WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 235 -

14. Dezember 2009

Editorial ....

Moin Folks . . . die letzte Runde Slotracing vor dem Jahreswechsel ist abgeschlossen !! Mit vier Veranstaltungen glänzte die letzte Woche: Duessel-Village im Dorf, Craftsman Trucks in DU Mündelheim, 245 in Köln sowie NASCAR Oldtimer in Kamp-Lintfort teilten sich ganz ordentlich die verfügbaren Tage . . . !☺

Die „WILD WEST WEEKLY“ Ausgabe 235 nimmt ¾ dieser Events auf: Von der Duessel-Village berichtet Frieder Lenz, von den Craftsman Trucks Nick Speedman und von der 245 der Schleichende. Ein Bericht von den NASCAR ’59 Oldies wird in einer der kommenden Ausgaben nachgereicht . . .

Logischerweise gibt die Rubrik Vorberichte nichts her – es folgt die Weihnachtspause. Erst am 2. Januar 2010 ist wieder Racing im Westen angesagt. Bis dahin wird es aber sicherlich noch ein oder zwei Ausgaben der WWW geben. Schließlich gibt das neue Jahr eine Menge an Slotracing her . . . !☺

Inhalt (zum Anklicken):

- Duessel-Village 250
  8. Lauf am 8. Dezember 2009 in Düsseldorf
- Craftsman Truck Series
  6. Lauf am 9. Dezember 2009 in Duisburg
- **Gruppe 2 4 5**
  6. Lauf am 12. Dezember 2008 in Köln

Duessel-Village 250

8. Lauf am 8. Dezember 2009 in Düsseldorf

geschrieben vom Frieder Lenz

Rennbericht zum Endlauf auf der Minerva

oder "Alt-Ehrwürdige Minerva erwacht unter dem Donnern von 14 NASCARs zu neuem Leben" . . .

...das Logo der Rennserie

Endlauf der Saison 2009

Obwohl mit Dirk N. an der Tabellenspitze der alte und neue Meister bereits feststand und auch auf den Plätzen nicht mehr mit allzu viel Bewegung zu rechnen war, fand sich immerhin knapp die Hälfte der insgesamt 20 Teilnehmer der diesjährigen Duessel-Village 250 zum Endlauf auf der Minerva ein. Acht Spuren und die beeindruckende Steilkurve üben ganz offensichtlich ihren eigenen Reiz auf die Fahrer aus. Direkt durch die Tür des Fahrerlagers thront die imposante Steilkurve mit einem ca. 55 Grad Banking und einem Außendurchmesser von ca. 5 Meter. Welch ein Anblick! An dieser Stelle sind nur großgewachsene als Einsetzer zugelassen.

Kompakt . . .

- **Tagessieger erneut Dirk Neuhaus !! ☺☺**
- **auf P2 Patrick Fischer vor Rennpate Frieder Lenz !!**
- **9 Boliden am Start . . .**

Adresse

Minerva
Düsseldorf-Heerdt
(genaue Adresse nur auf Anfrage)

URL

www.1zu24slot.de

Strecke

8-spurig, Wooden Track, 24m lang

…das Qualifying:

Ein Qualifying entfällt, da für die Startaufstellung der aktuelle Stand der Meisterschaftsta-

belle maßgeblich ist. Das heißt nicht, dass gerne und ausgiebig trainiert wird. Vom besonderen Interesse ist hierbei der kleine Knick unterhalb der Brücke, der das Einstiegtempo in die Steilkurve entscheidet. Erstmals in dieser Saison war auch Freddy von den SOKO Keller Jungs dabei, und konnte mit dem guten Leihauto von Frieder ordentlich angasen.

…der Minerva Bahnraum

…das Rennen

Acht Spuren, neun Starter und ein Rennen, das am Gesamtergebnis nicht mehr allzu viel ändern würde. Da fiel dem Rennpaten nach einer kurzen Meinungsumfrage die Entscheidung leicht, eine einzige Startgruppe ohne Streckenposten zu bilden. Lediglich der neunte Fahrer hatte jeweils die Funktion des Rennleiters zu übernehmen, was bei dieser Konstellation natürlich bedeutete, dass er die Finger permanent in der Nähe der Terrortaste halten musste. Aber ganz so schlimm sollte es doch nicht kommen, da die Bahn sich in einem guten Zustand befand und sehr angenehme Gripverhältnisse herrschten.

...im Fahrerlager wird noch geschraubt

Zudem waren sich alle Fahrer wohl im Klaren darüber, dass acht Autos im Formationsflug bei gerade einmal 10 cm Spurabstand besonders viel Aufmerksamkeit und Disziplin verlangten. Interessanteweise ging das häufig minutenlang sehr gut, aber wenn einmal der Wurm drin war, dann konnte man zwischen den Terrorphasen kaum eine ungestörte Runde absolvieren. So mancher versucht halt immer noch, nach einem Abflug den Verlust an kostbaren Metern anschließend durch noch mehr Einsatz wieder wett zu machen. Was natürlich erst recht nicht funktioniert. Eine Erkenntnis, die aber nicht unbedingt ganz neu ist…

Zum Start stellten sich also die Fahrer in der Reihenfolge der Tabelle auf. Dirk N., Patrick F., Andi F., Andre K., Frieder L., Charlie S., Ingo H. und Peter S. sowie Freddy E., der als Neunter zunächst die Startampel bedienen durfte und das Feld auch ganz locker auf die Reise schickte.

…die Führenden in der Tabelle, Dirk und Patrick, spulten sofort unbeirrt Runde um Rund ab, während es weiter hinten im Feld bereits die ersten Abflüge gab. Glücklicherweise blieb das gesamte Rennen von schwereren Unfällen verschont, hatte es doch bei früheren Veranstaltungen durchaus gerade in der Steilkurve Aktionen gegeben, die stark an die spektakulären Szenen beim großen Vorbild erinnerten.
Lediglich der Tabellen Dritte Andi musste nach einer unverschuldeten Karambolage Reparaturbedarf anmelden, was ihm aber keinen Verlust einbrachte, da der Strom nach einer einstimmigen Entscheidung während dieser, dank Sekundenkleber nur sehr kurzen Zeit, abgeschaltet wurde.

…die Ausrichter waren sich von Anfang an darüber im Klaren, dass Rennveranstaltungen an einem Wochentag nicht bei jedem Teilnehmer in den beruflichen Terminplan passen würden und mancher überhaupt nicht oder lediglich verspätet kommen könnte. So auch bei

Mülli, der leider nicht mehr rechtzeitig zum Start eintraf, dann aber dankenswerter Weise sofort die Funktion eines Streckenpostens übernahm und damit viel zu einem ruhigeren Rennablauf beitrug.

