WILD WEST WEEKLY - Ausgabe 495 -

11. Mai 2015

Editorial .....

Moin Folks . . . am Samstag wurde der zweite Grand Slam ausgetragen. Ferner begaben sich die NASCARo gen Norden, um den 3. Lauf des NASCAR Grand National bei den Teutonen auszutragen . . .

Das kommende lange Wochenende steht ganz im Zeichen des 24h Rennens am N'Ring – die Slotracer haben frei!☺ Weiter geht's dann erst am 23.05. mit dem 4. und 5. Lauf zum GT-Sprint NRW-Cup bei den Carrera Freunden Schwerte . . .

Die 495. Ausgabe der „**WILD WEST WEEKLY**" berichtet vom 2. Grand Slam bei Slotracing & Tabletop in Lintfort sowie von den NASCAR Oldtimern bei der SRIG Teuto in Bad Rothenfelde . . .

Kommenden Montag wird es **keine** WWW geben. Die Ausgabe 496 erscheint somit am Pfingstmontag (25.05.) !!

Inhalt (zum Anklicken):

- Grand Slam
  2. Lauf am 9. Mai 2015 in Lintfort
- NASCAR Grand National
  3. Lauf am 9. Mai 2015 in Bad Rothenfelde
- News aus den Serien
  Saison 2015

Grand Slam

2. Lauf am 9. Mai 2015 in Lintfort

Sehr gelungener McLaren MP4-12C Neuwagen von „MMR-Slotracing" . . .

Dass die vierte Grand Slam Saison mit deutlich geringeren Teamzahlen stattfinden würde, war im Vorfeld klar. Auch, dass der Grand Slam in Kamp-Lintfort mutmaßlich die wenigsten Teams zum Start verleiten würde. Somit war's letztlich wenig überraschend, dass nicht einmal zwei Gruppen zusammen kamen!

Geht man vom Grand Slam im ScaRaDo aus, müssen weniger Teams nicht unbedingt langweilige Rennen bedeuten. Nachfolgend klären wir, ob diese These bei Slotracing & Tabletop Lintfort Bestand hatte . . .

Austragungsort

Slotracing & Tabletop
Oststr. 31
47475 Kamp-Lintfort

URL
www.stc.plastikmodellcenter.de

Strecke(n)
4-spurig, Carrera, ca. ??,?m lang
6-spurig, Carrera, ca. 44,0m lang

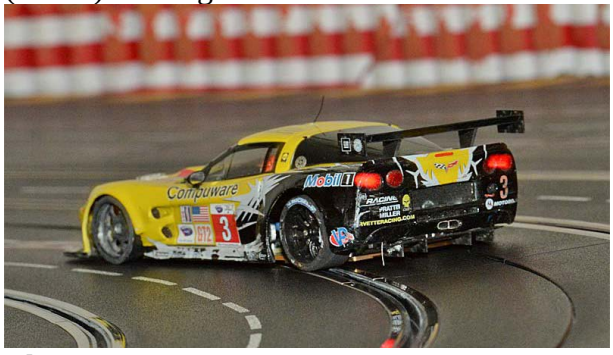
Kompakt

Wetter	**18°** bedeckt
Grip	Im Training konstant. Für eine lange Bahn ok. Im ersten Wertungslauf rutschiger als gewohnt. Im 2. Durchgang dann gestiegen und einfacher zu bewältigen.
am Start	8 Teams á 2 Fahrer 1 Startgruppe (8)
Fahrzeit	2 Durchgänge á 6 * 15 Minuten pro Team
Bahn-spannung	19,0 Volt
Neues	Erstmals alle Teams in den Top 10!☺ Rennformat und -abläufe gründlich und gechillt an gegebene Dimensionen angepasst . . . Ein Viertel des Feldes mit neuem Einsatzauto!☺
Yellow Press	Ein Erlkönigfoto von der BAB deckt auf, dass der Plastikquäler Chef noch andere Eisen im Feuer hat!☺

Zeitplan	Start (1): 13:15 Uhr Ziel (1): 15:50 Uhr Start (2): 16:50 Uhr Ziel (2): 19:15 Uhr
Racing	Schwierige Rahmenbedingungen: Erster Durchgang mit vergleichsweise wenig Grip. Obwohl Fahrer deutlich Mühe mit den Cars hatten, sehr ruhiger und unterbrechungsfreier Rennverlauf! Zweiter Wertungslauf im abgedunkelten Raum dann fast auf 2014er Grip Level und für die Fahrer besser zu handhaben . . . Positionen bei so wenig Teams relativ eindeutig . . .
Wertungslauf -1-	Knappe Kiste zwischen „Frührentner“, und „Buffalo“ an der Spitze. Weitere Abstände deutlich! „PQ“ schwächeln ohne Grip mit P5.
Wertungslauf -2-	„Frührentner“ erneut vor „Buffalo“ – jetzt aber deutlich. „PQ“ rücken auf P3 vor. Eng wird’s erst um P6 zwischen „STR“ und „MMR“. „ZuSpät“ im technischen Pech . . .

