WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 459 -

25. August 2014

Editorial .....

Moin Folks . . . der erste Samstag nach Schulanfang hatte es im slotracenden Westen gleich in sich! In Mündelheim ging der dritte Classic Formula Day über die Bühne. Die DTSW fuhr den vierten Lauf auf dem Sauerlandring in Bestwig. Und der dritte Grand Slam des Jahres wurde bei den Carrera Freunden in Schwerte/Ruhr ausgetragen. Dazu bestritten bereits am Mittwoch letzter Woche die Craftsman Trucks ihren vierten Lauf in Lintfort . . .

Das nächste Wochenende wird wieder ruhiger – es gehört exklusiv dem NASCAR Winston Cup, der in Schwerte zum 5. Lauf antritt . . .

Die „WILD WEST WEEKLY“ Nr. 459 holt den Bericht vom NASCAR Grand National in DU Mündelheim nach, verbleibt dann ebendort beim Classic Formula Day und wechselt anschließend nach Westfalen, um den dritten Grand Slam zu dokumentieren . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
  5. Lauf am 16. August 2014 in Duisburg
- Classic Formula Day
  3. Lauf am 23. August 2014 in Duisburg
- Grand Slam
  3. Lauf am 23. August 2014 in Schwerte
- News aus den Serien
  Saison 2014

NASCAR Grand National

5. Lauf am 16. August 2014 in Duisburg

geschrieben von Ralf Postulka und Manfred Stork

Parnelli Jones' Talladega im Tiefflug zum Gruppensieg

Der 5. Grand National Lauf der Saison in Mündelheim sollte eine Premiere sein, denn zum ersten Mal gaben sich die älteren Fahrzeuge bis Baujahr 1980 dort ein Stelldichein. So waren in diesem Jahr also beide NASCAR Rennserien in der alten Schule am Start.

Angemeldet zu dieser Veranstaltung hatten sich nur eine Handvoll Fahrer, so ergab sich wieder einmal die Frage, mit wieviel Personen zu rechnen war, um entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Es trafen sich dann am vorletzten Freitag ein harter Kern von zehn NASCARo um Manfred Stork in Duisburg-Mündelheim zum Säubern der Bahn und Trainieren. Während die Fahrer ihre Autos für den Renntag abstimmten, waren auch ganz uneigennützig Andreas Thierfelder und Christian Letzner vom veranstaltenden Club als Helfer dabei.

Schnell purzelten die Zeiten und einige niedrige 9 Sekunden Zeiten wurden erreicht. Diese 9,0s- Marke ist für die NASCAR Boliden die Schallmauer. Aber wer beim Rennen durchweg niedrige 9er Zeiten hinlegt, ist ganz vorn dabei!

26 Teilnehmer schlugen dann Samstagmorgen in dem kleinen Keller auf. Da es sich um eine 4-spurige Bahn handelt, teilte Rennleiter Andreas Thierfelder die Fahrer/-innen in sechs Gruppen auf. Zwei davon als 5er Gruppe.

Spitzengruppe Heat 1: Poldi, Patrick, Volker, Manni (v.l.n.r)

Manni führt noch vor Patrick, doch das wird sich ständig ändern

In der Ersten starteten neben Pia und Grischa wieder deren Freund Nodin und Heidi Recker, die längere Zeit nicht am Start war. Manfred Walter füllte die Gruppe auf und fuhr direkt auf und davon. Heidi konnte sein Tempo noch halbwegs mitgehen. Aber seinem Sohn Grischa, der wieder einmal seine Schwester knapp hinter sich halten konnte, schenkte er 12 Runden ein. Dicht dahinter Bernd Johannes, der mit "schweren" Technikproblemen kämpfte und Nodin. Dafür, dass er erst sein zweites Rennen bestritt, mischte er ganz gut mit und ab und zu auch auf!☺

Pia's Roadrunner auf der Suche nach Speed

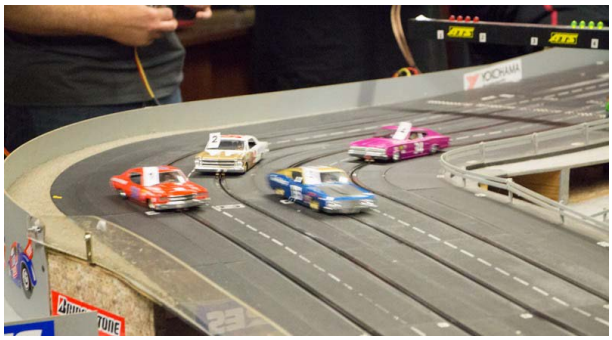
Pia: "*Uiii, der ist aber quer*!"

Paparazzi tummelt sich inmitten der "Söldnerstartgruppe"

Die 2. Startgruppe wurde wie ein Söldnerhaufen aus Wenigstartern und Werner Schilling zusammengewürfelt. Mit dabei Mündelheim-Seriensieger Oliver Stork,"Palf" Postulka, Kalle Stenten sowie Ulli Engelhardt. Nach diesem Lauf sollten sich deren Wege auch wieder trennen. Oliver rückte mit 5 Runden Vorsprung vor "Palf" in die Spitzengruppe vor. "Palf" und Werner kamen nach engem Kampf um wenige Teilmeter in die dritt- und viertbeste Gruppe des zweiten Laufs. Kalle und Ulli blieben, obwohl drei Runden auseinander, in der gleichen Gruppe.

Überhaupt lagen im ersten Lauf die Fahrer über drei Gruppen verteilt extrem eng beieinander. Angefangen bei schon erwähntem Werner S. mit 97,56 Runden bis hin zum Sieger der nächsten Gruppe, Andreas Trebsdorf mit 99,22 lagen sieben Fahrer.

Heat 1, Startgruppe 3: Hans #39, Stefan #97, Andreas #15, Heiko #34



Andreas verabschiedet sich schon in der ersten Kurve vom Rest des Feldes

Heiko, Andreas, Stefan, Hans, Bernd (v.l.n.r.)

Andreas ließ seinen neu aufgebauten 69er Talladega extrem gut fliegen und schob sich dadurch in die zweitbeste Gruppe. Volker Nühlen dagegen hatte mit seinem neuen Petty Plymouth GTX weniger Glück und rutschte aus der Spitzengruppe ganze drei Gruppen nach hinten ab. Da ist wohl noch einiges an Abstimmarbeit angesagt. Poldi musste sich auch um drei Runden den beinhart Rad an Rad kämpfenden Manfred und Patrick geschlagen geben, rutschte aber nur eine Gruppe ab.

Dort, in der zweiten Gruppe, ließ er im zweiten Lauf nichts anbrennen und duellierte sich bis aufs Messer mit Andreas Trebsdorf, der ihm aber knapp mit 18 TM die lange Nase zeigte. Davor in der Gruppe Heimnascaro Volker Schulte und Uwe Schulz.

Volker's Neuer; ein wenig Babyspeck muss noch weg...

