

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 282 -

29. November 2010

Editorial

Moin Folks . . . Duessel-Village 250 im Dorf, 245 easy* in Köln und Trans-Am in Dortmund – gleichmäßig verteilt auf Freitag, Samstag und Sonntag bestimmten das zurück liegende Wochenende im Westen . . .

Das für kommenden Samstag angesetzte Atzwentz Rennen im Wuppertaler Slotcar Heaven wurde mangels Anmeldungen abgesagt. Somit werden in der übernächsten Woche die Craftsman Trucks, die Gruppe 245 sowie die NASCAR Grand National das Slotracing Jahr 2010 im Westen beenden . . .

Ausgabe 282 der „**WILD WEST WEEKLY**“ enthält die nachgereichten Berichte zum NASCAR Winston Cup Finale in Kamp-Lintfort (by Nick Speedman) sowie zum Mini-Z Langstreckenrennen in Bielefeld (Siegfried Gützkow). Ferner geht's brandaktuell um die Finals der Duessel-Village 250 im Dorf (Frieder Lenz), der 245 easy* beim SRC Köln sowie der Trans-Am im Dortmunder ScaRaDo (Andreas Rehm) . . .

Dann gibt's zum großen 245 Finale in Köln einen ersten kompakten Vorbericht – ferner wirft Manfred Hühn einen Blick das kommende Jahr – genauer auf das C/West Teamrennen des SRC Köln am 22.1. . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
7. Lauf am 20. November 2010 in Kamp-Lintfort
- Mini-Z Langstreckenrennen
am 21. November 2010 in Bielefeld
- Duessel-Village 250
8. Lauf am 26. November 2010 in Düsseldorf
- **245 easy***
2. Lauf am 27. November 2010 in Köln
- Trans-Am
9. Lauf am 28. November 2010 in Dortmund
- **Gruppe 2 4 5**
6. Lauf am 11. Dezember 2010 in Köln
- 6h Gruppe C Team-Cup
am 22. Januar 2011 in Köln
- News aus den Serien
Saison 2010

NASCAR Winston Cup

7. Lauf am 20. November 2010 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Nick Speedman

...endlich hatte Oliver Stork mal wieder die Zeit gefunden, eine Saison mitzufahren. Und wurde prompt durch seine gute Leistung mit dem 5. Winston-Cup Titel belohnt !!☺☺ Nicht vergessen darf man, dass Patrick Meister☺☺ P2 mit derselben Punktzahl (1.015 Pt.) die Saison beendete, aber Oliver durch den Laufsieg **mehr** jetzt der Winston-Cup Meister 2010 ist.

Kompakt . . .

- Tagessieg für Dieter Clemens mit 1,5 Rd. Vorsprung auf Patrick Meister !!
- neuer und damit 5-facher Winston Cup Meister 2010 ist Oliver Stork ☺☺. Gratulation !!
- 24 Racer(innen) am Start !!
- Termine für Saison 2011 sind jetzt bereits festgelegt !!



...Winston Cup Meister 2010, Oliver Stork ☺☺
Meister mit 1.015 Pkt !!

...der absolute Kenner der Kaiserbergbahn Dieter Clemens☺☺ hatte am vorletzten Samstag seinen großen Auftritt und zeigte den versammelten NASCARO's was Bahnkenntnis

bewirken kann. Er nahm Patrick Meister in der Summe 1,5 Rd. ab.

Adresse

PMC Peter Meister
Oststraße 31
47475 Kamp-Lintfort

Url

[Plastikmodellbaucenter am Niederrhein](#)

Strecke

Große Kaiserbergbahn
6-spurig, Carrera, 44,0m lang

Shakedown . . .

...Veranstaltungen bei Peter Meister sind immer eine Garantie dafür, dass man ein volles Starterfeld erwarten darf. So auch diese Mal. Von den 24 Gästen hatte viele ihre Slotkarriere bei Peter Meister begonnen. Auch wenn viele Clubrennen auf der 4-spurigen Bahn gefahren werden, so sind doch einige tausend Runden Erfahrung wichtig für ein gutes Tagesergebnis.



...Peter Recker☺☺ hat jetzt an 200 NASCAR Rennen teilgenommen, Gratulation !!

Zur Abnahme . . .

...stellten dann 24 Racer + innen Ihre NASCAR vor. Erfreulich war, dass sich der junge Tobias Becker gerne zu einen NASCAR Rennen überreden ließ. Wie allen bekannt, hat Manfred Stork immer eine Reihe von Slotcars für Kurzentschlossene vorbereitet.

Schnell war die Technik der einzelnen Boliden geprüft und die Startwilligen in vier Startgruppen eingeteilt. Die Rennleitung in K-L zu übernehmen ist immer eine nette Gelegenheit, dass Rennen aufmerksam von dem erhöhten Pult zu verfolgen. Damit hatte der Schreiber

der Zeilen eine sinnvolle Beschäftigung. Als Einsetzer verliert man leicht den Überblick, wer auf der dreigeschossigen Bahn gerade die Nase vorn hat.



...technische Abnahme auf der Eckbank !!

Zu Rennbeginn ahnte Marco Zahn noch nicht, das er heute zum Abschluss noch einen Pokal für seinen neuen Rennboliden #44 Terry Labonte überreicht bekommen würde.



...Preis "Best Car Of Show" an Marco Zahn für #44 Car Terry Labonte ?!!



...Startgruppe in Ka-Li !!

12 x 4 min . . .

...wie im Vorjahr ging es wieder über 12 x 4 min. Fahrzeit. Peter Meisters Kaiserbergbahn macht nicht nur den Topfahrern Spaß, sondern auch die Racer auf den Plätzen sehen ein wenig Licht im Tunnel.

Die große Aufmerksamkeit galt natürlich dem Duell der beiden Tabellenführenden Oliver und Patrick.

...aber erst mal waren in der ersten Startgruppe die Gelegenheitsstarter der Serie vereint, die als Clubkameraden oder häufig bei Clubrennen ohnehin aufeinander treffen. Nach 24 Minuten Rennzeit rollte Frank Kaldewey bei 143,02 Rd. P3 aus. Diese Marke hatte für die nächsten beiden Startgruppen absoluten Bestand und erst in der 4. Startgruppe standen Mitstreiter parat, welche die gesetzte Marke übertrumpften. Die Glücklichen waren Dieter und Patrick, die unaufgeregt Ihre Runden zogen und 144 Rd. vorlegten.



...Startgruppe in Ka-Li !!

Tageswertung Heat 1, 6 x 4 min . . .

Die TOP 6 in Kurzform: Dieter Clemens, Patrick Meister, Frank Kaldewey, Manfred Stork, Oliver Stork, Uwe Schulz

...bei diesem Zwischenergebnis erscheint es für Oliver P5 141,8 Rd. schwer, noch die notwendigen Runden im 2. Heat aufzuholen, um noch eine Restchance für den Meistertitel zu wahren.

...aber wie bei Peter Meister üblich geht's erst mal ans Mittagessen und danach sieht häufig alles anders aus.

Uwe Schulz hatte heute besonders viel Sorgfalt bei der Vorbereitung des Boliden walten lassen, sodass er sich auf P6 befand und seine beiden mit betreuten Frauen Katja und Lisa

sich auf P8 + P9 einfanden. Damit konnte noch so gerade eine halbe Startgruppe Schulz /Overbeck abgewendet werden. Aber die Zeit wird kommen, dass die Drei in der besten Startgruppe zusammen fahren werden. Das starke Mittelfeld hatte allesamt 138 – 137 Rd. erreicht.

...Heat 2

...nach dem Regrouping ging es dann unmittelbar in den Heat 2. Wie immer die schwächere Gruppe zuerst.



...Heidi, Bernhard und Tobias bei seinem ersten NASCAR Einsatz !!

...die erste Startgruppe fuhr somit nach dem Prinzip mitgefahren und dabei gewesen. Wobei man schon vorweg sagen darf, dass die Einsetzer heute bei keiner Gruppe zu Höchstleistungen angespornt wurden. Lediglich beim Umsetzen werden schon mal akrobatische Übungen bei Durchschieben der Fahrzeuge aus einem der beiden Tunnel erwünscht.



...eine Startgruppe 2 aus Heat 2 !!

...die beiden Startgruppen mit der auskömmlichen Rundenzahl von 135 – 138 Rd. aus dem Heat 1 zeigten doch ein wenig Kampfgeist und man hatte immer wieder den Eindruck, dass sie sich gar nicht voneinander lösen wollten. Und damit rollten wieder 5 NASCARo mit

135 Rd. vor dem Komma aus. Man muss wissen, dass die verwendeten Reifen beim 2. Heat um ca. 2 – 3 Runden auf die Fahrzeit abbauen. Daher erreichen die meisten eine geringere Rundenzahl gegenüber Heat 1.

Peter, Jürgen und Hans hatten doch dann noch die 136 Rd. erreicht und warteten somit nur noch auf die Addition der beiden Läufe.