…üblicherweise bedeuten Terrorphasen für den Verursacher, dass er weniger Zeitverlust erleidet als bei einem Abflug mit Streckenposten. Dass dieses aber nicht immer so sein muss, konnte André gleich mehrfach feststellen. Zwar befand die Bahn sich in einem sehr guten Zustand, was aber nicht bedeutet, dass die Strecke neben den Spuren auch überall sauber sein muss. So hieß es für ihn gleich mehrfach, nach an sich harmlosen Ausrutschern, anhalten und das Klebeband bemühen. Leider schlugen sich diese Aktionen bei den üblicherweise mit den NASCAR auf der Minerva gefahrenen Rundenzeiten um die fünf Sekunden im Endergebnis recht deutlich nieder, was am Ende gleich zweieinhalb Runden Abstand zum nächstplatzierten Peter S. bedeutete.

… Blick in die Steilkurve

Nahezu im Formationsflug überquerten Ingo und Freddy die Ziellinie. Gerade einmal mit einer Drittelrunde hielt Ingo seinen SOKO Kollegen und Duessel-Village Neuling Freddy auf Abstand.

Davor lagen, auf ungefährdeten Plätzen im Rennen und jeweils mit ausreichend Abstand nach vorne und nach hinten Andi, der seinen dritten Platz in der Meisterschaft festigte, gefolgt von Charlie. Besonders Letzterer hat erneut eine bessere Platzierung lediglich durch wiederholtes Vorzeigen seines ‚oranje' Unterbodens vergeben. Da sollte im nächsten Jahr einiges mehr zu erwarten sein.

Das engste Ergebnis des Abends fuhren Patrick und Frieder auf den Plätzen zwei und drei unter sich aus. Erst mit Abschalten des Stroms nach dem letzten Durchgang rollte Patrik genau die 20 Zentimeter vor, die ihm zum zweiten Platz reichen sollten. Irgendwie stand ihm das aber als Zweiter der Gesamttabelle wohl auch zu… ☺!?

Und Platz eins? Mit uneinholbaren acht Runden auf und davon war er. Wer? Dirk N. natürlich, der letztjährige und diesjährige Meister der Duessel Village 250 !! An dieser Stelle von den Ausrichtern der Serie einen herzlichen Glückwunsch an den Gewinner und natürlich Dank an alle Teilnehmer.

Wie übrigens aus den oft erwähnten ‚gut unterrichteten Kreisen' gemeldet wird, beabsichtigt Dirk nicht, im nächsten Jahr seinen Titel erneut zu verteidigen. Einen Hattrick wird es also nicht geben.

… das Endergebnis:

Platz	Fahrer	Punkte	Runden
1	Dirk N.	150	**281,35**
2	Patrick F.	140	**273,10**
3	Frieder L.	130	**273,05**
4	Andreas F.	120	**270,30**
5	Charlie S.	110	**265,55**
6	Ingo H.	100	**260,45**
7	Freddy E.	90	**260,15**
8	Peter S.	80	**253,72**
9	André K.	70	**251,15**

Die Termine der Saison 2010:

Fr 15.01. Minerva, Düsseldorf Heerdt
Di 23.02. SOKO Keller, Düsseldorf Lierenfeld
Di 20.04. SRG Neuwerk, Wuppertal
Di 29.06. SRC 1zu24slot e.V., Düsseldorf Wersten
Di 21.09. SRC 1zu24slot e.V.
Di 05.10. SRG Neuwerk
Di 26.10. SOKO Keller

Fr 26.11. Minerva

… das Fazit:

Damit geht die beliebte NASCAR Rennserie der 1zu24slot'er aus Düsseldorf, die „Duessel-Village 250" bereits in ihre dritte Saison. Eine Rennserie die belegt, dass auch technisch eher einfach gehaltenen Autos sehr flott unterwegs sein können. Aber auch für die Sakatsu NASCAR gilt die alte Regel, dass nur ein sorgfältig aufgebautes Auto ein schnelles Auto ist.
Die offizielle Siegerehrung zur Saison 2009, wie auch zu allen übrigen Rennserien der 1zu24slot'er, findet am Samstag, den 9. Januar 2010 in den Vereinsräumen auf der Harffstraße in Düsseldorf-Wersten statt.

Alle Ergebnisse der Saison, viele Bilder und Informationen zu allen Rennserien und Aktivitäten des SRC gibt es auf www.1zu24slot.de !!

Die Tabelle zum Saisonende:

Platz	Fahrer	Teiln.	Pkte.	Streicher	Fahrzeug
1	Dirk N.	8	1.020	140	Ford Taurus 1998 #9 Jerry Nadeau "Scooby Doo Zombie Island"
2	Patrick F.	7	980	0	Chevy Monte Carlo 2007 #20 Tony Stewart "Home Depot"
3	Andreas F.	8	880	100	Chevy Monte Carlo 2007 #24 Jeff Gordon "DuPont Nicorette"
4	André K.	6	740	0	Chevy Monte Carlo 2007 #11 D. Hamlin "FedEx"
5	Frieder L.	7	660	0	Chevy Monte Carlo 2004 #24 Jeff Gordon "DuPont"
6	Charly S.	7	580	0	Chevy Monte Carlo 2006 #20 Tony Stewart "Home Depot"
7	Ingo H.	5	560	0	Ford Taurus 2005 #17 Matt Kenseth "DeWalt"
8	Peter S.	6	510	0	Chevy Monte Carlo 2006 #8 Dale Earnhard Jr. "Budweiser red"
9	Michael M.	6	440	0	Chevy Monte Carlo 2006 #31 Jeff Burton "Cingular Wireless"
10	Thomas H.	2	200	0	Ford Thunderbird #88 Dale Jarrett Ford Quality Care
11	Mehmet S.	2	200	0	Chevy Monte Carlo #05 Robby Gordon Jim Beam rot
12	Manfred S.	1	120	0	Ford Taurus 2001 #88 Dale Jarrett "UPS"
13	Jörg F.	1	110	0	Chevy Monte Carlo 2005 #48 Jimmy Johnson "Lowe's"
13	Hartmut S.	1	110	0	Chevy Monte Carlo 2007 #48 Jeff Gordon
15	Holger R.	1	100	0	Chevy Monte Carlo 2002 #20 Tony Stewart "Home Depot"
16	Jan O.	1	90	0	Toyota Camry 2007 #84 A.J. Allmendinger
16	Freddy E.	1	90	0	Chevy Monte Carlo 2004 #24 Jeff Gordon "DuPont"
18	Olli G.	1	70	0	Chevy Monte Carlo 2007 #11 D. Hamlin "FedEx"
18	Thorsten S.	1	70	0	Ford T-Bird 1997 #12 J Spencer "Meineke"
20	Peter F.	1	40	0	Dodge Intrepid R/T 2003 #43 Bobby Labonte "Cherios"

