WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 446 -

28. April 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . Ostern und die zugehörigen Ferien sind „durch“ – es war wieder Slotracing angesagt im Wilden Westen. Am Samstag fuhren der NASCR Winston Cup beim SRC Niederrhein in Moers und der SLP-Cup im Slotcar Heaven in Wuppertal ihre Läufe 3 und 2. Und am Sonntag ging’s für die LM’75 zum dritten Lauf bei RBK in Burscheid . . .

Das anstehende lange erste Mai-Wochenende gehört dann exklusiv der DTSW West, die beim SRC Niederrhein in Moers gastiert . . .

In der „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 446 geht’s um den SLP-Cup am Wochenende sowie schon ‘mal kurz und vorab um den zweiten Grand Slam des Jahres, der am 10.05. in Lintfort ansteht. Der Bericht vom NASCAR Winston Cup wird dann kommende Woche nachgereicht . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- SLPCUP
  2. Lauf am 26. April 2014 in Wuppertal
- Grand Slam
  2. Lauf am 10. Mai 2014 in Kamp-Lintfort
- News aus den Serien
  Saison 2014

SLPCUP

2. Lauf am 26. April 2014 in Wuppertal

Für den SLPCUP im Westen ging’s am zurück liegenden Wochenende erstmalig in den Slotcar Heaven nach Wuppertal. Auf dem Programm stand der zweite Lauf, zum zweiten Mal in Folge auf Plastik – die verbleibenden zwei Rennen werden dann allerdings auf Holz stattfinden . . .

- **persönliche Fehlerquoten auf wenig bekanntem und anspruchsvollem Kurs überdurchschnittlich hoch . . .**
- **Pokal Wertung überraschend an Tobias Neumann – Kai-Ole Stracke und Hendrik Behrens folgen . . .**
- **Tagessieg (erwartet) für Christian Schnitzler – dann JanS und Marco Wesseling . . .**
- **Slotcar Heaven prima Gastgeber . . .**

Paralleldrift im Bergischen . . .

Adresse

Slotcar Heaven
Wilhelm-Muthmann-Str. 1
42329 Wuppertal Vohwinkel

Url
Slot Car Heaven e.V.

Strecke
6-spurig, Carrera,
ca. 33,2m lang

Kompakt . . .

- **Premiere des SLPCUP auf den Höhen über der Wupper . . .**
- **vier Startgruppen exakt gefüllt (24 TN) . . .**
- **Quali wie immer mit einigen Überraschungen . . .**

Vorgeplänkel . . .

Möglichst vier Startgruppen sind das Ziel für den SLP-Cup, um halbwegs entspannte Abläufe zu haben. Mehr ist heuer kaum zu erwarten – irgendwer kann immer nicht! Dementsprechend gingen die 24 Folks, die letztlich im Heaven in den Startaufstellung rollten, voll

in Ordnung . . .
Der Testtag Anfang März ließ nur wenig Aussagen zur erzielbaren Schlagzahl bzw. zu den Favoriten zu. Zum einen kämpften viele Folks noch mit dem unbekannten, aber anspruchsvollen Geläuf und zum anderen waren längst nicht alle schnellen Jungs anwesend. Ergo hatte der zweite Lauf des Jahres ein bisschen ‘was von „Wundertüte“ . . .

Der **Freitagabend** bot eine 100% FTQ (Freitagstrainierquote) – auch eine Premiere im SLP-Cup! Alle 24 startwilligen Folks waren anwesend – die Nr.25 musste kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen passen. Das Wuppertaler Motto *„die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist eine Kurve“* machten den meisten Anwesenden nach wie vor arg zu schaffen. Metermachen war das Hauptmotiv für den Abend. Insbesondere in den Stunden unmittelbar nach dem Bahnputzen machte das nicht so viel Spaß. Glücklicherweise stellte sich allerdings sukzessive der gewohnte Grip ein, sodass zum Abend hin auch die Zeiten ordentlich purzelten (und das Fahrvergnügen zunahm) . . .

Sich mit Grazie wieder grad‘ ziehen!☺☺

[Die Reihenfolge der Fotos ist korrekt – aus quasi 90° quer geht’s unter Verrenkungen dann doch weiter für den „Kenwood“!!]

Die zwangsverpflichteten freiwilligen Einsetzer hatten gut zu tun . . .