...die Startgruppe 4 aus Heat 2 !!

...damit war es jetzt so weit und zur Zeit der samstäglichen Sportschau startete die Gruppe vier mit Dieter, Patrick, Manfred, Oliver, Frank und Uwe. Es ging um die Meisterschaft und Dieter um die Ehre. Fazit Ehre vor Meisterschaft und Dieter gewinnt. Man ließ irgendwie Dieter ziehen und Frank, Uwe und Manfred waren daran interessiert, Patrick und Oliver nicht zu behindern. Aber wie schon in den Startgruppen vorher war doch streckenweise absoluter Parallelflug angesagt.



...die Boliden der Startgruppe 4 aus Heat 2 !!

...auch diese 24 Rennminuten fanden ihr Ende und das große Kopfrechnen begann. Aber für die genaue Auswertung stand Uwe Schulz bereit. Gerne wurde die Spannung, die hierbei aufkam, in Kauf genommen, bis Manfred durch Aufbau der Geschenke zum Saisonende die nahe Ergebnisverkündung einleitete.

Tageswertung Heat 2, 6 x 4 min ...

Die **TOP 6** in Kurzform: Dieter Clemens, Patrick Meister, Frank Kaldewey, Oliver Stork, Manfred Stork, Lisa Overbeck



...Dieter Clemens☺☺ der Tagessieger auf seiner Heimbahn !!

...der Tagessieger hieß Dieter Clemens☺☺, der sich auch lange gewünscht hatte, einen Laufsieg heraus zu fahren. Und selten hat man Dieter so locker beim Fahren beobachten können. Er hatte wohl sehr früh erkannt, dass er in beiden Läufen kontrolliert zum Sieg fahren konnte.

Tageswertung ...

Die **TOP 6** in Kurzform: Dieter Clemens, Patrick Meister, Frank Kaldewey, Manfred Stork, Oliver Stork, Uwe Schulz



...Uwe und Manfred am Ende der Saison..!

Die Jahrestabelle ...

Gesamtstand mit einem Streicher 2010

1.	Oliver Stork	1.015
2.	Patrick Meister	1.015
3.	Manfred Stork	975
4.	Dieter Clemens	945
5.	Peter Recker	913
6.	Uwe Schulz	848
7.	Hans Bickenbach	837
8.	André Tellmann	774
9.	Jürgen Tapaß	761
10.	Katja Overbeck	693

...damit ging doch recht flott der Renntag zu Neige und Manfred konnte die Siegerehrung vornehmen.



...die Preise für das Winston-Cup Jahr bestand aus einer riesigen Bausatzauswahl..!

....nach der Preisverleihung konnte flott der gemütliche Teil des Renntages eingeläutet werden. Hierbei wurden nochmals die Termine abgestimmt und noch einige Terminkonflikte mit anderen Rennserien aufgearbeitet. Manfred informierte uns vorab, dass er nochmals die Formulierungen im Reglement etwas präziser abfassen wird.

Zum Schluss. . .

...geht unser Dank an die Familie Meister, die uns über den ganzen Tag voll mit drei Mahlzeiten versorgt hat, mit vielen Ersatzteilen und der Durchführung der Veranstaltung.

...an Manfred Stork, der jetzt 280 Rennen mit den NASCAR Boliden durchgeführt hat.

...alle Mitstreiter waren sehr zufrieden mit dem Renntag, durften wir anschließend noch ein wenig über die Ergebnisse debattieren und die nächste Saison als NASCARO's schon im Geiste durchgehen.

...ebenso danken wir allen Zaungästen, die auch zum letzten Lauf durch ihre Besuch Ihre Verbundenheit zu den NASCARO's bezeugten.

Vorschau . . .

Der Tross der NASCARO's aus dem Winston Cup können jetzt knapp 3 Monate bis Ende Februar 2011 pausieren. Dafür werden die Grand National Fahrer am 11.12.2010 zum `59 Lauf in Moers an den Start gehen.

Alles weiter gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

Mini-Z Langstreckenrennen

am 21. November 2010 in Bielefeld

geschrieben von Siegfried Gützkow



Am vergangenen Sonntag traf sich eine geballte Ladung Rennerfahrung bei den Slotnomaden S.R.I.G. in Bielefeld-Sennestadt.

Ausgeschrieben war zum 3. Mal ein 5 Stunden-Teamrennen nach dem offiziellen Mini-Z Reglement, mit der Einschränkung, dass nur Gruppe C Fahrzeuge zugelassen waren.



5 Stunden wohl auch, weil die 24,3 m lange, sehr schön zu fahrende Bahn, die aber kein Durchatmen zulässt, 5 Spuren aufweist.

Alle Teams trauten Fahrzeugen der Fa. Mazda die meisten Gewinnchancen zu.

Befragte man die Teams, so räumte jeder einem anderen die Favoritenrolle ein.

Es gab kaum oder keine Erfahrung, wie sich die erstmals geglute Bahn auf der langen Distanz entwickeln würde.

Innerhalb der Teams waren dann die Gesprächsthemen auch die Gleichen: Welche Reifen? Reifenwechsel notwendig? Wann? Reifenabrieb ja/nein? Wenn, wie hoch? Grip Level konstant?

Dem Rennen ging am Sonntag ein 3-stündiges Training voraus.

Angetretene Teams:

Team 2 Danger:

Willi Miebach, Siegfried Gützkow, Detlef May

Team Dobrze Racing:

Wolfram Meier, Otto Kühn, Michael Brand

Team Sauerlandring:

Dieter Sommer, Martin Simoneit, Christian Grüttner, Jürgen Stappert

Team Swiss:

Dirk Wallmeier, Andreas Sandbote, Fabian Holthöfer, Daniel Grabau

Team Beginners:

Stefan May, S. Pape, M. Lucashen

Im 1. Stint von 10 erkämpfte sich Team Swiss knapp die Führung. Im 2. Stint wechselte die Führung zu Team 2 Danger mit Teamchef und Renningenieur Willi Miebach.

Es zeigte sich, dass der Grip level nicht mehr so hoch war wie im Training. Das veranlasste das Team Sauerlandring unter Führung von Dieter Sommer schon im 1. Stint zu einem außerplanmäßigen Reifenwechsel.

Es entwickelte sich ein unheimlich spannendes enges Rennen. Die schnellsten gefahrenen Rundenzeiten wechselten ständig von Fahrzeug zu Fahrzeug. Einen Sieg-Favoriten konnte man kaum ausmachen. Das zeigt auch die Verteilung der am meisten in einem Stint gefahrenen Runden:

Team Sauerlandring	276	Spur 5
Team Swiss	274	Spur 1
Team 2 Danger	271	Spur 2
Team Dobrze	271	Spur 1+2
Team Beginners	269	Spur 2



Nach der ersten Stunde lag Team „2 Danger“ knapp vorn. Nach der 2. und 3. Stunde führte „Team Swiss“ das Rennen an. In der 4. Stunde eroberte Team „2 Danger“ die Führung wieder und gab sie bis zum Schluss nicht wieder ab. In Stunde 5 kämpfte sich „Team Dobrze“ noch an „Team Swiss“, welches über ein schwer beherrschbares Auto und einem schlechten Reifensatz klagte, vorbei auf Platz 2.

Einen erneuten Reifenwechsel wurde in Erwägung gezogen, aber verworfen, weil dieser etwa 10 weitere Runden gekostet hätte.

„Team Sauerlandring“ konnte den in Turn 1 eingefahrenen Rückstand nicht wieder wett machen.

Das „Team Beginners“, in dem auch Hobbyfahrer mitfuhren, hat sich tapfer geschlagen. Mit einem weidwunden Auto, was zwischenzeitlich nach einem heftigen, selbst verschuldetem Crash von der Bahn abhob und in hohem Bogen auf der Erde landete fuhr man schließlich respektabel ins Ziel.

Rennübersicht:

nach Stunde	Team 2 Danger	Team Dobrze	Team Swiss	Team Sauerlandring	Team Beginners
1	539	528	530	519	476
2	1.057	1.042	1.060	1.033	946
3	1.586	1.575	1.596	1.552	1.473
4	2.121	2.105	2.107	2.085	1.933
5	2.655	2.639	2.631	2.594	2.447



Das Rennen wurde erst in den letzten 90 Sek. entschieden. So hoch war ungefähr der Vorsprung des Siegers im Ziel.

Willi Miebach, der zwischendurch sichtlich mit seinen Mitfahrern aus dem Team, Detlef May und Siegfried Gützkow „litt“, atmete zum Schluss tief durch. Ein zufriedenes Lächeln beendete dann die Anspannung.

Ein Lob an die Organisatoren. Es war an alles gedacht worden und alle waren zufrieden.

An dieser Stelle noch unser aller Dankeschön an das Team der Slotnomaden in Bielefeld.

Das allen Teams hinterher ausgehändigtes detailliertes Rennprotokoll war professionell.