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / D-V 250

Craftsman Truck Series

6. Lauf am 9. Dezember 2009 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

. . . die NASCAR Serien im Wilden Westen hatten in der letzten Woche ihre Endläufe der 2009er Saison ausgetragen. Tags zuvor waren vier der heutigen Starter bereits bei der Duessel-Village 250 auf der Minerva Holzbahn in Düsseldorf Heerdt gestartet. Natürlich liebäugelt auch die Truck Serie damit, einen der drei Düsseldorfer Läufe der kommenden Saison auf der Minerva zu veranstalten. Aber da müssen erst mal Versuche gefahren werden, da die Steilkurve tief liegende Boliden mit lautem schrappen der Karosserie Überhänge begrüßt.

…Craftsman Champion 2009 Andreas Thierfelder, Gratulation ☺☺!!

Kompakt . . .

- **2. Laufsieg von Andreas Thierfelder!!**
- **Heimbahnfahrer wieder die Favoriten, Freddy Eirmbter P8 der erste nicht Mündelheimer Craftsman Trucker !!**
- **14 Racer am Start, damit locker 3 Startgruppen !!**

Adresse

Kultur- und Freitzeitcentrum
Sermerstr. 25
47259 Duisburg (Mündelheim)

Url

SRC DU - Mündelheim

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33,6 m lang

So . . .

…das klappte wieder wie am Schnürchen. Eine Rennveranstaltung abends am einen Wochentag hat nach wie vor unbestreitbare Vorteile. Durch den angekündigten Rennstart um 20:30h war es Jedermann möglich, mit einem Umweg nach Hause rechtzeitig zu erscheinen. Es hat schon eine gute Tradition, dass Holger Krampitz eine Großpackung Schweizer Schoki in kleinen unterschiedlichen Täfelchen mit zu den Rennen bringt. Zusätzlich hatte SOKO Keller eine Vielfalt von Brötchenhälften zum Endlauf als kleine Stärkung mitgebracht.

…schon kurz vor 19:00h konnte das Training aufgenommen werden. Die Neuigkeiten aus der Szene waren schnell erzählt. Die Reifen wurden nochmals nachgeschliffen, das Gewicht kontrolliert und den Boliden zur Abnahme übergeben.

…lockeres Training kurz vor der Quali.!!

Die Quali . . .

… macht mittlerweile allen riesigen Spaß, weil ja gesäumt von allerlei Spott, dann letztlich die gefahrene Zeit alle Lügen straft. Die Zeiten lagen zwischen 9,015 – 9,855 sec für die schnellste Runde. Andreas Thierfelder sicherte sich diesmal die Spur 1 mit der besten Quali. Der Schoki-Spender Holger sicherte sich die Startspur zwei gefolgt von Volker Schulte und Manfred Stork. Damit stand die erste Startgruppe fest. Der Führende in der Tabelle der Saison 2009 Manfred Stork konnte durch eine kleine Erkrankung verhindert, seine erkämpfte Position nicht zum Saisonerfolg führen. Damit war klar, Andreas Thierfelder hatte wieder eine reelle Chance auf den Titel des Champions.

…Reifenkontrolle und Nachschleifen !!

…Lauf 6 der Saison

…2009 konnte somit starten. Andre+, Achim, Benny, Ingo und Michael waren heute die Nachhut und starteten zuerst. Michael wollte hierbei mal so zum Spaß mit einem 55er Pickup Truck fahren und seinen Craftsman schonen. Nach 4*5 min. war es klar: Benny (P7) wurde der eindeutige Gruppensieger.

Die Startgruppe 2 hatte Ralf, Freddy, Gerhart, Roland und Dirk als Paarung. Gerhart als echt flotter Racer, und mit der Erfahrung einer Saison Gruppe 245 gereift, legte forsch zu. Doch hielten zuerst die Reifen von Freddy am längsten der forcierten Fahrt stand. Bald war jedoch klar, dass Ralf (P5) wieder mal ohne Umschweife die Rundenzahl auf gelungene 124,94 Rd. hochschraubte.

…Startgruppe 2 am 09.12.2009 !!

Ohne Pause standen direkt die vier Jungs der Startgruppe 3 am Regler. Andreas, Holger, Volker und Oliver. Andreas Thierfelder könnte mit einem Sieg Champion der Saison 2009 werden. Oliver Stork hätte gerne mit einem zweiten Laufsieg auf der Mündelheimer Bahn die Truck Saison krönend beendet. Doch da gab eine einen Berichterstatter, der auch mal gerne Rennleiter spielt, der durch eine falsche Tastenwahl eine angeforderte Terrorphase bis zum unerträglichen verzögerte. Damit fuhr ausgerechnet Oliver auf den ersten beiden Spuren eine Runde hinter dem Feld her.

…die Startgruppe, welche den Champion 2009 stellen wird !!

…Holger war zwischenzeitlich in Führung gegangen, spürte aber die beiden direkten Verfolger so stark, dass er bald von Andreas auf geschnupft wurde. In der zweiten Rennphase war der Rundenrückstand von Oliver bereits Geschichte, und Andreas rechnete bereits das Endergebnis durch, wenn er nicht 175 Pkt. für den Laufsieg erhalten würde. Andreas TH konnte einen Vorsprung von nur 29 Teilstrichen über die Ziellinie retten, sodass er als Tagessieger mit 127,51 Rd.☺☺ feststand. Gleichbedeutend hiermit wird er auch der Craftsman Truck Meister für die Saison 2009. Wir gratulieren schon mal in aller Bescheidenheit. Die beiden Verfolger in der Meisterschaft Manfred und Oliver Stork können nichts mehr ausrichten.

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform: A. Thierfelder, O. Stork, H. Krampitz, V. Schulte, R. Neumann

Wie immer unser Dank an die Jungs vom SRC DU- Mündelheim für den netten Rennabend, und den daraus gewonnen Erkenntnissen. Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Racer und verweisen auf die nächste Saison 2010 mit den neuen Terminen. Wir beginnen wieder in Mündelheim am 10.02.2010 natürlich ab 19:00h am Mittwochabend.