Die Heaven Crew strebt normalerweise am Trainingsfreitag einen frühen Feierabend an – 23 Uhr waren angedroht. Doch hielt Udo auch danach allein und tapfer durch, sodass die Trainingstafel auch gegen Mitternacht noch gut gefüllt war – erst gegen 1:30 Uhr wurde‘s dann ruhig im Heaven. Herzlichst bedankt für’s Standing, Udo!!!

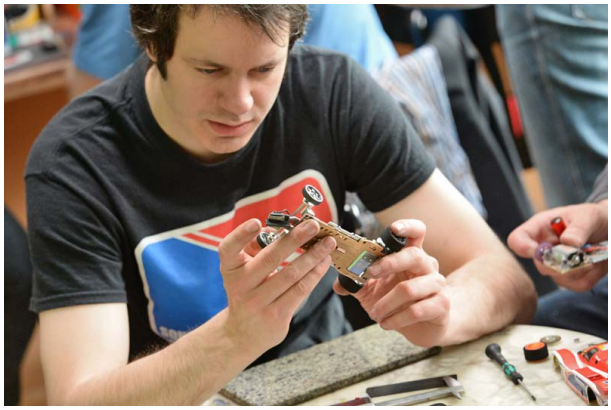
Abends gegen Zehn in Wuppertal: Exakt eine Stunde Wartezeit – man hat halt sonst nichts vor!☺☺

Die Erkenntnisse aus dem langen Trainingstag? Es würde ein schwieriges Rennen werden – die Abflugquote dürfte einerseits (mit)entscheidend sein und andererseits für einen eher untypisch unruhigen Rennsamstag sorgen . . .
Einen echten Favoriten gab’s nur bei den Spitzenleuten: Chris Schnitzler schien gesetzt. Im wichtigen Fight um den Pokalsieg war hingegen lediglich ein durchgängiges Kämpfen mit der Bahn zu verzeichnen!☺☺

Samstagfrüh gab's noch einmal eine Schüppe Zeit obendrauf. Die vergleichsweise geringe Starterzahl ließ den Start der Materialausgabe erst gegen 11:15 Uhr zu, sodass nochmals gute drei Stunden Trainingszeit zur Verfügung standen . . .
Diese wurde kräftig genutzt. Die tatsächlichen Kräfteverhältnisse waren jedoch auch in der zweiten Trainingssession nicht wirklich transparenter . . .

Slotcars und Technik . . .

Materialausgabe, Funktionstest und technische Abnahme waren im Prinzip rasch absolviert. Nur ein Kollege vermochte den Nachweis auf montierte ProComp-3 Pneus nicht zu führen und musste noch rasch einen neuen Radsatz fertigen, was den Zeitplan ein wenig nach hinten schiebtete . . . ☺☺



Technische Abnahme – wie immer wird alles sorgfältiglichst geprüft . . .

Quali

Das Einzelzeitfahren wurde auf Spur 2 absolviert. Die Startreihenfolge für's Rennen war anhand der binnen einer Minute Fahrzeit absolvierten Strecke wie folgt definiert:

Teilnehmer	Runden
1. Schnitzler, Christian	8,16
2. Nockemann, Sebastian	7,95
3. Wesseling, Marco	7,82
4. Neumann, Tobias	7,80
5. Schaffland, Jan	7,71
6. Stracke, Kai-Ole	7,68
7. Ohlig, Frank	7,67
8. Schulte, Dirk	7,66
9. Reich, Thomas	7,59
10. Thomanek, Andreas	7,59
11. Leenen, Ralf	7,59
12. Stracke, Dirk	7,53
13. Lukats, Michael	7,53
14. Kleinrahm, Joachim	7,49
15. Letzner, Christian	7,49
16. Rudnik, Heinz	7,28
17. Kelker, Norbert	7,27
18. Hüßelmann, Michael	ohne
19. Wulfken, Christof	7,24
20. Schuth, Holger	7,14
21. Umierski, Helge	6,94
22. Buchholz, Peter	6,89
23. Aniol, Michael	6,79
24. Behrens, Hendrik	4,89

Echte Überraschungen gab's einige: JanS kam trotz Abflug sicher in die erste Startgruppe, sowohl das eine als auch das andere gab's schon länger nicht mehr . . .
Tobias Neumann (in der ersten Gruppe), Andreas Thomanek und Dirk Stracke (2.) sowie Norbert Kelker (3.) waren echte und positive Überraschungen – die abgebrochene Quali von Mitfavoriten Hendrik Behrens dann eher eine negative. Vier Abflüge an derselben Stelle bescherten ihm einen unangenehmen Auftakt – eine Fehlersuche (mit den Augen!) am Fahrzeug ließ ein mechanisches Problem jedoch wenig wahrscheinlich erscheinen . . .

