

2. Wertungslauf

Der zweite Wertungslauf wurde im abgedunkelten Raum ausgetragen und im Vorgriff auf die 2013er Regelung auf 8*12 Minuten Fahrzeit netto verkürzt, um sicher vor Mitternacht mit dem Rennbetrieb fertig zu werden! Und da es in der Nacht von Duisburg eher ruhiger als im Tagturn blieb, gelang die Umsetzung dieser Absicht sogar . . .

2. Wertungslauf – abgedunkelter Raum . . .

Maßgeblich verantwortlich dafür war sicherlich das konstant bleibende Grip Niveau, welches den Grand Slam Fahrzeugen weiter-

hin einen leichten Slide bei Fahrfehlern gestattete und somit die Fehlerrate halbwegs in Grenzen hielt . . .

Die Startaufstellung für den 2. Wertungslauf – ermittelt aus dem zweiten Teil des Quali Rennens:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	17,53
2.	Buffalo Forward	K3 Spyker C8 GT2	17,36
3.	HU-Racing	K2 Spyker C8 GT2	17,35
4.	ZuSpätBremser	K3 Audi R8 LMS GT3	17,35
5.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	17,29
6.	Scuderia Hotslot	K4 Mercedes SLS GT3	17,27
7.	NoGo	K3 Gallardo GT3	17,25
8.	Powerslide	K4 Mercedes SLS GT3	17,11
9.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	17,08
10.	Lowrider	K4 Corvette C6 ZR-1 GT2	17,04
11.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	16,98
12.	Ragtag Unit	K2 Gallardo GT3	16,90
13.	Long Tall Men	K4 Ferrari 430 GT2	16,85
14.	ZuSpätBremser 2	K4 Mercedes SLS GT3	16,85
15.	B&B Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	16,75
16.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	16,60
17.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	16,34
18.	Greenhell Racers	K5 Mercedes SLS GT3	15,08
19.	Slotcraft Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	13,40

Die **erste Startgruppe** wies mit „Long Tall Men“ (P11 im 1.Lauf), „B&B Gentlemen“ (P14) und „Sleepyheads“ (P7) gleich drei neue Teams auf. Zumindest die „Heads“ würden also Mühe haben, in der unruhigen ersten Gruppe wieder so flott nach vorn zu fahren wie im ersten Wertungslauf . . .

Der „Sleepyheads“ Audi R8 LMS GT3 beschleunigt während des Trainings einen SLS aus . . .

Man ließ sich bei „Heads“ jedoch nicht verrückt machen und erzielte ‘mal eben schlappe 436,59 Runden – das wären auf 90 Minuten Fahrzeit umgerechnet 545,75 Umläufe – also gute Fünf mehr als im Hellen! Dieser Wert diente eine Startgruppe später „Plastikquäler“ als „Zittermarke“, welche es erst einmal zu übertreffen galt!☺☺

Nur einmal verloren die „Sleepyheads“ leicht die Fassung. Der R8 LMS wurde nicht als 7. Auto geparkt, sondern auf der Spur stehen lassen und schlug mehrfach heftig ein, bis der Fehler bemerkt wurde. Binnen 10 Minuten wurden die resultierenden Schäden aus dieser unverschuldeten Malaise jedoch vom RI wieder beseitigt – der R8 LMS lief anschließend das Rennen problemlos zu Ende . . .

„HeideHenker“ ließen sich von den zahlreichen Fehlern der schwächeren Teams in dieser Gruppe deutlich mehr irritieren und waren nach ihren 72 Minuten sichtlich sauer. Obwohl 430,43 Runden P2 in der Gruppe bedeuteten und erneut einen sehr guten 6. Platz im 2. Wertungslauf . . .

„Long Tall Men“ vermochten das Tempo der beiden Spitzenteams nicht ganz mitzugehen, kamen aber halbwegs zufrieden („*es ging einfach nicht schneller*!“) als Dritte dieser Gruppe ins Ziel. P13 war ihre Schlussposition . . .

Den einzigen echten Zweikampf fochten „ZuSpätBremser 2“ und „B&B Gentlemen“ aus – alle anderen Abstände betrugen in dieser Gruppe zwischen 5 und 23 Runden. Beiden Teams machte die geringe Bahnkenntnis im abgedunkelten Raum arg zu schaffen, was sie jedoch nicht am vehementen Positionskampf hinderte!☺ Letztlich hielten „ZuSpät 2“ die SLS Nase um knapp eine halbe Runde vorn, was für die zwei Teams am Ende P15 und P16 ergab . . .