So eng ging's die ganze Zeit zu; zweitschnellste Gruppe im zweiten Heat
Andreas noch vor Uwe und Volker S., Poldi im Hintergrund

Poldi's 80er Monte Carlo

Die Akteure bei der "Arbeit"

Alle warteten nun auf einen Spannung verheißenden Endlauf, denn Patrick, Manni und Oliver befanden sich durch den Vorlauf in derselben Runde, nur eine halbe Runde dahinter Peter Recker.

Schon der Start ließ den Atem anhalten: Peter stach als Erster in die Links, Manni und Patrick je eine halbe Wagenlänge dahinter. Oliver war schon auf Mannis Höhe, als er das Heck verlor. Ob er Nachhilfe bekam, war im Eifer des Gefechts nicht zu erkennen. Er hielt sich dadurch zwangsläufig etwas zurück und die auf dieser Strecke oft gesehenen Paarläufe zwischen ihm und Manni fanden erstmal nicht statt. Seinen Part übernahm Patrick. Abwechselnd

schnupperten er oder Mannis Cyclone mit ihren markanten Nasenspitzen Führungsluft. Wobei Manni diesmal ziemlich fordernd zu Werke ging. "*Heck gerade halten*" war nicht oberste Priorität! Oliver hatte am Ende der zweiten Spur den Anschluss gefunden, so dass alle Vier dann die dritte Spur mit einheitlichen 50 Runden beginnen konnten.

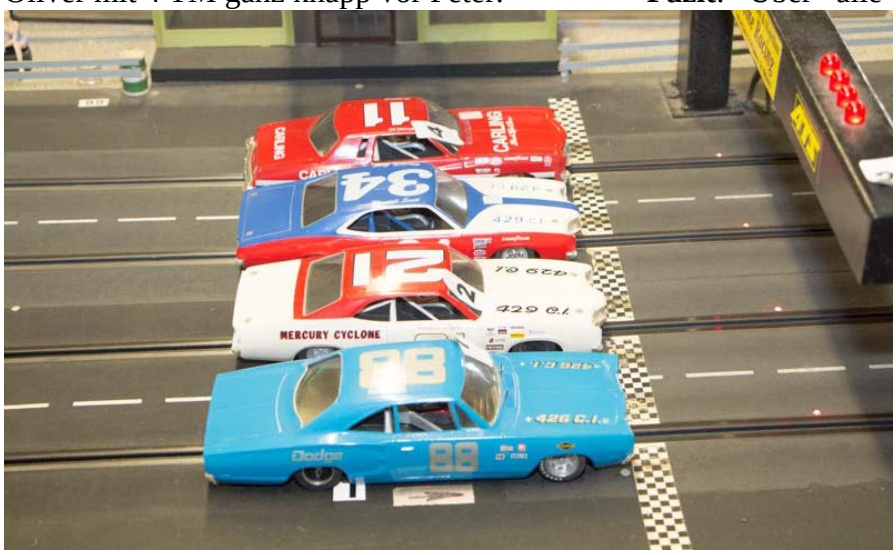
Patrick und Peter fuhren auf der zweiten Spur auf die Tausendstel genau eine 9.359!! Kurios, dass Oliver am Ende des Heats dieselbe Zeit als Bestzeit verbuchen konnte! Wahrscheinlich ist sie in Mündelheim als Joker fest einprogrammiert!?☺

Weiter ging's: Patrick fing an, sich etwas abzusetzen und Peter ärgerte Manni und Oliver beim Paarlauf. Über fast die gesamte Vierminuten Distanz zeigte dieses Trio, was Slotracing auf hohem Niveau ist. Fast immer nebeneinander und jeder von ihnen schob sich mal an den anderen vorbei in Front.

Am Ende lag dann Manfred 15 TM hinter Patrick auf Platz 2, eine halbe Runde dahinter Oliver mit 4 TM ganz knapp vor Peter.

"Hey, da fehlt doch einer? Wo ist Oliver?"

Zwischen diesen Dreien ging's auf Biegen und Brechen hin und her.
Momentan führt Peter vor Manni und Oliver



32 Zylinder warten blubbernd auf den Endlauf

Start: Peter hat die Nase vorn, Manni und Patrick knapp dahinter, Oliver auf Abwegen

Fazit: Über alle Gruppen hinweg äußerst spannende Rennen; einige Driver waren auf für sie ungewohnten Plätzen anzutreffen. Katja zum Beispiel, sonst auch oft vorne dabei, hatte im Freitagstraining das falsche Auto für's Rennen gewählt. Sie hatte ihren soliden und schnellen 64er Galaxie gegen einen 71er Plymouth getauscht, dem doch während des Rennens zu oft der Slot unter dem Leitkiel ausging.

Katjas widerspenstiger Plymouth

Andreas Trebsdorf überraschte mit einem 7. Platz noch knapp vor Poldi. Das kann nicht nur an seinem neuen Talladega gelegen haben! Achim Schulz setzte seinen dicken 70er Chevy gut in Szene und Ralf Postulka war erstmalig unter den besten 10 zu finden! Leider fehlte Ralf Pistor familienbedingt, somit ist wohl sein Kampf mit Patrick um die Meisterschaft entschieden, weil es schon sein 2. Streichergebnis ist!

Uwe und Katja im Paarflug

Ein großes Dankeschön geht an den SRC Duisburg-Süd Mündelheim, Volker Schulte wollte schon immer ein GN Rennen in der alten Schule haben und mit seinen Clubkollegen Andreas, Christian und Oliver brachten sie die Veranstaltung souverän über die Bühne. Andreas Thierfelder sorgte wieder für einen durchdachten Zeitplan, so dass die Siegerehrung vor der geplanten Zeit stattfinden konnte! Einen herzlichen Glückwunsch an den Sieger Patrick, der in der Gesamtwertung 18 Teilmeter vor Manfred war, knappe 2 TM dahinter dann Oliver!

Am Schluss gab es noch eine zusätzliche Ehrung; Peter Recker feierte seinen 250. Start in Manfreds NASCAR Serie!
Am Ende ein großer Dank an alle Teilnehmer, die immer für einen spannenden und ereignisreichen Renntag sorgen!!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / NASCAR Grand National

Classic Formula Day

3. Lauf am 23. August 2014 in Duisburg

geschrieben von Taffy

Nach der Sommerpause setzten die Classic Formula Days am Samstag, den 23.08.2014 ihre zehnte Saison fort. Wie schon in den Jahren zuvor, wurde ein Gastspiel im SRC-Duisburg-Süd in Mündelheim aufgeführt.

Die Trophäen für den 3.CFD 2014....

Die Clubbahn lässt sich für eine Carrera-Strecke flüssig fahren und wartet für Bahnfremde nicht mit zu großen Schwierigkeiten auf. Aus dem Club selber traten einige Fahrer mit ihren Formelautos an und es war die Frage, ob die Fahrer von auswärts in die Phalanx der „Heimascaris“ würden einbrechen können. Zwölf Starter fanden sich schlussendlich ein, eine für die Organisation auf der vierspurigen Strecke und für die zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten sehr angenehme Zahl.

Kompakt . . .