Rennen

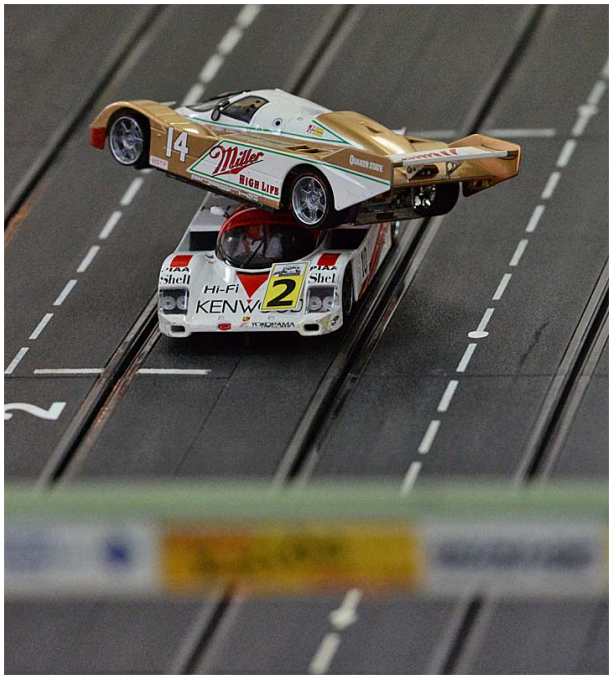
Die **erste Startgruppe** wurde aus sieben Folks gebildet. Es galt, die 6*10 Minuten Fahrzeit netto an 18,5 Volt Bahnspannung mit möglichst wenig Abflügen zu bewältigen – dies war in Wuppertal wahrlich keine leichte Aufgabe!☺
Hendrik kam rasch über die Quali Enttäuschung hinweg und legte 458,20 Runden vor. Das sollte bis zur schnellsten Startgrupp der Bestwert bleiben!
Deutlich, aber sicher dahinter rangierte Michael, der Holger auf P3 gute 9,5 Runden abnahm. Christof auf P4 (weitere knapp 5 Runden zurück) war mit sich zufrieden. Der Zufriedenheitsstand von Helge mit seiner P5 wurde auch anlässlich der Siegerehrung nicht bis ins Letzte klar. Und Peter hielt unvermeidlich die Rote Laterne, da ihm bereits vor der Quali ein „Federbein" abhanden kam und sich später zu allem Unglück dann auch noch der Motor verschob!☹

Tohuwabohu vor dem Start der ersten Gruppe – wer gehört da eigentlich hin?☺☺

Das Rennen ohne ein „Federbein“ fand Peter bedenklich!

Die 962 der ersten Gruppe . . .

Zweite Kurve: Unfallfrei, Michael in Front . . .



Bengalische Befruchtung – oder beinahe als Doppeldecker unter der Lichtschranke her . . .
[Peter und Holger mögen sich jedenfalls!☺☺]

Die **zweite Startgruppe** ging dito mit sechs Teilnehmern ins Rennen. Hier waren die Abstände dann schon deutlich enger – das technische Pech war aber ebenfalls am Start. Lucky musste einen Scheinwerfereinsatz wieder neu befestigen lassen (-1,5 Runden) und fuhr die letzten Runden mit einer an drei (von vier!) Stellen ausgeklebten Karosserie. Dennoch reichte es für ihn zum Gruppensieg und 450,90 Runden. Ärgerlich wurden die Pannen erst im Vergleich mit den Folks aus der anschließend startenden Gruppe . . .

Exkurs: Der Kurs im Heaven zeichnet sich durch schlechte Überholmöglichkeiten aus. Entweder, man schafft’s sauber Ende Start-Ziel oder man muss sich mehr oder weniger in Kurven vorbeiquetschen. Falls ein Kollege dabei überwiegend innen und dazu noch wenig willig ist, geht das auch gerne ‘mal in die Hose. I.d.R. ließ man sich am Samstag den Raum – im Eifer des Gefechtes klappte das aber naturgemäß nicht immer . . .