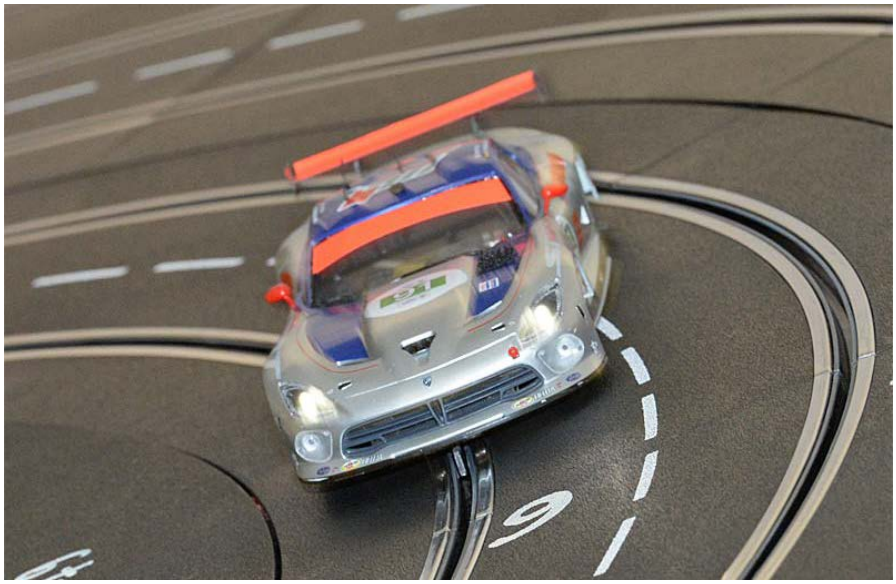
Freitag

Für den Freitag in Lintfort gilt der Text vom ersten Grand Slam im „ScaRaDo“ ohne Änderungen: *„Das obligatorische Bahnputzen war auch mit 4 Leuts noch rasch erledigt. Der anschließende Trainingsbetrieb lief schleppend an. Bis zum Abend war jedoch jedes Team zumindest mit einem Piloten vertreten...“*. Nur die Anzahl an Folks stimmte nicht überein. Wollten in Dortmund noch 13 Teams spielen, ging man für Lintfort von nur derer 10 aus. Zwei kurzfristige Absagen ergaben letztlich acht Teams für den zweiten Grand Slam. Ergo wurde es, wie im Januar bereits angedeutet, arg übersichtlich und es kamen revidierte Abläufe zum Tragen – dies allerdings erst am (Renn-)Samstag . . .

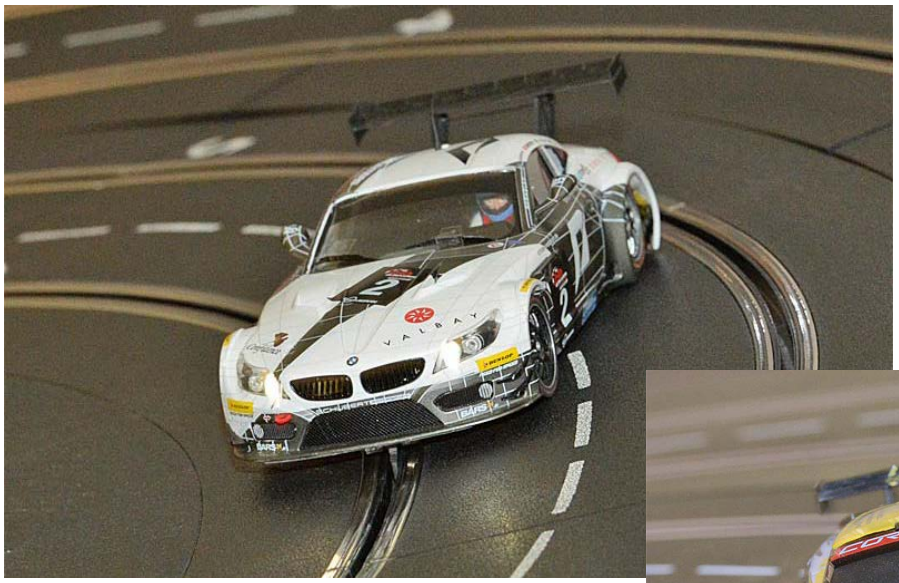


Alteisen-C6 von „MMR“ im Training . . .