Dieses Langstreckenrennen war die Auftaktveranstaltung einer 4 Rennen umfassenden Serie, die auf 4 verschiedenen Bahnen ausgetragen werden soll. Weiter geht es in Bestwig am 12.12.2010 auf dem Sauerlandring, danach wird in Minden am 16.01.2011 die schnelle Flexibahn gefahren und zum Abschluss der kleinen Meisterschaft geht es nach Kassel zum SRC.

Die Siegerehrung der Langstreckenmeisterschaft wird mit einer Einzelveranstaltung im Sauerlandring im März 2011 sein. Dieser Lauf wird nicht zur Langstreckenmeisterschaft gewertet. Im Anschluss wird es hier ein Büffet geben, welches von den Teilnehmern schnell geräubert werden wird.

Der Meisterschaftsstand sieht wie folgt aus:

Team 2 Danger	10 Punkte
Team Dobrze	7 Punkte
Team Swiss	6 Punkte
Team Sauerlandring	5 Punkte
Team Beginners	4 Punkte

Die Punkte Verteilung ist auf eine 8 Spurige Bahn ausgelegt.

Duessel-Village 250

8. Lauf am 26. November 2010 in Düsseldorf

geschrieben von Frieder Lenz



...das Logo der Duessel-Village 250

Abschluss der Saison 2010

Es hat inzwischen schon eine gewisse Tradition, Saisonstart und Saisonabschluss zur Duessel-Village, der NASCAR Rennserie der 1zu24slot'er aus Düsseldorf, auf der Minerva abzuhalten. So trafen sich am 26. November 2010 zehn Teilnehmer, von denen mehrere noch Aussichten auf die Top-Drei hatten, nicht zuletzt, da der Führende in der Meisterschaft an dem Lauf nicht teilnehmen konnte.

Kompakt ...

- André K. vor Ingo H. und Ralf G.
- DV 250 begrüßte 10 startwillige Racer



Strecke ...

Minerva
Düsseldorf-Heerdt
(genaue Adresse nur auf Anfrage!)

URL

www.1zu24slot.de

Kontakt

duessel-village250@1zu24slot.de

Strecke

8-spurig, Wooden Track, 24m lang

...das Qualifying:

...wurde nicht durchgeführt. Die Startaufstellung zum ersten Heat erfolgt nach dem Tabellenstand der Meisterschaft. Das Ergebnis des 1. Heats bestimmt die Aufstellung zum 2. Durchgang.

...das Rennen:

Zehn Teilnehmer auf der 8-spurigen Minerva, das bedeutete zwei Gruppen á 5 Starter, also kein ganz volles Haus.



Somit kam jeder Fahrer ab und zu in den Genuss von einer oder sogar zwei freien Spuren neben seinem Auto, was bei 10 cm Spurabstand schon einen kleinen Vorteil bedeuten kann. Insgesamt waren alle Durchgänge auch sehr diszipliniert und nur von wenigen Chaos-Phasen unterbrochen. Schwere Abflüge gab es erfreulicherweise nicht – und lediglich wenn ein Auto, wie auch beim Vorbild häufig zu sehen, in der berüchtigten Steilkurve quer über alle Fahrspuren rauschte, schalte der Rennleiter vorsichtshalber den Fahrstrom ab. Das mussten wir in der Vergangenheit leider auch schon ganz anderen Dingen berichten.



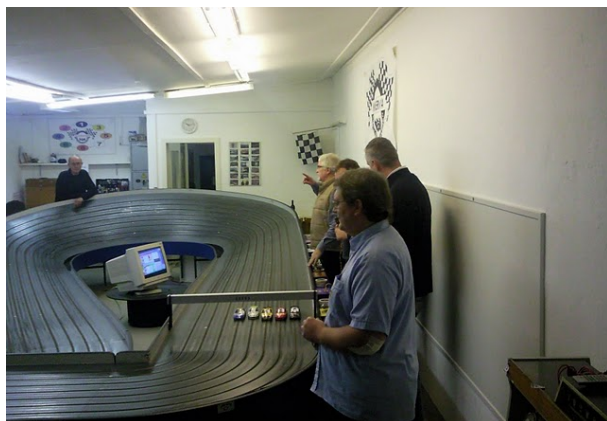
Da also der Tabellenstand die Startaufstellung zum ersten Durchgang bestimmt, findet sich in der „B“-Startgruppe des ersten Heats regelmäßig eine interessante Mischung aus Teilnehmern des hinteren Tabellenbereichs und durchaus schnellen Fahrern, die in der Saison nicht ganz so häufig dabei waren. Nach den Regrouping zum 2. Heat sind hierbei aber in aller Regel die gewohnten Verhältnisse wieder hergestellt.

...am Start zum allerersten Durchgang fanden sich somit Ralf G., der spätere Sieger André

K, Bahneigner Jens G. sowie die beiden Wiedereinsteiger Mehmet S. und Thomas H.

...Ralf, ein inzwischen bekannt konstanter Fahrer, sammelte Runde um Runde, was ihm an diesem Tag insgesamt den dritten Platz einbringen sollte. Jens, auf seiner eigenen Heimbahn üblicherweise mit Flexis und D3-Retros unterwegs, hatte mit dem gänzlich anderen Fahrverhalten der Hartplastikautos seine Schwierigkeiten und konnte am Ende die rote Laterne doch nicht weiterreichen, auch wenn es zeitweilig anders aussah.

...Mehmet ‚kämpfte‘ mit ein paar Unzulänglichkeiten seines Autos und fand sich zumindest im ersten Heat auf einem für ihn recht ungewohnten vorletzten Platz wieder. Erst im zweiten Heat konnte er etwas Boden gut machen und insgesamt reichte es dann noch für den 8. Platz.



...Thomas, nach längerer Abstinenz von ganz hinten gestartet, belegte nach dem ersten Heat auf Anhieb einen bravourösen zweiten Platz, den er allerdings im nächsten Durchgang nicht ganz halten konnte. Insgesamt reichten ihm beide Ergebnisse aber zu einem sehr beachtlichen 4. Platz. Ganz offensichtlich hatte er nichts verlernt und die Pause hatte ihm eher gut getan.

...bei André hingegen kann von Pause überhaupt nicht die Rede sein, und seine große Erfahrung aus vielen anderen Rennen konnte er äußerst erfolgreich umsetzen. Start auf P7, beim Regrouping und im Endergebnis jeweils P1, so lautet seine makellose Bilanz.

...da der Tabellenführende Andi F. berufsbedingt seinen Streicher in Anspruch nehmen musste, setzte sich die schnelle Startgruppe aus den Fahrern Frieder L., Ingo H., Charlie S. Michael M. und Peter S. zusammen.

...Frieder konnte seinen zweiten Tabellenplatz nicht ganz behaupten, denn am Ende reichte es im Rennen nur zu P 5. Wieder einmal hatte er sein ‚besseres‘ Auto ausgeliehen. Oder lag es doch am Fahrer? Immerhin katapultierte Ralf sich mit diesem Auto deutlich aus der zweiten in die erste Startgruppe. Auch wenn Ingo und Frieder über lange Zeit gleich auf waren, so spulte Ingo bis auf ganz wenige Ausrutscher seine Runden sicher ab und fuhr so seinen 2. Platz nach Hause. Hier zeigte sich wieder einmal, welche Konsequenzen bei geringen Geschwindigkeitsunterschieden und niedrigen Rundenzeiten der aller kleinste Fehler nach sich zieht. Charlie hingegen hatte im ersten Durchgang überhaupt kein Glück mit seinem Auto, und erst nach einer von der Rennleitung genehmigten kleinen, aber wirkungsvollen Reparatur, sollte er im zweiten Heat zeigen können, was in ihm und seinem Auto wirklich drinsteckt. Trotz der Probleme im ersten Heat reichte es für ihn aber beim Regrouping zum Aufstieg in die schnelle Gruppe, ein Platz, den Michael „Müllli“ M. ihm sicher nicht ganz freiwillig einräumte. Trotzdem reicht es für Mülli immer noch zu einem soliden 6. Platz. Ebenfalls noch viel Potential sollte sich noch bei Peter finden, hätten ihm doch lediglich zwei Runden mehr eine wesentlich bessere Platzierung beschert. Ein oder zwei Besuche weniger an der Bande machen da gleich sehr viel aus.

Ein herzlicher Glückwunsch von den Ausrichtern geht an „Andi F.☺☺“, den neuen Meister der Duessel Village 250, sowie auch an alle übrigen Teilnehmer.

Die offizielle Siegerehrung zur Saison 2010 der Duessel-Village 250, wie auch zu allen übrigen Rennserien der 1zu24slot'er, findet am Samstag, den 8. Januar 2011 in den Vereinsräumen auf der Harffstrasse in Düsseldorf-Wersten statt.