Christian hatte die Strategie „langsam aber sicher“ gewählt. Zu Beginn des Rennens rangierte er damit sogar vor Lucky, der zwar deutlich schneller, aber auch häufiger im Off war. Im Rennverlauf wurde Chris unverschuldet durch „Radstandverkürzung“ gehandicapt und musste sich zwei Runden hinter Lucky mit P2 der Gruppe zufrieden geben . . .

Das Phänomen der unfreiwilligen „Radstandverkürzung“ ereilte auch Heinz, der weitere zwei Runden zurück auf P3 durch’s Ziel ging. Die Crashquote war halt arg hoch . . .

Die Abstände zu und zwischen Michael, Joschi und Norbert auf den folgenden Plätzen

war dann deutlich größer – fünf bis sechs Runden waren angesagt. Aber nur Norbert rutschte in der Gesamtwerdung noch in die Folks der ersten Gruppe ab (sofern wir Hendrik einmal ausnehmen) . . .

Sechs Fahrer der zweiten Gruppe – deutlich besser zu identifizieren . . .

Die 962 dieser Gruppe . . .

Zweite Kurve – dito alles im grünen Bereich! Chris ist vorn . . .

Wie man sieht: Die Strategie von Chris war eindeutig *„langsam, aber sicher“*!☺☺

Die **dritte Startgruppe** war vom „ewigen“ Duell „Ruhrpötter“ vs. „ZuSpätBremser“ gekennzeichnet. Frank und Ralf hielten die „ZuSpät“ Fahne hoch und Dirk und Thomas die der „Ruhrpötter“. Ferner durften noch Andreas und Dirk mitspielen . . .

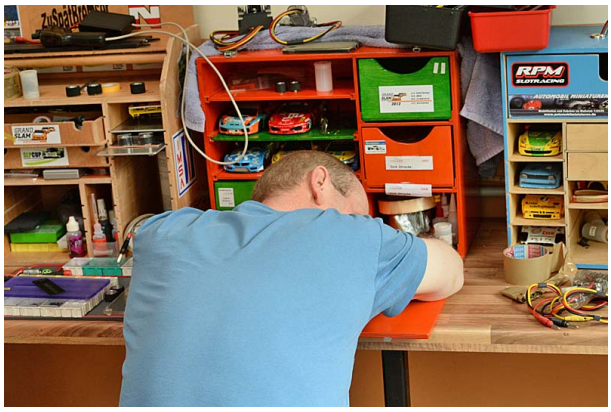
Letztere beide fuhren die Plätze 5 und 6 der Gruppe aus. Lange Zeit sah Andreas hierbei wie der sichere Sieger aus. Jedoch bereiteten ihm die Schlussspuren 5 und 6 arge Probleme, mutmaßlich, weil die Federplatte an seinem 962 völlig verbogen war. Jedenfalls halbierte Dirk auf der letzten Spur bis zur Halbzeit seinen Rückstand von vier auf zwei Runden. Dann aber ging’s nicht mehr weiter – Andreas mobilisierte die letzte Portion Konzentration. P5 für Andreas – P6 für einen dennoch zufriedenen Dirk . . .

Das o.a. Teamduell hatte sich nach fünf Spuren in zwei, durch etliche Runden getrennt fightende Duos aufgelöst: An der Spitze Ralf und Dirk, vor dem finalen Durchgang durch schlappe ca. 2,5 Meter getrennt. Beide sollten den Schlussdurchgang auf den schnellen Mittelspuren 3 (Ralf) und 4 (Dirk) bestreiten.

Um die P3 rangelten Frank (Spur 2) und Thomas (Spur 1) – zwar lag Thomas vorn, die Eins war aber etwas langsamer und sein 962 zuvor schon kurz mit Schleiferproblemen von der Bahn gewesen . . .

Die Erwartung des Autors war, dass sowohl Dirk als auch Frank ihre „Jägerpositionen“ würden ausnutzen können. Konnten sie aber nicht! Dirk hatte zu viel Grip für die Vier getankt – und Frank wohl auch für seine Zwei. Ferner hielten sowohl Ralf als auch Thomas äußerst engagiert und weitgehend fehlerfrei dagegen.

