WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 284 -

13. Dezember 2010

Editorial ....

Moin Folks . . . drei Finalrennen standen für den wilden Westen in der vergangenen Woche noch auf dem Slotracing Programm. Die Craftsman Trucks begannen den Reigen bereits am Mittwoch Abend in DU Mündelheim. Es folgten am Samstag das 245 Finale beim SRC Köln sowie das ’59er Rennen der NASCAR Grand National in Moers . . . !☺

Abgesehen von den für kommenden Samstag anberaumten 12h Düsseldorf ist das Slotracing Jahr 2010 damit abgeschlossen . . .

Ausgabe 284 der „WILD WEST WEEKLY“ holt den Bericht vom BRM-Pro Finale in Bad Rothenfelde nach – „Poldi“ war hier am Werk. Ferner wird von den Craftsman Trucks, der 245 sowie den NASCAR Grand National berichtet. Für die amerikanische NASCAR Themenfeld quälte gleich zwei Mal Nick Speedman die Tasten . . . !☺

Völlige Funkstille herrscht hingegen bei den Vorberichten . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- BRM-Pro
  3. Lauf am 5. Dezember 2010 in Bad Rothenfelde
- Craftsman Truck Series
  6. Lauf am 8. Dezember 2010 in Duisburg
- Gruppe 2 4 5
  6. Lauf am 11. Dezember 2010 in Köln
- NASCAR Grand National
  8. Lauf am 11. Dezember 2010 in Moers
- News aus den Serien
  Saison 2011

BRM-Pro

3. Lauf am 5. Dezember 2010 in Bad Rothenfelde

geschrieben von Andreas Lippold

Das Starterfeld bei Finale der BRM-Pro Serie in Bad Rothenfelde . . .

Kaum war die neue BRM-Pro Rennserie richtig ans Laufen gekommen, da stand schon das Saisonfinale an. Im ersten Jahr verlief alles zwangsweise recht improvisiert. Das lag unter anderem daran, dass man sich erst zu Jahresbeginn Gedanken über eine solche Rennserie gemacht hatte. Der eigentliche Auslöser war ein Einladungsrennen am 28. März. Von vornherein stand für die Veranstalter fest, dass diese Rennserie wirklich nur Einsteigern vorbehalten sein sollte. Nun ist der Begriff Einsteiger natürlich dehnbar und aus dem Nichts mal eben so viele Neulinge zu rekrutieren, dass man von Anfang an komfortabel, also mit ausreichend Fahrern und Einsetzern Rennen fahren kann ist quasi ein Ding der Unmöglichkeit. Glücklicherweise gab es bei der SRIG-Teuto einige Fahrer, die erst seit kürzerer Zeit im Club fahren. Weitere Teilnehmer fanden sich durch das Freeslotter Treffen am 24. Januar. Dort nahmen auch Vertreter der „Slotnomaden“ aus Bielefeld Sennestadt teil und so fanden sich auch aus diesem Club Interessenten für die neue Rennserie.

Den schnellen Start verhinderte allerdings ein

Vulkan auf Island und das kam so: Die ersten Einladungsrennen wurden ausschließlich mit den Leihfahrzeugen der SRIG-Teuto bestritten. Die Rennen fanden im „Kindergeburtstagsmodus“statt, dass heißt, die Autos waren festen Spuren zugeordnet, während die Fahrer wechselten. Für die Rennserie sollte nun aber jeder Teilnehmer möglichst ein eigenes Fahrzeug bewegen. Es gab auch genügend Interessenten, die gerne ein eigenes Auto aufbauen wollten. So beschloss man in einem Workshop neue Slotcars zu bauen. Das Konzept für die Rennserie war zusammen mit H+T Motorracing entwickelt worden. Dort war man zu diesem Zeitpunkt allerdings voll und ganz mit der Ausrichtung der „Deutschen Plafit Meisterschaft“ beschäftigt. Der Vulkanausbruch auf Island brachte dann den Luftverkehr über Europa zum Erliegen und verursachte im Nachhinein ein Chaos bei der Abwicklung der stockenden Luftfracht. Nur mit viel Glück kamen alle benötigten Teile zusammen, so dass am 4. September in einem Workshop sieben neue Boliden aufgebaut werden konnten. Um wenigstens noch drei Rennen fahren zu können bedeutete das einen Lauf pro Monat.

„Schneemann bauen“ wäre mutmaßlich die geeignetere Beschäftigung am 5.12. gewesen – dennoch kamen 13 Starter zusammen . . . !!

Der Wettergott meinte es überhaupt nicht gut mit den Leuten, die am 5. Dezember das Finale auf der Bahn der SRIG-Teuto bestreiten wollten. Wegen der starken Schneefälle mussten drei Fahrer ihre Teilnahme absagen. Trotzdem fanden sich noch dreizehn Unentwegte – unter ihnen sechs Mann die zum ersten Mal in der Rennserie antraten – im Renncenter in Aschendorf ein.

Die Ausgangslage war überaus interessant: In der Tabelle lag Peter Horstmeyer, der das Auftaktrennen in Bad Rothenfelde als Dritter und den Lauf in Sennestadt als Vierter beendet hatte, mit zwei Punkten Vorsprung auf Platz Eins. Direkt dahinter folgten Michael Brandt, Jürgen Kuhn und Martin Picker punktgleich auf der zweiten Position. Einer dieser vier Fahrer würde die Meisterschaft für sich entscheiden. Jürgen Kuhn machte es besonders spannend. Er tauchte erst auf, als die technische Abnahme schon fast abgeschlossen war, doch das widerliche Wetter konnte ihn nicht davon abhalten seine Chance auf den Titel zu wahren.

Die „Rookies“ der ersten Startgruppe bei der Arbeit . . .

Wegen der besonderen Brisanz wurde auf ein Qualifiing verzichtet. Es wurden zwei Startgruppen gebildet. In der ersten die Rookies und in der zweiten die regelmäßigen Teilnehmer der Rennserie. Mit 165,18 Runden schaffte Frank Ober in der ersten Startgruppe die mit Abstand größte Distanz. Platz zwei ging hier an Ralf Horstmeyer mit 158,44 Runden. Ein Reglerdefekt ruinierte das Rennen von Thorsten Grau. Mit 155,48 Runden war der Warendorfer natürlich überhaupt nicht zufrieden. Beachtlich auch das Resultat von Jan Ortmeier, der in seinem ersten Clubrennen mit dem Leihwagen gleich 156,62 Runden fuhr.

Die regelmäßigen Teilnehmer – im Kampf um den ersten BRM-Pro Titel aller Zeiten . . . !☺☺

Nach diesem ersten Lauf ging es dann ans Eingemachte. In der Gruppe der Finalisten stellten Jürgen Kuhn und Martin Picker von Anfang an klar, dass sie den Gesamtsieg unter sich ausmachen würden. Beide Fahrer hatten völlig unterschiedliche Übersetzungen montiert. Jürgen Kuhn setzte auf eine Wegstrecke von 26,6mm. Martin Picker dagegen auf 28,4mm. Zunächst schien es so, als ob Martin das Rennen für sich entscheiden könnte. Er startete auf der schnellen Spur drei und brannte gleich zu Beginn einige 7,8er Zeiten in die Bahn. Einzig Jürgen Kuhn konnte mit einigen Achtnullern ein wenig dagegen halten. Die anderen Fahrer bewegten sich im Bereich von 8,2 Sekunden. Im dritten Durchgang erfolgte dann der Führungswechsel. Jürgen war nun auf der schnellen Spur drei unterwegs während Martin die langsame Außenspur sechs zu absolvieren hatte. Besonders der Bremspunkt für die Spitzkehre am Ende der Start – Zielgeraden ist auf dieser Spur mit einer langen Übersetzung sehr schwer zu treffen. Dieser Umstand wurde Martin zum Verhängnis. Zwar konnte der Lübbecker den Abstand im vierten Durchgang noch relativ kurz halten, auf den schwierigen Schlussspuren Eins und Zwei war dann aber endgültig Feierabend. Mit 172,78 Runden gewann Jürgen Kuhn letztendlich das Rennen und somit auch die Meisterschaft ziemlich souverän.

Sieger Jürgen Kuhn – auch eine Woche nach der erfolgreich bestrittenen easy* in Köln noch nicht ordentlich rasiert . . . !☺☺

Der zweite Platz reichte Martin Picker für Platz zwei in der Endabrechnung. Ein starkes Rennen fuhr außerdem Michael Berendt, der sich den dritten Platz sicherte. Für den Tabellenführenden Peter Horstmeyer lief es dagegen nicht so gut. Hier waren wohl eher die Nerven schuld, denn der „From A“ Porsche war eigentlich flott unterwegs, wenn die vielen Abflüge nicht gewesen wären. Immerhin reichte es in der Endabrechnung trotzdem noch zu Rang Drei. Dass der „Slotnomade“ Michael Brandt bei diesem Finale eher Außenseiterchancen haben würde, war schon im Vorfeld klar. Trotzdem sicherte sich der Bielefelder mit seinem siebten Platz Rang vier in der Meisterschaft.