Der Freitag sah ein gechilltes Training. Kein Gedränge an der Bahn, aber alle Spuren recht gleichmäßig befahren. Der Grip war Lintfort-typisch schön schräg: Die Spuren 1 und 2 waren traditionell schnell „da“. Irgendwann folgte dann auch die Sechs – und die Spuren 3-5 dümpelten so vor sich hin, wobei die Vier (ebenfalls traditionell) noch einmal hinterher hinkte.
Und: Aufgrund der Bahnlänge ist in Lintfort immer vergleichsweise geringer Grip angesagt – so auch am Grand Slam Wochenende . . .



Zwei Mal „ZuSpätBremser“: Mit der bekannten SRT Viper . . .



…und mit dem neuen BMW Z4 GT3. Welchen für’s Rennen nehmen!?☺☺

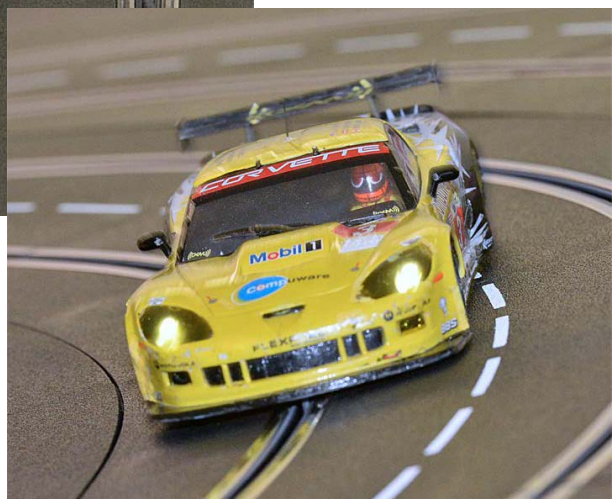
Die Schallmauer von 9.0s fiel dennoch zügig. Mit eigenem Material war dies das geringste Problem. Am Samstag im Rennen würde das sicherlich schwieriger werden. Wie immer lagen die Zeiten der Teams auf eine Runde nicht so weit auseinander . . .
Die Strategien für’s Training waren höchst unterschiedlich. Sie reichten von *„Ich hab‘ heute an keiner Schraube gedreht!“* über die Auswahl des geeigneten Fahrzeugs (aus mehreren) über reines Rundenspulen bis hin zum ausführlichen Test einzelner Komponenten. Wobei durch die vorgeschriebenen Einheitsbauteile hier relativ wenig Spielraum besteht. So widmete sich „Buffalo“ beispielsweise ausführlicher den im Rennen zu verbauenden Vorderrädern . . .

Wichtig bei’s Ganze: Die Atmosphäre ware prima – bei allem Streben nach optimaler Performance ging’s locker und entspannt zu. Und das sollte sich auch am gesamten (Renn-)Samstag nicht ändern!☺

Ende im Gelände war dann gegen Mitternacht. Man verzog sich ins Hotel oder gen Heimat. Um Acht am Morgen sollte es weiter gehen . . .

Samstag

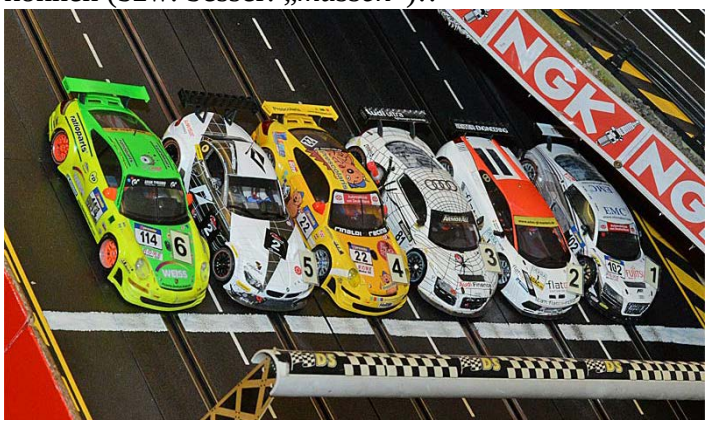
Der Samstag lief gemächlich an. Die Teams schienen aussortiert. Selbst nach einer Stunde waren noch Plätze an der Bahn frei.
Besagte Bahn hatte die Nacht gut überstanden – der Grip war rasch wieder auf Abendniveau!



Jetzt kommt wieder Texte vom ersten Grand Slam: „*Die Materialausgabe, das Einrollen und die technische Abnahme sollten mit nur 8 Cars eigentlich ein Klacks sein – waren's aber nicht.*“ Die technischen Kommissäre nahmen sich Zeit und gaben sich bisweilen weniger großzügig. Ergo fasste man etwa eine Viertelstunde Verzug, die sich durch den Tag ziehen sollte. Ein Problem war's aber nicht wirklich. Um 20 Uhr konnte man locker auf der Autobahn sein . . .

Materialausgabe mit'm Haufen Einzelteile . . .