Ergo ging‘s „ZuSpät“ - „Ruhrpott“ - „Ruhrpott“ - „ZuSpät“ aus (Ralf vor Dirk vor Thomas vor Frank) – auch gut . . .

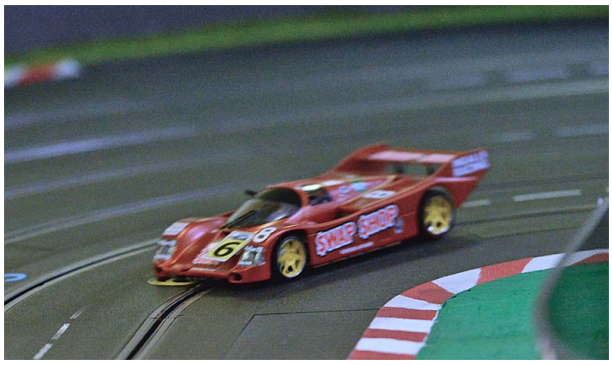


Es geht doch nichts über eine angemessene Vorbereitung auf's Rennen!☺☺

Die Fahrer der dritten Gruppe – dem Grinsen sollte Schwitzen folgen . . .

Die 962 der dritten Gruppe . . .

Zweite Kurve – völlig langweilig, alle kommen durch . . .



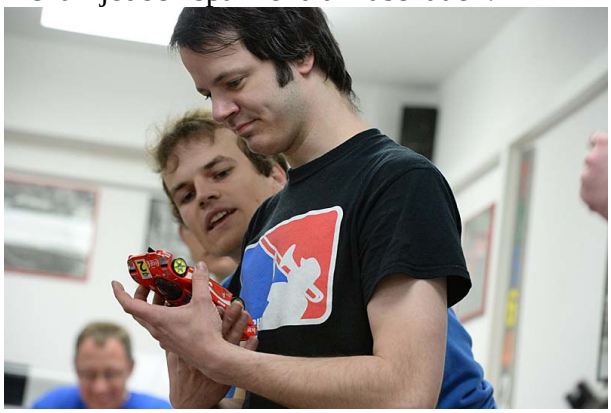
Auch Thomas war recht eilig unterwegs . . .

Showdown: Rund 2,5m trennen Dirk (blauer 962, hinten) und Ralf (bunter 962, vorn) vor den letzten 10 Minuten . . .

Dirk und Ralf noch ganz locker . . .

Die **vierte Startgruppe** setzte den Schlusspunkt. Auch hier gab's zwei beinharte Duelle – aber auch zwei „Langweiler" . . .
„Langweiler" Nr.1 war Christian. Er war der Schnellste und setzte das über sechs Spuren um. Zwar nicht locker – er kam durchaus ins Schwitzen und musste ferner verschiedentlich die Kollegen Einsetzer bemühen (Beides ist eher untypisch für ihn!), aber fast sechs Runden Vorsprung sprechen eine deutliche Sprache. Geschwitzt hat „Langweiler" Nr. 2 auch – bei ihm ist das aber systemimmanent!☺ JanS rangierte weitere 4 Runden vor den Verfolgern und auch oft genug im Grün der Strecke . . .
Jetzt zu den Duellen: Marco vs. Sebastian und Tobias vs. Kai-Ole lauteten die Partien. Marco

musste auf der letzten Spur knapp drei Runden Vorsprung auf Sebastian verteidigen. Das war auf der Eins gegen die Vier nun wirklich kein Selbstläufer! Eine ähnliche Ausgangslage hatte Tobias (auf der Sechs) gegen Kai-Ole (auf der Fünf). Letztlich setzten sich in beiden Fällen die Verteidiger auf den Außenspuren durch. Das klingt zwar easy, war's aber definitiv nicht – jedoch spannend anzuschauen!



Vor dem Start: JanS' Gesichtsausdruck besagt, dass Sebastian just der psychologischen Kriegsführung unter Teamkollegen ausgesetzt ist!☺☺

Die sechs schnellsten Fahrer der Quali – die Jugend dominiert das Geschehen; Tobias und Sebastian verderben allerdings ein wenig den Altersdurchschnitt!☺☺☺☺

Zweite Kurve: Auch wenn's nicht so ausschaut – es ging alles gut! Chris und Jan bestimmten die Pace in den ersten Runden . . .