Nach einem Jahr BRM-Pro kann man durchaus ein positives Fazit ziehen. Die Aufgabenstellung war es, ein Konzept zu entwickeln, wie man neue Leute in die Clubszene integrieren kann. In zahlreichen Gesprächen mit Clubverantwortlichen kristallisierte sich heraus, dass in diesem Punkt fast überall Handlungsbedarf besteht. Der Ansatz war, sich einfach mal auf den anderen Stuhl zu setzten, dass heißt sich die Clubszene einmal aus der Perspektive eines Neulings anzusehen. Hier kam schnell heraus, dass die meisten Clubserien technisch so fortgeschritten sind, dass diese Hürde den Rookies schlicht zu hoch erscheint. Neueinsteiger in der Clubszene kommen in der Regel aus dem Heimbahnbereich. Hier wird schon aus Platzgründen überwiegend mit Fahrzeugen im Maßstab 1:32 gefahren. Das sind Autos die man so fertig im Laden kaufen kann. In der Clubszene ist dagegen der Maßstab 1:24 vorherrschend und meistens werden hier die Karosserien aus Modellbausätzen aufgebaut. Das ist ein Punkt, der im 1:32 Bereich fast gänzlich fehlt. Für den Heimbahnfahrer bedeutet der Einstieg in die Clubszene oft einen kompletten Neuanfang. Zunächst einmal hat er damit zu tun, die Bahn zu erlernen. Auch wenn in der Anfangsphase oft mit Leihautos ausgeholfen wird, entsteht doch recht schnell der Wunsch nach einem eigenen Fahrzeug. Um dieses aufbauen zu können, wird dann auch entsprechendes Werkzeug benötigt, was sich nicht unbedingt in der Bastelkiste eines 1:32er Fahrers befindet. Neueinsteiger, die bereits einen elektronischen Regler besitzen, können sich glücklich schätzen, denn Fahrzeuge im Maßstab 1:24 lassen sich damit deutlich besser fahren. Auch beim Thema Bereifung ist einiges neu zu erlernen. In der Regel steht über kurz oder lang die Anschaffung einer Reifenschleifmaschine an.

Es galt nun diese doch erheblichen Anforderungen an einen Neueinsteiger möglichst erträglich zu gestalten. Darum musste ein Fahrzeugkonzept her, welches einfach gestrickt und doch anspruchsvoll ist. Ein einfaches Chassis, bei welchem man nur den Wackel des H-Trägers, die Bodenfreiheit unter der Hinterachse und die Getriebeübersetzung variieren kann. Dieses unter einer Fertigkarosserie wie sie auch im 1:32 Sektor üblich ist. Somit kann sich der Rookie voll und ganz auf das Erlernen der Bahn konzentrieren. Er kann sich mit verschiedenen Reglertypen beschäftigen und sich mit dem Thema Bereifung auseinander setzen ohne sich um Modellbau, Feinheiten bei der Chassisabstimmung oder spezielle Tuningteile kümmern zu müssen. Das Fahren von Rennen muss den Leuten Spaß machen und das wird eher erreicht, wenn sie ein gutes Gefühl haben, weil alle Konkurrenten über das gleiche Material verfügen. Es gibt dieses Konzept schon beim SLP-Cup. Allerdings wird dort mit dem Plafit Super 24 SLP schon ein anspruchsvolles Chassis verwendet. Beim BRM-Pro Cup kommt das einfache Plafit Pro Sidewinder Chassis zum Einsatz. Die Karosserie entspricht exakt den Vorgaben aus dem SLP-Cup. Somit kann ein BRM-Pro Teilnehmer, wenn er einmal keine Lust mehr auf diese Serie hat, einfach ein Plafit S24 Chassis unter seine Porsche Karosserie bauen und dann damit am SLP-Cup teilnehmen. Die BRM-Pro Autos eignen sich übrigens auch zum Einsatz in der weit verbreiteten C/West Rennserie. Man muss halt nur die passende Bereifung montieren.

Der Tag der offenen Tür bei der SRIG brachte viele Interessenten aus der Region an die Bahn !

Wie sollen aber nun die potentiellen Neueinsteiger auf die Clubszene aufmerksam gemacht werden. Hierzu wurden in Bad Rothenfelde zwei Wege beschritten. Der erste ergab sich eher zufällig: Anfang des Jahres stellte die SRIG-Teuto ihre Räumlichkeiten für ein Treffen von Slotracern aus dem Freeslotter Forum zur Verfügung. Bei diesem Treffen fand auch ein Rennen mit den BRM-Pro Clubautos statt. Da dieses Rennen bei den Teilnehmern großen Anklang fand, wurde schon kurz darauf ein eigenes Einladungsrennen organisiert. Hier fiel dann die Entscheidung, die Rennserie ins Leben zu rufen. Der zweite Weg führte über die lokalen Printmedien. Im November wurde ein Tag der offenen Tür veranstaltet. Hier machte man sich die Lage des Renncenters unmittelbar vor der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen zu Nutze und informierte die Presse in beiden Bundesländern. Es wurde ganz bewusst darauf verzichtet, für die Veranstaltung im Internet zu werben, denn man wollte wissen was nur mit Hilfe der Zeitungen möglich ist.

Gedränge an den Fahrerplätzen beim Tag der offenen Tür . . .

An die einhundert Besucher fanden sich im Laufe des 21. Novembers im Renncenter in Aschendorf ein. Somit war diese Veranstaltung ein voller Erfolg. Wie viele Neuzugänge durch dieses Event dauerhaft zu verzeichnen sein werden, bleibt abzuwarten. Interessant war jedenfalls, dass nur die Presse aus der unmittelbaren Umgebung den Tag der offenen Tür ankündigte. Um auch hier bei Leuten, die nicht unmittelbar etwas mit Slotracing zu tun haben, ein Gefühl für den Einzugsbereich unserer Bahn zu vermitteln werden in den BRM-Pro Ergebnislisten neben den Namen auch die Herkunftsorte der Teilnehmer angegeben.

Noch einmal Tag der offenen Tür – auch die Mädels durften spielen . . . !!

Man mag es kaum glauben, aber die Tageszeitung im nur einen Kilometer entfernten Kreis Gütersloh war erst bereit, einen Vorbereicht zu drucken als man dem Redakteur versicherte, dass unsere regelmäßigen Besucher unter anderem aus Bielefeld, Gütersloh, Rheda Wiedenbrück, Warendorf und sogar aus Minden-Lübbecke kommen.

Eine bei den Teilnehmern durchgeführte Fragebogenaktion ergab folgendes Resultat:

Die BRM-Pro Rennserie wird auch 2011 ausgetragen. Sie wird aus vier Läufen, einem pro Quartal bestehen. Es wird auch wieder ein Auswärtsrennen bei den „Slotnomaden“ in Bielefeld Sennestadt geben. Über weitere Aktivitäten zur BRM-Pro Rennserie wie Einladungsrennen und Workshops wird Über das Freeslotter Forum, die „Wild West Weekly“ und den E-Mail Verteiler informiert.

Anfragen bitte an andreaslippold@t-online.de Betreff „BRM-Pro“

Alles weitere gibt’s hier:
S.R.I.G. Teuto

Craftsman Truck Series

6. Lauf am 8. Dezember 2010 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman

…die NASCAR Serien im Wilden Westen hatten in den letzten Wochen ihre Endläufe der 2010er Saison ausgetragen. So stand nur noch nicht der Meister für die Craftsman Truck Serie fest. Der wurde letzten Mittwoch in den Clubräumen des SRC Mündelheim ermittelt.

...Craftsman Truck Series Champion 2010 Oliver Stork, Gratulation ☺☺!!

Kompakt . . .

- **Oliver Stork ist der Meister 2010, Gratulation ☺☺!!**
- **3. Laufsieg von Oliver Stork!!**
- **Heimascaris wieder die Favoriten !!**
- **10 Racer am Start, in 2 Startgruppen !!**

Adresse

Kultur- und Freizeitzentrum
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. Trotz eisiger Kälte und starken Schneefall hatten 10 Racer Zeit in den Clubräumen der Mündelheimer den 2010er Craftsman Truck Meister auszufahren. Vielmehr dabei zu sein, wenn zwischen Oliver Stork und Andreas Thierfelder die Entscheidung fällt. Natürlich können noch weitere Kandidaten wie Manfred Stork, Ralf Neumann, und Holger Krampitz den beiden Führenden die Entscheidung noch etwas erschweren.

…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.

...Charly Oranje hat auch Spaß an den Trucks !

die..