- **12 Starter waren in je 2 Klassen am Regler**
- **Thomas S. siegt in der Formula 65**
- **Concours-Gewinner: Thomas M.**
- **Volker S. gewinnt die Formula 70**

Die Clubmitglieder hatte am Abend vor der Veranstaltung ein freies Training angeboten, auch um genügend Grip auf die Bahn zu fahren. Daher stand am Renntag eine gut vorbereitete Bahn zur Verfügung, deren Gripverhältnisse sich im Verlauf der Veranstaltung noch weiter verbessern sollten. Zunächst aber hieß es, sich auf den Kurs „einzuspielen“ und die eigenen Cars möglichst gut abzustimmen. Dies gelang den Teilnehmern in durchaus unterschiedlicher Weise. Da jedoch aufgrund der organisatorisch günstigen Starterzahl kein Stress aufkam, blieb auch noch genügend Zeit für den Blick in die Slotkoffer der Nachbarn und für den Erwerb der zum Betrieb der Slotcars nötigen Kleinigkeiten.

Erwerb w(h)eißer Ware...

Die technische Abnahme verlief ohne größere Probleme und Jürgen P., der über die Bezeichnung seines F-65-Renners als „historisches Spielzeugauto“ im letzten Rennbericht nicht ganz glücklich gewesen war, erbrachte den Nachweis, dass es sich hier um ein originales Slotcar der Marke Eldon handelte. Das verstellbare Kunststoff-Chassis des Cars legte er als historischen Beweis vor, jetzt ist der Renner natürlich auf modernerer Technik aufgebaut. Auch von den anderen Teilnehmern wurden z.T. neue und interessante Cars an den Start gebracht.

Lotus-Indycar von ELDON...

Hier noch nicht gezeigt wurden z.B. die Renner von Rainer H., ein Ferrari 158 und ein Lotus 38, deren Grundabstimmung auf die heimische Holzbahn der Slotcarfreunde Blecher noch Probleme machen sollte.

Die Cars von Rainer H. ...

Aber auch im Club der Mündelheimer tut sich einiges. Nachdem Holger K lange Zeit die Clubkameraden mit Leihfahrzeugen seines bevorzugten Typs BMW F2 ausgestattet hatte, waren hier jetzt auch andere Fahrzeugtypen zu sehen und selbst Holger wagte sich mit einem Ferrari 312 auf markenfremdes Terrain vor.

Einsatzmittel der Mündelheimer...

Thomas S. der sich nach längerer Abstinenz in diesem Jahr eindrucksvoll zurückgemeldet hatte, zeigte bereits im Training mit einer staunenswerten Rundenzeit von 8,5 sec, dass er willens war, seine Einsatzfahrzeuge zu Höchstleistungen zu treiben.

Die „Kampfmittel“ von Thomas S. ...

Das Thema Karosseriebefestigung ist jedoch hier bis zum nächsten Mal noch mal nachzubessern...

Mit Spannung erwartet hatten die Veranstalter den von Thomas M. angekündigten BRM 261 von Graham Hill und sie wurden nicht enttäuscht: Der „King of Beauties“ brachte auch diesmal wieder ein echtes Kleinod an den Start.

BRM P261 von Thomas M. ...

Die übrigen Fahrzeuge waren mehr oder weniger alte Bekannte. So konnte Punkt Zwölf mit dem Spiel begonnen werden. Als erste durften sich im

Rennen der Formula 65

Rainer H., Jürgen P. Taffy U. und Wolfgang W. austoben. Volker S. machte gelassen und routiniert den Rennleiter.

Rennleiter mit Übersicht: Volker!

Leistungsmäßig gehört Wolfgang W. als Clubmitglied zu den starken Fahrern, aber sein Einsatz als Chef vom Grill erforderte seinen frühen Start, damit auch mittags rechtzeitig die hungrige Meute befriedigt werden konnte. So zeigte er hier also den anderen, wie man diese Bahn befahren muss und sicherte sich mit 151,25 Runden den Gruppensieg sowie den dritten Platz im Gesamtklassement. So lässt es sich dann schon mal ruhig grillen....

Parc Fermé Formula 65 und Formula ...

Jürgen P. kennt die Bahn auch ganz gut und brachte mit seinem ELDON-Lotus sehr gleichmäßig 140,16 Runden zustande, was den 9. Platz bedeutete. So gut konnten es Rainer H. und Taffy leider nicht, hatten an ihren Infights aber dessen ungeachtet viel Spaß. Auch wenn Rainer es nicht ganz gewohnt ist, am hinteren Ende der Tabelle aufzutauchen (Taffy dagegen schon, was dem aufmerksamen Leser seiner Rennberichte nicht verborgen geblieben sein dürfte). Es geht aber ja auch immer darum, dass man jemanden zum Spielen hat und so müssen auch ein 10. (Taffy, 139,33 Runden) und 11. Platz (Rainer H., 138,69 Runden) keinen Frust auslösen.

Dann traten in der zweiten Startgruppe Frank F., Peter H., Thomas M. und Frieder L. an die Regler. Hatten ja jetzt schon sehen können, wie man es ggfs. besser machen könnte.

Frank hat Zeigefinger und Ferrari (158) auf die Holzbahn getaktet. Genau wie Rainer H. hatte er hier diesmal ungewohnt zu kämpfen, zudem hatte der Ferrari auch etwas Grip-Probleme. Mehr als 143,70 Runden und damit der 8. Platz waren so nicht möglich. Peter, Thomas M. und Frieder dagegen balgten sich sehr beachtlich und erreichten gute Rundenzeiten, die Ihnen die Plätze 6 (Thomas M., 148,02 Runden), 5 (Frieder, 148,25 Runden) und 4 (Peter, 149,78 Runden) sicherten.

Die Cars der 3.Startgruppe...

Als dritte Startgruppe trat neben der Band of Brothers: Rainer J., Holger K. und Volker S. auch Thomas S. an die Bahn, die ersteren mit der ruhigen Sicherheit ihrer Bahnkenntnis im Hintergrund, der letztere mit dem unbedingten Willen, die Heimascaris auf die Plätze zu verweisen.

Volker wurde für denjenigen gehalten, der neben Holger am ehesten gegenhalten kann, doch sein Ferrari 156 entwickelte nach kurzer Zeit unklare Leistungsprobleme, ein Wechsel des Reglers brachte keine Besserung. Das Car musste zur Reparatur an die Box. Kabelbruch!? Die Reparatur dauerte, und als das Car wieder einsatzfähig war, war es für ein Aufholen zu spät. Es spülte Volker ganz gegen die Erwartungen ans Ende der Tabelle (12.Platz, 129,72 Runden). Auch Rainer J. blieb mit seinem clubeigenen Leih-BMW etwas hinter den Erwartungen zurück, belegte mit 147,46 Runden den

7.Platz. Holger gab alles, und sein BMW lief auch sichtlich sehr gut. Allerdings war gegen den Cooper T60 von Thomas S., der wie geschnitten Brot durch das Feld pflügte, kein Kraut gewachsen. So lautete die Reihenfolge des Einlaufens: Holger auf Platz 2 mit 152,48 Runden und Sieg in der Formula 65 für Thomas S. mit einer Rundenzahl von 156,94! Gratulation!