Ein Bild sagt mehr als Tausend Worte: Der „Coke" machte Sebastian erneut keine Freude!

In der **Zusammenfassung** sah's schließlich wie folgt aus: Christian vor Jan, dann Marco und Sebastian sowie Tobias (!!) und Kai-Ole. Das war nicht nur die Rangfolge der vierten und schnellsten Startgruppe, sondern auch das Tagesergebnis! Bis zur P10 folgten dann die Top 4 der zweitschnellsten Gruppe – also Ralf, Dirk, Thomas und Frank . . .

Die 962 der vierten Gruppe . . .

Das liest sich retro total entspannt – fast so, als habe man das Rennen gar nicht erst fahren müssen. Alle Beteiligten haben aber in ihren 60 Minuten Fahrzeit netto 'ne Menge Schweiß produziert und sich intensiv mit Gegnern und der Strecke auseinander gesetzt . . .

Das gilt selbstredend auch für die Folks auf den Plätzen 11 bis 24!!

Ende

Die technische Nachkontrolle endete – wie in Schwerte erneut haarscharf – ohne Befund. Dementsprechend ging's nach Rückgabe der Motoren zügig an die Tagessiegerehrung, in welcher 'ne Menge „Restspannung" aus dem Rennen in Form von Albernheiten und Lachen abgebaut werden konnte . . .

Lachen . . .

Das **Tippspiel** war dieses Mal sicherlich eine echte Challenge – sind die Vorhersagen sonst schon grottig bis mittelprima, war für das neue Geläuf ohne jeden Erfahrungswert mit dem Schlimmsten zu rechnen. Immerhin gab's ein Mal zwei Richtige – und das auch noch für den Tagessieger im Rennen. Grats!

So muss man Ecken umrunden, wenn's ganz nach vorne gehen soll!☺☺

Credits

Dass die Folks aus dem Slotcar Heaven in Wuppertal 'ne Menge Routine als Gastgeber von Veranstaltungen haben, dokumentierten sie am langen Wochenende wieder einmal. Vom Catering über die Rennleitung passte alles bestens. Bedankt dafür – explizit an Andreas und Jan für die allzeit unaufgeregt geführte Zeitnahme sowie die Dauer-Guten-Geister Andreas, Ralf, Udo und Werner! Und natürlich ferner ein Dankeschön an Thorsten für die Zurverfügungstellung der Räume für die Materialausgabe . . .

Rennleitung tief entspannt (und gut lesbar beschriftet!) – hier Andreas am Werk!☺☺

Ausblick . . .

Vorab zur Info: Der CUP2NIGHT wird im Herbst fortgesetzt. Zwei Läufe in Wermelskirchen (28.10.) und Siegburg (02.12.) stehen auf dem erweiterten Programm!

Der SLPCUP West bestreitet als nächsten Lauf „das Meeting" – wie immer in den letzten Jahren auf der 5-spurigen Holzbahn in Düsseldorf Wersten. Das Datum: **4. / 5. Juli 2014**!!

Hier wäre es prima, wenn die Teamchefs so langsam 'mal die Lücken im Fahrerkader schließen!?

Die Dörfler haben für **Dienstag, den 17. Juni** einen Testabend angesetzt. Dieser richtet sich vorwiegend an die weniger erfahrenen Kollegen. Die Routiniers dürfen aber zum Einsetzen kommen!☺☺

Im Dorf wird's für Tobias drum gehen, die aktuelle P2 der Pokalwertung zu verteidigen!

Die Top 3 des Tages – nur haben die Wuppertaler diese Beschriftung nicht ganz so gut getroffen!☺☺
P2 – P1 – P3 wäre richtig und's muss „grandios" heißen!☺☺