…Quali macht mittlerweile allen riesen Spaß, weil die Besten teilweise auch taktisch fahren, um eine bessere Startspur zu erhalten. Das bedeutet, dass bei jeder Runde vom Rennleiter die Qualizeit angesagt wird, damit man dann auch direkt abbrechen kann. Die Zeiten lagen zwischen 8.974 – 9,986 sec für die schnellste Runde. Oliver Stork sicherte sich diesmal die Spur 1 mit der besten Qualizeit.

…Lauf 6 der Saison

...Startgruppe 1 am 09.12.2009 !!

…Der Endlauf 2010 konnte somit starten. Ingo, Andre+, Michael, Andreas Trebsdorf und Charly waren heute die Nachhut und starteten zuerst. Michael konnte nach 4 x 5 min. als Gruppensieger 118,82 Runden vorlegen.
Ohne Pause standen direkt die fünf Jungs der Startgruppe 2 am Regler. Oliver, Andreas, Holger, Ralf und Manfred als Nachrücker. Oliver konnte ohne zu Zittern mit einem weiteren Laufsieg Champion der Saison 2010 werden. Kritisch würde es nur dann wenn Andres den Sieg holt und Holger sich auf P2 dazwischenschieben würde. Oliver Stork bestimmte direkt das Renntempo. Doch wie erwartet hatte Holger die Verfolgung aufgenommen und schubste mal Manfred am Ende der Gerade aus der Spur. Über die Spurwechsel konnte Andreas teilweise die Führung übernehmen, musste aber auch einen Abflug hinnehmen, wobei er etwas verzögert wieder eingesetzt wurde.

...Startgruppe, die den Champion stellen wird !!

…damit war die Sache geklärt und Oliver fuhr konzentriert den Turn zu mit fast einer halben Runde Vorsprung Ende.

Ergebnis Tageswertung. . .

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

Wie immer unser Dank an die Jungs vom SRC DU-Mündelheim für den netten Rennabend und die daraus gewonnen Erkenntnisse. Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Racer und verweisen auf die nächste Saison 2011 mit den neuen Terminen. Wir beginnen wieder in Mündelheim am 09.02.2011 natürlich ab 19:00h am Mittwochabend.

Ergänzend dürfen wir noch berichten, dass durch Einstellung einiger Produkte aus dem Hause Schöler Chassis in der nächsten Saison auch Serienfahrwerke weiterer Hersteller, wie Motor Modern, Slotvision, Plafit (kein SLP 2) und die Original Tuningteile der Hersteller mit ins Reglement aufgenommen wurden.

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
1.	Mi. 09.02.11	Duisburg	DU-Mündelheim
2.	Mi. 13.04.11	Düsseldorf	SOKO-Keller
3.	Mi. 08.06.11	Kamp-Lintfort f	Plastikmodellcenter P.M.
4.	Mi. 24.08.11	Düsseldorf	SRC 1zu24 Slot
5.	Mi. 12.10.11	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 07.12.11	Duisburg	DU-Mündelheim

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien-West / Craftsman Trucks

Gruppe 2 4 5

6. Lauf am 11. Dezember 2010 in Köln

10 komplette Jahrgänge **Gruppe 2 4 5** sind mit dem Finale beim SRC Köln am Samstag

erfolgreich absolviert – dies entspricht 71 Läufen, bei welchen ca. 1.800 Teilnehmer und rund 4.900 Fahrzeuge am Start waren. Eine wahrlich beeindruckende Bilanz, welche mit dem gewohnt aufwändig durchgeführten Jahresabschluss in der Domstadt in passendem Rahmen abgerundet wurde . . .

Kompakt . . .

- **10 Jahre 245 in Köln angemessen begangen . . .**
- **Finales: 2 Bahnen, 34 Fahrer, 101 Slotcars, 1 Abendessen und 2 Siegerehrungen . . .**
- **Engste Entscheidungen der 245-Geschichte sind gefallen . . .**
- **Tagessiege für Markus Kever (Gr.2) und Sebastian Nockemann (Gr.4 und 5) . . .**
- **„Tagestreppchen“ für Markus Kever, Sebastian Nockemann und Jörg Mews . . .**
- **Gesamtwertungen 2010:**

Gr.2	**U.Kaina**	**M.Kever**	**D.Haushalter**
Gr.4	**A.Thierfelder**	**D.Stracke**	**I.Vorberg**
Gr.5	**U.Kaina**	**D.Stracke**	**M.Kever**

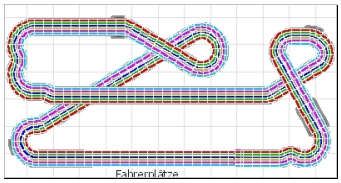
- **gelungener Tages-/Saisonabschluss mit gemeinsamem Abendessen, Pokalen, Preisen und Tombola . . .**

Strecke . . .

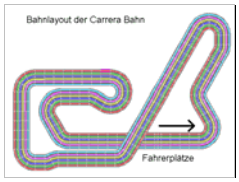
SRC Köln
Neusser Str. 629
50737 Köln Weidenpesch

Url
www.src-koeln.com

Strecken
6-spurig, Carrera, 31,0m und 49,0m lang



Groß = 49m, 6-spurig



Klein = 31m, 6-sp.

Freitag Abend Stilleben in Köln . . .

Vorgeplänkel . . .

Die WWW Nr. 235 begann den Abschnitt „Vorgeplänkel“ im letzten Jahr mit der Passage: *„Ausnahmsweise standen für das 245-Finale eine Menge Entscheidungen in den einzelnen Gruppen und Sonderwertungen an.“* . . .
Hinsichtlich des Saisonfinales 2010 war diese Formulierung kalter Kaffe !! Durften sich im Vorjahr ein paar 245er Hoffungen auf einzelne Plätze auf dem Treppchen machen, waren heuer Null Entscheidungen gefallen und locker 10 Folks noch auf Schlagdistanz zu einem der drei zu vergebenden Titel – von einem Treppchenplatz gar nicht zu schreiben . . . !!☺☺

Einige 245er hatten ihre eigenen Ergebnisprognosen am Mann . . . !☺☺

Ergo war allein das Racing bereits den Trip nach Köln wert. Von den sonstigen Rahmenbedingungen des großen, wie immer auf zwei Bahnen ausgetragenen 245-Finales gar nicht zu reden . . . !!

Apropos zwei Bahnen: Die Gruppe 2 Tourenwagen fuhren den Start auf der großen Bahn. Etwa zur Mitte des Gruppe 2 Rennens wurden die Gruppe 4 GT auf der kleinen Bahn gestartet und nach „Betriebsschluss“ der Gruppe 2 auf der großen Bahn folgten dort dann die Gruppe 5 Silhouetten. Also alles wie immer – und jede Menge Stress für die Kolleg/Innen Fahrer, für die es kaum eine Erholungspause gab. Denn erst forderte die Materialausgabe die volle Konzentration und anschließend ging’s oft non-stop mit dem Rhythmus von Fahren und Einsetzen weiter . . . !!

Slowly sideways auf der kleinen Bahn . . .

Vorbereitung . . .

Exakt 80m 6-spuriger Plastikschiene harrten am Freitag Nachmittag der 245-Putzkolonne. Dennoch ging das **Putzen** (und der Aufbau der übrigen 245-Infrastruktur) – nicht zuletzt dank zahlreicher Helfer – rasch vonstatten. Bedankt Jungs . . . !!☺

Aller Anfang ist beschwerlich . . . !☺☺

André K. ist sichtlich stolz auf die gelungene Zuordnung der Namensschilder auf die Magnetleisten des Parc Fermé . . . !☺☺

Rund 7 Stunden sollte der Zeitrahmen für das Training auf den zwei Bahnen am **Freitag Abend** betragen. Denn erst am frühen Samstag Morgen wurde der Kölner Keller für nur kurze Zeit verriegelt.