Fazit:

Mit insgesamt 21 verschiedenen Startern hatten die Sakatsu NASCAR auch in diesem Jahr wieder ihre treuen Fans, die sich auf eine freundschaftliche Weise nichts geschenkt und in spannenden Rennen um jede einzelne Runde gekämpft haben.

... das Endergebnis des 8. Laufs:

Platz	Fahrer	Punkte	Runden
1	André K.	150	522,35
2	Ingo H.	140	504,25
3	Ralf G.	130	503,07
4	Thomas H.	120	500,10
5	Frieder L.	110	497,62
6	Michael M.	100	482,36
7	Charlie S.	90	479,09
8	Mehmet S.	80	478,36
9	Peter S.	70	477,41
10	Jens G.	60	467,69

Bereits am 28. Januar werden sie wiederum auf der Minerva in die neue Saison starten.

Und was ist neu in 2011?

...in der Durchführung gibt es zwei wichtige Neuerungen. Ab der Saison 2011 werden in allen 1zu24slot-Rennserien mit Fox 1 und 2 die Motoren ausgegeben, also auch in der Duessel-Village. Mehr Infos zur Motorenausgabe gibt es in der Ausschreibung und auf der Webseite des SRC 1zu24slot.

Ebenfalls geändert wird die Vergabe der Meisterschaftspunkte. In Anlehnung an das aus der Gr.C der Rennserien West bekannte System

werden zukünftig neben der Platzierung auch die gefahrenen Runden und die jeweilige Anzahl der Teilnehmer in die Wertung eingehen. Beide Änderungen sollen einem noch leistungsgerechteren Ergebnis dienen.

#	Datum	Ort	Bahn
1.	28.01.2011	D Heerdt	"Minerva"
2.	15.03.2011	D Lierenfeld	<u>SOKO Keller</u>
3.	15.04.2011	D Wersten	<u>SRC 1zu24slot</u>
4.	17.05.2010	Vohwinkel	<u>SRG Neuwerk</u>
5.	17.06.2011	D Wersten	<u>SRC 1zu24slot</u>
6.	12.07.2011	D Lierenfeld	<u>SOKO Keller</u>
7.	11.10.2011	Vohwinkel	<u>SRG Neuwerk</u>
8.	18.11.2011	D Heerdt	"Minerva"

Wir freuen uns mit euch auf eine interessante und spannende Saison 2011.

See you on the track
Frieder

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Duessel-Village 250](#)

Die Tabelle zum Saisonende:

Platz	Fahrer	Teiln.	Punkte	Runden	Fahrzeug
1	Andi F.	7	970	2387,50	2007 Chevie Monte Carlo - Jeff Gordon - 24 - Nicorette
2	Ingo H.	7	960	2582,13	2003 Ford Taurus - Matt Kennseth - 17 - De Walt
3	Frieder L.	8	870	2765,52	2005 Chevie Monte Carlo - Jimmie Johnson - 48 - Lowes
4	Charlie S.	7	830	2530,04	2007 Chevie Monte Carlo - Tony Stewart - 20 - Home Depot
5	Michael M.	6	640	2107,49	2006 Chevie Monte Carlo - Jeff Burton - 31 - Cingular Wireless
6	Peter S.	4	380	1271,67	2007 Chevy Monte Carlo - Dale Earnhardt Jr. - 8 - Bud '72
7	Ralf G.	4	350	1496,64	2003 Chevie Monte Carlo - Jeff Gordon - 21 Du Pont
8	Andre K.	2	290	859,63	
9	Martin M.	2	190	617,83	
10	Jens G.	3	180	1081,04	
11	Martin S.	2	180	707,69	2007 Chevie Monte Carlo - Dale Earnhardt Jr. - 8 - Bud '57
12	Stefan R.	2	150	589,44	
13	Patrick F.	1	150	342,20	
14	Achim S.	2	140	502,76	2005 Dodge Intrepid - Ryan Newmann - 12 - Alltel
15	Peter G.	1	130	200,00	
16	Thomas H.	1	120	500,10	
17	Freddy E.	1	120	386,00	
18	Holger K.	1	90	207,18	2001 Ford Taurus - Dale Jarret - 88 - UPS
19	Mehmet S.	1	80	478,36	
20	Dirk N.	1	60	166,56	
21	Michael d.K.	1	50	292,95	

245 easy*

2. Lauf am 27. November 2010 in Köln



Die Junior Startgruppe der easy* studiert aufmerksam den Zeitenmonitor . . .

Das anstehende Finale der 245 an derselben Stelle in zwei Wochen nahmen viele 245^{er} als Anlass, ein „Live Training“ zu buchen. Wer aber nun meint, die 245 easy* in Köln sei ein müder Abklatsch der 245 geworden – der liegt falsch. Denn zumindest 10 Folks waren am Start, die nicht als regelmäßige 245 Treter gesehen werden können – darunter auch etliche Starter, die sich erstmalig die 245 antaten . . .

Kompakt . . .

- „Full House“ im Zeichen des Doms – 36 Ladies and Gentlemen ganz easy* unterwegs beim SRC . . .
- ein halbes Dutzend neuer Faces spielen ebenfalls mit . . .
- satte 7 (!!) Familienteams am Start . . .
- erstmalig 50% des Feldes mit Gruppe 2 Tourenwagen unterwegs . . .
- Coaches zufrieden mit dem Freitag Abend – jedoch weniger mit dem Samstag . . . !!☹
- Sieg in C-Wertung für Achim Schulz, dann Jürgen Kuhn und Julius Engelhardt . . .
- Tagessieg „über alles“ an den PQ Christan Schnitzler . . . !!
- Jürgen Kuhn gewinnt die „Mini“ 245 easy* 2010 vor Bernd Nettesheim und Daniel Grabau . . . !!

Adresse

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



Untypischerweise waren in Köln zur Hälfte viersitzige Tourenwagen am Start . . . !!

Easy going . . .

Die Kombination aus Workshop und Racing mit nur einem Fahrzeug schloss am Samstag ihre vierte Saison ab. Nach dem gigantischen Auftakt an derselben Stelle im Ja-

nuar 2007 mit rund 50 Teilnehmern verzeichnete die Mini Serie am Wochenende die zweithöchste Teilnehmerzahl – genau sechs Startgruppen sollten zusammen kommen. Den Trend zur „Familienserie“ bestätigten sieben Teams, welche immerhin 15 Köpfe im Feld stellten . . .

Absolut gegen den Trend wiesen die Gruppe 2 Tourenwagen erstmalig die Majorität im Grid auf: Exakt die Hälfte der Teilnehmer startete „schmal“ ins Rennen – zum Vergleich: In Witten betrug die Quote heuer $\frac{5}{28}$. . . !☺

Bleiben wir noch ein wenig bei der Statistik: Die easy* teilt die Starter in Kategorien ein: Als „C“ werden die Einsteiger geratet – „B“ sind die erfahrenen 245^{er} und „A“ die Profis, welche Rennen gewinnen können bzw. bereits gewonnen haben. Die Kategorie „A“ war recht prominent besetzt: Neben den drei coachenden Plastikquälern rollten u.a. die diesjährigen Champs der GT/LM-Serie Nick und Remo Brandalise an den Start. Ferner die 245 Siegertypen Eifler, Haushalter, Höhne, Holthöfer und Thierfelder !! Insgesamt war mit 10-12-14 eine ziemliche Gleichverteilung in den Kategorien angesagt . . .

245 easy* Newbees gab's dito reichlich – bei den Einsteigern waren dies Julius Engelhardt, Michael Hüßelmann und Tristan Thierfelder . .



Erststarter neben 1.000 Jahren Erfahrung: Tristan Thierfelder und Christian Schnitzler . . .

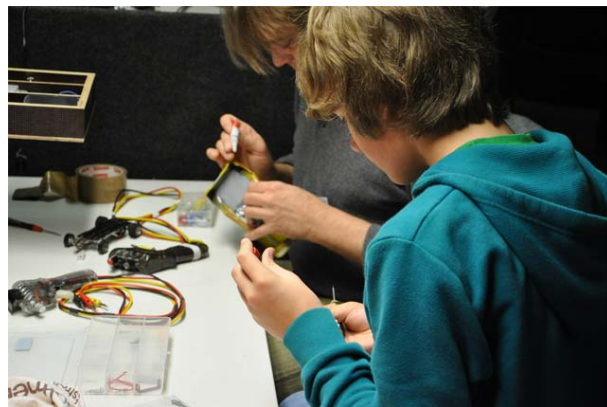
Der **Freitag Abend** war easy* untypisch bereits extrem gut besucht. Zwar wurde nur die große Bahn für die 245^{er} frei gegeben, jedoch tummelte sich dort bereits nahezu die

Hälfte der samstäglichen Besetzung. Coach JanS wurde ordentlich in Anspruch genommen – und der lange Kurs mit gutem Grip versehen. Das Grip Level sollte sich auch am Samstag gut halten – und war geringfügig höher als im Vorjahr zur 245 . . .



BMW M1 Procar – „slowly sideways“ am späten Freitag Abend . . .