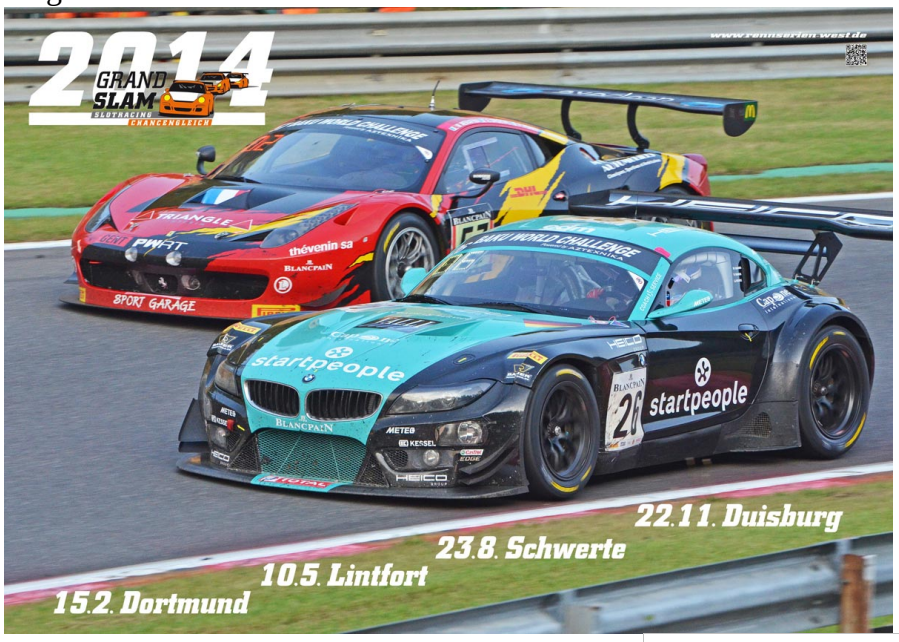
Für den vierten Lauf auf der völlig umgestalteten „Dicken Berta" in Siegburg wird's dito einen Testtag geben – dann aber für alle (auch für die Heimascaris!☺) und an einem Samstag. Ein exakter Termin (mutmaßlich im September) wird noch kommuniziert . . .

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

Grand Slam

2. Lauf am 10. Mai 2014 in Kamp-Lintfort

Für den zweiten Grand Slam des Jahres geht's in knapp zwei Wochen nach Kamp-Lintfort. Der schnelle 44m Kurs steht erstmalig auf dem Programm der Serie, wobei der Testtag Anfang April den meisten Teams schon ausreichend Testkilometer gebracht hat . . .



Die einzig wirklich spannende Frage im Vorfeld ist, ob's wieder ausreichend wenig Teams werden, um beide Durchgänge mit 90 Minuten Fahrzeit netto bestreiten zu können. Die Antwort darauf wird allerdings erst zum Ende der Anmeldephase in der kommenden Woche fest stehen . . .

Technik und Orga

Der Durchmesser der ausgegebenen **Räder** wird die üblichen 27,5mm aufweisen . . .

Ferner hat's die übliche Bitte an die Teams, aufgrund beschränkter Platzverhältnisse pro Team nur einen Slotkoffer am Mann zu haben!☺

Anmeldung

Alle Teams, die beim 3. und 4. Wertungslauf zum *GRAND* ***SLAM*** mitspielen möchten, müssen sich für diese Rennen **zwingend anmelden** – dies gilt gleichermaßen für Gastteams und fest eingeschriebene Teams!

Die Anmeldefrist für den Grand Slam Auftakt endet am 6. Mai 2014 um Mitternacht!

*Anmeldung für den 2. **GRAND SLAM** am 10. Mai 2014 in Kamp-Lintfort . . .*

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

Nachfolgend die Detail Informationen zum Rennen am 9./10. Mai 2014:

Adresse

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

Url
www.plastikmodellcenter.de

Strecken
4-spurig, Carrera, ca. ??,?m lang
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

Historie

keine!

Zeitplan

Freitag, 9. Mai 2014
ab 16:00h Bahnputzen
ab 17:30h freies Training

Samstag, 10. Mai 2014
ab 08:00h Training
ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ab 11:45h Qualirennen über je 6*1 Minute
ab 12:30h 1. Wertungslauf
nachfolgend Servicepause
ca. 18:00h 2. Wertungslauf
ca. 23:30h Siegerehrung

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Terminee	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓ / ✓	-	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Cup2Night	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Grand Slam (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓ ✓	① ② ③ ④ ① ② ③ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
LM'75	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
SLP-Cup (Test- und Einstellfahrten)	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ – ② ③ ④
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	-	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status**
C/West	✓ / ✓	✓	läuft . . .
GT-Sprint	- / ✓	✓	läuft . . .
Scaleauto West	- / ✓	✓	läuft . . .