Rund $^{2}/_{3}$ der Kollegen schaute übrigens im Laufe des Abends in Köln vorbei. Die große Bahn wies etwas mehr Grip als im Vorjahr auf – der kleine Kurs war in etwa auf demselben Level (also wie 2009). Die Einstellung von „Zeittraining“ und Spurwechsel erwies sich als kaum notwendig. Bei 12 verfügbaren Fahrerständen ergab sich fast immer ein freies Plätzchen. Wobei die Kollegen zur „Rudelbildung“ neigten – mal wies die große Bahn volle Besetzung auf, dann wieder eher der kleine Kurs !☺

Echte Favoriten waren noch nicht auszumachen, die erzielten Zeiten lagen dicht beieinander – Ausnahme war lediglich JanS, der erstmalig nach dem Teamrennen im Februar wieder zum Regler griff, i.d.R. aber mit Coaching befasst war. O-Ton „Am Freitag Abend *war mehr los als bei der gesamten easy* !!*“. Auch die Kölner Gastgeber widmeten sich ausgiebig dem Support der Gästefahrzeuge – Zitat von Gerhart Breker: „*Was mach’ ich nur, jetzt kümmern sich schon zwei Kölner um das Gr.4 Auto !?*“ . . . !☺

Irgendwann am frühen Samstag hieß es „*Schluss jetzt*“ – der Strom wurde ausgeschaltet und man zog zur Theke um. Kölsch und Waldmeister standen jetzt im Vordergrund des Interesses. Die „Unter-der-Bahn-Schläfer“ fanden einmal mehr kein Ende . . . !☺

Jede Rennserie hat wohl so ihre Leiche im Keller !? (man beachte die entspannte Grundhaltung der Füße – und: schade, dass die WWW keinen Ton ausgeben kann !☺)

Im Unterschied zum Abend zuvor wurden **Samstag Früh** nur noch gut 2 Stunden Trainingszeit angeboten. Da änderte auch die frühe Öffnungszeit um 8:00 Uhr nicht viel . . . Immerhin verteilten sich die Trainingsmöglichkeiten auf 12 Fahrerplätze, sodass die Wartezeiten nicht über Gebühr lang wurden . . . Mit jetzt voller Besetzung ergab sich nun ein besseres Bild über das Leistungsniveau der Kollegen 245er. Speziell in der Gruppe 2 lagen die Zeiten dicht beisammen – hier würde wohl einmal mehr alles möglich sein . . .

What's new . . .

Nimmt man die Generalprobe – sprich den easy* Lauf zwei Wochen zuvor – als Maßstab, waren keine **neuen Fahrer** zu verzeichnen. Bezogen auf die eigentliche 245 war jedoch zumindest für Remo Brandalise Premiere angesagt . . . Wobei das Finale vergleichsweise hohe Anziehungskraft besaß – nur einer der 32 regelmäßigen Teilnehmer, die bisher zumindest drei 245-Läufe absolviert hatten, wollten fehlen. Kurzfristig mussten jedoch drei weitere 245er/Innen aus gesundheitlichen bzw. technischen Gründen absagen. Da sich auch noch ein paar Besucher bzw. künftiger Dauerstarter hinzu gesellten, kamen am Ende 34 Teilnehmer zusammen. Das war nach Köpfen und nach Fahrzeugen knapp P4 in der 245 Geschichte. Ferner war's der absolute Rekord, seit die Materialausgabe zu Beginn der Saison 2009 etabliert wurde . . . !☺☺

Ein neuer Fahrer !? Evtl. gar aus dem Mönchsorden St.Strackus an der Ruhr . . . !? !? ☺☺

In Sachen **neue Fahrzeuge** war wie immer gebremster Schaum angesagt: In der Gruppe 2 tat sich nicht. In der Gruppe 4 rollten Vater & Sohn Brandalise zwei schicke BMW M1 Procar an den Start. Und Christian Letzner tat es ihnen nach. Die Lamborghini Fraktion vertrat hingegen Gerhart Breker mit einem LP400 . . . In der Gruppe 5 waren Nick Brandalises Ford Capri turbo und Sebastians Nissan Sklyine turbo die Neuheiten in Köln . . .

„Nicks World" – zwei schicke Neue aus Köln in Köln . . . !☺

Racing . . .

Erstmalig wurde auch die **Materialausgabe** überlappend durchgeführt. Die großzügigen Kölner Räumlichkeiten machten's möglich !! Somit sollte die zusätzliche Startgruppe kaum mehr Zeit kosten als üblich – die aufgrund der größeren Teilnehmerzahl eigentlich zusätzlich erforderliche halbe Stunde sollte größtenteils weg-überlappt werden. Obwohl's beim SRC aufgrund der zahlreichen Räume mittelschwer unübersichtlich ist, ging's letztlich sogar noch einmal schneller als geplant - man ging deutlich vor Plan durch's Ziel . . .!!

Materialausgabe mit dem „großen Vorsitzenden“ Alfons K. . . . !☺☺

Der schleichende Kaffeesatzleser irrte sich gleich bei der **Teilnehmerzahl** – laut Anmeldestand hätten halt doch sechs Startgruppen zusammenkommen müssen. Genauer betrachtet irrte er aber wiederum nicht. Die drei Ausfälle ergaben zahlreiche 7er Gruppen und in Summe die üblichen 15 Startgruppen !☺

Die Vorgaben für die **Schlagzahl** lauteten: 98, 136 und 102 Runden für die Gruppen 2, 4 und 5. Man durfte gespannt sein, ob das schleichende Orakle hier eine bessere Trefferquote aufwies !?☺

Hinsichtlich der **Favoriten** gab’s nur die Prognose, dass die Sieger nichts mit dem Ausgang der Meisterschaften zu tun haben würden – zumindest nicht direkt . . .

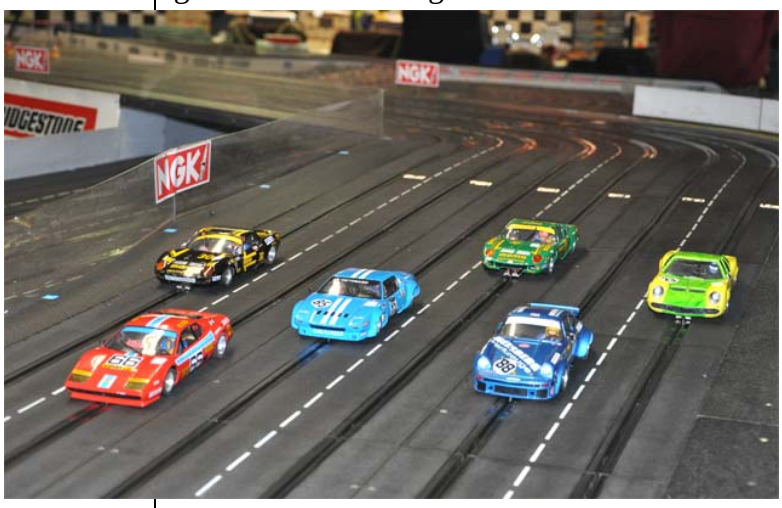
Da aber mit Sebastian Nockemann sowie Vater & Sohn Brandalise gleich drei Champs mit zugleich fundierter Köln-Kenntnis am Start waren, würde ein Sieg immer nur über diese Drei führen. Ferner müssten die Herren Heß (Senior und „Medium“) sowie Markus Kever mit auf den Zettel . . . !?

Technische Abnahme Gr.5 . . .

Der **Rennbetrieb** sollte 15 Startgruppen umfassen, welche jeweils ihren 6*3 Minuten Sprint an 20 Volt absolvierten. Laut Zeitplan mussten dafür knapp 6 Stunden ausreichen . . . Überpünktlich um 13 Uhr entließ Reiseleiter Hans Quadt die ersten sechs Gruppe 2 Tourenwagen zur 100-Runden-Hatz auf der großen, sprich 49m langen Bahn des SRC Köln . . .

Zusammenfassung . . .

Wie in jedem Jahr fällt die sonst übliche detaillierte Rennchronologie für das Finale aus. Zum Einen bleibt schlichtweg der Überblick und die Detailkenntnis auf der Strecke, wenn auf zwei Bahnen parallel die Action tobt. Und zum Anderen sprechen die große Zahl der „zu Besprechenden“ sowie die vielfältigen Aufgaben des Autors an diesem Tag schlichtweg gegen die Detaillierung . . . !☺



Vor dem Einrollen der Gr.4 Fahrzeuge . . .

Die Tourenwagen der **Gruppe 2** absolvierten ihr Tagespensum also auf dem langen Kurs – der sooooo einfach ausschaut und der so schwierig wirklich schnell zu bewältigen ist. Dementsprechend zerschellten etliche Hoffnungen auf eine gute Platzierung in den Banden der Schikanen bzw. Kurven (das „Zerschellen“ bitte nicht wörtlich nehmen – nur die Erwartungen gingen Baden, nicht jedoch die Slotcars) . . . !☺

Die vier Cracks des Tages mussten allesamt in die frühen Startgruppen, in welchen überwiegend die „Hinterbänkler“ der 245 unterwegs sind. In der Gruppe 2 ließen alle Federn, ganz besonders Sebastian Nockemann, der mit dem Mini Cooper antrat: Nach einem Einschlag blockiert die Vorderachse. Da auch Nick und

Remo Brandalise mit Kleinwagen starteten (NSU TTS und Fiat 500 – beide aus dem Heß Fuhrpark), vermochte sich nur JanS ganz nach vorn zu schieben. Für den Sieg reichte es aber letztlich ebenfalls nicht – ex-aequo neben Karl-Heinz Heß (!!) war aber immer hin P2 drin. Ganz vorn lag am Ende Markus Kever mit dem Nissan Skyline. Insgesamt lag man von p1 bis P7 innerhalb einer Runde. Ab P4 lautete die Reihenfolge dabei Udo Kaina, Jörg Mews, Alfons Kever (!!) und Andreas Thierfelder. Udo kam übrigens erst beim Ausrollen an Jörg vorbei . . .