Ob diese Ergebnisse mit den zunächst leisen, dann immer ausgeprägteren Grillgerüchen zu tun hatten, die zuletzt in den Bahnraum waberten (nach dem Motto: *„Es treibt die Karawane in die Oase“*)? Egal, es waren alle bereit für den Break und so wurde zum leckeren Grillgut die Hausmannskost komponiert, so dass sich jeder einen ansprechenden Teller zusammenstellen konnte.

Die notwendige Stärkung!

Nachdem die Lebensgeister wieder gesichert waren, wurde noch schnell die Concours Bewertung vorgenommen, eine fixe Sache diesmal, denn am BRM von Thomas M. kam eindeutig keiner vorbei.

Aufstellung zum Concours…

Zwar hatte Thomas gleich beim allerersten Einsetzen auf die Bahn – leider auf der falschen Spur – seinem Car einen Heckschaden zugefügt, doch konnte das zum Glück mit Hilfe von Cyanoacrylat schnell gefixt werden.

Concours-Sieg eindeutig!

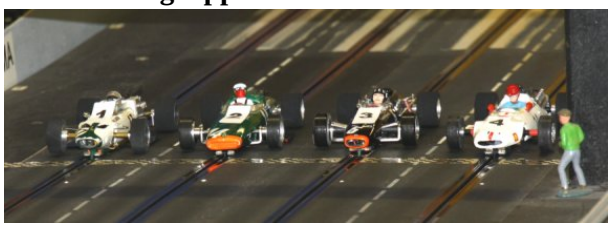
Nun ging es ohne Trödeln ans Regrouping und das nachfolgende

Rennen der Formula 70

Jürgen, Taffy, Rainer H. und Frank wollten es diesmal wissen. Zwar waren die Rundenzeiten nun durchweg besser als im ersten Rennen, doch vor allem brach die Startgruppe den Rundenrekord für die höchste Anzahl Chaosphasen in der ersten Runde. Zwar lief es danach etwas ruhiger, aber Rainers Lotus 38 ließ auf der Plastikschiene wiederum die Holzbahnform vermissen, er kam nur auf den zwölften Platz (142,20 Runden). Taffy hatte zwar zwischendurch mal einen ganz guten Run, kam sogar einige Runden hintereinander auf Zeiten, die einen Mittelfeldplatz hätten ermöglichen können, aber das war es dann auch schon. Gegen den konstant kurvenden Ferrari 312 von Jürgen warf er mehrere Runden weg (Taffy 145,25 Runden, 11. Platz, Jürgen 147,76 Runden, 9. Platz). Auch Frank hatte mit seinem Eagle nicht die gewohnte Performance. Zwar wurden es mit 150,39 Runden

sieben mehr als in der Formula 65, außer dem Gruppensieg reichte dies aber in der Gesamtwertung erneut nur für Platz 8.

Zweite Startgruppe: Diese Herren...



...brachten diese Cars an den Start!

Die zweite Startgruppe brachte es dann zur besten Showeinlage des Tages. Zweimal weiß (außen) gegen zweimal grün (innen). McLaren Peter) und Honda (Rainer J.) gegen zwei BRM (Frieder und Thomas M.). Es ging hoch her. Peter klagte über stromlose Bereiche auf der Bahn, erkundete für seine Verhältnisse ungewohnt oft die Botanik. Dadurch musste er sich Rainer J. um einen Hauch geschlagen geben. (Peter 151,21 Runden, 7.Platz, Rainer J. 151,93 Runden, 6.Platz). Auch Frieder und Thomas M. balgten sich. Das ging nicht immer gut, Frieder setzte auf Bahn 4 seinen BRM P83 so spektakulär ins Grün, dass Jürgen zu aller Belustigung kommentierte: *„das Viererkärtchen ist abgefahren*".

„Das Viererkärtchen ist abgefahren"

Dennoch konnte Frieder mit dem im wahren Leben glücklosen P83 hier die Ehre des Hauses BRM hochhalten, denn es gelangen ihm dann doch 154,25 Runden und Platz 5. Der Concours-Sieger kämpfte dagegen mit Fahrwerksschwächen und verließ ebenfalls zu oft die Bahn. Immerhin aber nicht ganz so oft wie Taffy, mit einer Zehntel-Runde schob sich Thomas M. noch vor Taffy auf den 10. Platz (145,25 Runden).

Von der dritten Startgruppe wurde natürlich wieder mehr erwartet.

Die „Powerboys"....

...mit ihren Powercars!

Und ambitioniert waren sie auch. Holger meinte: *„Ob ich hinter Volker oder Thomas Zweiter werde, ist egal*". Doch manchmal kommt es anders.... Zwar zeigte sich von der ersten Runde an eine beeindruckende Dominanz dieser Gruppe, die von Wolfgang W. vervollständigt wurde. Sicher, schnell und mit extrem wenig Abflügen gingen die drei roten und der eine grüne Renner über die Bahn. Doch plötzlich löste sich an Holgers Ferrari die Karosse, das Car musste die Box ansteuern, es wurde getapet und geflucht. Zwar nach

ganz kurzer Zeit wieder im Rennen, war dann der Zug aufs Podium für Holger diesmal doch abgefahren (156,03 Runden, 4. Platz), denn Wolfgang W. nahm seinem Clubkameraden ganz nonchalant die Butter vom Brot und holte sich mit einem hauchdünnen Vorsprung von 156,48 Runden erneut den dritten Platz. Was sich jedoch zwischen Thomas S., der hier gerne mit zwei Pokalen nach Hause gegangen wäre und Volker abspielte, brachte sogar den im Rennleiterstand erfahrenen Frieder zum Staunen.

Frieder glaubt es kaum!....

Da fuhr der Volker doch im Rennen eine 8,6! Diesmal kam sogar Thomas nicht hinterher. Mit seinen hervorragenden 159,15 Runden erreichte er nur Platz 2 und musste Volker mit seinen 161,94 Runden einen ungefährdeten Sieg lassen. Horrido!

Mit diesem spannenden Finale und der folgenden Siegerehrung ging ein ereignisreicher Renntag zu Ende. Spaß hatten wir wieder viel und ein herzlicher Dank geht an den SRC-Duisburg Süd für die klasse Betreuung und das leckere Essen. Ebenso an die Rennleiter Volker, Holger und Frieder. Ein persönlicher Dank von Taffy an Frank für das erfolgreiche Schrauben an leider nicht so erfolgreichen Slotcars. An den Cars hat es jedenfalls nicht gelegen!

Und hier sind noch mal die Sieger....

....als da wären:

Thomas S.: Formula 65
Thomas M.: Concours
Volker S.: Formula 70

Drei Pokale, drei Sieger. Geht's besser?

Infos zur Serie gibt es in den **Rennserien-West** und bei **Taffy Ulrich**

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

Grand Slam

3. Lauf am 23. August 2014 in Schwerte

Der Grand Slam anno 2012 in Schwerte ist bereits legendär – weniger ob der spannenden Rennen, sondern vorwiegend wegen des herrschenden tropischen Klimas. Folglich hielten die Teams im Vorfeld des Grand Slam die Wettervorhersage intensiv im Auge. Aber nichts war's mit „Hitzeschlacht" – der Grand Slam hätte heuer genauso im März oder Oktober stattfinden können . . .