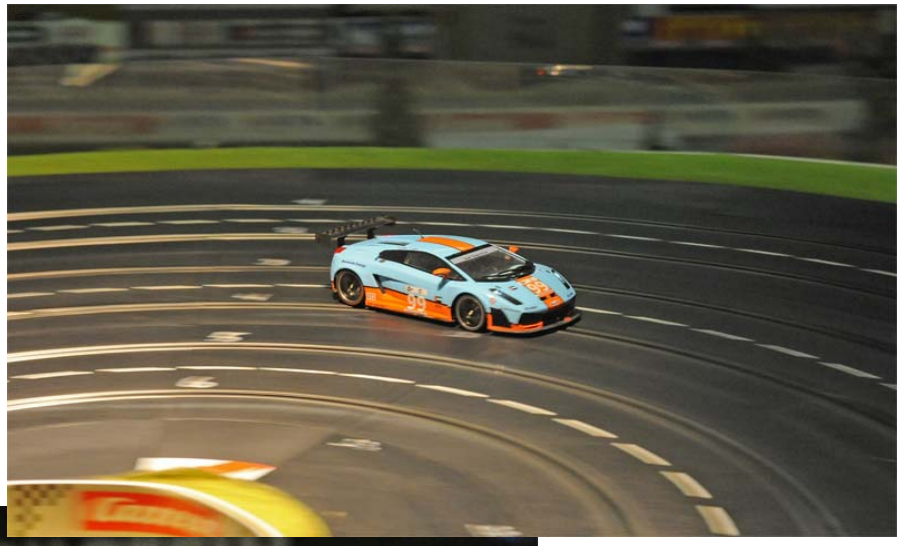
Im Kellerduell drehten „Greenhell“ den Spieß aus dem 1. Lauf ebenso deutlich um. Man ließ es nach kurzem „Kriegsrat“ in der Pause etwas langsamer angehen, fuhr nicht mehr unter die 10s-Marke, reduzierte aber somit die Abflugrate erheblich. Eine gute Wahl – denn „Slotcraft“ war nach unverschuldetem Crash mit ordentlichem Rundenverlust und einer angeschlagenen Corvette unterwegs . . .

Die Folks von „ZuSpätBremser 2“ hatten „B&B Gentlemen“ am Ende knapp im Griff . . .

In der **zweiten Startgruppe** konnte der Sieg eigentlich nur an die „Plastikquäler“ gehen, die in der Quali knapp an der schnellsten Startgruppe vorbei gerauscht waren. Zwar waren weder der Z4 VLN noch die Piloten optimal aufgestellt; mit 438,65 Runden zitterte man sich jedoch so eben an „Sleepyheads“ vorbei und erreichte schließlich knapp die drittmeisten Runden. Mit Anwendung des Handicap Faktors ging’s auf P5 zurück. Das Fazit: Man war’s zufrieden: Treppchen nach Runden – Auto erstmals problemlos durch die Nacht gebracht – in 2013 wird alles besser!!

P2 dieser Gruppe eroberten gegen starke Konkurrenz „MMR-Racing“ – immerhin waren hier die routinierten „NoGo“ und „Ragtag“ unterwegs. Und der Vorsprung von „MMR“ fiel dazu mit gut 3,5 Runden Vorsprung recht deutlich aus! Dennoch sehen glückliche Sieger anders aus – da dürften die Erwartungen am Ende doch höher als P10 gewesen sein!?

Besagte „NoGo“ und „Ragtag“ machten es bis zum Schluss spannend. Sie fuhren im Gallardo Parallelflug ein offenes Rennen. Erst im Schlussspurt setzte sich der „Gulf“ Gallardo GT3 von „NoGo“ schließlich mit einer ¾ Runde Vorsprung gegen den „Item“ Gallardo von „Ragtag“ durch . . .



Der „Gulf“ Gallardo GT3 von „NoGo“ driftet spektakulär über die Berg- und Talbahn in der Rennpiste . .

Die „MMR-Racing“ Corvette taucht mit Speed aus dem Dunkel auf . . .

Die „Powerslider“ konten vom Speed her mit dem SLS das Tempo der drei vorgenannten Teams mitgehen. Aber irgendwie passte es nicht so recht für die Eifel Crew. P5 in der Gruppe und P14 in der Gesamtwertung waren das Resultat . . .