Auch dahinter war's eng: Vier – fünf Starter innerhalb einer Runden waren die Regel. Dabei hervorhebenswert war sicherlich Achim Schulz auf P9 . . . !!

Der Breker Camaro im Training – im Rennen ging's zumindest ebenso quer . . . !☺☹

Kein „Alfasud Wetter" in Köln . . . !☺☹

Nach maximal einer halben Stunde Pause stand für die Teilnehmer der kurze 31m Kurs an, welcher mit den **Gruppe 4** GT zu bewältigen war. Diese Strecke kommt dem Teilnehmer nach 18 auf den langen Geraden der großen Bahn zugebrachten Minuten vor wie eine andere Klimazone . . . !☺

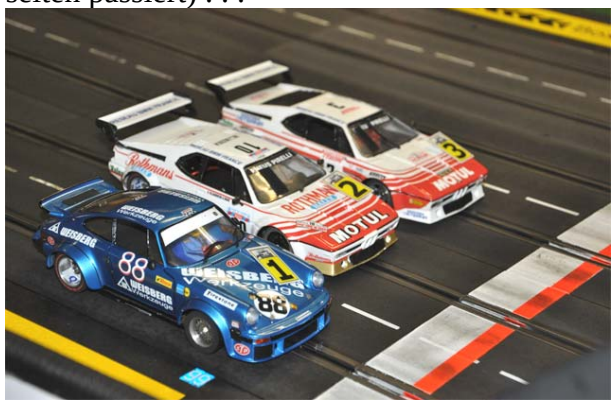
Zwar ist kein Zwei-Schienen-Drücken angesagt, die Geraden sind aber deutlich kürzer und die Kurvenzahl nicht wirklich geringer . . .

Ergo galt es sich schnellstmöglich umzustellen und die flachen GT Fahrzeuge tunlichst im Slot zu halten, was auch auf der „Kurzbahn" nicht immer so easy ist . . . !☺☺

Auf dem kleinen Kurs lief es für Sebastian besser. Der Porsche 934 turbo siegte vor seinem Markenkollgen mit JanS am Regler, der deutlich häufiger in der langsamen Gruppe hängen blieb, aber auch ohne diese Schwierigkeiten Sebastian wohl nicht hätte überflügeln können. 5 Teilmeter hinter JanS lief bereits Andreas Thierfelder ins Ziel, der solche Schwierigkeiten in der schnellsten Startgruppe nicht hatte. In derselben Runde ferner Jörg Mews und Markus Kever . . .

Tommy Eckel lief auf P6 ein – noch vor Marius Heß, der „Wiedergutmachung" für die Gruppe 2 betreiben wollte.. Tommy führte eine Gruppe von sechs Fahrer an, welche ca. eine Runde auseinander lag. Remo Brandalise, Ingo Vorberg, Karl-Heinz Heß und Nick Brandalise waren die weiteren Namen in den Top 11 . . .

Erwähnenswert hier Tom Stahlhut auf Ü13, der zahlreiche etablierte Jungs hinter sich ließ sowie André Kaczmarek, dem der Motor abrauchte (was beim schwarzen Carrera extrem selten passiert) . . .



Drei hohe Favoriten ziehen zum Start vor: JanS und zwei Mal Brandalise . . .

Die dritte Kurve nach dem Start . . .

Nachdem sich nun alle so schön auf den kurzen und übersichtlichen Kurs eingeschossen hatten, fuhren die **Gruppe 5** Silhouetten selbstredend wieder in der anderen „Klimazone“ – sprich die 49m Bahn. Selbstredend ohne lange Pause zwischendrin, damit der Adrenalinspiegel nicht zu weit absinken konnte . . .
Sebastian mit dem neuen Skyline vorn. Dann ein Loch, dann Markus Kever und dann gleich vier weitere Folks auf gut ½ Runde zusammen gedrängt: Udo Kaina, Dirk Haushalter, Christian Wamser und Jörg Mews! Wer nun meinte, die Spannung sei „durch“: Zwischen P10 und P12 lag genau ein Teilmeter: Fabian Holthöfer vor Remo Brandalise und Hans Przybyl (ex-aequo). Und ab P14 (bis P25) gingen gar 12 Fahrer binnen einer Runde durch’s Ziel – der schiere Wahnsinn !!
Ferner erwähnenswert: Der zweite technische Defekt von André Kaczmarek (Leitkielkabel gebrochen) und der erste für Karl-Heinz Heß (Leitkielhalter gelöst). Achim Schulz erneut auf P9. Gerhart Breker bestätigt sein easy* Resultat mit P8 (und erneut absolvierten 100 Runden) . . .

„Ready to take off“ – eine Startgruppe Tourenwagen steht auf dem Tablett bereit für den entscheidenden Finallauf . . .

Nach dem Rennen friedlich vereint: Die Kleinwagen warten auf die Demontage der ausgegebenen Räder . . .

Die **Tageswertung** wurde in Köln ausnahmsweise nicht aus den erzielten Rundenzahlen gebildet. Dies würde aufgrund der zwei arg unterschiedlichen Streckenlängen ein verzerrtes Bild wiedergeben. Ergo mussten absolvierte Meterzahlen addiert werden. Im Vorjahr standen beim Tagessieger (Sebastian Nockemann) immerhin 5km auf dem Tacho. Viel mehr würden etliche der 245 Kollegen mutmaßlich kaum binnen 18 Minuten gejoggt schaffen . . . !☺☺☺
Jetzt aber zur Wertung: Markus Kever macht das Rennen vor Sebastian Nockemann und Jörg Mews. Die Abstände lesen sich allenthalben großzügiger – und sei es nur, weil eine Runde halt aus 31 bzw. 49 Metern besteht !☺
Wobei sich Jörg Rückstand auf Sebastian in Höhe von gut 7m auf eine Viertel bzw. Siebtel Runde umrechnet . . . !!

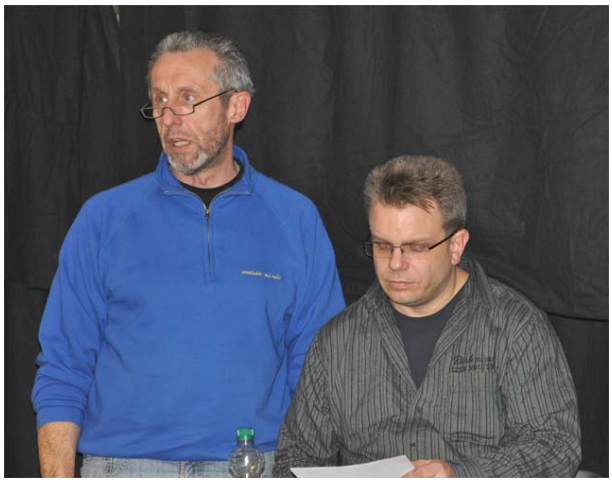
„Volle Kanne umme Ecke“ – Jörg Mews belegt, wie man’s auf P3 der Tageswertung schafft !☺

Ende . . .

Das **gemeinsame Abendessen** leitete den dritten, eher gemütlichen Abschnitt des Tages ein. Nach Training und Materialausgabe am Morgen und dem aufreibenden Rennbetrieb am Nachmittag gab’s endlich keinen Stress mehr zu vermelden !☺
Wie in jedem Jahr zauberten die SRC[ler] ein schmackhaftes Menü aus der Küche, welches wie in den Vorjahren aus Sponsormitteln und dem Verkauf des 245 Kalenders finanziert wurde . . .

Als nächster Programmpunkt wurde die **Tagesiegerehrung** in Angriff genommen. Wie immer war damit ein kurzer Rückblick auf die zahlreichen Einzelschicksale verbunden; ferner die Aushändigung von Urkunden an die Top 10 der Gesamtwertung sowie auch etli-

cher lobender und tröstender Sprüche, die selbstredend ebenfalls im Startgeld enthalten waren . . . !☺



HaJü und Peti als „Vorturner“ bei der Siegerehrung . . . !☺☺

Logisch, dass auch beim Finale ein “**Man of the Match**“ geehrt wurde. Die Juroren hatten sicherlich ähnlich wenig Überblick über das gesamte Geschehen wie der Autor. Dennoch einigte man sich rasch auf Achim Schulz als Mann des Tages, der in Köln erstmalig in die Top 10 zu fahren vermochte (in der Gruppe 2 und 4) . . . !!

„MoM“ Achim Schulz freut sich sichtlich . . . !!