Waren die klimatischen Rahmenbedingungen schon „langweilig", sollte es der Rennbetrieb aber nicht werden! Denn bei nur vier Grand Slam im Jahr musste Schwerte etliche Vorentscheidungen in Sachen Gesamtwertung bringen. U.a. musste die Jugend an der Tabellenspitze den Titelanwärter ermitteln und auch die Verfolger würden sich so langsam 'mal aussortieren bzw. profilieren müssen . . .

Buntes Feld beim 3. Grand Slam – hier vor dem Einrollen . . .

Adresse

Carrera Freunde Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte

Url

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang

Kompakt . . .

- **3. Grand Slam mit 14 Teams . . .**
- **„Wetter Schwerte" völlig harmlos / eher herbstlich . . .**
- **Grip Level geringer als gewohnt, aber extrem stabil . . .**
- **dementsprechend vergleichsweise ruhige Rennen – Speed, Konstanz und Abflugrate definieren Platzierungen . . .**
- **„wie in Lintfort": zwei Mal „Plastikquäler" vor „Frührentner" und „Scuderia Hotslot" . . .**
- **erneut Doppelsieg für „Curve Scratchers" in der Amateurwertung . . .**
- **Finale: Ende November in Duisburg!**

Preliminaries

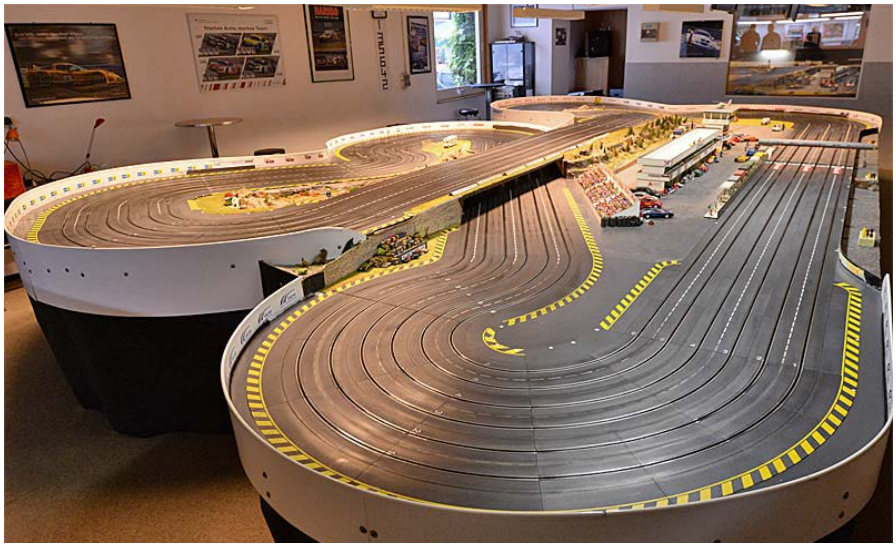
Im dritten Jahr des Grand Slam ging's zum dritten Mal im August zum Lauf Nr. 3 nach Schwerte. Die Veranstaltung bei den Carrera Freunden ist also schon 'ne echte Konstante für die vergleichsweise junge Serie . . .

Die zwei Wertungsläufe an der Ruhr mussten zwangsläufig die Weichen für die Gesamtwertung stellen. Würden „Frührentner", „Plastikquäler" und „Hotslot" nicht patzen, waren die Medaillen eigentlich schon fast vergeben! Das muss ja nun nicht sein!☺

Letzter Schliff für die Bahn – Marco at work!

Wie immer steht am Rennwochenende der Schweiß vor dem Spaß. Der Kurs in Schwerte

ist wohl die am meisten gereinigte Strecke des Westens – allein für die Durchführung von Veranstaltungen wird zumindest fünf Mal geschuftet! Hinzu addieren sich noch interne Putzaktionen . . .
Dementsprechend ging die obligatorische Bahnreinigung rasch vonstatten. Zumal beim Grand Slam an Helfern i.d.R. kein Mangel herrscht . . .



Der Kurs – lange nicht mehr abgebildet !☺

Anschließend musste der Grip wieder auf den Kurs gefahren werden. Das ist die richtige Gelegenheit, die verschiedenen Stationen in Quali und Rennen durchzuspielen. Denn die ausgegebenen ProComp-3 Kompletträder sind am Samstag neu und benötigen zumindest ‘mal das Quali Rennen und die erste Spur, um gripmäßig „voll da“ zu sein. Bis dahin ist eher Slide angesagt . . .
Wie eigentlich immer im Ruhrtal stellte sich der gewohnte Grip bis zum Abend ein. Das 21-Uhr-Level diente als Anhaltspunkt für den Renntag – denn tiefer in der Nacht gibt’s i.d.R. noch ‘ne Schüppe drauf . . .
Alles in allem blieb der Grip über den Trainingsabend und den Renntag konstant – und für Schwerte-Verhältnisse moderat, was dem Rennbetrieb gut tun sollte. Denn die Cars waren eher gutmütig unterwegs und Fehler führten erst einmal zu Querstehern . . .

Das Training ist im Grand Slam eine schwierige Sache – jedenfalls, wenn man Erkenntnisse für die Konkurrenzfähigkeit im Rennen gewinnen will! Schließlich sorgen die unterschiedlichen Fahrzeugkategorien dafür, dass eigentlich alle Teams auf eine Runde nahezu gleich schnell sind. Entschieden wird das Rennen oft über Konstanz und Fehlerrate. Nur sind diese wiederum im Training kaum sauber zu deuten . . .

Wirklich neue Teams bot der dritte Grand Slam nicht. Allerdings war erstmalig in 2014 ‘mal wieder „Buffalo Forward“ dabei. Das Team hätte auch „Chefsache“ oder „245 Überregional“ heißen können, fuhren doch zwei Verantwortliche der Gruppe 245 Süd und West zusammen . . .
Der Fahrermarkt bot einige Abwechslung, mussten doch mit „Plastikquäler“, „Sleepyheads“ und „ZuSpätBremser“ gleich drei Teams einen Stammfahrer ersetzen! Bemerkenswert dabei: Der „PQ“-Chef mussten im Titelkampf auf einen Grand-Slam-Unerfahrenen „Co“ zurückgreifen. Und unter dem „ZuSpät“-Banner fanden sich die zwei „Barfuß“-Folks vom Cup-Meeting vereint!☺☺

Team „Barfuß Brothers“ vom Cup Meeting !☺

Die Rubrik neue Fahrzeuge können wir getrost überspringen – lediglich der 911 von „Frührentner“ war noch kein Rennen gelaufen, neu war er aber auch nicht. Ferner waren allerdings einige schon länger nicht gesehene Boliden am Start – u.a. der Lambo von „ZuSpät“, der MP4 von „Buffalo“ oder der C8 von „NoGo“ . . .

Als Favoriten mussten „Plastikquäler“ und „Frührentner“ gelten. Dahinter wurde es unübersichtlich. Die bisher extrem starke „Scuderia Hotslot“ schwächelte bislang immer in Schwerte. „Slotdriver“ und „ZuSpätBremser“ waren fahrerisch stark aufgestellt und mit „B&R Gentlemen“ und „Long Tall Men“ gab’s zwei echte Heimteams und mit „INTO Racing“ zumindest ein weiteres Halbes . . .