Im Qualirennen über 6*1 Minute kam dann für Viele die Ernüchterung. Die ausgegebenen Räder sorgten für viel „Rutsch“, was einige Teams anscheinend mittelschwer überraschte. Untypisch ist's weder für den Grand Slam noch speziell für den Kurs in Lintfort. Das hätte man also durchaus auf dem Schirm haben können (bzw. besser: „*müssen*“)!!



Quali Rennen: Die Fahrzeuge und Piloten (Spur 6 jeweils links im Bild)

Untypisch sollte es allerdings im ersten Wertungslauf über 6*15 Minuten werden: Die Rutschpartie setzte sich nahtlos fort. Jeder 15-Minuten-Stint teilte sich mehr oder weniger in drei Abschnitte: Im ersten Drittel legte man sich mühsam seine persönliche Spur. Auf dieser brachte man sein Car dann bis ca. zur 10. Minute in Schwung und vermochte dann im Schlussdrittel Bestzeiten zu burnen. Die nächste Spur ergab dann wieder dasselbe Bild. Für die Piloten war's eine echte Challenge – das soll der Grand Slam aber auch sein!☺☺

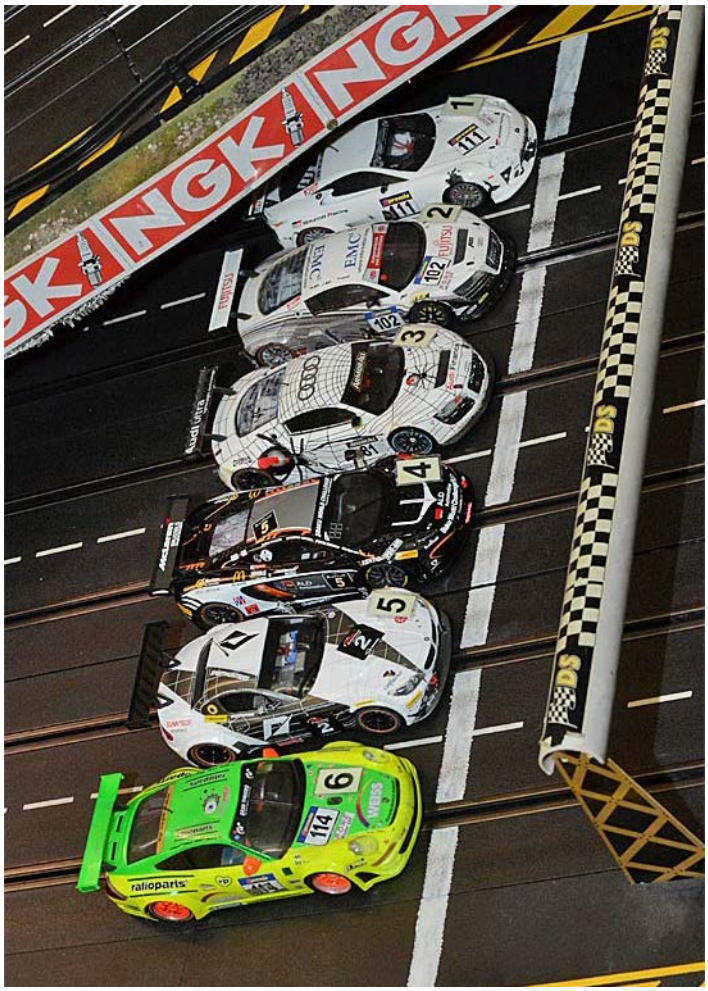
Erste Runde: „Buffalo“ (Spur 2) und „Frührentner“ (Spur 4) vorne . . .

Was eventuell zu diesem Verlauf beigetragen hat: Im Rahmen der Wartung wurden in der Woche vor dem Rennen einige komplette Kurven ausgetauscht, um die Stromversorgung wieder „auf den Stand“ zu bringen. Eventuell benötigten zumindest diese Passagen etwas mehr Zuwendung in Form von abgespulten Highspeed-Rennrunden!?
Für den Rennverlauf war somit die geringe Starterzahl ein echter Vorteil: Die Teams waren gleichmäßig von diesen Bedingungen betroffen . . .

Bevor's aber anschließend ins Rennen ging, war erst einmal Mittagspause angesagt. Die Teams fassten Essen und/ oder beklagten ihre Wunden aus dem Quali Race!☺ Anschließend wurde gründlich der Staub von der Bahn gefahren, um annehmbare Bedingungen für's Rennen zu schaffen . . .