Der **245-Tipp** wurde durch die Vielzahl an Startern sicherlich nicht leichter. Wie immer waren P2 in der Gruppe 2, P4 in der Gruppe 4 und P5 in der Gruppe 5 passend vorherzusagen, um in die Sachpreisverlosung zu gelangen. Und wieder einmal war als Ergebnis nicht viel mehr als „Teilnehmerbeschimpfung“ drin. Zwei Folks (Daniel Grabau und André Kaczmarek) erzielten zumindest zwei Richtige – die restlichen Tippser vergessen wir der Einfachheit halber !☺

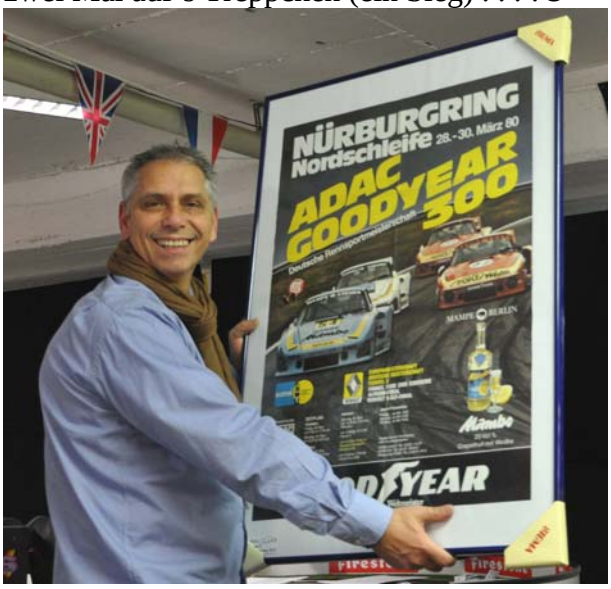
Nachdem der spannende Renntag in Köln entsprechend gewürdigt und geehrt war, schritt man zur **Jahressiegerehrung** für die zehnte 245 Saison. „As usual“ wurden gerahmte Plakate bzw. Fotos mit Bezug zu den Vorbildern aus den 70ern als Pokale verliehen . . .

Die Tourenwagen der **Gruppe 2** erlebten in 2010 insgesamt 14 unterschiedliche Teilnehmer auf dem Treppchen und immerhin 4 verschiedene Sieger. Dementsprechend gab es vor dem Finale noch 12 Folks, welche sich Chancen auf einen Platz an der Sonne ausrechnen konnten !!☺

Nach 18 Minuten Fahrzeit in der schwierig zu beherrschenden „Königsklasse“ der 245 klärte sich das Bild nur bedingt. Die Wertung nach 5 (von 6) gewerteten Läufen sah wie folgt aus:

#	Fahrer	Punkte
1.	Kaina, Udo	449,59
2.	Kever, Markus	444,74
3.	Haushalter, Dirk	436,28
4.	Sarnow, Peter	421,77
5.	Schaffland, Ralf	418,70
6.	Mews, Jörg	415,20
7.	Stracke, Dirk	413,73
8.	Vorberg, Ingo	410,83
9.	Eifler, Hans-Jürgen	407,95
10.	Thierfelder, Andreas	390,79

Sieger Udo Kaina schaffte den Titel übrigens mit nur einer Podestplatzierung und gänzlich ohne Sieg. Was für die abwechslungsreichen Ergebnislisten – vor allem aber für Udos Konstanz spricht ! Und auch der P3 Besetzer Dirk Haushalter schaffte es in 6 Läufen nur zwei Mal auf’s Treppchen (ein Sieg) . . . !☺



Udo K. aus W. bei D. ist Gr.2 Champ 2010 . . . !!

Ursprünglich als Sonderwertung für die früher eher seltenen „Kleinwagen“ gedacht, bekam der Titel „**Gruppe 2 unter 2.000cm³**“ im Laufe der Zeit eine ganz andere Bedeutung – sind doch mittlerweile (auf den ProComp-3 Pneus) ca. 70 Prozent des Feldes in dieser Fahrzeugkategorie unterwegs. Hier sollte man für 2011 eventuell einmal über die Umwandlung dieser Wertung in eine andere, hubraumschwächere Kategorie – ggf. bis 1.300cm³ – nachdenken . . . !? !?
Diese Überlegung als solche soll aber den Sieg in dieser Wertung nicht schmälern! Als Champ ging letztlich Dirk Haushalter durch’s Ziel, dichtauf gefolgt von Dirk Stracke und Peter Sarnow . . .

Dirk Haushalter lief in der Gr.2 unter 2.000cm³ als Sieger ein . . .

Die GT der **Gruppe 4** waren in dieser Saison ähnlich spannend wie die Tourenwagen – vielleicht jedoch ein Quäntchen weniger aufregend. Auch hier waren 11 Fahrer auf dem Treppchen und 4 verschiedene Sieger gingen in 5 Läufen durch’s Ziel. Und ebenso wie bei den Tourenwagen hatte vor dem Finale in Köln ein Dutzend 245er den Gedanken an einen Pokalrang noch nicht ad acta gelegt !☺
Logisch, dass auch dieser Entscheidung nach 4 (von 5) gewerteten Läufen extrem eng ausfiel. P2 und P3 trennte kein Punkt und P4 und P5 genau ein Hundertstel Punkt !!

#	Fahrer	Punkte
1.	Thierfelder, Andreas	390,63
2.	Stracke, Dirk	366,90
3.	Vorberg, Ingo	366,13
4.	Mews, Jörg	346,23
5.	Kever, Markus	346,22
6.	Eifler, Hans-Jürgen	338,11
7.	Heß, Marius	333,62
8.	Kaina, Udo	326,05
9.	Holthöfer, Fabian	322,93
10.	Wamser, Christian	311,58

„ATH“ erhielt eher zufällig das passende Plakat zu seinem Gr.4 Siegerfahrzeug . . . !☺☺

Die gelungene zweite Saisonhälfte (ab Duisburg) sicherte Andreas den Titel mit vergleichsweise großem Vorsprung – seitdem setzte er auf Mercedes Power. Zufälligerweise gab’s den Einsatzwagen in gerahmter Form für ihn als Pokal. Ein weiterer Faktor war die Unkonstanz der nächsten vier Verfolger – sie vereinen nur zwei Podestplätze (von 15 Möglichen) auf sich . . . !☺

Die Sonderwertung “**BMW M1 Procar**“ war als Einzige bereits vor dem abschließenden Lauf entschieden !! Dirk Stracke hieß der überlegene Sieger – Kai Ole Stracke und Karl-Heinz Heß folgten mit etwas Abstand auf den Plätzen . . .

Der „Pokalabräumer“ Dirk Stracke durfte drei Mal nachfassen . . . !☺☺

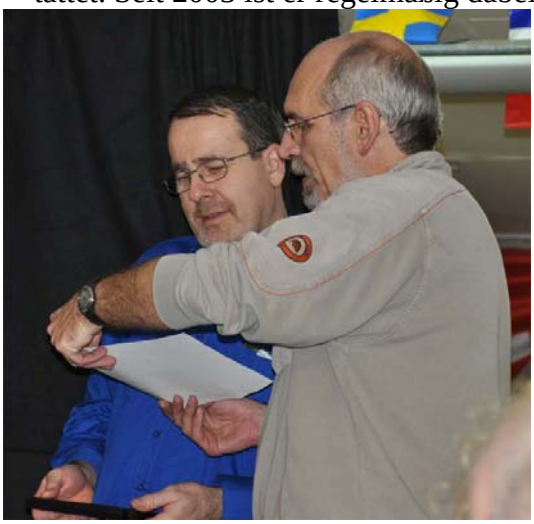
Bleiben als dritte Wertung die Silhouetten der **Gruppe 5**. Hier war es im Vergleich zu den Gruppen 2 und 4 schon beinahe langweilig – obwohl doch eigentlich angeblich „jeder“ ein Gr.5 Auto ans Laufen bekommt . . . !☺
Nur 9 unterschiedliche 245er schafften in 2010 einen Podestplatz – die Gruppe 5 erlebte jedoch ebenfalls 4 verschiedene Sieger in 5 Läufen. Und immerhin 9 Teilnehmer durften sogar noch vom Treppchen in der Gesamtwertung träumen . . . !☺☺
Die große Bahn des SRC Köln sorgte dann in kürzester Zeit für die Desillusionierung bei den Einen – und für ein breites Grinsen bei Anderen. Wobei das Geheimnis um die Platzierungen in der Gruppenwertung 2010 selbstredend erst zur Siegerehrung gelüftet wurde:

#	Fahrer	Punkte
1.	Kaina, Udo	393,80
2.	Stracke, Dirk	379,93
3.	Kever, Markus	372,72
4.	Thierfelder, Andreas	366,57
5.	Haushalter, Dirk	363,97
6.	Vorberg, Ingo	361,99
7.	Wamser, Christian	350,01
8.	Holthöfer, Fabian	313,44
9.	Mews, Jörg	310,29
10.	Stracke, Kai Ole	293,45