Am **Samstag Früh** war bis etwa 11:30 Uhr Zeit für Workshop, bevor es in den Racing Teil gehen sollte. Am Vormittag waren die Coaches weniger gefragt. Selbst bei direkter Ansprache wurde ihnen oft ein „alles bestens“ signalisiert – was bei genauerer Betrachtung der Fahrzeuge auf der Strecke nicht immer nachvollziehbar war !☺☺ Aber jeder ist nun einmal seines Glückes Schmied . . .



Newbee Julius Engelhardt bei der Fahrzeugvorbereitung . . .

Die **Materialausgabe** für nur ein Fahrzeug ist für die 245 Teilnehmer ein Kinderspiel – die weniger routinierten Folks wurden einfach mitgezogen. Ein bisschen Einrollen, um die Pneus einzufahren und die Getriebe zu che-

cken sowie eine easy* Abnahme (made by PQ) rundeten das Prozedere ab. Wer fertig war, ging verzählen – oder die kleine Bahn quälen (oder Beides !☺). So komfortabel und entspannt kann 245 auch sein . . . ☺☺☺



Jetzt ist's raus: Experten fahren Carrera !☺☺
(Fahrzeuge warten nach der Materialausgabe auf das Einrollen . . .)



Slottec Ausbildungsprogramm bei der Materialausgabe – auch die Kids müssen ran . . . !☺☺

Racing . . .

Der Technikteil wurde so rasch absolviert, dass der Rennbetrieb vorzeitig angegangen werden konnte. Ein Sprintrennen über 6*3 Minuten stand auf dem Programm - anschließend konnten die Fahrzeuge bei einer 15-minütigen Servicepause durchgecheckt oder anders abgestimmt werden, bevor erneut ein 6*3 Minuten Sprint auf dem Programm stand.

Die **erste Startgruppe** wies den niedrigsten Altersschnitt am Regler auf – und die meisten Leute an den Fahrerplätzen. Den Vätern ist halt direkte Begleitung der Kids beim Fahren gestattet (das hat „Peti“ den Erziehungsberechtigten 'mal vorgemacht !☺) . . .

Dass „ATH“ (Andreas Thierfelder) diese Gruppe gewinnen würde, war anzunehmen.

Auch mit dem Gr.2 Audi Coupé war gegen ihn halt kein Kraut gewachsen. So ganz nebenbei coachte der noch seinen Junior, der in Köln seine ersten Schritte auf den Schienen, die die Welt bedeuten, machte. Ganz knapp musste sich Tristan aber am Ende jedoch der jungen Dame Jessica Nettesheim geschlagen geben, die halt schon deutlich mehr easy* Routine hat. Sicher vor den Beiden fuhr Lara Höhne – die zweite junge Lady im Starterfeld. Den Kampf des Kürzesten gegen den Längsten im Feld entschied in beiden Läufen Gabriel Heß für sich. Thomas Beuth fehlten am Ende exakt 5 Runden auf den Jüngsten des Tages . . .



Die Junioren setzten durchweg auf Gr.4 GT bzw. Gr.5 Silhouetten . . .



In der ersten Startgruppe bestand erhöhter Bedarf an Getränkekisten . . . !☺☺



Vor dem Start wurde professionell die Einstellung der Nezh Regler abgeglichen . . . !!

Die **zweite Startgruppe** sah ebenfalls einen niedrigen Altersschnitt – jedoch deutlich mehr Speed: Drei Plastikquäler, Nick Brandalise sowie die 245-Junioren Fabian Holthöfer und Marius Heß standen am Start . . .



Erste Kurve: Die Junioren Holthöfer und Heß sind Innen und somit vorn – noch jedenfalls . . .

Christian Schnitzler fuhr mit dem betagten 320 turbo zwei Laufsiege ein. JanS und Nick lieferten sich im ersten Durchgang einen beherzten Zweikampf mit Golf GTi und Capri RS, welcher im zweiten Umlauf leider keine Fortsetzung fand. JanS streute ein paar Fehler ein und verlor wertvolle Runden durch die kurzarmigen Einsetzer . . . !☺☺

Sebastian kam mit dem Mini Cooper S wunderbar klar – und war auf Top 10 Kurs. Jedoch verhagelte ihm die Spur 5 das Ergebnis. Hier setzte der Zwerg bisweilen auf, obwohl die Bodenfreiheit im Prinzip ausreichend war !? Dieser Fehler war auch in der Servicepause nicht abzustellen – die BMC Flitzer waren auch in den 60^{em} bisweilen arg zickig . . . !☺☺

Das Duell der 245-Junioren entschied überraschend Fabian für sich – er vermochte Marius (der in Köln quasi Heimascari Status aufweist) zwei Mal knapp um $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{2}$ Runde zu distanzieren . . . !!

Die folgende **Startgruppe Nr. 3** sah dann einen deutlich anderen Altersschnitt. Hier war bereits viel Routine am Start. HaJü Eifler und Peter Sarnow sind Alt-245^{er} mit mehr als 50 bzw. 25 absolvierten Rennen. Kai Ole Stracke und Bernd Nettesheim sind ebenfalls bereits eine Weile dabei. Achim Schulz und Tom Stahlhut hingegen absolvieren ihr erstes volles 245-Jahr. Die Reihenfolge der Aufzählung bzw. der Erfahrung sollte aber nicht ansatzweise das Rennergebnis widerspiegeln . . . !!

Jwv (sprich „janz weit vorn“) düste Tom Stahlhut mit dem Gr. 4 Jota. P6 und P7 in den beiden Läufen brachten ihm am Ende P5 der Tageswertung und P2 der „B“-Wertung ein !!☺

Nicht allzu weit dahinter flog Achim Schulz mit dem M1 Procar um den Kurs – P10 für den Tag und Sieg in der „C“-Wertung lautete seine Bilanz des Tages . . .

Das Duell der Alfasud Piloten entschied „Peti“ Sarnow für sich – der Eifler „Sud“ klebte sich im ersten Umlauf aus und musste in der Servicepause in den OP !☺ Ebenfalls nicht problemlos kamen die zwei anderen Gr.2 Treter in dieser Gruppe durch: Kai Ole Stracke verzeichnete einen Reglerschaden und Bernd Nettesheim einen Getriebekollaps . . . !☺



Die dritte Startgruppe: Vier Gr.2 und zwei Gr.4 – je zwei Routiniers, „Mittelerfahrene“ und 245-Neulinge . . .

Mit weniger Erfahrung war dann wieder die **vierte Startgruppe** ausgestattet. Durchweg „C“ als Einsteiger kategorisiert gingen Roland Bruckschen, Jürgen Kuhn, Christian Letzner, Julius Engelhardt, Michael Hüßelmann und Daniel Grabau in die beiden 18 Minuten Rennen . . .



HaJü sortiert die Startaufstellung penibelst durch – hier herrscht Ordnung . . . !😊😊

Um den Gruppensieg raufen Jürgen Kuhn und der absolute Newbee Julius Engelhardt, der neue Stern am Schwerter Ruhrhimmel !😊 Julius nahm mit der Gr.2 Celica den Kampf gegen Jürgens Gr.5 320 turbo an – und lief zwei Mal nur ca. ¼ Runde hinter dem Teuto Driver durch's Ziel. Dies sollten am Ende die Plätze 2 und 3 in der „C“-Wertung sein. Hut ab vor Beider Leistung – vor allem aber vor Julius, der in Köln sein erstes Rennen auf einer fremden Bahn bestritt . . . !!

Ebenso vehement fighteten die zwei Ferrari 365 GT4 BB Piloten Michael Hüßelmann und Daniel Grabau um P3 in dieser Gruppe. Michael musste am Morgen noch schaffen und bestritt das Rennen sowohl ohne Bahnkenntnis als auch ohne Training. Ergo knöpfte ihm Daniel im ersten Durchgang eine halbe Runde ab. Mit etwas mehr Know-How ausgestattet drehte Michael dann im 2. Stint den Spieß um – er distanzierte Daniel um besagte halbe Runde ☺ Somit ging's am Ende um 0,14 Teilmeter zu Gunsten von Michael aus. Auch hier Chapeau für diesen tollen und ungewöhnlichen Einstand – aber auch für Daniel, der seinen Lieblingsgegner Thomas deutlich abhängte !😊

Blieben die zwei Gruppe 2 Piloten Christian und Roland, die gar nicht erst in einen Zweikampf hinein kamen. Roland's Golf Getriebe hielt nicht einmal die erste Spur im ersten Durchgang. Somit ging's vorläufig ungewertet im Ersatzcar weiter. Und erst nach Instandsetzung in der Servicepause konnte dann der GTi wieder burnen. Christian hatte mit dem neuen Capri RS und der unbekannten Strecke seine Not, hielt sich derweil aber dennoch wacker im Mittelfeld der „C“ Piloten . . . !😊



Die Servicepause gab Gelegenheit, die Cars aufzufrischen bzw. auch Korrekturen am Setup vorzunehmen . . .