…erster Truck von Achim Schulz von den SO-KO Keller Jungs..!!

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
-	Craftsman	Truck	Saison 2010
1.	Mi. 10.02.10	Duisburg	DU-Mündelheim
2.	Mi. 14.04.10	Düsseldorf	SOKO-Keller
3.	Mi. 09.06.10	Düsseldorf	SRC 1zu24 Slot
4.	Mi. 22.09.10	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
5.	Mi. 13.10.10	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 08.12.10	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Craftsman Truck

Gruppe 245

6. Lauf am 12. Dezember 2008 in Köln

„Finale" ist für die **Gruppe 245** seit dem letzten Jahr gleichbedeutend mit „SRC Köln".

Die zwei 6-spurigen Plastikkurse im Kölner Keller bieten in Kombination mit den großzügigen Platzverhältnissen den passenden Rahmen für den jeweils aufwändig inszenierten Saisonabschluss der Serie . . .

Kompakt . . .

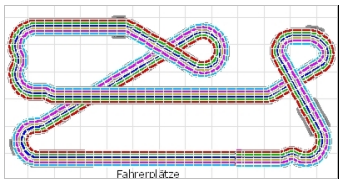
- **Lauf Nr. 6 beendet die 245-Saison . . .**
- **unterschiedliche Grip Bedingungen auf den zwei Kölner Strecken erhöhen die Anforderungen an die Fahrer . . .**
- **erneut 30 Folks beim Finale . . .**
- **spannender Showdown in allen Gruppen- und Sonderwertungen in Köln . . .**
- **drei Mal Sieg für Sebastian Nockemann. . .**
- **Karl-Heinz Heß, Udo Kaina, Markus Kever und JanS teilen sich die Treppchen Positionen . . .**
- **Gesamtwertungen gehen an JanS, Markus Kever und SebastianN . . .**
- **gemeinsames Abendessen, jede Menge Pokale und Preise sowie große Tombola runden das 245-Jahr 2009 würdig ab . . .**

Strecke . . .

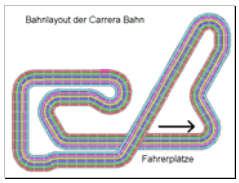
SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url
www.src-koeln.com

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



Groß = 49m, 6-spurig



Klein = 31m, 6-sp.

Vorgeplänkel . . .

Ausnahmsweise standen für das 245-Finale eine Menge Entscheidungen in den einzelnen Gruppen und Sonderwertungen an. Wo sonst vor dem letzten Lauf fast immer „alles klar" signalisiert werden konnte, musste heuer das Finale „so richtig" ausgefahren werden. Allenthalben war noch eine Menge Dynamik in den Ergebnislisten möglich, sodass man mit viel Spannung dem letzten Durchgang entgegen sehen durfte . . .
Diese Ausgangssituation wurde mit dem her-

ausfordernden „2-Bahnen-Ansatz“ kombiniert – die Gruppe 2 Fahrzeuge würden die große 50m Bahn befahren, die Gruppe 4 GT anschließend auf den kleinen 30m Kurs wechseln, bevor es mit den Gruppe 5 Boliden wieder auf die große Bahn gehen würde. Für die meisten Fahrer, die zudem ohne fundierte Köln Erfahrung anreisten, war dies eine ziemliche Herausforderung: Kaum hat man sich mit der Gr.2 auf die schnelle 50m Bahn „eingeschossen“, geht es für 18 Minuten ins „Parkhaus“ und nachdem man das Zweischienendrücken halbwegs wieder im Finger hat, heißt es erneut nach langen Geraden den passenden Highspeed Bremspunkt zu finden. Aber bekanntlich wächst der Mensch ja genau mit derartigen Herausforderungen . . . ☺☺

Schauplätze des Geschehens: Die Bahnen des SRC Köln; der große 49m Kurs (oben) für die Gruppen 2 und 5 und die kleine 31m Bahn für die Gruppe 4 . . .

Vorbereitung . . .

Selbst das obligatorische freitägliche **Putzen** erlebte in Köln noch eine Steigerung: Statt der üblichen einen Bahn mit 30-40m „Putzlänge“ standen für das Finale 80m in Summe an.

Putzen unter erschwerten Bedingungen . . . !☺

Das sollte für das „245-Staubsaugergeschwader“ aber Null Problem darstellen. Pünktlich um Vier standen schon sechs Arbeitswillige bereit, welche nach und nach durch weitere 245er verstärkt wurden – sodass die aufwändige Arbeit gründlich und rasch durchgeführt werden konnte . . . !☺

Ähnlich schwierig war die Herstellung der gewünschten Bahnbedingungen – schließlich musste der notwendige Grip auf gleich zwei Strecken gefahren werden. Aber auch diese Aufgabe wurde im Laufe des langen **Freitag Abend** Trainings bewältigt. Letztlich war alles eine Frage der absolvierten Runden – und diese wollten immerhin rund Zwanzig 245er bereits am „Tag davor“ drehen !☺

Jedoch kristallisierte sich rasch heraus, dass die Grip Level der zwei Bahnen nicht identisch sein würden: Die große 49m Bahn widersetzte sich hartnäckig allen Bestrebungen, auf das Niveau des kleinen 31m Kurses zu gelangen. Ursache hierfür waren mutmaßlich die vergleichsweise neuen Carrera Schienen, welche den Moosgummi Grip nicht in derselben Weise annehmen mochten wie die alte 124er Ware der kurzen Strecke . . .

Viele Teilnehmer bedeuten beim Training am **Samstag** Morgen i.d.R. ein ziemliches Gedränge an der Bahn. Nicht so in der Domstadt – zwei Strecken geben halt doppelt so vielen Übenden ein Betätigungsfeld !☺
Bereits um 7:30 Uhr standen die ersten 245er vorm Rolltor in Weidenpesch, jedoch erst ab 8:30 Uhr kam der SRC Keller auf den richtigen „Füllstand“. Die Suche nach dem Grip auf der großen Bahn fand ihre Fortsetzung und die Brötchenpipeline der Kölner wurde auf eine harte Probe gestellt . . . ☺☺

Die Ruhe vor dem Sturm – am frühen Samstag Morgen . . . !☺

What’s new . . .