Die Abstände bei den Silhouetten sehen recht „luftig“ aus. Berücksichtigt man, dass eine Platzierung weiter vorn (oder hinten) in der 245 im Schnitt 3 Punkte wert ist, relativiert sich diese Sichtweise ein wenig. Denn jeder 245er vermag rasch ein / zwei Situationen aufzuzählen, welche ihn im Laufe der Saison ein paar Teilmeter gekosten haben . . . !☺

Nach dem „Abhaken“ der Gruppenwertungen ist noch das ein oder andere Wort über die Sonderpreise zu verlieren:

- Den Preis „**Rookie of the Year**“ erhielt Tom Stahlhut, der in seinem 245 Premierenjahr tolle Leistungen zeigte. Andere Einsteiger wie André Kacmarek oder Andreas Thierfelder performten ähnlich gut oder gar besser – aber die Jury mochte sie nicht wirklich als „Rookie“ bezeichnen, verfügen sie doch über fundierte Erfahrungen in anderen Serien . . .
- Ein besonderes „**Jubiläum**“ feierte Hans Przybyl – er absolvierte auf den Punkt zum Abschluss des zehntes Jahres der 245 sein 50. Rennen in der Serie. Los mit der 245 ging es für Hans im Oktober 2002 in Duisburg – zum Antesten war er nur mit einem Porsche 934 turbo für die Gruppe 4 ausgestattet. Seit 2003 ist er regelmäßig dabei . . .



Jubilar Hans Przybyl beim Rückblick auf ein 2004er Abnahmeformular . . . !☺☺

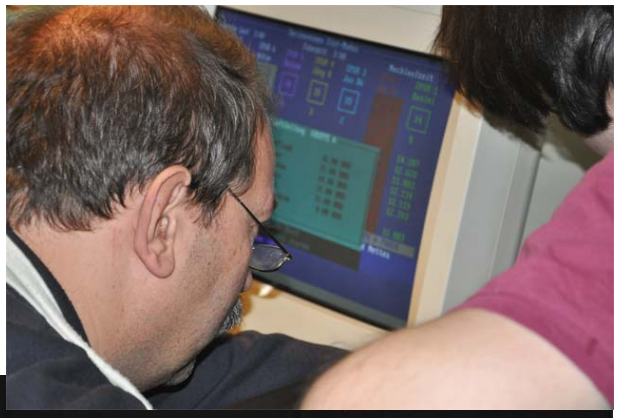
- Ebenfalls in die Rubrik treue Fahrer passt der Sonderpreis „**Dauerbrenner**“, welcher an Jörg Mews verliehen wurde. Seit seinem Einstieg in die Serie (am 10. November ’07 im ScaRaDo) hat Jörg kein einziges Rennen versäumt – solche eine Bilanz vermag ansonsten nur noch der Autor zu halten . . . !☺
- Wie im Vorjahr wurde auch heuer wieder der „**Sparsamster Fahrer**“ geehrt. Maßgeblich war der Reifenverschleiß in den vier Einzelrennen vor dem Finale.
  Mit 0,33mm (für insgesamt 216 Minuten Fahrzeit) platzierte sich letztlich Daniel Grabau knapp vor dem Vorjahressieger Bernd Nettesheim (0,36mm). Gabriel Heß belegte in dieser Wertung P3 mit dem „Verbrauchsfaktor“ 0,41mm.

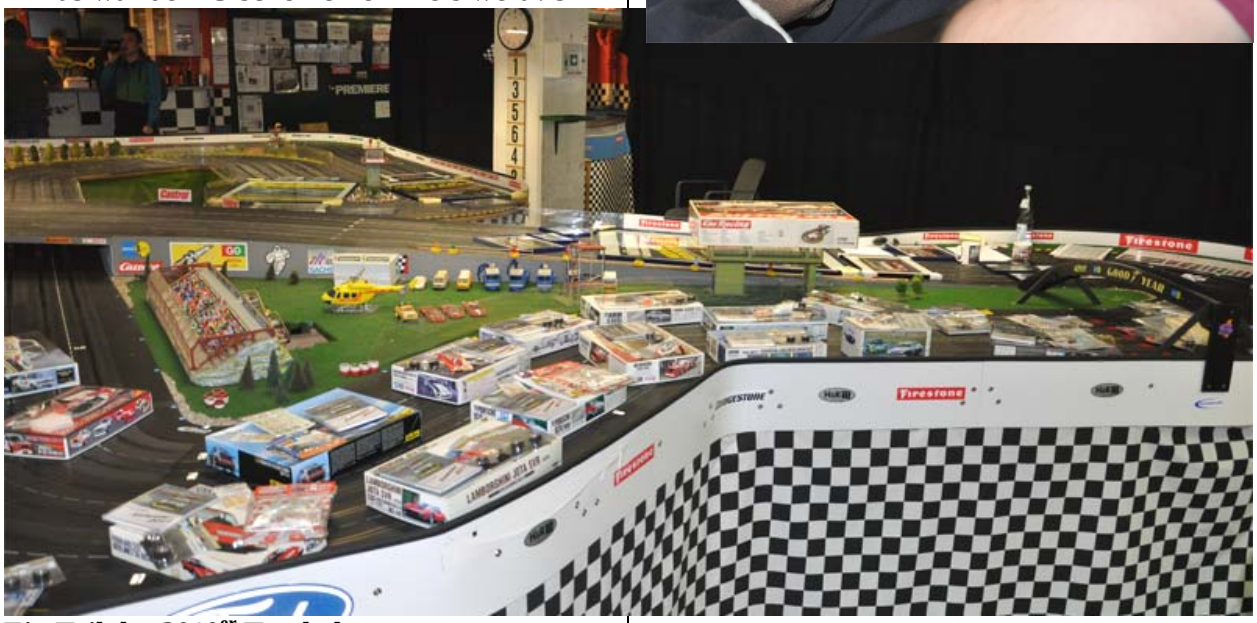
U.a. extrem sparsam unterwegs: Daniels Gr.2 Fiat 131 Mirafiori . . .

Zum Vergleich: Die Cracks, die um die Gruppensiege fighteten, lagen bei 0,7 bis

0,85mm Verschleiß – Ausnahme war hier Udo Kaina, der in vier Läufen mit in Summe nur 0,47mm auskam . . .

- Einen ganz speziellen 2011er Kalender als Preis bekam Roland Bruckschen in der Sonderwertung „**Spät(an)melder**“ überreicht. Nach der alten Siggi-Devise *„nicht mehr (bzw. eher) als nötig“* kam Rolands Anmeldung immer und zuverlässig letzte Rille. Das war der IG schon einen Preis wert !☺





Ein Teil der 2010er Tombola . . .

Am Ende stand wie immer die 245 **Tombola**, die zahlreiche Sachpreis enthielt. Herzlichen Dank allen privaten und gewerblichen Spendern (vgl. ausführliche Liste am Ende dieses Beitrag) – und natürlich den Teilnehmern für’s entrichtete Startgeld . . . !☺☺☺

Bleiben wir bei den **Credits**: Merci vielmals den Jungs und Mädels des SRC Köln für die Top vorbereitete und unterstützte Veranstaltung – Catering und Zeitnahme waren (wie immer) Spitze !!

Beim SRC wurden schon die Zeitnehmer für 2020 angelernt . . . !!☺

Die „duale“ Zeitnahme hatten Frank, Hans, Manfred, Remo und Udo bestens im Griff. Am Catering beteiligten sich die o.a. Jungs ebenfalls – dazu (und in erster Linie !!) Jessica, Petra und Willi. Bedankt die Damen – bedankt die Herren . . . !!

Ausblick . . .

Im kommenden Jahr bleibt in der **Gruppe 245** alles wie gehabt – Regeln, Abläufe und Bahnen erleben keine Änderungen. Es steht also – zumindest bezüglich der Rahmenbedingungen – ein ruhiges Jahr 2011 an !☺
Den Auftakt macht am **19. Februar 2011** das Rennen in der Duisburger Rennpiste – das Teamrennen für die Gruppe 5 Silhouetten folgt erst als zweiter Lauf (am 16. April 2011 im ScaRaDo) . . .

Geringfügige Änderungen erfährt jedoch die **245 easy*,** welche in 2011 deutlich kompakter zwischen Mitte Januar und Ende April konzipiert ist. Gefahren werden kommendes Jahr wieder drei Läufe, von welchen das Finale am 30.4. in Schwerte („Mayday“) erstmalig

in der easy* Geschichte als Teamrennen für drei Fahrer ausgeschrieben ist . . .
Ihren Auftakt bestreitet die easy* bereits am **16. Januar 2011** (*als Ausnahme ein Sonntag !*) in der Rennpiste in Duisburg. Wer mag, kann also bereits in 5 Wochen wieder bei der 245 zum Regler greifen . . . !☺

Steht für 2011 eventuell die Ablösung der ausgegebenen ProComp-3 Pneus an !?☺
(vertrauliches Erlkönig Foto aus Köln !)