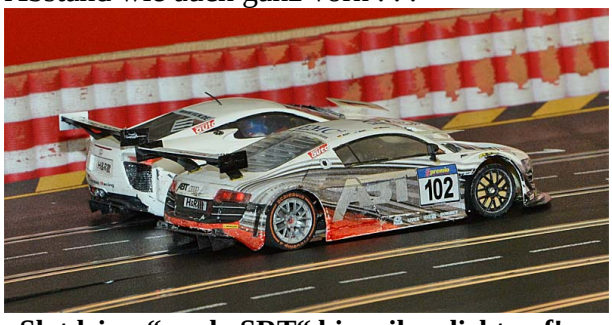
Die Startaufstellung für den **ersten Wertungslauf**:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Buffalo Forward	K2 Lamb. Gallardo GT3	18,81
2.	PQ Frührentner	K0 Porsche 911 GT3 R	18,77
3.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	18,74
4.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	18,52
5.	MMR-Racing	K5 McLaren MP4-12C GT3	18,41
6.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	18,10
7.	Save the Ring	K4 Audi R8 LMS GT3	17,33
8.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	17,23



Fahrzeuge und Fahrer der Quali Race Positionen 3 bis 8 (Start in umgekehrter Reihenfolge)

Das Rennen ist schnell erklärt: Die „PQ“ legten auf der Spur 6 brachial los und trieben den pausierenden „Frührentnern“ die Sorgenfalten auf die Stirn. 9.0er Zeiten in Reihe waren ein starker Auftakt. Klarheit brachte dann die nächste Spur, als JanS für „Frührentner“ die Sache noch geringfügig schneller erledigte . . .
Auf den folgenden Spuren kämpften die „PQ“ dann mit massiv zu geringem Grip und „Frührentner“ konnten aufatmen . . .
Alle schielten derweil auf „Scuderia Hotslot“, die im Vorjahr an selber Stelle zwei Mal kräftig Druck auf die Profis aus den K0 Teams gemacht hatten. Hier und heute war’s nichts damit. Man kam nicht wirklich auf Touren und betrieb am Ende mit P4 (allerdings bei 11,5 Runden Rückstand auf die Sieger!) Schadensbegrenzung . . .
Apropos „schielen“: Zuerst schauten die Folks von „Buffalo“ auf die „PQ“. Die sollte man doch packen können – prima! Dann ging der Blick in den Rückspielgel. Ein Vorsprung auf die stark performenden „ZuSpätBremser“ war gegeben – wenn man bis zur letzten Spur gute zwei Runden vorn lag, gab’s eine Chance auf P2. Das bekam man hin und vor der letzten Spur hieß es: „*Wenn Ihr 98 Runden schafft, könnt Ihr Frührentner packen!*“. Die waren bereits mit ihren 6 Spuren durch, konnten also nicht mehr gegenhalten. Für die 98 Runden hätte es aber einen anderen Schlussfahrer als den Autor gebraucht!☺ Ergo hieß die erste Hälfte der Ergebnisliste: „Frührentner“ vor „Buffalo“, „ZuSpät“ und „Hotslot“ . . .
„PQ“ hatten dann die P5 inne. Die Abstände – außer an der Spitze – lagen im Schnitt so um die fünf Runden. „Hauteng“ ist anders . . .
Auch „Slotdriver“ auf P6 wahrten diese Art Sicherheitsabstand in beide Richtungen. Blieben also „Save The Ring“ und „MMR“, die bis zum Schluss für relative Spannung sorgten. Hier ging’s am Ende mit 1,5 Runden Delta aus – also exakt mit dem Abstand wie auch ganz vorn . . .



„Slotdriver“ und „SRT“ bisweilen dicht auf!

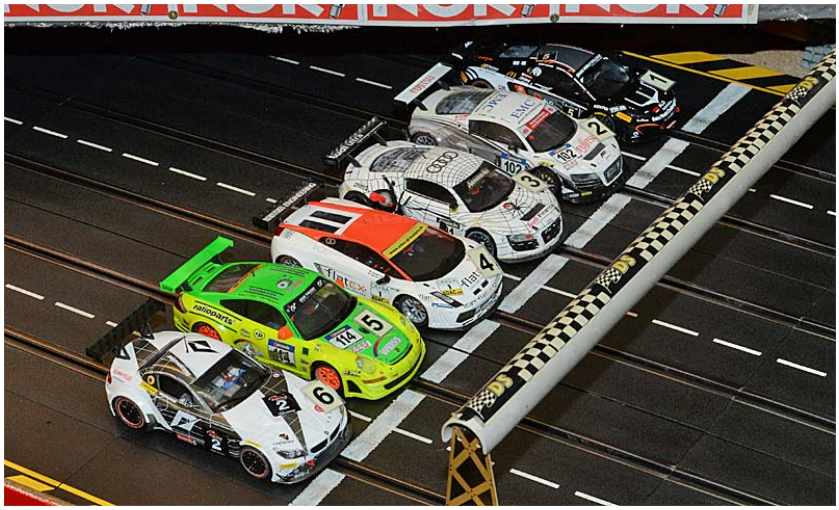
Der Chefingenieur“ von „Hotslot“ bekam am Samstag die Mundwinkel nicht wirklich hoch!?