Blieben die armen Kerls von „Lowrider“, die

mit einem angeschlagenen Fahrzeug 72 Minuten durch die Duisburger Nacht cruisen mussten. Erneut P17 war das niederschmetternde Ergebnis – und dabei wollten Andreas und Jörg doch den Amateurtitel an die Wupper hohlen! Seid beruhigt Folks – es hat dennoch gereicht . . .

Die **dritte und schnellste Startgruppe** sah mit „Buffalo Forward“ und „Scuderia Hotslot“ zwei neue Mitspieler. Der Rest kannte sich bereits aus den ersten 90 Minuten . . .

Zwei Fotos aus dem Training – also nicht von den tatsächlichen Einsatzautos: Der „Buffalo“ Spyker und der „Ruhrpötter“ Gallardo gaben mächtig Gas!

Nehmen wir es vorweg – sowohl „PQ Frührentner“ als auch „Buffalo“ sahen ihre Hoffnungen erfüllt. Beide Cars hatten die Probleme aus dem ersten Durchgang überwunden. Dementsprechend legten die zwei Teams deutlich zu – „Buffalo“ um rechnerische 7 Runden und „Frührentner“ um knappe 5 Umläufe, was theoretischen 546,73 bzw. 555,26 Runden bei 90 Minuten Fahrzeit entsprochen hätte . . .

Das vorgelegte Tempo vermochten sicher nur die „Ruhrpötter“ mitzugehen. „HU-Racing“ fehlte nur ein Quäntchen – bei „ZuSpätBremser“ und „Scuderia Hotslot“ waren es dann schon 1½ Zehntel bei den Bestwerten . . .
Leider ging bei „HU-Racing“ während des Rennens ein Kugellager an der Vorderachse fest, sodass bei 425,79 Runden Ende war. Dies ergab P6 in der Gruppe und immerhin noch P9 in der Gesamtwertung des Wertungslaufes . . .
Auch „Scuderia Hotslot“ kamen nicht gänzlich ungeschoren durch – ob’s aber ohne das Schleiferrichten (und den vorherigen Zeitverlust) für die „ZuSpätBremser“ gereicht hätte? Jedenfalls unterlag man schließlich mit 426,53 zu 428,58, war aber dennoch happy mit der Teampremiere in dieser Fahrerbesetzung! In der Gesamtwertung waren dies die Ränge 7 und 8 . . .
Die restliche Story ist rasch erzählt. „PQ Frührentner“ gaben fulminant Gas, zauberten die einzigen 9.3er Zeiten des Tages auf die (Renn-)Piste und hielten so „Ruhrpötter“ um gut 1,5 Runden in Schach. „Buffalo“ streute ein paar Fehler mehr ein und fiel vom Rennergebnis knapp hinter die „Plastikquäler“ auf P4 zurück . . .

Bereinigt sahen die Top 6 im kürzeren zweiten Wertungslauf in der Zusammenfassung wie folgt aus:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	PQ Frührentner	K2 BMW Z4 VLN	444,21
2.	Ruhrpötter	K3 Audi R8 LMS GT3	442,66
3.	Buffalo Forward	K3 Spyker C8 GT2	437,38
4.	Sleepyheads	K3 Audi R8 LMS GT3	436,59
5.	Plastikquäler	K1* BMW Z4 VLN	434,05
6.	HeideHenker	K3 Audi R8 LMS GT3	430,43

Somit gab’s reichlich Bewegung an der Spitze. „Frührentner“ und „Ruhrpötter“ tauschen die Positionen. „Buffalo“ und „Sleepyheads“ arbeiten sich vor. Als Konstan-

ten sind „Plastikquäler“ und „HeideHenker“ an Bord. Eine weitere Heldentat von „Hu-Racing“ wurde durch ein defektes Lager vereitelt . . .

Die **technische Nachkontrolle** blieb glücklicherweise ohne Befund, sodass die Ergebnisse von der Rennstrecke unverändert Einzug in die Ergebnisliste halten konnten . . .

Ziellinie

Das **Fazit** für den 4. Grand Slam fällt nahezu durchweg positiv aus. Die Teams schwächelten bei der technischen Abnahme; der Rest passte! Der Grip verhielt sich den Erwartungen entsprechend, die Rennen waren durchweg spannend und der Rennbetrieb (durch die Fahrzeitverkürzung) gegen 23:30 Uhr erstmals deutlich vor Mitternacht zu Ende . . .