Die 245 **Stammfahrer** ließen sich das Finale selbstredend nicht entgehen. Entschuldigen ließen sich lediglich Daniel Grabau und Andreas Rohmann aufgrund dringender privater Verpflichtungen sowie HaJü Eifler, der krankheitsbedingt leider sein erstes 245-Finale in neun Jahren verpassen musste !☹ Daniel wünschen wir, dass das Vaterwerden gut geklappt hat – und HaJü eine gute und rasche Besserung !!
Erstmalig dabei waren Frank Bolz als einziger echter Gastfahrer sowie Jan Uhlig, der „nur so zum Spaß“ nach drei Mal 245 easy* als Coach auch einmal wieder bei der richtigen 245 mitmachen mochte . . .

Neue **Fahrzeuge** waren in Köln eher Mangelware: Peter Höhne hatte den Nissan Skyline für die Gruppe 2 endlich fertig gestellt, Hans Przybyl zauberte eine Datsun Violet aus dem Koffer und selbstredend war der „Jägermeister“ BMW 3.5 CSL von Frank Bolz erstmalig dabei. Für die Gruppe 4 stellte er einen BMW M1 Procar an den Start, welcher durch den neuen „Repsol“ Jota von Martin Schülke ergänzt wurde. Auch in der Gruppe 5 war überwiegend Bewährtes am Start – wirklich neu waren hier nur der Capri turbo von Frank sowie der Nissan Skyline turbo von Roland Bruckschen . . .

Neu: Nissan Skyline für die Gr.2 von Peter Höhne – wie immer sauber verarbeitet und schlicht ausgeführt . . . !☺

Dafür war beim SRC Köln eine Menge neu: Die Theke wurde schick im Racing Design erneuert, zahlreiche zusätzliche Monitore aufgehängt – selbst die Thekenmannschaft hat nun vollen Durchblick – und auch die Bahngestaltung (speziell auf dem kleinen Kurs) gründlich aufgebohrt . . . !!

Neu: Die noble Theke des SRC – alles aus Stein; und Null Plastik . . . Chapeau . . . !!

Neu: Auch die Küchencrew ist ab sofort immer bestens im Bilde . . . !!

Neu: Eine der Tribünenanlage für die kleine Bahn in Holzbauweise . . .

Racing . . .

Die **Materialausgabe** wurde aufgrund der zwei verfügbaren Strecken ebenso geschachtelt wie später der Rennbetrieb. Groß war der Zeitgewinn nicht, aber bei erwarteten 7,5 Stunden Rennbetrieb und den aufwändigen Ehrungen sollte halt auf jede Minute geachtet werden. Los ging's um 10:20 Uhr – und spätestens um 13:00 Uhr sollte die ersten Fahrzeuge an den Start rollen . . .

„Räder fassen" – die Materialausgabe . . .

„Einrollen" – vier Minuten Funktionstest . . .

Im mittlerweile fünften Durchgang war die Sequenz bestehend aus Materialausgabe, Einrollen und technischer Abnahme kein wirkliches Problem mehr für die 245 Belegschaft. Beginnend mit den Gr.5 Silhouetten folgten zwei weitere Umläufe mit den Gr.4 GT und den Gr.2 Tourenwagen. Zeitig gegen 12:45 Uhr konnte bereits Vollzug gemeldet werden. Insgesamt 90 Boliden hatten Räder gefasst, waren gefahren, technisch überprüft und befanden sich im Parc Fermé . . . !!

„Alles im Lot !?" – technische Abnahme . . .

Der qualifiziert gelesene **Kaffeesatz** wies mit SebastianN und JanS die üblichen Verdächtigen als Favoriten aus. Zu diesem Zeitpunkt war JanU als dritter „Plastikquäler" noch nicht gemeldet. Ergo musste dieser nachträglich noch auf die Liste, war jedoch durch die Einordnung in der ersten Startgruppe sicherlich arg gehandicapt . . .
Dazu den Heimascari Frank Bolz sowie die dem SRC nahestehende „Heß Family" – das waren die meistgenannten Favoriten auf die vorderen Plätze. Wobei es wieder einmal anders kommen sollte, als vorhergesagt . . . !☺

Diese Aussage trifft ebenso auf die vorgegebene **Schlagzahl** des schleichenden Orakels zu. Demgemäss sollten die Vorjahreswerte – noch auf alter PU-Bereifung gefahren – lustig purzeln, weil in 2008 durch Instandsetzungsarbeiten an der Lüftungsanlage sehr viel Staub im Umlauf war. Zumindest für die große Bahn war diese Prognose jedoch am Samstag Früh

bereits Makulatur, denn die realisierbaren Trainingszeiten lagen deutlich unter den Vorjahreswerten . . . ☺☺

Der **Rennbetrieb** sollte die üblichen 3*6 Minuten Fahrzeit pro Gruppe an 20 Volt umfassen. Den Auftakt würden die Gruppe 2 Torenwagen auf der großen Bahn machen. Weiter sollte es auf der kleinen Bahn mit der Gruppe 4 gehen, wenn 3/5 des Gr.2 Programms absolviert waren und die Gruppe 5 würde den Schluss bilden – erneut auf dem großen Kurs und aufgesetzt, wenn die GT Fahrzeuge gut die Hälfte ihrer Rennen absolviert hatten. Für die Fahrer gab's ergo ein ziemliches Stressprogramm, welches anschließend aber durch ein Essen und die Schlussfeier ein wenig belohnt werden sollte . . . !☺

Zusammenfassung . . .

Gruppe 2: Die erste Kurve nach dem Start – Sebastian (unten rechts) ist schon vorn . . .

Gruppe 2: Volle Kanne quer – ein Heß CSL . . .

Gruppe 2: Beinchen hoch !! – „Holle" Sarnow fährt beherzt auf P7 in der Gruppe 2 . . . ☺