Die **Servicepause** von 15 Minuten wurde mit dem Kaffee kombiniert. In zwei Gruppen wurde gebastelt, was das Zeug hält. Wesentliche Erkenntnis: „*Jeder Jeck ist anders*!“. Die einen änderten die Übersetzung auf „Attacke“ („Buffalo“). Die Nächsten suchten einen Fehler und fanden nichts („PQ“). Wieder Andere attestierten: „*Wir haben alles geändert, was nur ging!*“ („MMR“). Wesentliche Erkenntnis: Zwei Teams rissen ein Kabel vom Lichtsatz ab – letztlich kamen dann doch alle ans Rollen.
Spruch des Tages. „*Euer Auto reicht allemal, um nebenan beim Kindergeburtstag mitzufahren*!☺“ (wer dies zu wem meinte wird hier nicht verlautbart!) . . .
Und nach dem Kaffeetrinken wurde dann noch ein Viertelstündchen der Staub von der Bahn gefahren . . .

Nachkontrolle nach dem ersten Wertungslauf – dann Servicepause – dann Kaffee . . .

Für den **zweiten Wertungslauf** ging man wieder in umgekehrter Reihenfolge des Quali Resultates ins Rennen – die Schnellsten („Slotdriver“) also als Achte . . .
Zwar wurde das Licht ausgeschaltet – so richtig dunkel wurde es im Bahnraum jedoch nicht, da sprachen die verglasten Dachlüfter gegen. Ergo wurden weder die Einsetzerleuchten aufgestellt noch die Taschenlampen für die nachleuchtenden Spurnummern benötigt!
Hier noch das Resultat des Quali Rennens:

#	Team	Kategorie / Fahrzeug	Runden
1.	Slotdriver	K3 Lexus LFA VLN	19,08
2.	PQ Frührentner	K0 Porsche 911 GT3 R	18,77
3.	ZuSpätBremser	K2 BMW Z4 GT3	18,73
4.	Plastikquäler	K0 Porsche 911 GT3 R	18,62
5.	Buffalo Forward	K2 Lamb. Gallardo GT3	18,42
6.	Scuderia Hotslot	K3 Audi R8 LMS GT3	18,25
7.	Save the Ring	K4 Audi R8 LMS GT3	17,52
8.	MMR-Racing	K5 McLaren MP4-12C GT3	15,84



Sechs der acht Cars und Fahrer für den zweiten Wertungslauf . . .

Mittlerweile schien sich die Bahn etwas eingegroovt zu haben. Ferner waren die Räder bestens eingefahren und der Schwerpunkt der Cars leicht abgesunken. Ergo ging’s im zweiten Umlauf deutlich schneller auf Top Zeiten. Viele Teams legten bis zu drei Runden pro Spur zu. Glücklicherweise betraf’s letztlich alle, sodass niemand enttäuscht sein musste!

„Frührentner“ machten den Sack rasch und deutlich zu. Doppelsieg! Der „PQ“ Porsche wurde von Spur zu Spur besser. Dennoch reichte es nicht für „Buffalo“. Und für „Hotslot“ galt erneut der Spruch von der Schadensbegrenzung. Der Zieleinlauf also: „Frührentner“ vor „Buffalo“, „PQ“ und „Hotslot“. Die Abstände wie im ersten Durchgang groß – exakter: jeweils über fünf Runden!
Den Zieleinlauf in der hinteren Hälfte „Slotdriver“ vor „STR“ und „MMR“ kennen wir schon. Auch, dass „STR“ und „MMR“ wieder nur 1,5 Runden trennten! Nur spielte sich das alles einen Platz weiter vorn ab . . .

Je länger das Rennen dauert, umso schneller wurde der altbewährte „Manthey“ von den PQ!

Wenn die Schleifer mitspielten, waren „ZSB“ auch im Rennen verdammt schnell unterwegs!

…weil „ZuSpätBremser“ bei den Schleifern pokerten – und leider verloren. Eine extrem filigrane Ausführung wurde durch unverschuldete Crashes in Mitleidenschaft gezogen, zog zahlreiche Probleme nach sich und zwang später zum Wechsel. Das war dann leider nur der letzte Platz!☹

Ende

Rennende war trotz relaxtem Zeitplan mit Pausen gegen 19:15 Uhr. Die Nachkontrolle, die Rückgabe der ausgegebenen Motoren und die Siegerehrung waren bis kurz vor Acht abgeschlossen. Man war für einen Grand Slam also extrem früh auf dem Heimweg . . .

Das Tippspiel wies übrigens aus, dass die Teams schon mit wenig Grip gerechnet hatten. Denn die meisten hatten zu konservative Werte angenommen. Erste unter den Losern waren auch hier die „Frührentner“ . . .

Der Dank gebührt Magdalene für das unermüdliche Engagement zum Wohl der wenigen Grand Slam Teams. Am Samstag half Anna aus – auch ihr ein dickes Dankeschön!