Startgruppe Nr. 5 war u.a. mit (245-)Routine pur ausgestattet: Dirk Haushalter, Hans Przybyl und Dirk Stracke brachten die Erfahrung von exakt 110 Rennen in der 245 ein. Viel Routine – aber nicht in der 245 – wiesen auch Tommy Eckel, Manfred Hühn und André Kacmarek auf. Manfred vertrat übrigens Rei-



ner Barm, der wieder einmal aus gesundheitlichen Gründen ausfiel – gute und rasche Genesung also, Reiner !!

Ganz vorn fuhr einsam Manfred Hühn (mit dem Gr.4 Jota), der selbstredend bestens mit dem Kurs vertraut war und dem die für ihn neuen Moosis keine Probleme bereiteten – da scheint der Unterschied zu den ansonsten beim SRC verwendeten PUR Pneus nicht allzu groß gewesen zu sein !?☺ André absolvierte beide Durchgänge fast auf den Teilmeter gleich und wies großen Abstand nach vorn und hinten auf.

Über den im 2. Durchgang montierten „Doppelheckflügel“ wird aber noch zu reden sein !☺☺☺ (zur Info: Der Spoiler wurde in der Servicepause äußerst solide repariert).

Überhaupt nicht einig über die Rangfolge waren sich Dirk und Dirk !! War DirkS im ersten Durchgang noch um gut eine halbe Runde vorn, ging DirkH in den zweiten 18 Minuten mit ebendiesem Vorsprung durch's Ziel. In der Summe gaben 3 Teilmeter zu Gunsten von DirkS den Ausschlag . . .

Hans Przybyl hielt sich mit dem dritten Gruppe 2 Tourenwagen in dieser Gruppe aus allen Fights heraus und lief etwas weiter hinten durch's Ziel. Die gewünschte Routine für's Finale war jedenfalls erworben . . .



Mr. Mini-Z blickt fasziniert auf die Kleinwagen (hier ein „fliegendes Feuerzeug“), welche es für seine Serie derzeit noch nicht gibt . . . !☺☺

Bleibt Tommy „Mr. Mini-Z“ Eckel, dem im ersten Durchgang kurzerhand das Stromkabel am Leitkiel abriss – und der somit ungewertet mit einem Leihwagen weiter düste. Immerhin hielt der Toyota 2000 GT im zweiten Durchgang soeben durch – 100% Ausfallquote wä-

ren dann doch schon leicht imageschädigend gewesen !☺☺☺

Die **sechste und letzte Startgruppe** enthielt dann sehr viel „Köln Routine“ – Remo Brandalise, Jan Dürholt und Karl-Heinz Heß gehen als Heimascaris durch. Gerhart Breker, Peter Höhne und Jörg Mews sind zwar Externe – aber dennoch keine Kinder von Traurigkeit.



Die 6. Startgruppe fuhr jeweils den Showdown – dabei auch zwei Zwerge . . .

Gerhart Breker machte in dieser Gruppe überraschend die Pace. Der neue Gr.5 Bluebird schaffte im zweiten Durchgang sogar die 100-Runden-Marke – das brachte ansonsten nur der Sieger. Dementsprechend wurde Gerhart mit Platz 3 der Tageswertung und dem Sieg in der „B“-Wertung belohnt! Das war ihm eine Coke für den Coach wert – zählt Gerhart doch zu den 245^{em}, die den Workshopgedanken (und die Coaches) konsequent nutzen. Sein Erfolg gibt ihm und der Serienkonzeption übrigens recht . . . !☺☺

Dahinter ging's zwischen den Gr.2 Drivern richtig ab. Vermochte Remo mit dem NSU TTS im ersten Durchgang noch 8 Teilmeter vor Jörg zu bleiben, legte Letzterer im 2. Stint eine Schuppe Kohlen dazu. Beide fuhren ca. eine Runde mehr als zuvor – Jörg jetzt jedoch 11 Teilmeter vor Remo. Somit eroberte Jörg P3 in der inoffiziellen Gr.2 Wertung – nur 27 Teilmeter hinter JanS . . . !!

Auch Peter Höhne konnte zufrieden sein – zwar wurde der Gr.2 Skyline im Training arg gebeutelt – im Rennen lief's dann aber prima.

P5 in der inoffiziellen Gr.2 Wertung und vor den Kontrahenten Peti, Dirk² und HaJü lassen für das 245 Finale hoffen . . . !!

Jan Dürholt legte mit dem 320 turbo erst im 2. Durchgang so richtig los. Hier fehlte nicht viel zur Top 10 Platzierung. Das Thema „Loslegen“ führt unmittelbar zu Karl-Heinz und seinen Fiat 500. Sicherlich lassen sich mit dem Rennfloh keine Siege einfahren – die Show war allerdings aller Ehren wert, wenn die Zwei um den 49m Kurs flogen . . . !☺☺☺

Over an Out . . .

Die Addition der in beiden Durchgängen erzielten Rundenzahlen ergab die **Tageswertung**. Logischerweise darf man der Rangliste nicht zu viel Bedeutung beimessen, da die Fahrzeuge aller drei Gruppen bunt gemischt gewertet werden. Die für die easy* wichtige C-Wertung für Einsteiger ging souverän an Achim Schulz (Gr.4), dem Jürgen Kuhn (Gr.5) und Julius Engelhardt (Gr.2 !!) folgten . . .

Die Routiniers der B-Wertung wurden überraschend von Gerhart Breker (Gr.5) angeführt. Tom Stahlhut (Gr.4) und Jörg Mews (Gr.2) komplettierten das Treppchen dieser Wertung. Gerhart knackte übrigens als Einziger neben dem Tagessieger die magische 100 Runden Marke an diesem Tage . . . !!☺

Apropos Tagessieger – dies war Christian Schnitzler (Gr.5) auf dem bereits 2009 in Bad Rothenfelde siegreichen BMW 320 turbo, der auf einem simplen, ungefederten Sidewinder Pro Chassis rollte !! P2 ging an Manfred Hühn (Gr.4) – und dann war bereits Gerhart Breker zu vermelden . . . ☺☺



Tagessieger Chris widmet sich Wichtigem, während der RI Chris' Simpel-BMW-320-turbo vorbereitet . . . !☺

Die **Siegerverehrung** brachte Nikoläuse für die Jugend (sowie die jugendlichen Coaches !☺) und Urkunden für die Top 3 jeder Kategorie – und dazu jede Menge „Jo“, wenn die Geehrten nach dem persönlichen Resümee des Tages gefragt wurden . . . ☺☺

Ergo gibt's nachfolgend ein Fazit des Autors: Überall sah man 245^{er}, Gastgeber und Gäste miteinander im Gespräch. Die Stimmung war bestens – und selbst in den Rennen ging's wirklich easy* zu. Symptomatisch: Die Plastikquäler mussten unterwegs im Rennen zur Ruhe gemahnt werden, als man sich drei Mann hoch rundenlang kaputt lachte, weil der Mini Cooper (selbstredend unabsichtlich) einen PQ Kollegen sauber abgeräumt hatte . . . !☺☺



Sieger der easy* 2010 Jürgen Kuhn (links) im Gespräch mit dem Dritten Daniel Grabau . . .

Die ersten **Credits** gebühren den SRC^{lern}, die Catering und Zeitnahme bestens betreuten. Hinter der Theke war in den beiden Tagen nahezu der halbe Club anzutreffen: U.a. Frank, Friedhelm, Hans, Jan, Jessica, Manfred, Nick, Petra, Udo und Willi . . .

Am Keyboard wirkten zumindest Hans, Jan, Manfred und Nick . . .

Merci vielmals Euch allen, auch den eventuell nicht namentlich Aufgeführten . . . !☺☺



Ein kleiner Teil der SRC Theken Crew im Dialog . . .



Heilung durch Hynose !? Manfred und Sebastian domptieren die Bepfe . . . !☺☺☺

Die Credits Nr.2 gehen an die coachenden drei Plastikquäler Christian, JanS und Sebastian, die zwar nicht immer ausgelastet waren – aber immer ansprechbar bzw. sprachbereit waren . . . !☺☺

Ausblick . . .

Für die **245 easy*** ist Schluss in diesem Jahr. In 2011 wird alles besser: Dann stehen drei Läufe im Zeitraum von Mitte Januar bis Ende April an. Damit bekommt die easy* wieder einen klar wahrnehmbaren zeitlichen Zusammenhang. Austragungsorte sind mutmaßlich Duisburg, Witten und Schwerte. Das Finale bei den Carrera Freunde Schwerte wird als Teamrennen mit Gruppe 5 Fahrzeugen ausgetragen . . .

Die **noch vorläufigen** Termine in der Übersicht:

- 16.01.2001 Rennpiste Duisburg
- 05.03.2011 Raceway Witten
- 30.04.2011 Carrera Freunde Schwerte



Einer geht noch: Nicht im Rennen – aber zumindest auf dem kleinen Kurs unterwegs: Der R5 von Jürgen Kuhn . . .