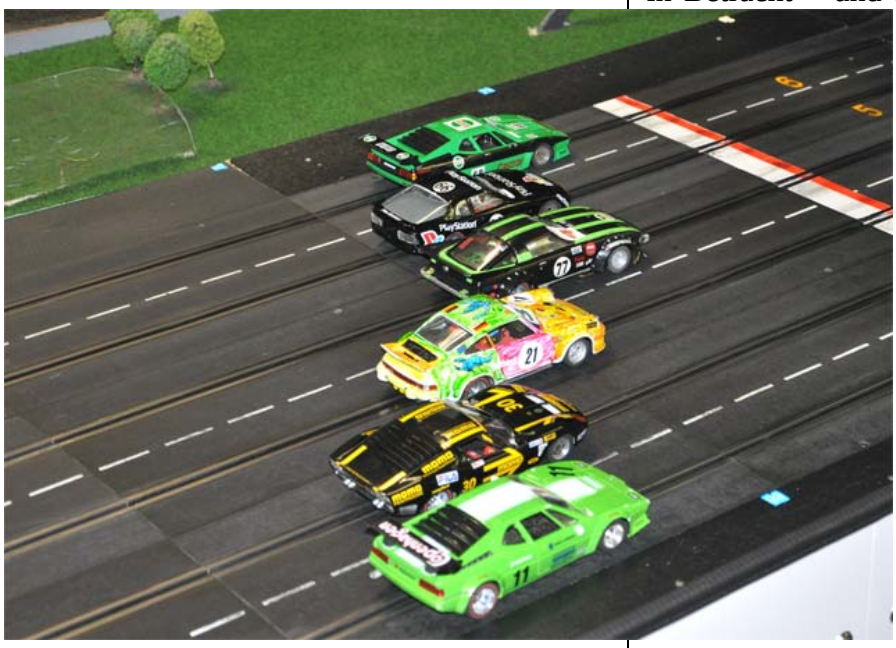
Die Rennberichterstattung fällt ausnahmsweise kurz aus. Aufgrund der zahlreichen Überlappungen war das Geschehen auf den Strecken kaum in Gänze zu beobachten – denn während knapp der Hälfte der Rennzeit lief das Geschehen parallel auf den zwei Strecken ab . . .

Die viersitzigen Tourenwagen der **Gruppe 2** hatten auf der großen Bahn ihre liebe Not und slideten ordentlich um die Kurven. An ein Erreichen der Vorjahresrundenzahlen war überhaupt nicht zu denken . . .

Die Favoriten Sebastian und JanS kamen nicht wirklich gut durch. Beide wurden in Kollisionen verwickelt; dazu fehlte es beim Renningenieur ein wenig an der nötigen Motivation: „*Es geht eh um Nichts mehr !*". Dafür kochten dahinter die Emotionen. Schließlich waren die Plätze 2 und 3 in der Gesamtwertung noch zu vergeben – und auch in der Sonderwertung bis 2.000cm³ waren alle drei Plätze an der Sonne noch vakant . . . !!

Die Schwerter Kollegen Vorberg und Stracke büßten durch die Ränge 16 und 17 wertvollen Boden ein, sodass sich unerwartet die Reihenfolge Sebastian Nockemann, Udo Kaina, Karl-Heinz Heß, JanS, Peter Höhne, Marius Heß und Holger Sarnow ergab. Zwischen Peter auf P5 und Sebastian an der

Spitze lag nur eine Runde und Udo Kaina fehlten zum Sieg nur eine kümmerliche Drittel Runde . . . !☺ Aber auch auf den Plätzen 6 bis 10 (Dirk Haushalter) war man nur durch eine Runde getrennt . . . !!
Wir halten fest: Fehler waren in der Gruppe 2 tödlich bzw. entschieden über die Vergabe der Platzierungen. Spezielle Gratulation an Udo, Peter und „Holle . . . !!



Gruppe 4: Die erste Startgruppe bekam ein einminütiges Warmup spendiert, um den kleinen Kurs frei zu fahren . . .

Gruppe 4: Trotz geschwenkter gelber Flagge kommt der Herr „Wemser“ vehement ums Eck!

Die GT der **Gruppe 4** mussten ihr Rennen auf dem kleiner Kurs absolvieren – und fanden deutlich mehr Grip vor als die zwei anderen Gruppen auf der großen Bahn. Doch auch im „Parkhaus“ sollten die Vorjahresbestwerte letztlich nur erreicht – aber nicht deutlich getoppt werden . . . !!☺
Im Unterschied zur Gruppe 2 war bei den GT Fahrzeugen noch gar nichts geklärt. Den Gruppensieg nach 6 Läufen vermochten noch Markus Kever und der Autor zu erzielen. Als Anwärter auf Platz 3 kamen verschiedene Piloten in Betracht – und auch die BMW M1 Procar Sonderwertung war noch völlig offen . . .
“JwV“ sprich „janz weit vorn“ fanden sich endlich die Favoriten Sebastian und JanS im Schulterschluss – zwar gehandicapt durch den Porsche 934 turbo Einsatz, aber letztlich dennoch auf den „angestammten“ Positionen ☺
Dahinter entschied Markus Kever den Kampf um den Gruppe 4 Titel locker für sich – das ewig Duell mit dem Autor ging verdient 3:2 aus . . . !☺
Ein Stück zurück folgte Peter Höhne mit der zweiten Glanzleistung des Tages auf Position 5. Das Stichwort „Glanz“ leitet zu Udo Kaina über, der gleich drei Schwerter (Dirk Stracke, Ingo Vorberg und Jan Uhlig) knapp hinter sich ließ – man lag innerhalb einer Runde !!
Erst dahinter rangierten Vater und Sohn Heß auf den Rängen 10 und 11, für die es in der Gruppe 4 nun überhaupt nicht lief. Beim Junior Marius lösten sich u.a. die Karosserieschrauben . . . ☹
Eng ging es eigentlich ab Platz 5 überall zu. Immer wieder lagen 4er Gruppen innerhalb einer Runde . . .
Übrigens musste im Duell „ganz klein“ gegen „ganz groß“ der Kollege Gabriel Heß in der Gr.4 seine einzige Niederlage gegen Thomas Beuth einstecken . . .

Gruppe 5: Die erste Kurve nach dem Start – der breite Beuth CSL lässt dem neuen Bruckschen Skyline nur wenig Raum (rechts) . . . !☺

Die Silhouetten der Gruppe 5 wechselten wieder zurück auf die große 49m Bahn. Bezüglich der in 2008 erzielten Resultate war hier wieder kein Blumentopf zu holen – „No Grip at all“ war somit der Spruch des Tages. Und die alte NASCAR Weisheit „das Heck gerade halten“ feierte ihr Revival . . .!☺

Bezüglich der Ergebnisse feierten Sebastian und JanS ihr nächstes Eins – Zwei, erfüllten also die in sie gesetzten Erwartungen. Dahinter platzierten sich Karl-Heinz Heß, Udo Kaina und Ingo Vorberg binnen einer Dreiviertel Runde auf den Rängen 3 bis 5. Für Karl-Heinz und Ingo war dies ein versöhnlicher Tagesabschluss . . .

Gruppe 5: Der Capri turbo „wedelt“ vehement um die große Bahn . . . ☺☺

Auch die folgenden vier Fahrer waren nur durch eine Runde getrennt. Die Reihenfolge lautete Markus Kever, Dirk Stracke, der Autor und erneut Peter Höhne. Letzterer rundete damit einen rundum gelungenen „Köln Tag“ ab !!