Herzlich Bedankt!!☺

Und dann?

Der 3. Grand Slam findet traditionell nach Ende der Schulferien in NRW statt. Ebenso traditionell geht’s dazu zu den Carrera Freunden in Schwerte.
Das Datum: **14. / 15. August 2015** . . .

Alles zu „Grand Slam“

Rennserien West / Grand Slam

NASCAR Grand National

3. Lauf am 9. Mai 2015 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Manfred Stork

77er Chevy, 70er Mercury, 69er Dodge

Für das 3. Rennen der Grand National Serie hatten die NASCARO's wie in den letzten Jahren einen Ausflug in den Teutoburger Wald geplant.
Bereits am Freitag hatten sich viele Leute auf den Weg gemacht, um die Aschendorfer Bahn besser kennenzulernen. Gezählt wurden 16 Leute an der Bahn zum Training, das hat es zuvor noch nicht gegeben. Diejenigen aus den westlichen Gefilden der Nation hatte allesamt Zimmer gebucht, Respekt! Trotz eines gleichzeitig in der Nähe stattfindenden Triathlon Wettbewerbs konnten alle ihre Übernachtungen sicherstellen. Schon kurz vor 18.00 Uhr war die Halle geöffnet und gleich gingen die ersten an die Bahn. Allen voran Karsten mit Sohn Nick, der nach dem 2. Platz in Mülheim eine erstaunliche Kondition beim Training an den Tag legte. Kurz vor 23.00 Uhr hatten dann alle genug Runden gedreht und es ging ab in die Pension.

Kompakt

- **26 Teilnehmer/Innen am Start**
- **Patrick siegt nach hartem Fight. Herzlicher Glückwunsch!**
- **Super Service der Teutonen**

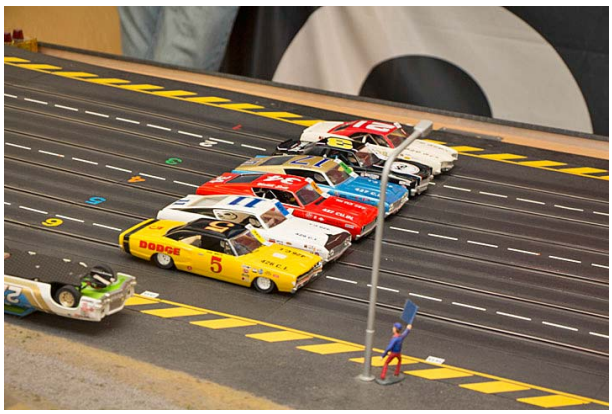
1.Heat

Bei der Abnahme und dem obligatorischen Plättchen-Test der Plan Reifen fiel niemand durch. Da konnten alle Boliden zügig verarztet werden, so dass schon kurz nach 12.00 Uhr die erste Gruppe auf die Reise gehen konnte. Bei 26 Startern wurden zwei 7er und zwei 6er Gruppen eingerichtet.

1. Gruppe Heat 1

Die Fahrer dazu

Es ergab sich diesmal wieder, dass die erste Gruppe aus sechs Teutonen bestand und dazu Siggi Jung, den alle freudig nach langer Zeit begrüßten. Aber er musste in den sauren Apfel beißen und die Heimleute ziehen lassen.
Und was sie für ein Tempo vorlegten. Rolf Meyer stieß vor bis auf Platz 3 und 172 Runden, prima! Dahinter in dichter Folge Christoph Müller, Mario Thüne und Thorsten Grau; aber auch Nicola und Ilja Tubes blieben noch vor Siggi.



2. Gruppe Heat 1

Die Fahrer dazu

Kurz nach dem Start

Immer die Radfahrer

78er Chevy von Jürgen Kuhn

Die nächste Gruppe hatte es dann auch in sich. Der Vorjahres Champion Patrick, der Serien-Chef, Poldi und Slawa mussten gegen Werner Schilling, Dirk Stracke und Jürgen Kuhn antreten.

Poldi konnte sich leicht absetzen und seine schnellste Runde lag sogar unter 8 Sekunden, aber Patrick blieb ihm immer dicht auf den Fersen, denn beide hatten nach 24 Minuten über 174 Runden. Slawa kam mit 171 Runden noch auf den 6. Platz, während Jürgen und Manfred sich bemühten, den Anschluss an Slawa nicht zu verlieren. Da konnten Werner und Dirk nicht folgen.