Alles weitere gibt's hier:
Rennserien West / Gruppe 2 4 5

Sponsoren

	Car-On-Line	DoSlot	eMail - M.Förster	H+T Motorracing
Plastikmodellcenter P.M.	Plafit	Rennbahn & mehr	Rennpiste	Rennserien-West
Revell	Scaleproduction	ScaRaDo	Slotdoc	Slottec

Manfred Förster
Motorsport-Fotoarchiv
Tel. 02463 / 1870

Förderer

Gerhart Breker	Carrera Freunde Schwerte	Karl-Heinz Heß	Christian Wamser

NASCAR Grand National

8. Lauf am 11. Dezember 2010 in Moers

geschrieben von Nick Speedman

Jährlich wird…

...damit diese Fahrzeuge auch mal eine Chance haben, ein Sonderlauf mit den *NASCAR* bis Vorbildbaujahr ’59 ausgefahren. Dieser Sonderlauf am Ende der Grand National Saison zählt nicht mehr zur Meisterschaft.

…das Nascar ´59 Starterfeld in Moers !!

Kompakt . . .

- **1. GN ´59 Sieg für Andreas Lippold mit seinem flammneuen Ford T-Bild ☺☺!!**
- **letzter Auftritt der Convertibles, jetzt kommen die alle in die Vitrine !!**
- **Dank an die Clubmitglieder☺☺ in Moers für den schönen Rennsamstag !!**
- **12 Racer(innen) am Start !!**

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Die Convertibles. . .

…hatten am Samstag Ihren letzten Auftritt. Ab 2011 habe diese Fahrzeuge keine Startberechtigung mehr. Damit ist der Vorteil dahin, ohne Dach den Schwerpunkt tiefer angeordnet zu haben. Zwei NASCARo hatten erst Freitag Nacht ihre Einsatz Slotcars fertig gestellt. Damit wurde das Starterfeld um einen Ford T-Bird und einen Chevi Impala bereichert.

…Convertibles von Heidi & Peter Recker mit Buck Baker + Glen Wood !!

…wie schon häufiger erwähnt, sind die Bausätze für die Grand National Fahrzeuge aus den 50er Jahren fast alle im Maßstab 1:25 gehalten. Den AMT/Revell Bodys fehlt es dann an einer ausreichenden Innenbreite, um das Reglement mit 74 mm Breite voll auszuschöpfen. Dankenswerter Weise haben die Teutos, das ***„Ashville 600“***☺☺ kreiert, sodass wir die ’59 NASCAR einmal mehr pro Jahr ausfahren können.

…zwei Chevie 59er Impala von Walter Schäfer #27 und Ingo Heimann #67 !!

Das zahlenmäßig. . .

…geringe Starterfeld von nur 12 Mitstreitern führte zwangsläufig zu einem wirklich geruhsamen Renntag. Natürlich hatten die Clubmitglieder mit einem größeren Andrang gerechnet und das Mittagessen entsprechend großzügig vorgekocht. Vorweg schon mal herzlichen Dank an Markus, Holger und Mario vom SRC, das war eine tolle Leistung und ein leckere Mittagessen !!

…Ford T-Bird # 59 von Andreas Lippold erhielt den Pokal für „Best Of Show“..!!

…also konnte erst mal ausgiebig trainiert werden, was natürlich auch zum Grip Auftragen speziell für die beiden Außenspuren genutzt wurde. Für kleinere Verbesserungen war genügend Zeit, sodass zur technischen Abnahme alle Boliden im Top Zustand geprüft werden konnten. Diesmal war auch mal wieder Zeit für ein Starterfeld Foto, was allzu häufig aus zeitlichen Gründen ausfällt.

…Heat 1.

…die Überraschung der ersten Startgruppe war sicherlich Holger Michels, der mit einem Leihwagen mal direkt P3 mit 168,02 Rd. erreichte. Die zweite Startgruppe mit den bekannten Streitgruppen Andi gegen Manni + Peter, André gegen Hans waren wie gehabt nah beieinander, nur mit Ausnahme von Andi + Manni, nicht in der Spitzengruppe. Die Jungs wollten doch nicht Ihren Boliden für den Heat 2 schonen !? Jeder hatte wohl ein paar kleine Aussetzer, sodass erst mal neben den Bahnkennern Holger und Markus sich auch Walter und Ingo in die beste Startgruppe schieben konnten.

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6**: A. Lippold, M. Stork, H. Michels, M. Hackstein, I. Heimann, W. Schäfer

…GN ´59er Starterfeld..!!

Heat 2 . . .

…die Rückrunde stand daher unter dem Vorsatz, wir müssen verloren gegangene Runden aufholen. Damit änderte sich der Tabellenstand hinter den führenden Andreas und Manfred doch noch sehr erheblich. Aber irgendwie zu spät, denn der Vorsprung aus dem Heat 1 war so groß, dass sich der Gesamtstand eher an der Vorrunde orientierte. Aber das Ergebnis ist ja nur der krönende Abschluss eines besonders gelungenen und netten Renntages.

Ergebnis Heat 2

Die **TOP 6**: A. Lippold, M. Stork, P. Recker, W. Schäfer, M. Hackstein, A. Tellmann

…Tagessieger Andreas Lippold..!!

Siegerehrung . . .

…Manfred freute sich über die schnelle Auswertung, und konnte damit das Rennjahr 2010 der Nascar Serie GN beenden. Gratulation an den Tagessieger Andreas Lippold ☺☺, der auch in einem den Preis für das schönste Nascar erhielt.

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: A. Lippold, M. Stork, H. Michels, M. Hackstein, I. Heimann, W. Schäfer

Vorschau . . .

…für NASCAR Grand National Racer geht es schon am 12. Februar 2011 zum 1. Saisonlauf nach Kamp-Lintfort bei Peter Meister. Viel Zeit für neue Bauprojekte bleibt da nicht. Aber mancher Bolide ist ja schon fast fertig. Da fehlt noch der letzte Ruck bis zum Rollout.

Das 3. Ashville 600 für NASCAR bis ´59 startet dann als erster Sonderlauf der Saison 2011 am 26. Februar 2011 bei der S.R.I.G. Teuto. Dazu müssen wir aber fairer weise sagen, dass bereits alle 18 Startplätze vergeben sind.

Für heute danke ich allen, die den Weg nach Moers gefunden haben und zum Gelingen des Renntages so fleißig beigetragen haben.
Und natürlich nochmals herzlichen Dank an die Clubmitglieder des SRC Niederrhein !!

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

News aus den Serien

Saison 2011

Nachfolgend die Kurznachrichten zur Saison 2011 aus den Rennserien des Westens . . .

Craftsman Truck Series

Die Brummipiloten haben ihre Saison 2011 komplett stehen. Sowohl Ausschreibung / Reglement (als Kombi-Dokument) als auch die Termine sind fix. Hinsichtlich der Chassis sind in 2011 übrigens alle gängigen Großserien-Sidewinder zulässig – die Beschränkung auf den Hersteller Schöler ist somit Geschichte . . .

DSC-West

Die DCS-West hat ihre Termine veröffentlicht. Für zwei Veranstaltungen stehen allerdings die Bahnen noch nicht fest . . .

Alles weitere gibt's hier:

Rennserien-West / Craftsman Trucks

DSC-West

Terminkalender in den Rennserien-West

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine 2011	Anmerkungen / Staus 2010
2-Liter-Proto-Challenge	- / -	-	○ ○ ○
C/West	- / -	-	läuft . . .
Classic Formula Day	- / -	-	○ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
DPM West			○ ○ / abgesagt für 2011
DSC-Euregio	- / -	-	○ ○ ○
DSC-West	- / -	(✓)	○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	⊖ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTM			abgesagt für 2010
EPC	- / -	-	○ ○ ○ ○
Gruppe 2 4 5	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○
245 easy*	✓ / ✓	✓	○ ○
GT/LM	- / -	(✓)	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
LM'75	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○
NASCAR Grand National	- / -	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
NASCAR Winston-Cup	- / -	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
SLP	- / -	✓	○ ○ ○ ○
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	○ ○ ○ ○ ○
Trans-Am	- / -	-	○ ○ ○ ○ ⊖ ○ ○ ○ ○
Vintage Slot Classic			entfällt für 2010
Z West	- / -	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
Einzelevents	**Ausschr. / Reglement**	**Termine**	**Anmerkungen / Status 2010**
24h Moers	✓ / ✓	✓	○
Ashville 600	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	✓	○