Die **Siegerehrung** beschränkte sich auf das Ergebnis der beiden Wertungsläufe in der Rennpiste. Die Jahressiegerehrung für den Grand Slam 2012 wird anlässlich der Test- und Einstellfahrten am 5. Januar 2013 wieder in der Rennpiste nachgeholt . . .

Die „Ruhrpötter“ nehmen die Urkunde für den Sieg im 1. Wertungslauf entgegen . . .

Dennoch soll’s nachfolgend ein paar salbungsvolle Sätze in Sachen **Gesamtstand** des Grand Slam 2012 geben:

„PQ Frührentner“ holten mit 441,83 von 420 möglichen Punkten sicher die Teamwertung. Herzlichen Glückwunsch!! „Ragtag Unit“ hatten vor dem Finale die beste Ausgangsposition, kamen aber in Duisburg nie so recht in Tritt und belegten P5. „ZuSpätBremser“ zeigten die konstanteste Saisonleistung (und schwächelten nicht einmal richtig in 8 Wertungsläufen!), hätten aber in beiden Durchgängen in Duisburg einen Platz weiter vorn landen müssen – so blieb P3 der Teamwertung. „HU-Racing“ lagen vor dem Finale noch am Ende der Anwärterliste. Der erste Wertungslauf beamte sie ganz nach vorn – und der Defekt im zweiten Wertungslauf wieder zurück auf P4. Genau anders herum verlief das Finale für „Buffalo“ – nach Lauf 1 die Loser und mit gut laufendem Spyker C8 nach Lauf 2 auf einmal glücklicher Zweite der Teamwertung . . .

Zumindest bis Rang 7 gilt Teamwertung = Fahrerwertung. Also geht auch bei den Fahrern der Titel an Julius und Jan . . .

Letztlich hat’s für die „Lowrider“ in Sachen Amateurwertung doch noch gereicht. Das untypisch schwache Abschneiden beim Finale hatte keine Auswirkungen. Grats an Andreas und Jörg – zur Belohnung fahren sie im kommenden Jahr in der K4!☺ Dahinter platzierten sich mit Frank und Kai-Ole zwei Solodarsteller aus K3 Teams – letztlich aber wohl nur, weil „MMR-Racing“ den 5. und 6. Wertungslauf ausgelassen hatte, was für Matthias und Richard somit nur Platz 5 bedeutet . . .

Der Trainings-Gallardo GT3 von „MMR-Racing“ im Vorbeiflug . . .

Das **Tippspiel** wurde erstmalig auf der dritten Dezimalstelle entschieden, denn sowohl „HU-Racing“ als auch „B&B Gentlemen“ wiesen eine Abweichung des Tipps von 3,41 Prozent zur gefahrenen Rundenzahl im Quali Rennen sowie in beiden Wertungsläufen auf. Erst das Einblenden der Tausendstel-Prozent-Werte brachte die Entscheidung – „HU“ lag mit 3,408 zu 3,412 Prozent vorn!

Der **Dank** muss zuvorderst an den Rennpisten Chef und seine Family gehen. Speziell Pascal scheute über die insgesamt vier Tage Grand Slam keine Mühen, um der Serie einen angemessenen und rundum wohlversorgten Rahmen zu geben. Merci vielmals dafür!!

Der kleinste Helfer aus der Kissel Family!☺☺

Ferner geht ein Dankeschön an die wie immer zahlreichen Helfer beim Bahnputzen, der Technik sowie vor allem auch bei der Zeitnahme. Speziell dort profilierten sich in der Rennpiste zahlreiche Folks – u.a. DirkH, DirkS, Patrick, Reiner, Sebastian, Siggi und wie immer federführend Ingo. Bedankt für geleistete Arbeit, Folks!

Preview

Die erste Phase der **Einschreibung** für den Grand Slam 2013 wurde am 31. Oktober 2012 abgeschlossen. Unverändert startende Teams hatten bis dahin das „Vorkaufsrecht“ – und neu gebildete Teams wanderten erst einmal auf die Warteliste . . .
Seitdem läuft die normale Einschreibung – und zwar noch bis zum 15. November 2012. Aktuell sind 14 Teams fest für den Grand Slam 2013 eingeschrieben – für weitere vier Crews fehlen noch die unterschriebenen Formulare bzw. das Startgeld . . .
Somit wären zumindest noch zwei sichere Startplätze für die gesamte Saison 2013 verfügbar!