Achtung Radfahrer

In der 3. Gruppe waren Fahrer-/innen, die in den beiden bisher gefahrenen Rennen Punkte geholt hatten. Diese Gruppe konnte Hans Bickenbach gewinnen mit 164 Runden, hinter ihm dicht beisammen Lisa und Ulli, dann die Kampfgruppe Katja, Heiko und Ralf Postulka, die sich nichts schenkten, aber schließlich mit den hinteren Positionen vorlieb nehmen mussten.

schnellste Gruppe Heat 1

Peter führt nach dem Start

Nun lag es an der schnellsten Gruppe, diese vorgelegten Ergebnisse zu erreichen oder zu toppen. Das schaffte fast Ralf Pistor, der mit knapp 172 Runden den 4. Platz sichern konnte. Peter konnte mit 170 Runden noch ein vertretbares Resultat vorweisen, aber Karsten, Nick, Uwe und Volker waren mit ihrem Ergebnis nicht so ganz zufrieden.

Ergebnis 1. Heat

1.	Andreas Lippold	174,38	Runden
2.	Patrick Meister	174,29	"
3.	Rolf Meyer	172,06	"
4.	Ralf Pistor	171,97	"
5.	Christoph Müller	171,50	"
6.	Wjatscheslaw Portnjagin	171,12	"
7.	Mario Thüne	170,97	"
8.	Thorsten Grau	170,86	"
9.	Manfred Stork	170,78	"
10.	Jürgen Kuhn	170,39	"
11.	Peter Recker	170,11	"

2. Heat

Nachdem sich von den neun Teutonen sieben unter den ersten Zehn befanden, und davon vier unter den ersten Sechs, wurden die Gruppen heftig durcheinander gewürfelt.

Schon wieder die Radfahrer

Beim Start der schnellsten Gruppe konnte sich Rolf Meyer gut in Szene setzen und die Führung übernehmen. Denn er war auf der schnellen Spur 3 gestartet und danach erstmal weiter auf schnellen Spuren.

Hinter ihm entbrannte ein heißer und sehenswerter Kampf zwischen Poldi, Patrick und Ralf. Auch Christoph konnte da noch mithalten, nur Slawa fiel nach etlichen Fehlern auf der Sechs zurück.

Im Verlauf der Spurwechsel konnte man sehen, dass Poldi zurückfiel und das Tempo nicht mehr halten konnte. Später meinte er, dass er wohl seine Reifen überstrapaziert hatte.

Das hielt aber Patrick, Ralf, Mario und Christoph nicht davon ab, eine tolle Schau für die Anwesenden zu präsentieren.

Das war Slot-Racing vom Feinsten, herzlichen Dank an die Akteure! Da kommt die Chancengleichheit der Fahrzeuge, Reifen und Motoren so richtig zur Geltung!

Mario konnte letztlich diesen Fight für sich entscheiden knapp vor Patrick, Christoph und Ralf, während Rolf Meyer auf den letzten beiden Spuren von dieser schnellen Truppe eingeholt wurde.

Bitte das Heck gerade halten

In den übrigen Gruppen gab es keine großen Verschiebungen, nur Peter konnte sich nach P11 im ersten Heat noch auf P5 im Zweiten verbessern. Auch Jürgen hat sich von P10 auf P7 vorgearbeitet.

Aufgefallen ist, dass Poldi sage und schreibe im zweiten Heat 6 Runden weniger gefahren ist, da waren wohl die Reifen wirklich hin.

Aber es gab auch Piloten, die in beiden Durchgängen die gleiche Anzahl Runden schafften, wie Mario mit 2x 170 Runden, Siggi mit 2x 164 Runden genau wie Nick, sowie Volker und Werner, die ebenfalls gleiche Rundenergebnisse hatten.

Ergebnis 2. Heat

1.	Mario Thüne	170,36	Runden
2.	Patrick Meister	169,53	"
3.	Christoph Müller	169,45	"
4.	Ralf Pistor	169,39	"
5.	Peter Recker	169,24	"
6.	Thorsten Grau	168,74	"
7.	Jürgen Kuhn	168,50	"
8.	Rolf Meyer	168,35	"
9.	Andreas Lippold	168,12	"
10.	Manfred Stork	166,65	"

Glückwunsch zum Sieg für Patrick

Fazit

Das war ein Super-Racing-Renntag, um es mal auszudrücken, wie die Teutos es gerne machen. Es war eine größere Beteiligung der Heim-Ascaris festzustellen gegenüber den Vorjahren. Das tolle Training schon am Freitag mit vielen Personen, der gute Service von Christoph hinter der Theke, das alles macht viel Spaß, wenn wir nach Aschendorf kommen.

66 Ford Galaxie

Credits

Ein großer Dank geht an die Teutonen für ihren Super-Service, denn bereits am Freitag konnte Christoph viele der Aschendorfer Würstchen unter die Leute bringen. Er hatte sogar Seraphina dabei, die bei den Abrechnungen half, auch am Renntag. Da gab's auch wieder die Kassler-Brötchen mit Kraut, herzlichen Dank!

Die Thekenbesatzung

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

News aus den Serien

Saison 2015

. / .

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

Serie	2015 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
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	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
GT-Sprint NRW-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
kein CUP !	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
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 . . .

,