Fotos vom Freitag

Das T-Shirt hat keiner auf sich bezogen - warum nur nicht !?☺

Mit der Treue ist’s im Grand Slam nicht weit her . . .

. . . was durch dieses Foto vom Samstag eindeutig belegt ist !!

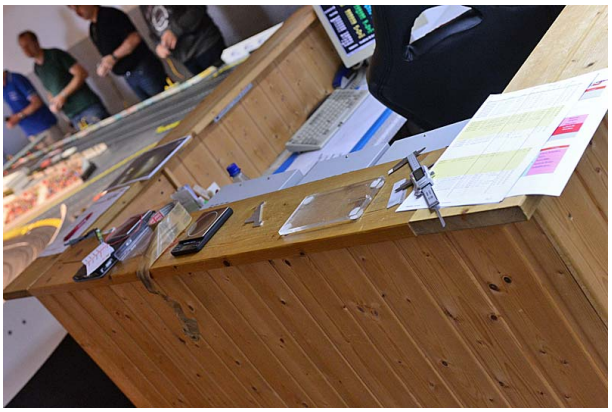
Andere Ereignisse warfen ihre Schatten voraus!

Die Materialausgabe eröffnete irgendwann kurz vor Halb-Elf den offiziellen Teil. Die ausgegebenen Motoren (Bison „homologated“) und Räder (Scaleauto ProComp-3) waren zu montieren und die Räder mit Felgeneinsätzen zu versehen. Aufgrund der eher geringen Anzahl an Teams ging’s halbwegs flott über die Bühne – zumindest waren keine „Neubauten“ zu beobachten . . .

Das Einrollen über vier Minuten brachte die erste Überraschung. Der Grip war längst nicht so mies wie sonst bzw. wie erwartet. Reklamationen gab’s keine . . .

Ergo ging‘s weiter mit der technischen Abnahme, die nach Bekunden der technischen Kommissare ausnahmsweise einmal recht reibungslos abging. Strafen gab’s keine – was will man mehr!?

Action bei der Materialausgabe . . .



Verwaiste technische Abnahme . . .

„Ready for Takeoff“ – Material ist montiert, Einrollen steht an . . .

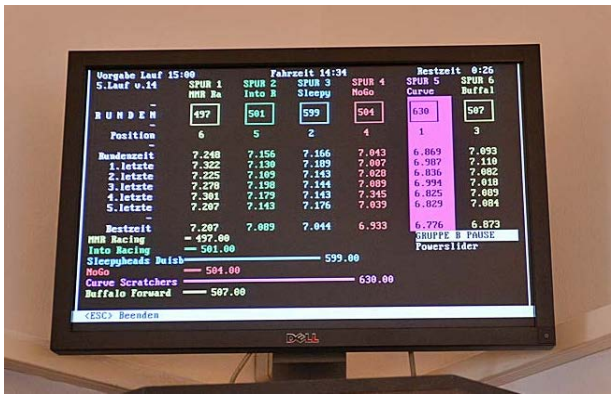
Das Quali Rennen über 6*1 Minute Fahrzeit bestätigte die Einschätzung aus dem Einrollen, dass das Grip Niveau besser als üblich war. Klar – Rekordzeiten gab’s nicht, den üblichen „Tiefpunkt“ mit ca. 0,5 Sekunden unter den möglichen Rundenzeiten jedoch auch nicht. Probleme sehen aber anders aus!☺☺
Trotz der deutlich besser fahrbaren Rahmenbedingungen schafften die Teams bisweilen doch ein paar Abflüge, sodass die Startaufstellungen für die zwei Durchgänge wie üblich gut durchmischt wurden. Aber zumindest die hohen Favoriten und die Heimteams hielten sich erst einmal in der schnelleren Startgruppe . . .

Aufstellung zum Quali Race über 6*1 Min.

1. Wertungslauf

Pünktlich um 12:30 Uhr ging’s in den ersten Umlauf. Gefahren wurden 6*15 Minuten bei 19 Volt Bahnspannung. Das Feld wurde in zwei 7er Gruppen unterteilt. Die Startaufstellung sah wie folgt aus:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Plastikquäler	K1 BMW Z4 VLN	25,84
2.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	25,82
3.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	25,71
4.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	25,67
5.	Long Tall Men	K3 Audi R8 LMS GT3	25,57
6.	PQ Frührentner	K1 Porsche 911 GT3 R	25,56
7.	ZuSpätBremser	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,25
8.	Buffalo Forward	K4 McLaren MP4-12C GT3	25,25
9.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	25,21
10.	NoGo	K3 Spyker C8 Laviol. GT2	25,12
11.	Curve Scratchers	K6 Mercedes SLS GT3	25,04
12.	INTO Racing	K4 Lexus LFA VLN	24,54
13.	Sleepyheads	K5 Mercedes SLS GT3	23,29
14.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	22,67



***“Das Rennen sofort abbrechen!?”* – die “Scratchers” führen deutlich !☺☺☺**

Die **erste Startgruppe** bot ein vergleichsweise ruhiges Rennen – eher wenig Terrorphasen waren bemerkenswert!
Vom schieren Speed her lagen „Buffalo“ und „Curve Scratchers“ vorn – von den erzielten Runden her am Ende auch. „Powerslider“, „NoGo“, „INTO“ und „MMR“ waren, bezogen auf die schnellste Runde, gleich flott unterwegs (nur durch $^{28}/_{1.000}$ getrennt!). Lediglich „Sleepyheads“ kamen nicht ganz hinterher.
„Buffalo“ beklagte thermische Probleme und konnte das Tempo nicht hoch halten, machte aber kaum Fehler, was den Gruppensieg ergab. Hervorhebenswert war dabei die Leistung des

245-Süd-Chefs Karl, der ohne große Bahnerfahrung einen überragenden Job ablieferte!

Die erste Startgruppe – die „MMR“ Corvette setzt auf dieser Spur aus . . .

„Scratcher“ fuhren ~4,5 Runden dahinter und grinsten breit, weil einerseits etliche Traumspuren gelangen und andererseits am Ende zahlreiche stark eingeschätzte Teams nur im Rückspielgel auftauchten. Die zweite „Bombenleistung“ in Folge könnte den Amateurtitel 2014 womöglich schon gesichert haben!!?

Vor der letzten Spur (der langsamen Eins) lagen „NoGo“ noch recht sicher auf dem zweiten Gruppenrang. Knapp drei Runden Vorsprung auf „Scratcher“ konnten reichen, mussten’s aber nicht. „Powerslider“ waren eigentlich weit genug zurück, sodass der Spyker C8 zumindest auf P3 durch’s Ziel gehen sollte. Aber wie so oft kam’s anders als man denkt – die Eins gelang „NoGo“ einfach nicht; bereits nach knapp fünf Minuten waren „Scratchers“ vorbei und kurz vor Schluss auch noch „Powerslider“. Ärgerlich für „NoGo“ – that’s Racing!