Wiederum mit nur einer Runde Differenz belegten die Herren Haushalter, Mews, H.Sarnow, Uhlig und Wamser die Plätze 10 bis 14 . . .

Die häufig nicht so recht wahrgenommene Boxengasse der großen Bahn in Köln . . .

Einmal mehr im Pech war Marius Heß, der „zwischendrin“ die Hinterachse an der Toyota Celica neu befestigen ließ und auch den Motor besser arretieren. Die Qualitätskontrolle war heuer das große Manko beim „Werkfahrer“ (O-Ton Karl-Heinz ☺) . . . !☺

Die **Gesamtwertung** des Tages ergab sich wie immer aus den addierten Rundenzahlen – in Köln jedoch zusätzlich mit Metern bewertet,

um die unterschiedlichen Streckenlängen zu berücksichtigen . . .
Mit drei Siegen lag Sebastian Nockemann eindeutig auf P1 und auch der zweite Rang von JanS überraschte nicht weiter. Etwas ungewöhnlicher lautete die Reihenfolge der nachfolgend Platzierten: Udo Kaina komplettierte das Treppchen vor Karl-Heinz Heß, Markus Kever und Peter Höhne . . .
Es muss also nicht immer alles erwartungsgemäß gehen in der 245 . . . !☺☺

Klar musste Hans „SRC-Boss“ Quadt auch einmal die Moosis im 245-Trim austesten – das Grinsen war übrigens nicht gestellt oder ausschließlich für die Kamera gesetzt . . . !☺

Ende . . .

Nach weniger als 5,5 Stunden war Schluss mit dem auf Effizienz getrimmten Rennbetrieb. Verdächtige Ruhe kehrte auf den Kölner Bahnen ein. Die teilweise arg gestressten Teilnehmer konnten den Puls endlich herunter fahren. Das Geklapper von Besteck und Tellern war für eine Weile das vorherrschende Geräusch – denn die IG245 lud zum gemeinsamen Abendessen für Teilnehmer und Sponsoren; quasi als Entschädigung für die zugemuteten Belastungen . . . !☺

Die Pfiffigen aßen gleich an der Quelle . . . !☺

Und die Kleinen suchten sich logischerweise die höchsten Stühle zum Essen aus . . . !☺

Das abschließende Dessert konnte durchaus auch beidhändig gestemmt werden . . . !☺

Da Kollege HaJü krankheitsbedingt ausfiel, sprang Peter „Peti“ Sarnow als Vertretung für die **Siegerehrung** ein. „Peti“ machte einen guten Job – und vertrat den abwesenden HaJü bis zum bitteren Ende . . . !☺
Die Ergebnisse wurden rasch durchgegangen – die kurzen Statements der Fahrer dennoch eingeholt und die Überreichung der Urkunden wieder einmal beinahe vergessen – also im Prinzip war alles wie immer . . . !☺☺☺

Die Kür des „**Man of the Match**“ von Köln gestaltete sich schwierig, da den Juroren schlichtweg der Überblick fehlte. Schließlich ging der Preis – mit Blick auf die Tagesergebnisse – an Udo Kaina. Aber auch Peter Höhne oder „Holle“ Sarnow wären würdige Preisträger gewesen . . . !!

Für die Ehrung des **Jubilars** musste der Autor nicht allzu weit laufen: „Peti“ absolvierte in Köln sein 25. Rennen in der 245 und bekam das obligatorische Foto auf kurzem Dienstweg überreicht . . . !☺

Der **245-Tipp** erreichte in Köln seinen absoluten Tiefpunkt. Der Standard Tipp „Sebastian oder Jan auf P2 in der Gruppe 2“ zog

nicht, sodass am Ende vier müde Gesellen einen richtigen Tipp aufwiesen. Spott und Hohn sei den Tippern gewiss – und den vier „Recht-habern“ ein paar Sachpreise . . . ☺☺☺☺☺

Wer fährt mit – wen soll ich tippen !? „Just forget it Kai-Ole !!“ . . . ☺☺

Höhepunkt des Tages war anschließend die **Jahressiegerehrung**. Zur Verteilung standen zeitgenössische Rennplakate und Fotos für die Top 3 der drei Gruppen sowie der zwei Sonderwertungen Gruppe 2 bis 2.000cm³ und BMW M1 Procar. Ferner wurden wie immer etliche Specials ausgelobt . . .

Preise und Specials füllten die kleine Bahn . . .

Den Beginn machten die Sieger der **Gruppe 2** Wertung: JanS vor dem Autor und dem überraschten Udo Kaina. Knapp dahinter rangierten Ingo Vorberg, Markus Kever und HaJü Eifler . . .
Ingo Vorberg hatte womöglich ein Auge auf P3 der Gruppe 2 geworfen !? – wurde dann aber mit dem Sieg in der Sonderwertung **bis 2.000cm³** ein wenig entschädigt. Hier folgten Markus und HaJü auf den Plätzen . . .
Im Anschluss gab es erst einmal Nikoläuse für die „Kleinen“ (damit sie nicht immer so auf die Julischka schielten !) sowie ihren Coach „Peti“. Ferner kamen ein Bausatz (gespendet von Chris Wamser) für die Jugend und ein Inliner Chassis für den Nachwuchs zur Verlosung (man beachten die Unterscheidung) . . . !!

„Julischka“ war auch dabei – definitiv aber nicht für Lara . . . !☺

Weiter ging es mit der **Gruppe 4**, welche Markus Kever für sich entschied. Auf den Plätzen folgten der Autor sowie Sebastian Nockemann. JanS, Udo Kaina und Peter Höhne komplettierten dann die Top 6 . . .
Letzterer nahm dann hoch erfreut den ersten Preis für den Sieg in der **BMW M1 Procar** Sonderwertung in Empfang. Dirk Stracke und Christian Wamser liefen auf den Rängen 2 und 3 dieser Wertung ein . . .
Als Special wurde der **sparsamste Fahrer** des Jahres 2009 geehrt. Hierbei ging es nicht darum, wer die wenigsten neuen Fahrzeuge baut, sondern um den geringsten Reifenverschleiß nach den ersten vier Einzelrennen der Saison (das Teamrennen im Heaven wurde nicht berücksichtigt !). Der symbolische Preis – ein Sparschwein – wurde Bernd Nettesheim überreicht. Er führte den Verschleißindex mit ermittelten 0,63mm Abrieb an. Jörg Mews

(0,69mm) und Alfons Kever (0,73mm) belegten die Plätze 2 und 3 . . . !☺
Ferner ging es an die Verlosung einer einsatzfertigen Gruppe 4 Karosserie. In diesem Jahr war ein Porsche 934 turbo zu gewinnen . . .
Reiner Barm wurde ausgelost – ob er auch der Glückliche war, ist nicht überliefert. Aber zumindest gibt's in der Familie viel 934er Know-how . . . !☺

Man sieht Reiner an, dass er zweifelt, ob er den Gewinn im Rennen einsetzen soll . . . !☺

Bleibt der Gesamtsieg in der **Gruppe 5**, welcher mit beeindruckender Anzahl an Siegen und Null Fehlerrate unumstritten an Sebastian Nockemann fiel. JanS und Ingo Vorberg hießen die unmittelbaren Verfolger. Udo Kaina, der Autor sowie Markus Kever komplettierten die Top 6 . . .