Die „große“ **245** hat noch das diesjährige Finale vor der Brust – es geht erneut nach Köln und zwar in knapp zwei Wochen. Die Anmeldung für das Highlight der Saison, zu welchem auf beiden Kursen parallel gefahren wird, bricht am morgigen Dienstag (bzw. besser: in ein paar Stunden) aus ⇨ vgl. dazu auch den ersten Vorbericht auf Seite 24 . . .

Es steht übrigens das spannendste 245 Finale aller Zeiten auf dem Programm !☺☺



Lange Zeit war an der kleinen Bahn ebenso viel Action wie an der großen . . . !☺

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / 245 easy*](#)

Trans-Am

9. Lauf am 28. November 2010 in Dortmund

geschrieben von Andreas Rehm



Aufgalopp zur letzten Etappe

So, das war's! Am gestrigen Sonntag ging mal wieder eine sehr lange Rennsaison zu Ende und, um es gleich vorweg zu nehmen, die fand im Dortmunder ScaRaDo einen recht unspektakulären Abschluss. Bereits nach dem letzten Rennen waren die Positionen in der Meisterschaft bezogen und so gingen die Teilnehmer die letzten Rennen sehr entspannt an. Ab 09:00 Uhr trudelten die Fahrer ein, nahmen sich erst einmal Kaffee und Brötchen zur Brust. Gut gestärkt wurden danach die letzten Trainingsrunden gedreht. Um Viertel vor Zwölf, die technische Abnahme lief bereits, erschien auch Patrick Fischer im Club, lieh sich von Andreas Rehm noch schnell ein Fahrzeug für die Klasse 1, frickelte ein wenig am Chassis rum und gab die Celica schließlich in den Parc Fermé. Um 12:15 Uhr wurde dann die „kleine“ Klasse letztmals auf die Reise geschickt.

Rennen Klasse 1:

Uwe Pfaffenbach brachte einen sehr gut gehenden VW Käfer an den Start und fuhr von Beginn an einem ungefährdeten Start-/Ziel-Sieg entgegen. Versuchte A.Rehm zunächst noch, dem Dortmunder zu folgen, musste er bald abreißen lassen und konzentrierte sich auf den Zweikampf mit P.Fischer. Dies wurde auf den letzten beiden Spuren sogar nochmal richtig spannend und bei Bahnstromabschaltung

rollte der Ostwestfale mit nur wenigen Zentimetern Vorsprung auf Platz 2. Die Mitbewerber waren mehr oder weniger mit sich selbst beschäftigt und fuhren ein insgesamt unaufgeregtes Rennen. Olaf Leimbach, aktuell Meisterschaftsdritter, brachte eine brandneue Toyota Celica an den Start, um diesen unter Rennbedingungen für die kommende Saison zu testen. Allerdings ist so eine neue Beziehung ein ganz zartes Pflänzchen und muss wohl noch wachsen, sprang

doch lediglich P6 am Ende dabei heraus. Patrick Wagner trieb sein Krabbeltier auf einen guten Mittelfeldplatz 5, kurz hinter Dennis Kranefuß, ebenfalls auf Käfer unterwegs.

In der folgenden Mittagspause versorgten sich alle Fahrer mit dem schon traditionellen „Trans-Am Chilli“. Sehr schmackhaft und schön scharf! Von dieser Stelle ein Lob an die Küche!



Die Schlüsselstelle im ScaRaDo. NEIN! Nicht die Mädels im Vordergrund... ☺☺

Noch einen Kaffee, eine Zigarette und dann ging es wieder an die Bahn, um die Big Blocks auf die 6 x 5 Minuten-Hatz zu schicken.

Rennen Klasse 2:

Vom Start weg setzte sich ein Führungstrio, bestehend aus Uwe Pfaffenbach, Patrick Fischer und Andreas Rehm, vom restlichen Feld ab. Bereits nach Turn 1 hatten die Drei mehr als eine Runde Vorsprung vor ihren Verfolgern und flogen auch auf den folgenden Spuren nahezu im Formationsflug um den Kurs. Pfaffenbach und Fischer trieben es im letzten Umlauf dann auch noch auf die Spitze und zogen praktisch Tür an Tür um den Kurs. A.Rehm hielt sich knapp dahinter, auf einen Abflug von einem oder gar beiden hoffend. Die zwei Kampfhähne taten ihm jedoch diesen Gefallen nicht und platzierten sich einträchtig mit exakt 190,87 Runden nebeneinander auf Platz 1. Lediglich 20 Teilstriche dahinter parkte A.Rehm seinen Camaro. Position vier wurde vom Soester Patric Wagner ungefährdet bezogen, deutlich vor einer weiteren Dreiergruppe, bestehend aus D.Kranefuß, O.Leimbach und J.Wagner. Auch zwischen diesen Sportsfreunden lagen zu Rennende nur wenige Teilstriche. Die folgenden Willi Miebach und Martin Kranefuß ließen alle anderen machen und hielten sich aus allen Kämpfen raus.

<u>Ergebnis Klasse 1:</u>	<u>Ergebnis Klasse 2:</u>
1. Pfaffenbach, Uwe	1. Fischer, Patrick
2. Rehm, Andreas	1. Pfaffenbach, Uwe
3. Fischer, Patrick	3. Rehm, Andreas
4. Kranefuß, Dennis	4. Wagner, Patric
5. Wagner, Patric	5. Kranefuß, Dennis
6. Leimbach, Olaf	6. Leimbach, Olaf
7. Miebach, Willi	7. Wagner, Jannic
8. Kranefuß, Martin	8. Miebach, Willi
9. Wagner, Jannic	9. Kranefuß, Martin

Während des üblichen Trans-Am Kaffee rechneten Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm noch einmal den Punktestand durch und verkündeten anschließend die Meisterschaftswertung, bei der in der Reihenfolge Andreas Rehm, Uwe Pfaffenbach und Olaf Leimbach das Podium bilden. In launiger Runde und im Rahmen einer lockeren Siegerehrung wurden Sieger und Platzierte mit Pokalen und Urkunden geehrt. Dazu gehörten natürlich auch die

beiden Bewerber des ausgelobten Juniorenpokals. In dieser Wertung konnte sich OWL-Treiber Dennis Kranefuß vor den jungen Soester Jannic Wagner platzieren. An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Glückwunsch an die beiden sympathischen Nachwuchsrennfahrer!

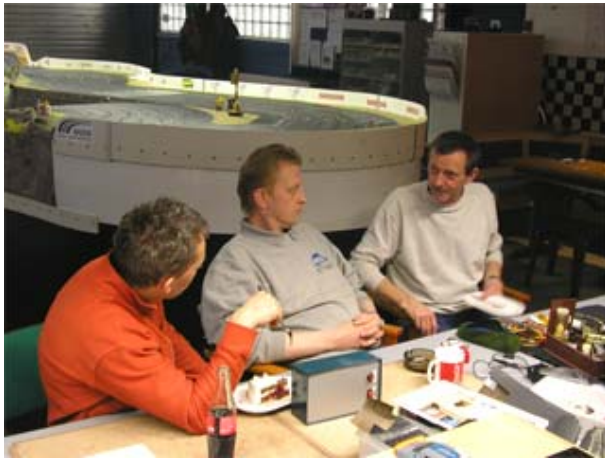


Die Sieger des Juniorenpokal: Dennis Kranefuß (1.) und Jannic Wagner (2.)

Endstand Trans-Am 2010:

1. Rehm, Andreas
2. Pfaffenbach, Uwe
3. Leimbach, Olaf
4. Kranefuß, Dennis
5. Kranefuß, Martin
6. Miebach, Willi
7. Wagner, Patric
8. Wagner, Jannic
9. Fischer, Patrick

So entspannt, wie der Tag begann, klang dieser dann auch aus und bei Kaffee und Kuchen ließ man die abgelaufene Saison noch einmal Revue passieren. Dies geschah natürlich nicht, ohne einen Ausblick auf das kommende Jahr zu werfen. So wurde von A.Rehm das neue und nur marginal überarbeitete Reglement an die Anwesenden verteilt, sowie auf die Rennen der neuen Saison hingewiesen. Die von vielen monierte Anzahl von 9 Rennen pro Jahr wird auf 6 Wertungsläufe reduziert, durchgeführt auf 3 verschiedenen Bahnen. Die Rennen werden in 2011 auf den Bahnen des ScaRaDo Dortmund, in der Rennpiste in Duisburg und auf der Holzbahn des CCT Soest durchgeführt und zwar jeweils drei vor und drei nach der Sommerpause.



Kaffe, Kuchen und interessante Gespräche

Sobald die Termine mit Bahnbetreibern und dem Rennkalender der Region West abgeklärt sind, werden diese natürlich auf der Homepage der Rennserie veröffentlicht.