Besagte „Powerslider“ absolvierten ein unaufgeregtes Rennen und riefen ihre Leistung cool ab. Dem Vernehmen nach musste auch kein Teammitglied die Nacht im Freien verbringen, was der Performance ebenfalls gut tat!☺ Dass man am Ende nicht nur „NoGo“ um 49 Teilmeter, sondern auch „Long Tall“ um 48 Teilmeter hinter sich ließ, dürfte die Eifelcrew zufrieden gestimmt haben . . .

„INTO“ als halbes Heimteam erwischten einen gebrauchten Tag. Der LFA wollte häufiger nicht so wie die Piloten. Einigen gelungenen Spuren folgten weniger gelungene. Nach vorn und hinten gab’s in der Gruppe reichlich Luft von 5 bzw. 10 Runden . . .

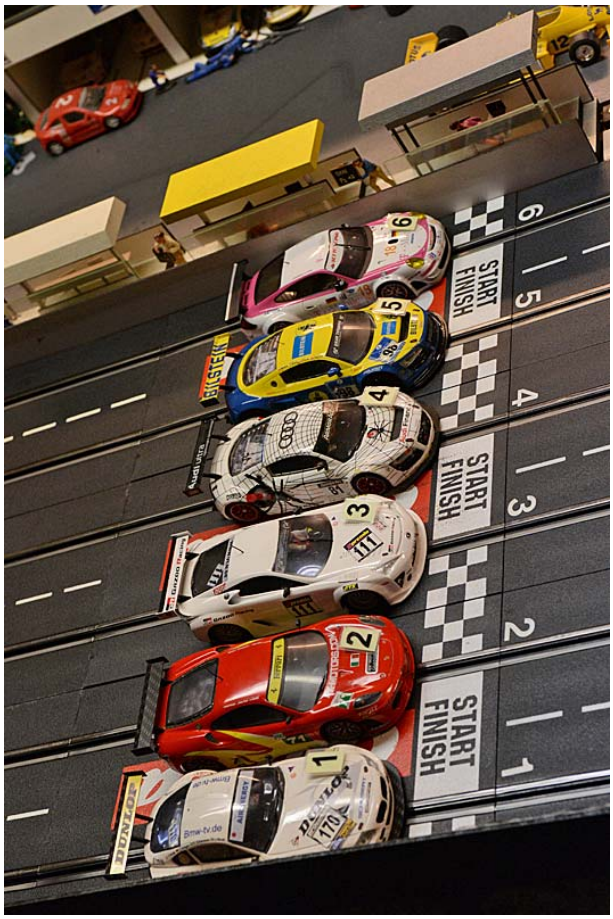
Gebraucht war auch der Tag von „MMR“. Die Aussagen zum Team waren quasi identisch zu „INTO“. Die Grundschnelligkeit war gegeben – die Sicherheit, das Tempo auch zu stehen, fehlte bisweilen. Ein wenig Schleiferrichten während des Rennens ergab dann weiteren Rückstand . . .

„Sleepyheads“ traten sowohl in ungewohnter Besetzung an als auch mit ungewohntem K5 Fahrzeug. Ferner hatte man kaum Training und war gesundheitlich nicht fit. Keine gute Ausgangsposition für den Wettbewerb. Ergo gab’s nicht viel zu holen. Aber in Duisburg wird alles besser!☺

Die zweite Startgruppe – der “ZuSpät” Gallardo kommt erst im 2. Heat dazu . . .

Die sieben Teams der **zweiten Startgruppe** waren quasi zweigeteilt. Vier gaben Vollgas und enteilten deutlich – drei hatten mehr oder weniger Probleme und sortierten sich nach 90 Minuten Fahrzeit mitten unter den Teams der ersten Startgruppe ein. Rückstände von 10, 18 und 20 Runden auf die P4 der Gruppe verdeut-

lichten das recht drastisch . . .
Fangen wir ‘mal hinten an. „ZuSpät“ fuhren mit Vertretung – Thomas Reich für Ralf Leenen, also durchaus gleichwertig. Man entschied sich nach langer Zeit ‘mal wieder für’n Lambo. Der freute sich aber nicht über den Einsatz, sondern zickte insgesamt drei Stunden lang. Was nun alles genau war, vermochten die zwei „ZuSpäten“ hinterher nicht zu erläutern. P11 war jedenfalls arg dünne. Damit dürfte es für die dritte P3 in der Jahresgesamtwertung in Folge wohl endgültig „zu spät“ sein!
„Long Tall“ war eines von zwei reinen Heimteams in dieser Startgruppe. Auch hier wollte der R8 LMS nicht so wie die Crew. Selbst nach der Servicepause war man sich nicht sicher, was nun die Ursache gewesen sein könnte. Jedenfalls reichte es, „NoGo“ aus der ersten Gruppe noch um einen Teilmeter abzufangen – für die „Powerslider“ reichte es hingegen um ‘ne knappe halbe Runde nicht. Aber immerhin ließ man „ZuSpät“ um zwei Runden hinter sich – P9 also . . .
„Slotdriver“ kennen Schwerte recht gut und schaffen’s im SLP-Cup beispielsweise regelmäßig mit beiden Fahrern in die Top 10. Von daher war P5 erwartbar – dass es aber nur ‘ne halbe Runde vor „Buffalo“ war bzw. satte 10 Runden hinter „B&R“ zeigt, dass man im Grand Slam noch nicht da ist, wo man sein könnte. P5 in der Gruppe und im Gesamtergebnis für den ersten Umlauf . . .
„B&R“ waren das zweite reine Heimteam – und performten endlich einmal erwartungsgemäß! Man ließ den Rest deutlich hinter sich und musste sich „Hotslot“ nur knapp um eine Runde geschlagen geben. Das war ein wenig überflüssig, trübte die gute Stimmung aber dennoch nicht wirklich!
Besagte „Hotslot“ konnten nach dem ersten Durchgang eigentlich heim nach Duisburg/ Essen reisen. Ein gutes Resultat in Schwerte reichte völlig aus, um dem Finale in Duisburg ganz entspannt entgegen zu sehen. Bis zu letzten Spur sah’s sogar so aus, als wäre die P2 in Reichweite. JanS‘ Einschätzung nach dem letzten Turn der „Frührentner“ war: Für „Hotslot“ reicht’s nicht. Dann schlich sich auf der Schlussspur von „Hotslot“ doch noch ‘mal ein Fehler ein und man fiel um 46 Teilmeter zurück auf P3. Glück für „Frührentner“ – „Hotslot“ soll’s egal gewesen sein. Die in Schwerte eher üblichen Pleiten sehen anders aus!☺☺
Für die „Frührentner“ und ihren 911er war in Schwerte einfach zu wenig Grip, um ganz vorn zu fahren. Der Porsche braucht einfach eine Schüppe mehr als andere Fahrzeugtypen. Ergo fightete vehement, um den Schaden zu begrenzen. Aber insbesondere auf den tiefen Spuren lief’s nicht wirklich schnell . . .
Somit also „Plastikquäler“ ganz oben auf dem Treppchen. Selbstverständlich war das nicht, fiel doch Stammfahrer Chris aus und Sebastian verpflichtete mit Konstantin Müller einen Grand Slam Newbee. Immerhin kannte Konstantin den Kurs in Schwerte bestens und die auf K1 geänderte Einstufung machte den Einsatz eines Z4 VLN möglich. Das ergab das Quäntchen mehr Grip und Sicherheit als mit dem sonst üblichen 911er. Ein toller Job von Konstantin kompensierte dann sogar noch einen Reglerschaden, der ca. zwei Runden kostete. Am Ende lag man gut 1,5 Runden vor den Frührentnern. Grats! Well done! . . .