Sieger haben's in der 245 nicht leicht . . . !☺

Darüber hinaus ist noch von einigen Specials zu berichten: Der „**Rookie of the Year**" Preis wurde dem Schwerter Junioren Kai-Ole Stracke verliehen . . .
Den nicht ganz so ernst gemeinte Preis für den „**orientierungslosesten Fahrer**" errang Dirk Haushalter. Seine Orientierungslosigkeit bezog sich ausschließlich auf die in 2009 erzielten Resultate, welche zwischen Platz 3 und Platz 27 so ziemlich alles enthielten . . . !☺
Die **Gastgeber** vom SRC Köln erhielten ein Gastgeschenk überreicht – ein kleines Dankeschön für die verursachte Arbeit an den zwei Tagen 245 im SRC Keller war längst einmal angebracht . . . !!
Last but not least wurde Ingo Vorberg als „**Hüter der Zeiten**" mit einem Preis bedacht. Ohne Ingo läuft in der 245 an der Zeitnahme nicht viel – und mit ihm ganz selten auch nicht (die Sperrzeit von 700 Sekunden war dann doch zu hoch !☺). Auf den naheliegenden Preis einer Uhr etc. wurde allerdings zu Gunsten einer möglichst großen Flasche Hopfensaft verzichtet. Ingos Gesichtsausdruck nach war dies eindeutig die richtige Wahl . . . !☺

Der verdient Geehrte – auch in Köln war „Dr. Bepfe at work" (wie immer und überall) . . . !☺

Stilleben á la DoSlot: Vereinte 934 Herrlichkeit von Vater & Sohn nach der Preisverleihung . . .

Bleibt die **Tombola**, die wie in jedem Jahr sowohl am Ende stand, als auch reich mit 245-tauglichen Sachpreisen gefüllt war. Der Dank gebührt dem Kreis der Spender von Herstellern, aus dem Handel, der gastgebenden Bahnen und von Privatleuten, die am Ende dieses Berichtes (und nicht nur dieses) ausführlich ausgewiesen sind . . . !!

Ein Teil der Tombola . . .

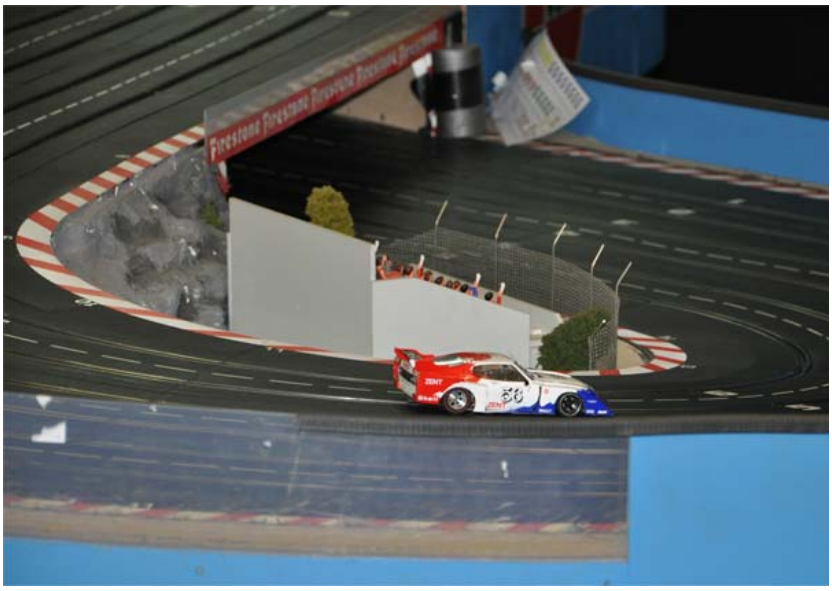
Ausblick . . .

Für 2010 bleibt in der **Gruppe 245** alles beim Alten. Das Jahr 2009 hat schließlich ausreichend Veränderung gebracht !☺ Das Reglement bleibt stabil, die Abläufe erhalten und auch die befahrenen Bahnen . . .

Kommendes Jahr fährt wie fast immer die **245 easy*** den Saisonauftakt – und zwar bereits in knapp sechs Wochen, am **23. Januar 2010** auf dem Raceway Witten, der damit zum vierten Mal in Folge Gastgeber für die Einsteigerserie bestehend aus Workshop und Rennen ist . . .

Die eigentliche **Gruppe 245** beginnt gleich mit einem ersten Highlight im Februar: Am **20. Februar 2010** wird das 245-Teamrennen im Dortmunder ScaRaDo ausgetragen. Turnusgemäß sind im kommenden Jahr übrigens die Gruppe 2 Tourenwagen an der Reihe !☺ Um eine rechtzeitige Anmeldung wird gebeten – auch wenn die Anzahl von 18 zugelassenen Teams reichlich Spielraum für Gastfahrer belässt . . . !!

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 245



Die 245 verschwindet nun bis 2010 im virtuellen Tunnel . . .

. . . dann geht die elende Kistenschlepperei von vorn los !☺☺☺

. . . aber gelacht wird sicherlich auch wieder . . . !☺☺

Sponsoren.....

Car-On-Line	DoSlot	Checkered Flag	DiSo-Modelle

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

eMail - M.Förster	H+T Motorracing	Jens Scaleracing	Plastikmodellcenter P.M.	Plafit

Rennbahn & mehr	Rennpiste	Rennserien-West	Revell	Schöler Chassis

Slotbox	Slotdoc	Slottec	Das Slotracing Werk

Förderer.....

Gerhart Breker	Carrera Freunde Schwerte	Christopher Stark	Christian Wamser