Das gleiche gilt im Übrigen auch für das geplante Trans-Am Teamrennen, welches voraussichtlich Ende Februar erstmals durchgeführt wird.

Abschließend bedankt sich die Rennserienleitung nochmals ganz herzlich bei allen Teilnehmern und Sponsoren, sowie natürlich bei den gastgebenden Clubs und Renncentern. Wir sind durch die Bank herzlich aufgenommen worden und haben uns immer sehr wohl gefühlt bei Euch!

VIELEN DANK !!!

Alle Termine, Reglement, und Ergebnisse finden Interessierte wie immer unter

www.transam.eu

Fragen werden gern auch per Mail von Uwe Pfaffenbach und Andreas Rehm unter info@transam.eu beantwortet.



Willi Miebach beim Studium des Trans-Am Reglement 2011

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Trans-Am](#)

Gruppe 245

6. Lauf am 11. Dezember 2010 in Köln



SRC Köln = Domstadt = zwei Bahnen = Saisonfinale der **Gruppe 245** . . .

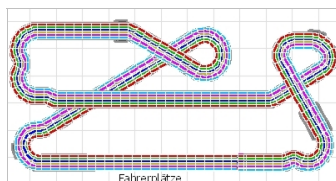
Diese Gleichung gilt für die 245 nun im dritten Jahr in Folge. Denn bevor es in die Weihnachtspause bzw. die neue Saison geht, sollen die 245^{er} noch einmal so richtig durchgestresst werden . . . !☺

Um ausreichend Zeit für das Abschlussprogramm – bestehend aus gemeinsamen Abendessen, Jahressiegerehrung und Tombola zu haben, wird quasi zeitgleich auf beiden Kölner Kursen gefahren. So lässt sich das Rennprogramm in rund $\frac{2}{3}$ der Zeit durchziehen . . .

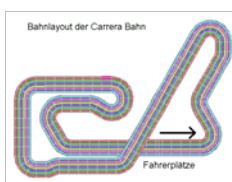


Der kleine Kurs des SRC . . .

Strecke / Technik . . .



Groß = 49m, 6-spurig



Klein = 31m, 6-sp.

In Sachen Strecken schaut bitte in [der WWW Nr. 281 vom 22.11.](#) nach. Dort wurden alle Besonderheiten der zwei Bahnen des SRC Köln ausreichend gewürdigt . . .

Wichtig: Für das 245 Finale werden die Kurse wie in den Vorjahren befahren:

Gruppe 2	große Bahn	ab ca. 13:00 Uhr
Gruppe 4	kleine Bahn	ab ca. 15:00 Uhr
Gruppe 5	große Bahn	ab ca. 16:30 Uhr

Rädriges . . .

Die Situation hinsichtlich der ausgegebenen Räder stellt sich vor dem 5. Lauf wie folgt dar:

Gruppe	Ø neu (in mm)	Ø Ausgabe (in mm)
2 (bis 2.000cm ³)	23,25	22,93 – 23,98mm
2 (über 2.000cm ³)	24,5	24,15 – 24,20mm
4 und 5 (16")	25,0	24,62 – 24,68mm
5 (19")	26,75	26,22 – 26,32mm



Bitte berücksichtigt die o.a. Durchmesser entsprechend bei der Einstellung der Bodenfreiheit . . . !!

Anmeldung

Alle, die beim 6. Lauf der **Gruppe 245** zum Regler greifen möchten, müssen sich für dieses Rennen **zwingend anmelden**. Maßgeblich für die Vergabe der Startplätze ist das Eingangsdatum der Anmeldung . . .

Anmeldefristen für den 6. Lauf:

Beginn:.....Dienstag,
30. November 2010 - 00:01h

Ende:Dienstag,
7. Dezember 2010 - 24:00h



[Anmeldung 6. Lauf Gruppe 245 am 11. Dezember 2010 in Köln . . .](#)

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / Gruppe 245](#)

Nachfolgend die Detailinformationen zum Rennen am Samstag, den 11. Dezember 2010:

Adresse

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

Historie

Gruppe 2 2009 (30 Starter, große Bahn)

1. Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	96,29
2. Kaina, Udo	BMW 3.5 CSL	95,91
3. Heß, Karl-Heinz	Nissan Skyline	95,63

Gruppe 4 2009 (30 Starter, kleiner Kurs)

1. Nockemann, Sebast.	Porsche 934 turbo	140,13
2. JanS	Porsche 934 turbo	137,96
3. Kever, Karl-Heinz	Lamborghini Jota	137,58

Gruppe 5 2009 (30 Starter, große Bahn)

1. Nockemann, Sebast.	Mercedes 450 SL turbo	102,92
2. JanS	BMW 320 turbo Aeroh.	99,91
3. Heß, Karl-Heinz	Toyota Celica LB	98,79

Zeitplan

Dienstags / Freitags

Keine Trainingsmöglichkeiten !!

(Am 3.12. ist Weihnachtsfeier !☺☺)

Freitag, 10. Dezember 2010

ab 16:00h Bahnputzen

ab 17:30h freies Training

Samstag, 11. Dezember 2010

ab 08:00h Training

ab 10:15h Materialausgabe, Einrollen und
technische Abnahme

ab 13:00h Rennen

anschließend Siegerehrung

Gruppe 2 2008 (35 Starter, große Bahn)

1. Nockemann, Sebast.	Opel Manta CC	103,15
2. JanS	Chevrolet Camaro	101,74
3. Kever, Markus	Nissan Skyline	100,20

Gruppe 4 2008 (35 Starter, kleiner Kurs)

1. Nockemann, Sebast.	BMW M1 Procar	139,59
2. JanS	Lamborghini Jota	139,38
3. Heß, Marius	Lamborghini Jota	136,67

Gruppe 5 2008 (36 Starter, große Bahn)

1. JanS	BMW 320 turbo Aeroh.	104,13
2. Heß, Karl-Heinz	Toyota Celica LB	103,15
3. Nockemann, Sebast.	Ferrari 365 GT4 BB	102,91

6h Gruppe C Team-Cup

am 22. Januar 2011 in Köln

geschrieben von Manfred Hühn



Zum Jahresauftakt lädt der SRC-Köln zum "6 Stunden Gruppe C Cologne-Team-Cup" am 22 Januar 2011 ein.

Im Schatten des Doms wird es auch in diesem Jahr auf der kleinen (32m) und großen (50m)

Bahn um einen der ersten Langstreckensiege des Jahres 2011 gehen.

Gefahren wird nach C/West Reglement. Material wird in Form von Reifen und Motoren gestellt, um größtmögliche Chancengleichheit zu erreichen. Die Teams setzen sich aus mindestens 3 Fahren zusammen.

Die Teilnahmegebühr beträgt 30€ pro Team. Anmeldungen und weitere Infos findet Ihr auf unserer Homepage www.src-koeln.com oder Anmeldung per Mail an club@src-koeln.com.

Am Vorabend kann ab 19:00 Uhr trainiert werden. Am Renntag wird der Club ab 9:00 geöffnet sein und der Start ist für 12:00 vorgesehen.

Wir wollen ein tolles Rennen mit Euch und guter Laune fahren. Also bringt davon genug mit. Ihr werdet von uns mit warmen und kalten Speisen gepflegt und das ein oder andere genüssliche Getränk,... – ja, ich rede auch von "Kölsch" !! – kann gerne genossen werden.

Bei mehr als 12 genannten Teams entscheidet das Datum der Meldung. Deswegen, nicht warten.... Starten!

Wir freuen uns auf den 22. Januar.

Alles weiter gibt's hier:

[SRC Köln](http://www.src-koeln.com)

News aus den Serien

Saison 2010

Nachfolgend die Kurznachrichten zum Saisonstart 2010 aus den Rennserien des Westens . . .

Duessel-Village 250

Die modernen NASCAR auf Einheitschassis haben die Saison 2011 komplett stehen. Neu sind ausgegebene Fox Motoren (!!). Die restlichen Eckdaten entsprechen im wesentlichen dem bekannten Serienkonzept . . .

Der Terminkalender sowie die Seite der D-V 250 in den „Rennserien-West“ werden im Laufe des Tages „auf den Stand“ gebracht . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / Duessel-Village 250](#)

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	Ausschr. / Reglement	Termine	Termine 2011	Anmerkungen
2-Liter-Proto-Challenge	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○
C/West	✓ / ✓	✓	-	läuft . . .
Classic Formula Day	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○
Craftsman Truck Series	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
DPM West	✓ / ✓	✓	(✓)	○ ○
DSC-Euregio	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○
DSC-West	- / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTSW West	✓ / ✓	✓	✓	⊖ ○ ○ ○
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
DTM			-	abgesagt für 2010
EPC	✓ / ✓	✓	-	○ ○ ○ ○
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	✓	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
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	Termine 2011	Anmerkungen
24h Moers	✓ / ✓	✓	✓	○
Carrera Panamericana	✓ / ✓	✓	✓	○