Der Grand Slam 2013 beginnt gleich nach dem Jahreswechsel mit den Test- und Einstellfahrten in der Duisburger Rennpiste. An diesem Termin (dem **5. Januar 2013**) wird dann ebenfalls die Jahressiegerehrung für den Grand Slam 2012 durchgeführt – die Planung geht von einem gemütlichen Kaffeekränzchen am Nachmittag aus; der sonst obligatorische Abendanzug darf also ausnahmsweise zu Hause bleiben!☺

Der erste Grand Slam wird dann am **15. und 16. Februar 2013** in der Rennpiste ausgetragen.

Das Grand Slam Plakat für 2013 . . .

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Grand Slam

Classic Formula Day

4. Lauf am 10. November 2012 in Duisburg

geschrieben von Taffy

Liebe Slotracer,

der Saisonabschluss der Classic Formula Days ist dieses Mal deutlich gegen das Jahresende gerückt! Am Samstag, den 10.11.2012 sind die Freunde der Formelrennwagen der 60er-Jahre hierzu wieder einmal bei Pascal Kißel auf der Rennpiste in Duisburg zu Gast.

Boxengeflüster

Der Teilnehmerkreis der Classic Formula Days erweitert sich stetig, was aus einem regen E-Mail Kontakt von Anfragen im Vorfeld der Veranstaltung abzulesen ist. Der Duisburger Raum hat sich ja geradezu zu einer „Brutstätte“ für Formel-Interessierte entwickelt, mit den Fahrern der Rennpiste und denen aus Mündelheim, die mit dem Formelvirus durch die CFD infiziert, jeweils eigene Clubserien fahren. Insofern erwarten die Veranstalter, dass diesmal eine in jeder Hinsicht starke Truppe an den Start geht.

Auf der anspruchsvollen Berg- und Talbahn der Rennpiste mit den Formelrennern zu fighten, hat ohnehin immer einen besonderen Reiz.

In welchem Umfang auf bewährtes Material gesetzt wird oder neu aufgebaute Cars eingesetzt werden, bleibt abzuwarten. Die Regelung, dass zum Concours nur noch im Jahr 2012 neu aufgebaute Cars zugelassen sind, hat jedenfalls im Saisonablauf zu einer erfreulichen Verjüngung des Fahrzeugfeldes geführt.

Rennpiste Duisburg

Jägerstr.47
47166 Duisburg Alt-Hamborn

Zeitplan

Training ab 9.00 Uhr
Fahrzeugabnahme/Reifenausgabe ab 11 Uhr
Rennbeginn 12.00 Uhr

Wertung

Da es sich nicht um eine Rennserie handelt, erfolgt die Wertung als Tageswertung, der Sieger jeder Klasse erhält einen Preis. Außerdem wird ein Preis „Best of Show“ vergeben.

Startgeld

5 EUR je gefahrene Klasse - Jugendliche bis 16 Jahre nehmen kostenlos teil.

Reglement / Karosserieliste

Das aktuelle Reglement und die aktualisierte Fahrzeugliste können in den Rennserien West abgerufen werden.

Für alle weiteren Fragen steht Taffy Ulrich zur Verfügung.(vonHayn-Ulrich@t-online.de).

Alles Weitere gibt’s hier:
Rennserien-West / Classic Formula Day

News aus den Serien

Saison 2012

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	2012 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus	2013 Ausschr. / Reglement	Termine
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 2 4 5	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ● ○	- / -	✓
245 easy*	✓ / ✓	✓	● ⊖ ●	- / -	-
GT/LM	✓ / ✓	✓	● ● ● ⊖ ● ● ○	- / -	-
LM'75	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ●	- / -	-
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ● ● ○ / ●	- / -	-
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	● ● ● ● ● ● ○	- / -	-
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	● ● ● ●	✓ / ✓	✓
Trans-Am	✓ / ✓	✓	● / ● ● ● ● ● ●	- / -	-
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**	**Ausschr. / Reglement**	**Termin**
24h Moers	✓ / ✓	✓	●	- / -	✓
Ashville 600	✓ / ✓	✓	●	- / -	✓
Carrera Panamericana	- / -	✓	●	- / -	-
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	●	- / -	✓