Die Cars der 2. Gruppe noch einmal aus anderer Perspektive . . .

Service

Die 15 Minuten Servicepause wurde von den Teams der ersten Gruppe begleitend zum Rennen der Zweiten absolviert. Da's Verschiebungen in den Startgruppen gab, war nach dem ersten Umlauf eine Zwangspause erforderlich. Insgesamt hielten sich die Modifikationen während des Services in Grenzen. Entweder man war's zufrieden mit dem Car – oder ratlos, was eventuelle Verbesserungen betraf. Ergo wurden vlt. 'mal am Getriebe ein Zahn zugelegt oder ausgebaut, neue Vorderräder installiert oder die Schleifer umgedreht. Gravierendes war kaum zu beobachten – glücklicherweise waren aber auch keine großen Schäden zu beheben . . .

2. Wertungslauf

Zwei Startgruppen á sieben Teams machten sich vor (Zeit-)Plan gegen 17 Uhr auf die Socken, den Schwerter Kurs im abgedunkelten Raum zu erkunden. Wie üblich musste man sich behutsam ans Limit herantasten – er ist schon ärgerlich, wenn man nicht sieht, was das Slotcar so auf der Bahn alles so anstellt!☺☺

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Plastikquäler	K1 BMW Z4 VLN	26,26
2.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	26,03
3.	PQ Frührentner	K1 Porsche 911 GT3 R	26,03
4.	B&R Gentlemen	K3 Ferrari 430 GT2	25,81
5.	INTO Racing	K4 Lexus LFA VLN	25,73
6.	Long Tall Men	K3 Audi R8 LMS GT3	25,72
7.	NoGo	K3 Spyker C8 Laviol. GT2	25,68
8.	Curve Scratchers	K6 Mercedes SLS GT3	25,62
9.	Buffalo Forward	K4 McLaren MP4-12C GT3	25,42
10.	ZuSpätBremser	K2 Lamb. Gallardo GT3	25,32
11.	Powerslider	K4 McLaren MP4-12C GT3	25,08
12.	MMR-Racing	K5 Corvette C6 ZR-1 GT2	23,43
13.	Sleepyheads	K5 Mercedes SLS GT3	23,23
14.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	19,56

Im Wesentlichen ergaben sich nach 90 Minuten Fahrzeit quasi identische Positionen – bis P9 hatte es keine Änderungen, nur die Abstände variierten.

Ganz vorne legten „Frührentner" zu – man fuhr mit etwas mehr Grip aufgrund des gesunkenen Schwerpunktes. „PQ" büßten zwar an Konstanz ein, wurden jedoch auch schneller, da ein Schleiferwechsel mehr Druck aus den Ecken ergab. Ergo erneuter Sieg für „PQ".

„Hotslot" legten ebenfalls zu, verloren aber auf die Top-2 deutlich an Boden. „B&R" schlossen erneut bis auf eine Runde auf, kamen aber nicht vorbei. „Slotdriver" landeten wieder auf P5, aber nach wie vor mit einem riesigen Gap nach vorn. „Buffalo" verkürzten den Rückstand auf 20 Teilmeter, verpennten aber einen möglichen Schlussspurt – P6.

„Curve Scratcher" legten dito zu, fuhren bisweilen genial. Gebracht hat's an Positionen aber nichts. Und auch „Powerslider" hielten sich erneut knapp vor „Long Tall". Dieses Mal waren's 48 Teilmeter . . .

Erst auf P10 gab's mit „MMR" den ersten neuen Namen. Die Kirchmann Brother fuhren zwar weniger Runden als im ersten Umlauf, es ging aber dennoch drei Ränge nach vorn. „ZuSpät" und „INTO" hingegen zementierten die Plätze 11 und 12 – man wurde die Seuche nicht los. „INTO" mussten vielmehr reparieren, weil das Lichtkabel abriss. „NoGo" hatten ebenfalls Technikpech – ein Stück Blei verklemmte sich und im Dunkel ist solch ein Fehler nur schwer zu finden. Ergo Platztausch mit „MMR", nur 47 Teilmeter hinter „INTO".

Und für „Sleepyheads" änderte sich nichts; der Rückstand wurde zwar deutlich kürzer, es blieb dennoch nur die rote Laterne.

„ZuSpät" belegen, dass man die gute Laune nicht verlieren muss, wenn's mal nicht so läuft !

Auch „MMR" sind so drauf !

Allen Grund zur Zufriedenheit hatten Karl (haben wir extra beschriftet!☺) und Andreas für die Teams „Buffalo“ und „Hotslot“ – beide hatten mächtig einen ‘rausgehauen !!

„Team of the Match“ waren eindeutig die Folks von „Curve Scratchers“ mit zwei Mal P7 !!

Das **Fazit** des dritten Grand Slam fällt wie immer gemischt aus: Der Grip war gut – für Schwerte-Verhältnisse dennoch eher wenig, was der „Rennruhe“ sichtlich gut tat. Das Grip Level war extremst konstant - eventuelle Verbesserungen im zweiten Durchgang waren auf gut eingelaufene Räder (und Fahrer) sowie den abgesunkenen Schwerpunkt zurück zu führen. Zahlreiche Duelle waren spannend bis aufregend, das hat Spaß gemacht!
Was nicht so schön war . . . das Ergebnis des ersten Durchgangs entsprach quasi dem des Zweiten – das ist nicht Grand Slam typisch und wir sollten’s künftig wieder besser (sprich kunterbunter) machen!☺☺

So sehen Doppelsieger Sieger aus – „PQ“ setzen sich in der Gesamtwertung an die Spitze !!

Ziellinie

Nach wie gut eine Viertelstunde vor Plan wurde der Rennbetrieb beendet. Die Nachkontrolle blieb ohne Ergebnis, also wurden die Triebwerke demontiert und es ging an die Siegerverehrung.

Das Tippspiel entschieden zu allem Überfluss die „Plastikquäler“ auch für sich. Schön, dass man endlich einen DoSlot Teilesatz sein Eigen nennen darf!☺☺

Der Dank richtet sich an die zahlreichen Helfer – sowohl von den Carrera Freunden Schwerte als auch aus Reihen der Teilnehmer! Es hat alles wunderbar funktioniert . . .

Preview

Der vierte und letzte Grand Slam des Jahres geht in der Rennpiste Duisburg über die Bühne. Das Datum:
21. und 22. November 2014

Test- und Einstellfahrten braucht’s auch für den vierten Grand Slam nicht (mehr)! Die Clubabende (am Dienstag) reichen zur Vorbereitung aus . . .

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

News aus den Serien

Saison 2014

. / .

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

Serie	2014 Ausschr. / Reglement	Termine	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 . . .

,